



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. januar

Drifter i Nordseen
Maleri af SØREN BRUNOE

1958 - nr. 1
35. årgang





Skibsbygning - Reparationer - Dieselmotorer

Nybygning på bedding

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfartens organisationer

In memoriam



65,905

vi

68212

Admiral i den danske flåde

Prins Georg af Grækenland og Danmark

Med kun et par måneders mellemrum er to admiraler i den danske orlogsflåde afgået ved døden, fætrene Kong Håkon VII og, nu sidst i november, Prins Georg. Sin udnævnelse til admiral fik han af Kong Frederik på sin 80-årsdag i 1949. Den søluft, de to afdøde admiraler fik i den danske flåde, må have været et godt plus til en i forvejen god fysik, for begge blev de over 80 år, Kong Håkon 85 og Prins Georg 88. Sidstnævnte fødtes 24. juni 1869 på Korfu, hvor den græske konge havde sin sommerbolig. 12 år gammel kom prinsen ind på det græske landkadet-akademi, idet det ønskede, en søofficersskole, ikke fandtes i Grækenland dengang. Derfor måtte flåden tage sine officerer fra nævnte akademi. Et par år efter sendtes prinsen til Danmark for at optages på kadetskolen, men inden måtte han først lære sig dansk. I 1885 blev han så af sin farfar, Chr. IX, indskrevet på skolen, i overtalligt nr. som nr. 7, eftersom kun 6 aspiranter kunne optages årligt. Hans første togt var med korvetten „Heimdal“ til Portugal. Efter dette og følgende kom han som øvrige kadetter om bord i en kanonbåd, hvor de, da her ombord ikke fandtes hverken dæksfolk eller fyrbødere, selv måtte udfylde disse stillinger, ja også slæbe kul ombord fra land. Under et sådant arbejde engang i en jydsk havn, hvor det tilmed var sludfuldt vejr, bemærkede en af prinsens kammerater: „Nå, Georg, nu skulle din bedstefar lige se, hvordan du går her og slider i det.“

Tab af prinselig prestige viser følgende hændelse i kanonbåden „Falster“ på besøg i Århus. En dame var mødt op på kajen gående frem og tilbage med en buket blomster i hånden, indtil hun henvendte sig til en på dækket værende kadet med forespørgslen, om der ikke var en prins ombord. „Jo, Prins Georg,“ lød svaret. „Om lidt kommer han op på dækket.“ Han befandt sig nemlig om læ på fyrbøder-tjeneste. Da han så kommer op på dækket for at vaske sig, sort som han er, og damen af kammeraten bliver gjort opmærksom på, at

det er prinsen, udbryder, hun: „Ham den sorte,“ hvorefter hun skyndsomst fjerner sig med samt sin buket.

Ved sin store elskværdighed og hjertensgodhed vandt han alle sine kammeraters hengivenhed. Han var heller ikke bange for at tage fat, om der skulle lægges kræfter i. Når for eksempel udkrævedes haling af svære trosser, kom han gerne springende til med udbruddet: „Så, nu skal der komme kød i jollen.“ Og — ikke alene det kom der, men også muskler, for han var stærk som få samt af så flot skikkelse, at han ville have kunnet stå model til en Herkules-figur. Allerede som 16-årig kadet var han et par meter høj samt vejede 100 kg! Intet under, at han i skæmtsomme timer ved hoffet havde let ved at være ridehest for slægtens voksne medlemmer. Indenfor sporten kunne han utvivlsomt have drevet det til mesterskab i en eller anden gren, for eksempel i vægtløftning. Begrundelsen herfor viste sig ved de olympiske lege i Athen 1896, hvor han var formand for nautisk idræt samt udset til dommer ved kaproningerne. Ved et besøg på stadion bemærkede han, at et par soldater havde besvær med at løfte en kugle-stang til brug ved vægtløftning, som skulle bæres andet steds hen. Rask sprang han til, løftede stangen op uden synlig besvær og kastede den på plads, hvilket fik tilskuerne til at juble. Og samme sted 10 år senere, da han var 37 år, fulgte han den sejrende Marathon-løber på de sidste 200 m.

Efter gennemgangen af kadetskolen med påfølgende advancementer til sekond- og premierløjtnant 1889 (med kun 1½ måneds mellemrum) vendte han med sin i faderens land erhvervede sømands-viden hjem til Grækenland, hvor han i 1893 med rang af kaptajn blev chef for søminekorpset, som han organiserede efter dansk mønster. Iøvrigt skyldes fremgangen i den græske flåde i tiden derefter også Prins Georg. Sammen med sin forbliven i den græske flåde avancerede han i det danske søofficerskorps, blev kaptajn i 1895 og viceadmiral 1901. Medens den danske flåde blev skånet for

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

VESTINDISKE ØER
VIETNAM
UGANDA
TYSKLAND
THAILAND
TANGANYIKA
SYD RHODESIA
SYD AFRIKANSKE UNION

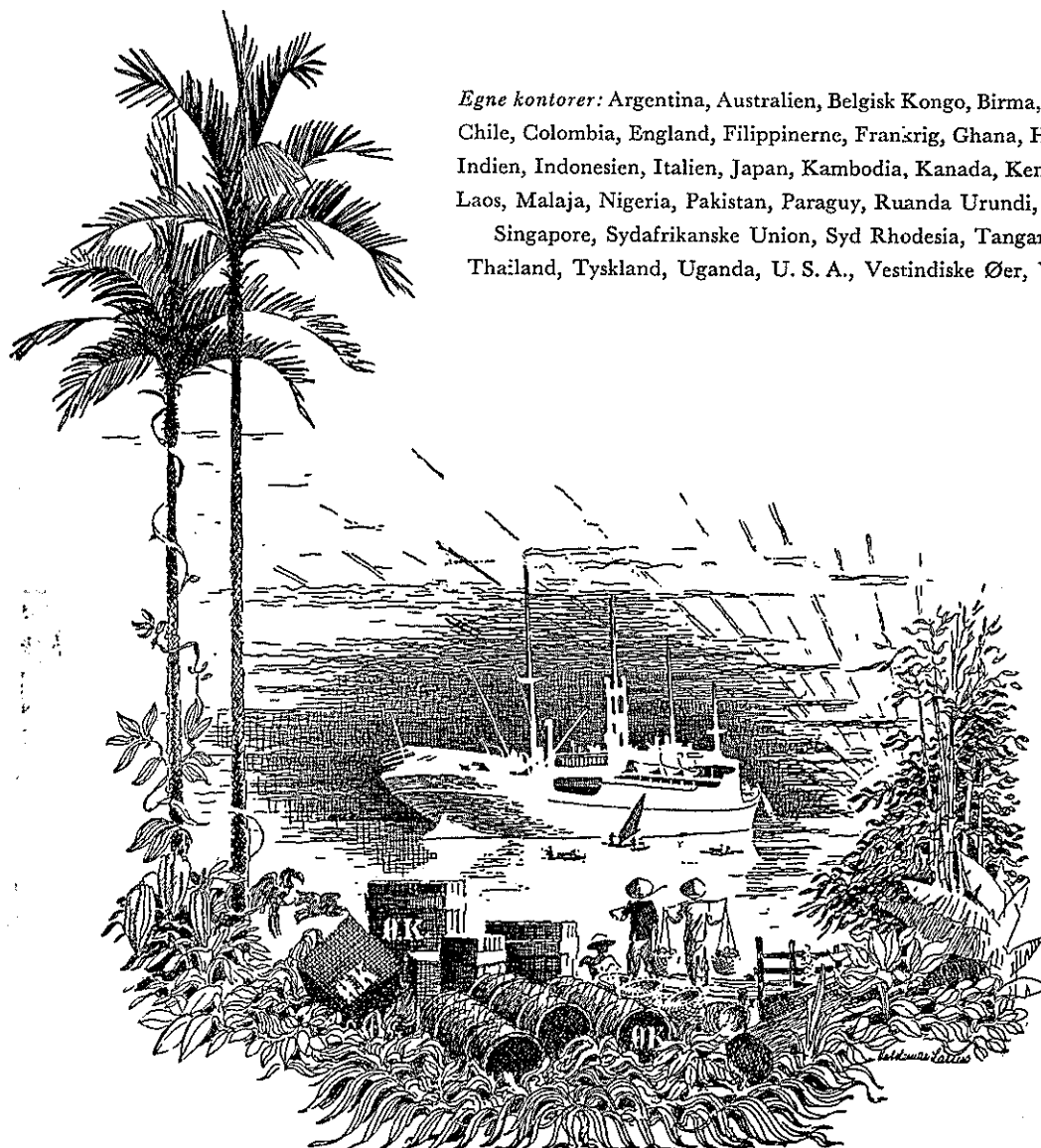
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

krigshandlinger, blev den græske det ikke, hvilket medførte for hans vedkommende, at han kom med, første gang i den græsk-tyrskiske krig 1897 som chef for torpedobåds-flotillen, og anden i 1921 som højstekommanderende, også denne gang mod Tyrkiet.

Bedst kendt verden over vil prinsen dog være som højkommissær for Kreta fra 1898 til 1906, hvor han fratrådte det højst vanskelige hverv efter eget ønske, og trods det faktum, han ved sit udmærkede og retfærdige styre havde vundet kretensernes hengivenhed og tillid. De glemte ham aldrig, ja, blot for få år siden ved et besøg i Konstantinopel kom nogle tyrkiske kretensere hen til ham for at sige, at han i sin tid aldrig havde gjort forskel på dem og grækerne, sandelig en flot hæder til en gammel, men ikke glemt mand. Og så sent som i 1954, da han sammen med sin kone, Prinsesse Marie (født Bonaparte), gæstede Kreta, blev det et gensyn af ovationsmæssigt omfang.

En højst dramatisk episode i prinsens mere end oplevelsesrige liv indtraf i 1891. Fætteren, den russiske storfyrstronfølger (senere Kejser Nikolaus II) var året forud ankommet til Piræus ombord i russisk krydser „Pamjat Asova“ (7000 tons) på rejse til Østasien. På fætterens opfordring fulgte Prins Georg med på den betingelse, at han måtte fungere som løjtnant ombord. Under opholdet i Japan var de to fætre med følge, som boede på et hotel i Kyoto, taget på udflugt i rickshaws til en nærliggende by, Otsu, under behørig eskorte af politimænd, og da man så der holdt stille, sprang en af dem hen til tronfølgeren og huggede ham oven i hovedet med sin skarpslebne sabel. I et nu var Prins Georg hoppet ud af sit køretøj og faret hen til gerningsmanden som han ved at slå med sin spadserestok fik afværget hug nr. 2, så det kun sårede den angrebnes venstre hånd. Umiddelbart efter havde de øvrige politifolk overmandet deres kollega, som de måtte beskytte overfor skaren af tilskuere, der ville lynche ham. Ved forbindingen af tronfølgerens hovede viste sig et sår på 3 tommers længde, der til hans held ikke var ret dybt. Og det takket være, at det af sikkerheds-grunde anbragte lag kork i hatten havde taget det meste af slag-kraften. Hændelsen beklagedes dybt senere hen i Kyoto af selveste den japanske kejser og hans ministre, der mødte personlig op hos den russiske tronfølger. Gerningsmandens handlemåde var dikteret af hans tilhørsforhold til Samurai-ordenen, hvis medlemmer var fanatiske fremmed-hadere. Højdepunktet i deres ritual var harikiri. I Vladivostok skiltes de 2 fætre for hver at rejse hjem over land, Georg via USA. Med sig havde han som souvenir det lille stykke ben, som var hugget af fætterens kranie, og som han ved et senere Danmarks-besøg overrakte sin tante og hans moder, Kejserinde Dagmar. Kort efter attentatet havde den russiske presse ydet den græsk-danske prins al mulig hæder og ros for hans resolute indgriben, som iøvrigt resulterede i en rednings-medalje i guld.

Prins Georg var den blandt græske prinser af dansk afstamning, der oftest besøgte Danmark, igennem en årrække hver sommer, hvor han da boede på Gurrehus

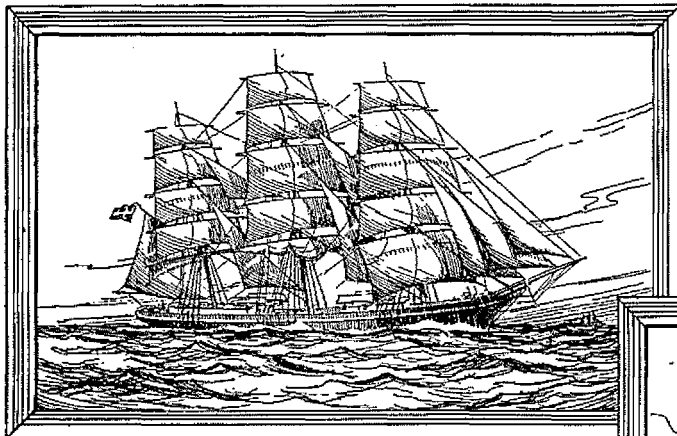
i Nordsjælland og senere i Lille Bernstorff. Var værelserne her end små, var til gengæld samlingen af dejlige malerier stor. Flere af dem var maritime sujeter med fregatter og korvetter, hvoriblandt selveste professor C. F. Sørensens arbejder sås repræsenterede. Det meste af sit liv var prinsen knyttet til sin 11 år ældre onkel, Prins Valdemar, med stærke venskabs-bånd. Et udslag heraf blev deres fælles rejse til Østasien 1911—12 med ØKs „Birna“.

Under sidste verdenskrig opholdt Prins Georg sig i Sydafrika, hvor den danske modstandsbevægelse udnævnte ham til sin ærespræsident. Klarsynet så han allerede i 1933 nazismens fare ved „forbryderne“. Efter krigens afslutning kunne han atter mødes i Danmark med sin store familie, for hvem han var den gamle, rare og kloge onkel, hvis karakteristisk af menneskene var, at det er mere karakteren end intelligensen, det kommer an på. Stærk trofast var han også mod de gamle marine-kammerater, blandt hvilke en værnepligtig fra „Heimdal“-togtet, Laurits Larsen (Vinderød Skov), der i 1953 passerede sit 90. år, hvert år kunne være sikker på det prinselige besøg.

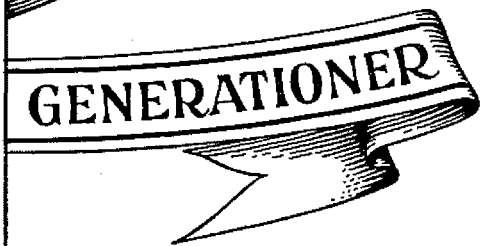
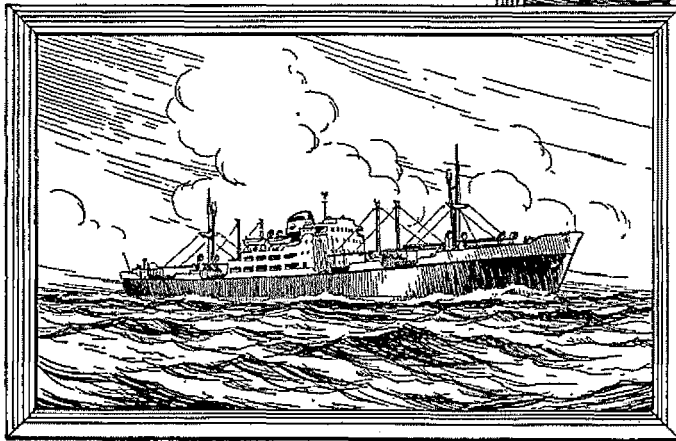
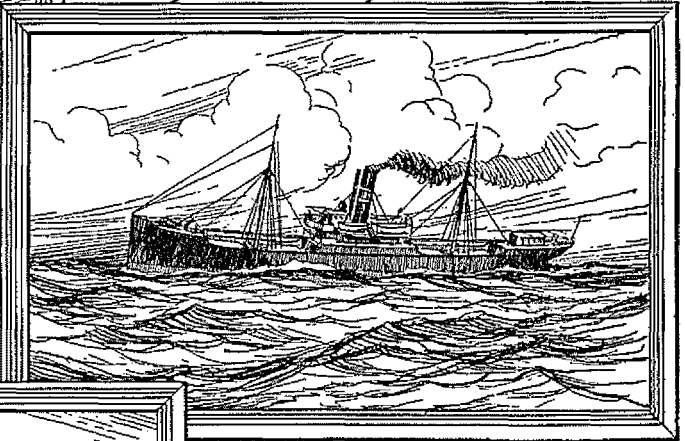
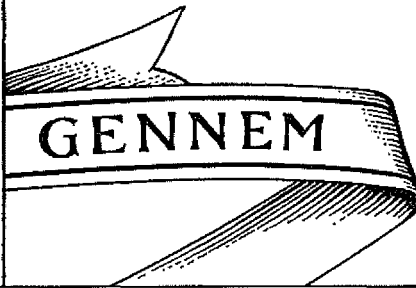
Ved et besøg, Vikingen tilstodes hos „Europas onkel“ på Lille Bernstorff for nogle år siden, udtalte han på forespørgslen om, hvor sindelaget havde mest hjemme, i Grækenland eller Danmark: „Det bliver Danmark. Herfra kom min fader, her fik jeg den søofficersuddannelse, der har præget hele mit liv. Kadetskolen og kammeraterne herfra er det tykkeste led i mindernes ankerkæde. Ofte dvæler mine tanker ved de store Fredensborg-dage, hvor bedstefader havde samlet sin store slægt omkring sig. Der taltes 4—5 sprog, og til middagen i Kuppelsalen var ofte dækket til 75 personer. Jeg husker en sommer, hvor vi var ikke mindre end 36 kusiner og fætre samlet på Fredensborg. Her på Lille Bernstorff lever jeg hver sommer mellem mine rige minder, ikke mindst billederne og malerierne fra dengang —.“

1956, hvor prinsen havde planeret en rejse til Kreta for at indvie en statue, indbyggerne havde rejst for ham, blev han angrebet af lammelse, som langt om længe blev medvirkende til dødens indtræden. — Nu hviler de jordiske rester af ham i Athen ved siden af forældrenes. Det danske kongehus har mistet sin ældste og verden en fyrstelig personlighed. *Carl Østen.*





H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Sælfangsten,

NORGES FARLIGSTE ERHVERV

Havet er ubetinget Norges største indtægtskilde. Det langstrakte, upraktiske land med dets golde og næsten værdiløse fjelde ville være meget dårligt stillet uden adgang til havet. Søfarten, fiskeriet og hvalfangsten danner ryggraden i Norges økonomi. Der er endnu et maritimt erhverv, som er stærkt knyttet til Norge, nemlig sælfangsten. I det store regnskab betyder sælfangsten måske ikke så meget for landet. Værdien af den samlede fangst kan fra år til år variere mellem 5 og 25 millioner kroner. Men sælfangsten giver beskæftigelse til mange mennesker, som de klimatiske og geografiske forhold ellers giver ringe eksistensmuligheder.

Det kan uden overdrivelse siges, at sælfangsten er Norges farligste og mest hasarderede erhverv. Ingen anden norsk næringvej har krævet så mange døds ofre som sælfangsten, og svingningerne i fortjenstmulighederne er et godt bevis på, at en stor fangst ikke er ensbetydende med store penge. Fortjenesten afhænger af forholdene på markedet, som igen dikteres af tidens mode. Hvis sælskind er ude af mode, bliver fortjenesten lille.

Sælfangst er et erhverv for hundrede procents mandfolk. En sælfanger må være lidt af en balancekunstner. Han må springe fra isflage til isflage og får tit en kold vandgang. Men den virkelige fare ligger i de pludseligt opstående stormvejr med derpå følgende isskruninger, der i løbet af kort tid kan mase selv den stærkeste ishavsskude til pindebrænde. Sælfangsten er i Norge et mere end hundrede år gammelt erhverv, og mange sælfangerfartøjer er i tidens løb forsvundet sporløst i ismasserne. Selv i nyere tid har sælfangerne måttet notere store tab.

Norsk sælfangst hidtil største katastrofe indtraf i 1917, da syv fartøjer fra Sunnmøre forliste med ialt 84 mand om bord. Skibene havde ikke radioanlæg om bord, og der gik derfor lang tid, før omverdenen hørte om katastrofen, der skyldtes en pludselig orkan. Siden har der været adskillige andre ulykker, men de store katastrofer troede man sig sikret imod ved radioens og de moderne navigationsinstrumenters indførelse om bord i sælfangerskibene. Mennesket gør imidlertid ofte regning uden vært, og i 1952 rantes norsk sælfangst af en ny stor ulykke.

Katastrofen i 1952 kostede 79 mand livet. Ikke mindre end syv fartøjer fra Sunnmøre og Nordnorge forliste i Vesterisen mellem Jan Mayen og Grønland. Ulykken skyldtes et pludseligt uvejr, og selv om de nødstedte skibe udsendte signaler over radioen, kunne ingen hjælpe dem. Nødsignalerne blev hørt af flere andre sælfangerskibe, men alle disse fartøjer havde besvær nok med at klare sig selv og var helt afskåret fra at gå til assistance. Efter katastrofen satte man en storstilet efter-

søgning i gang for om muligt at finde overlevende eller i alle tilfælde spor efter de forsvundne skibe, men indtil nu har man kun fundet vragester.

Ishavs-rederne bliver tit omtalt som penge-magnater, og det er rigtigt, at der kræves en solid kapital til afsendelsen af en sælfangerekspedition. Men gevinsten er uvis. Som allerede nævnt kan interessen for sælskind være meget lille på markedet og priserne derfor små. Desuden er det heller ikke sikkert, at sælfangernes dygtighed og dødsforagt belønnes. På visse fangst-felter kan besætningerne slide sig gennem storm, regn og sne i uger ad gangen, uden at så meget som een sæl viser sig.

Kreditorerne derhjemme har ikke forstand på sæler og vejrforhold og er iøvrigt også ligeglade. De præsenterer deres regninger og forventer øjeblikkelig betaling, og en ishavsreder kan derfor godt flere år i træk køre med underskud. Men han fortsætter alligevel i forventning om et „kronår“ med fin fangst, få uheld og store markedspriser. Sælfangsten er for ham et spændende, ja, tit enerverende lotteri.

Men den menige sælfanger har det i alle tilfælde ikke bedre. Sælfangsten er sæsonbetonet, og en del af året må fangstmanden ernære sig på en anden måde. Hvis han er heldig, kan han i løbet af en sæson vende hjem med 6—7.000 kroner, men det kan også ske, at han ikke tjener een krone. Indtægten kan være så lille, at den ikke engang dækker hans udgifter til turen!

Når nordmændene trods alt fortsætter med sælfangsten, skyldes det bl. a. håbet om det alierede omtalte „kronår“ samt den kendsgerning, at de golde klipper ikke levner ret mange andre muligheder. Iøvrigt kan de mænd, der driver sælfangst, slet ikke undvære deres erhverv. Sælfangsten tiltrækker dem — ikke på grund af de blodige og næsten uhyggelige nedslagninger på isen, men fordi der altid blandt nordmænd har stået en vis nimbus over alt, som er forbundet med ishav.

Det største norske sælfangst-felt er Vesterisen mellem Jan Mayen og Grønland. Her starter man fangsten hvert år den 23. marts, og der deltager ca. 60 fartøjer med omkring 1000 mand om bord. Halvdelen af skibene kommer fra Sunnmøre, og den anden halvdel fra Nordnorge.

De fartøjer, der fanger i Vesterisen, er af mellemstørrelsen. De mindre fartøjer driver sælfangst i Østisen og Nordisen. De største af fangstskibene vover sig helt til New Foundland-feltet. Det drejer sig kun om 10—15 fartøjer hvert år, men disse har også chancen for den helt store gevinst. Det er flere gange sket, at et enkelt fartøj er vendt hjem med en fangst på 20.000 sæler.

Før den sidste verdenskrig var der alvorlig fare for,



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

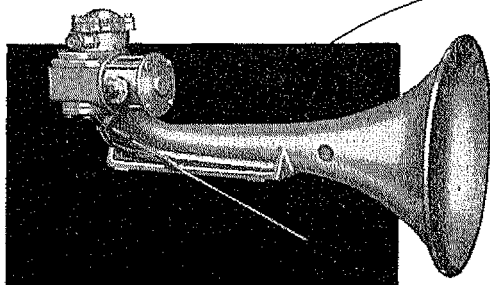
REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



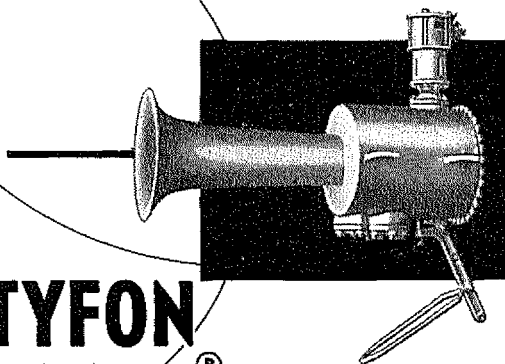
KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK



SUPERTYFON[®]

for komprimeret luft



TYFON[®]

dampdrevet

Tusinder af fartøjer
af forskellige størrelser
er forsynede
med KOCKUMS
velkendte
signalapparater.

- Minimalt forbrug
af luft eller damp.
- Uovertruffen hørbarhed
- Elektrisk-automatisk
manøvrering

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Ameliegade 16, København

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMO · SVERIGE

GRUNDLAGT 1840

at sælbestanden i Vesterisen skulle uddø, fordi jagten på den havde været for intens. Men nordmændene er aldrig bange for — ja, i mange tilfælde ligefrem *nødt* til — at søge andre muligheder. Det norske storting havde øjnene åbne for erhvervets betydning og erklærede sig villigt til at stille 50.000 kroner i garanti for et usikkert forsøg: Nogle eksperter fra Sunnmøre havde foreslået, at man sendte et par fartøjer til New Foundland-feltet. Stortingets tilbud blev modtaget, og i 1938 sejlede skuderne „Polarbjørn“ og „Polaris“ mod New Foundland. Resultatet af forsøget blev meget bedre end ventet, og der blev slet ikke brug for regeringens garantikapital. Det næste år kom der flere sælfangerfartøjer til New Foundland-feltet, og med undtagelse af krigsårene har fangsten siden været betydelig her. Enkelte år har 10 — ganske vist store — fartøjer på New Foundland-feltet gjort fangster af samme størrelse som 30 fartøjer i Vesterisen.

De fineste sælskind bruges til syning af damepelse, mens pelse af en noget dårligere kvalitet går til garverierne. Også spækklaget mellem krop og hud kan man finde anvendelse for.

Nordmændene begyndte sælfangsten allerede omkring år 1600, men først fra 1820 kom der virkelig skred i den norske fangst med afsendelse af ekspeditioner hvert år. Det var forvovne skippere, søfolk og fiskere fra Tromsø og Hammerfest, der gik i spidsen. Lidt senere kom også Vestfold (d. v. s. landet vest for Oslofjorden) samt Sørlandet med.

Sven Foyns navn er uløseligt knyttet til *hvalfangsten*, men han havde også et ord at skulle have sagt i sælfangsten. Det var faktisk jagten på sæler, der skaffede Foyn den kapital, der var nødvendig for hans revolutionerende arbejde inden for hvalfangsten med indførelsen af granatharpunen og dampdrevne fangstfartøjer. Foyn indførte også nye metoder for sælfangsten. Det var ham, der fandt på at sejle ind i isen og jage sælerne her. Hidtil havde fangstfartøjerne kun vovet sig ind til iskanten, men Foyns forcering af isen gav øget fangst og udbytte.

I dag er det sunnmøringerne, der dominerer den norske sælfangst. De kom først med i Antarktis, og sammen med fangstmændene fra Ålesund tager de nu halvdelen af samtlige sæler, som fanges i arktiske farvande. Fangstmænd fra Tromsø, Finmarken og Nordland fylke tager sig af den anden halvdel. Vestfold og Sørlandet har efterhånden helt trukket sig ud af sælfangsten og i stedet kastet sig over den mere indbringende hvalfangst, der til gengæld kræver et større apparat og en betydelig kapital.

Selv om sælfangsten ikke har gennemgået den samme kolossale udvikling som hvalfangsten, er der også på dette område sket store og betydelige forandringer. Sælfangerskibene er yderst moderne skibe, der alle er udstyret med radiotelefon og fine navigationsinstrumenter. Mange af fartøjerne har endog radar om bord. Og beboelsesforholdene er slet ikke til at kende for en gammel fangstmand, som efter mange år i land pludselig

vover sig om bord. I alle fartøjerne er der nu cen- og tomands-lukker, der som regel både har indlagt koldt og varmt vand. Der er baderum om bord, elektrisk opvarmning eller centralvarmeanlæg. Ingen om bord behøver at fryse på vagterne mere. Selv højt oppe i udkigstønden er der elektrisk opvarmning, og udkiggen står i konstant telefonforbindelse med styrehuset og behøver ikke at skribe lungerne i stykker for at overdøve stormens hulen.

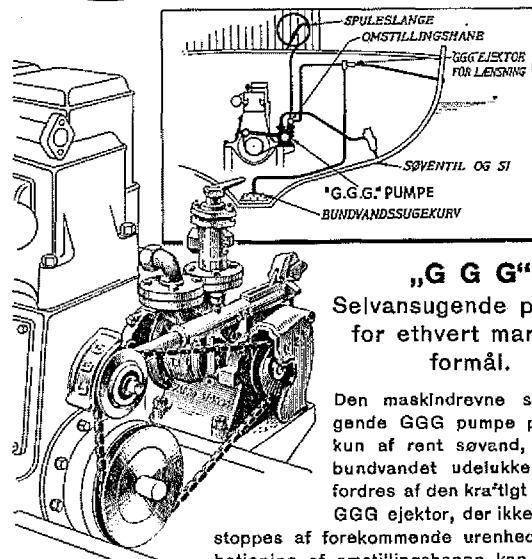
Selv om fangstfolkene takket være de moderne kommunikationsmidler er i stadig kontakt med omverdenen selv på de fjerneste fangstfelter og har gode muligheder for at følge med i de store og små begivenheder hjemme, er det stadig en festdag, når fangstflåden vender hjem til bygden.

Skønt sælfangsten er stærkt konjunkturpræget, bidrager den til landets valutaindtjening, og stort set er denne indtjening steget i årene, der er gået. I 1866 var eksportværdien af fangsten 480.000 kroner. I 1880 nåede den op på 1,4 millioner kroner, og i 1891 lå den på 3,8 millioner. Nu sker det, at værdien når op over de 20 millioner kroner på et år. Lige efter den sidste krig var fortjenesten meget fin, men så kom nogle år med tilbagegang.

Inden for alt, hvad der har med søen at gøre, går det op og ned i takt med bølgerne, og nordmændene ved måske bedre end noget andet folk, at efter en bølgedal følger altid en bølge — og omvendt

Ludwig.

GILKES PUMPS GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandpumpe



„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den mæskindrevne 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 omstillingshanen 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.

Undervands-tankere på 30.000 tons projekteres!

Ingen fremtidsprojekter lyder i vore dage utrolige, og næsten intet er mere i stand til at imponere os. På grund af jorddrabanter og andre videnskabelige fremskridt, der er af en sådan karakter, at vi endnu ikke ved, om de virkelig er fremskridt, lyder det ikke spor fantastisk, når eksperter og videnskabsmænd nu fortæller, at så godt som al søfart om nogle årtier vil foregå under vandet i kæmpe-ubåde!

Allerede under krigen puslede japanerne med handelsubåde, og nu meddeler direktør Nichiya Shigemitsu fra den store Shin Mitsubishi-koncern, at man i Japan eksperimenterer med atom-maskinerier til fragt- og tank-ubåde, der får krigstidens projekter til at ligne legetøjs-planer.

Den japanske koncern har projekteret en undervands-tanker på ikke mindre end 30.000 tons, som vil komme til at koste tæt ved 100 millioner kroner. Direktør Shigemitsu er ingen fantast eller charlatan. Han ved, hvad han taler om, når det drejer sig om ubåde. Det var ham, der ledede en stor del af konstruktionsarbejdet med de farlige japanske ubåde under den anden verdenskrig.

Men hvorfor vil man nu drive skibsfart under vandet? — Jo, de amerikanske erfaringer med atom-ubådene „Nautilus“ og „Sea Wolf“ har åbnet helt nye perspektiver. Man har længe vidst, at man under vandet kan opnå en større fart med mindre maskinkraft end i vandoverfladen, men erfaringerne med de amerikanske atom-ubåde har vist, at gevinsten er større end oprindelig beregnet. Endelig har det også vist sig, at besparelsen med hensyn til hestekræfter stiger, samtidig med at ubåder gøres større.

De amerikanske og japanske eksperter hævder, at man under vandet vil kunne sejle 25 procent hurtigere end i vandoverfladen med samme maskinkraft. Med militære atom-ubåde regner man med inden alt for mange år at kunne nå op på den helt fantastiske fart af 40 knob.

Under en krig betyder det selvfølgelig også uhyre meget for forsyningernes sikring, at de kan bringes frem under vandet, hvor fartøjerne er mindre sårbare. Men denne fordel har man kun, indtil der fremkommer nye, endnu mere effektive anti-ubådsvåben.

Man vil under vandet også få en mere rolig sejlads end i overfladen, fordi man bliver forskånet for rulninger og stampning i søen.

Allerede nu kniber det i mange søfartslande med at skaffe maskinpersonel og navigatører til skibene — og navnlig til tankskibene, der sejler i en endnu mere forceret og udmarvende fart end de fleste andre handelskibe. Hvordan mon det bliver, når man vil putte søfolkene ned under vandet?

Der er selvfølgelig en mulighed for, at man vil behøve både færre maskinfolk og navigatører, efterhånden som vi underkaster os trykknapp- og fjernstyringssystemerne mere og mere. Alene det er at beklage, men dette

problem har man været ud for hver eneste gang, tekniken har vundet nye sejre over håndkraften. Det er slet ikke umuligt, at søfolkene vil protestere mod at skulle tilbringe det meste af deres liv under vandet. Vi har hørt beretninger om, hvordan søfolkene flygtede i rædsel for verdens første dampdrevne tankskib og ville boycotte det. Selvfølgelig måtte de hurtigt opgive deres boycott, og når alt kommer til alt, vil meget få finde det mere skørt at drive søfart under vandet end at flyve rundt langt uden for atmosfæren!

Når søfolkene protesterede mod verdens første damp-tankskib, skyldtes det, at man her havde gjort eksplosionsfarlig vædske til nabo med ild. Enkelte vil nok føle lidt af den samme afsky for at være anbragt i nærheden af et atom-maskineri dybt under havoverfladen.

Men naturligvis kan vi ikke standse udviklingen. Det er den, der en dag standser os. Og indtil det sker, har vi bare at følge med. Hvis vi er heldige og besindige nok, lykkes det os måske at forblive herrer over tekniken, og hvis handels-ubådene benyttes rigtigt, kan de måske blive til velsignelse for menneskeheden — bl. a. i form af kortere arbejdstid og længere ferier til søfolkene.

Det bliver unægtelig spændende at se, hvordan man vil klare alle de problemer, der tårner sig op i forbindelse med de kommercielle ubådes fremkomst. De nuværende søvejsregler må omredigeres ikke så lidt. Ting som skibsklokker, tågesirener og sekstanter ender på museerne. Når der kommer mange af disse ubåde, bliver man rimeligvis nødt til at indføre regler for, i hvilke dybder der skal sejles i de forskellige retninger for at undgå kollisioner. Sker der en kollision, får man sikkert ikke engang tid til at tænke på, hvor dejligt det var med de „gammeldags“ 20 knob overflade-supertankere med deres redningsbåde og redningsflåder!

Jo, vi lever skam i en spændende tid, og om 50 år vil en og anden, der måske falder over denne artikel, sikkert smile overbærende — hvis det altså overhovedet er nødvendigt at kunne læse til den tid!

O. Ludwig.

Jordskred giver småskibsfarten tab

Det store jordskred ved Göta-kanalen i juni måned betød et stort tab for mange svenske småskibs-redere, meddeler Svensk Sjöfarts Tidning. Kanalen var af de skridende jordmasser spærret gennem længere tid, og mange skibe blev gjort helt eller delvis arbejdsløse. De større fartøjer kunne slet ikke komme bort fra indsøen Vänern gennem kanalens østre del.

Nu har den svenske rederiforening for mindre skibe anmodet om regeringens hjælp til 22 småskibs-redere. Hvis samlede tab ved jordskredet opgives til 166.305 svenske kroner, hvilket svarer til ca. 225.000 danske kroner.



Overingeniør O. Egnell demonstrerer kanonen for de indbudte eksperter.

Kanonen, der redder menneskeliv

For en indbudt kreds af eksperter indenfor brandslukningsområdet demonstrerede Fa. Laur. Andersen & Co fornylig en kanon, som var noget ud over det almindelige.

Skønt det lyder som en paradoks, at en kanon kan redde menneskeliv, er her virkelig kommet et effektivt våben mod ildebrande i skibe. Overingeniør O. Egnell fra Kockum mek. Verktstad AB overværede for et års tid siden en ildebrand ombord på et skib, der lå ved kaj. To mennesker indebrændte grundet på, at man ikke kunne komme ind til brandstedet, undtagen at ilden ville brede sig endnu mere. Ulykken gjorde et så stort indtryk på ingeniør Egnell, at han lovede sig selv at finde et middel, så en sådan katastrofe kunne undgås. Han gik ud fra den velkendte boltkanon (Coxboltgun), som bjergningsdykkerne bruger ved fastgørelse af tætningsplader under vandet, og udviklede denne til at kunne gennemskyde skibssiderne med hule bolte, så man herigennem kan føre ildslukkende midler, enten i form af kulsyre eller vand. Projektilet kan med lethed gå gennem plader indtil 26—27 mm tykkelse og sidder så fast, at det kan lukkes fuldstændigt.

At kanonen også kan skyde under vand og at den ikke afstedkommer brandfarlige eksplosioner, når den bliver affyret, nævnes kun for en fuldstændigheds skyld.

Ligeledes kan man, hvor det kræves, indføre strålerør, der kan sprede vandet.

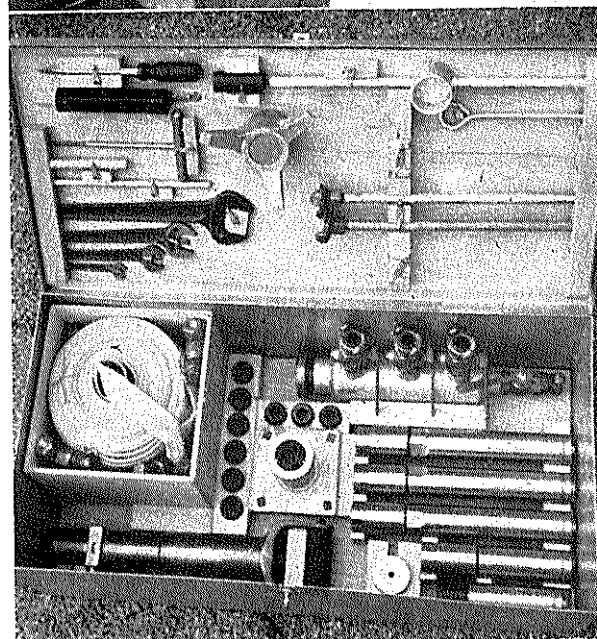
Man kan let tænke sig, hvis der f. eks. opstår ild i malerummet ombord på et skib, hvilken katastrofe, det kan blive, hvis man skal åbne døre for at komme til brandstedet.

Ved brug af kanonen fremkommer der kun et lille hul stort nok til at indføre den til apparatet hørende slange.

Der rådede stor interesse for demonstrationen, og såvel statsbanerne som større rederier har sikret sig et eksemplar af kanonen for at prøve den i praksis.

Også i udlandet er der bud efter denne opfindelse, og patentet er udtaget for hele verden.

A. B.



Øverst: Kanonen affyres. Nederst: Kassen med tilbehør.

Dieselmotoren i Esso Århus imponerer

„Esso Århus“, der blev afleveret fra Odense Stålskibsværft i september 1956, er Esso-flådens største motor-tankskib. Det er på 17.000 brt og har en lastekapacitet af 26.350 tons. Esso har rundt omkring i verden endnu større tankskibe, men de har alle turbine-maskineri.

„Esso Århus“ har en ni-cylindret, turboladet, enkeltvirkende B & W motor på 11.900 ihk ved 115 omdrejninger i minuttet. Maksimumydelsen ligger på 12.500 ihk. Skibet er bygget til en tophastighed af 15,5 knob på fuld last.

I de første elleve måneder efter skibets aflevering har Esso selskabet opstillet et regnskab for at se, hvordan motortankeren klarede sig over for turbinetankerne. Resultatet taler til gunst for B & W-motoren.

I løbet af de elleve måneder var „Esso Århus“ flere gange oppe på en fart, som lå betydeligt højere end den beregnede maksimumsfart. På den 16.176 sømil lange rejse fra Fawley gennem Suez-kanalen til Ras Tanura og derfra rundt Kap tilbage til Fawley lå skibet på en gennemsnitsfart af 16.33 knob.

På rejsen fra den persiske bugt til Fawley sejlede det danske tankskib sammen med flere 26.000 tons turbine-tankere — og distancerede dem alle. „Esso Århus“ sikrede sig et forspring på 24 timer!

I løbet af de elleve måneder gjorde „Esso Århus“ ni rejser med tilsammen 293 dage i søen. Der udsejledes en distance på 111.455 sømil — altså gennemsnitlig 380 sømil i døgnet med en gennemsnitsfart af 15,83 knob. Der forbruges ialt 11.280 tons olie plus 513,06 tons dieselolie. Således var olieforbruget kun på 60—65 procent af det normale forbrug for en turbinetanker af samme størrelse.

Skibet har i løbet af de elleve måneder været i dok hos B & W, og det viste sig, at cylinder-slidtagen var mindre end ventet.

På et tidspunkt opankrede „Esso Århus“ ud for Corpus Christi i den mexikanske bugt, hvor der ikke var nogen lødsbåd at få de næste dage. Skibet kunne risikere at ligge stille i fjorten dage.

— Mer hvilken type skib er dette — motor eller turbine? spurgte lodsens.

Da han fik at vide, at det var en motortanker, erklærede han, at skibet kunne gå ind uden bugserbådshjælp, og „Esso Århus“ gik til kaj alene!

Det ser unægtelig ud til, at dieselmotorens dage ikke på nogen måde er ved at være talte i konkurrencen med turbinemaskineriet — tværtimod!

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -

INSTALLER CELER-SYSTEM SKIBSCAFETERIA

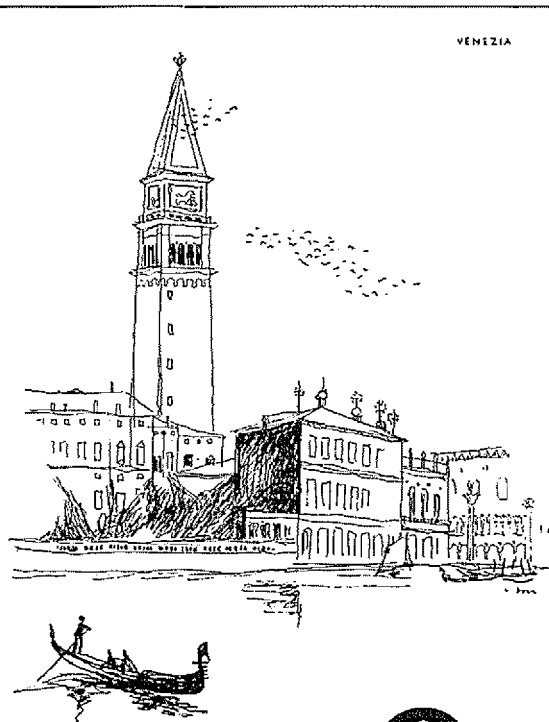


SCANIX CORP.

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.



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Verdens største sejskib: „GREAT REPUBLIC“

fik en krank skæbne

Ved middagstid, den 4. oktober 1853 — altså for 104 år siden, gled det mægtigste fartøj, verden indtil da havde set, langsomt i vandet i East-Bostons havn.

„Great Republic“ var bygget af en vis Donald Mc Kay — ikke uden mange vanskeligheder. Ingen af datidens finansiers havde villet risikere deres penge på så enormt et skib — rundt regnet *dobbelt* så stort som alt hidtil kendt. Han havde altså selv måttet lægge kølen og vove hele sin formue. Men han var skotte og stædig. „Lad dem snakke,“ sagde han, „jeg vil arbejde.“

„Great Republic“ var 325 fod lang, 55 fod bred og 39 fod fra øverste dæk til kølen. Hendes „rygrad“ var 9 fod og 10 tommer tyk, og de lange jernbolte, som holdt den sammen, måtte slås i ved hjælp af en rambuk. Hun var bygget af egetræ, og 56 tons kobberbolte blev drevet ind i hendes sider.

Hun blev tilrigget af en ekspert, en vis kaptajn Brewster. Hendes 15.653 kvadratyards sejldug blev båret af jernbeslåede master støttet af tovværk, der var tolv og en halv tomme i omkreds.

På prøveturen tog hendes 100 mands og 30 drenges besætning hende ud af Boston havn og satte sejl efter New York. — Da Cap Cod var rundet, satte man alle sejl, og de ledsagende dampslæbebåde blev ladet langt tilbage. — Hun havde kostet næsten 300.000 dollars.

Da hun gled op ad East River, stod new yorkere og brooklynere tætpakkede ved bredderne for at hylde den nye amerikanske „clipper“ — verdens største skib. — Hun gik til kaj ved foden af Dover Street, Manhattan, og havnearbejderne begyndte at forberede hende til jomfrurejsen til Liverpool. Hun kunne tage 6000 tons, og hun blev fyldt til randen med hvede, tobak, rosiner, kød, bomuld og andre varer til en værdi af 214.000 dollars.

Om aftenen, den 26. december, var alt klart til rejsen den påfølgende dag. Det meste af besætningen var i land. Hvis den kraftige nordvestenvind holdt, kunne man regne med at gøre 400 miles den 27. — Men således skulle det ikke komme til at gå.

Klokken halveet hørtes råbet: „Brand.“ — Vagten på „Great Republic“ løb ud på hovsprydet, som ragede næsten tværs over South Street. Han så en bygning på den anden side af Front Street, hvorfra der sivede røg op under tagspærene.

Det var et bageri, hvis overhede ovne havde forårsaget ildløs. Det så ikke særligt farligt ud, men før de frivillige brandkorps var blevet vækket og de første brandfolk var på pladsen med deres hånddrevne sprøjter, brød flammerne allerede gennem taget. Ilden spredte sig til bygninger på begge sider af gaden, og det blev snart klart, at brandkorpset ville få nok at gøre.

Der blev beordret generalalarm, og hele New Yorks ca. 50 sprøjter kom i aktion.

Nordvestenvinden, som før havde været så lovende for „Great Republic“, sendte nu umådelige skyer af røg og gnister ned over floden lige i retning af hende. — Man sendte mænd til vejrs med vandspande og een af havnens færger og en slæber lagde liner omkring hende for at prøve at hale hende bort fra kajen. — Men det var lavvande og hendes tunge kæmpekøl hvilede fast på East Rivers bund. Fyrretyve slæbebåde ville ikke kunne slæbe hende ud under disse omstændigheder.

I næsten en time havde folkene i rigningen været parate, da en stor glødende gnist ramte et topsejl, som begyndte at ryge og dernæst brast i flammer. Vand blev hældt over sejlet, men ilden havde fået tid til at æde sig ind i det tykke dobbelte kanvas. Flere folk blev sendt tilvejs, men før de var kommet halvvejs op, løb ilden lynhurtigt langs rigningen henimod stormasten, og folkene måtte lade sig glide ned hurtigst muligt for at redde livet. Tre sprøjter blev i hast tilkaldt, men stormasten var højere end en 20-etagers bygning og ingen sprøjte på jorden havde nogensomhelst mulighed for at sende en dråbe vand op i den højde. — Blokke og halvforbrændt og brændende tovværk styrtede ned på dækket. Ilden åd sig langsomt men sikkert gennem det tykke tovværk, og kl. 3 om morgenen faldt een af formasterne med et forfærdeligt brag og startede en ny brand bag stormasten.

Nye sprøjter kom til efterhånden, som man fik bugt med ilden i land, og overdængede skibet med vand. — Vindens hulen, flammernes brølen — råb og skrig blandet med kommandoer og ordrer, røg og gnister — alt forenede sig til et billede af underverdenen af uhyggelig storslåethed.

Stormasten var 44 tommer i diameter ved dækket, og da den faldt, knækkede den i to stykker. Det øverste ramte dækket med enorm kraft og borede sig gennem to dæk dybt ned i hveden i lasten. Klokken fire om morgenen var brandmændene og søfolkene tilsyneladende ved at være herrer over situationen. — Alt opretstående var ødelagt, men der var mulighed for at redde skroget og lasten. — Det ville tage mindst en måned at reparere „Great Republic“.

Klokken seks var helvede løs igen. Stormasten havde antændt hveden i lasten. Alle forsøg på at skovle hveden væk slog fejl. — Tonsvi af vand blev hældt ned gennem lugerne, men ilden spredte sig nu overalt i lasten og i selve skroget. Der var ikke andet at gøre end at sænke skibet. — Det var blevet højvande, og det lykkedes virkelig til sidst at sænke det så meget, at kølen lå på bunden af floden og ilden endelig blev slukket. — Selv om brandmændene endnu i tre dage måtte pøse

vand på de kolossale mængder af træværk og last i skrogets indre. — Da ejeren, Donald McKay, nedslået og ruineret genså sit stolte skib ved dagens lys, var ødelæggelsen fuldstændig. — De tusinder af tons gennemvåd hvede i lasten var svulmet op og havde så at sige knækket hvert ben i „Great Republic“s stakkels krop. —

I løbet af de følgende måneder blev resterne af „Great Republic“ solgt, som hun lå på bunden af floden for 28.000 dollars, hævet og delvis hugget op. De øverste dæk blev fjernet, hun blev rigget med kortere master, så hun kun behøvede en besætning på 50 i stedet for 130 mand. Hun var meget langt fra at være, hvad hun havde været — og dog var hun endnu verdens største skib.

Hun nåede endnu at runde Kap Horn på 92 dage. Franskmandene chartrede hende som troppetransportskib under krimkrigen, og under borgerkrigen tjente hun — sit navn tro — som transportskib for Nordstaterne.

I 1869 blev hun solgt til en reder i Liverpool, og tre år senere sejlede hun fra Rio — hun trængte stærkt til en overhaling — til New Brunswick. Ved Bermuda blev hun overrasket af en typhon og sprang læk på flere steder. Da hun havde taget 16 fod vand, forlod besætningen hende og nåede velbeholden land.

Mange troede, at det massive skrog ikke ville kunne synke, og at hun endnu en gang ville blive slæbt til land

og repareret — men der blev aldrig mere set spor af „Great Republic“.

For den tid var hun et vidunder — men hun fik en krank skæbne — og hun kan tjene som eksempel på lykkens omskiftelighed.

Hendes skaber og første ejer, Donald McKay, trak sig tilbage fra sølivet i 1875 og døde som farmer i Hamilton, Massachusetts.

Harald Nygård.

Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kramse
Emailleraag · Emaillablemer
Uniformsknapper



Danmarks ældste Guldtrækkeri

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Repræsentant for Danmark:

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

PHOTOS N.A. 185

Syv gange rundt Kap Horn

Samtale med en gammel sømand

„De skal ikke vente Dem historier om hårdkogte skippere og styrmænd med løse næver eller om skonrogger, hvoraf ormene skal bankes ud, før man skrider til skalningen,“ siger Emil Olsen. „Når man hører sådanne beretninger, kan man efter min mening godt trække det halve fra. Jeg har i alle tilfælde aldrig været udsat for oplevelser af den art, skønt jeg har sejlet det meste af mit liv.“

Emil Olsen er en af de efterhånden få tilbageværende sejlskibssømande, en rigtig deep water-sailor med et lunt smil og et godt humør. Men han har også fundet en god ankerplads i „Bombebøssen“, hvor han nu nyder sit otium.

„Jeg blev født i 1882 og kom til søs i 1898. Det var med Grønlandske Handels brig „Constance“. Det er sjovt nok, at jeg både begyndte og sluttede mit liv på søen i Grønlands-farten, men sådan er det,“ fortæller den gamle sømand og fortsætter:

„Min far var arbejdsmand, og hans indtægt var ikke ret stor, så når jeg kom ud at sejle, skyldtes det vel nok mest, at mine forældre ikke havde råd til at have mig gående hjemme som læredreng.

Nå, hyren var forresten heller ikke så stor dengang. Som skibsdreng om bord i „Constance“ fik jeg ikke een øre ud over kosten. Dog, matroserne havde ude på Atlanten drukket kaffepunch og blev herfor idømt en bøde på ialt 30 kroner. De penge fik jeg ved afmønstringen, men hyren var som sagt lig nul.

Rejsen forløb forresten stille og roligt med 87 dage op og 19 dage hjem. Vi gik for sejl hele vejen, må De jo huske.

Så rejste jeg til Sverdborg, hvor jeg indtil 1903 var ude med forskellige skonnerter, otte eller ni ialt. Den første var 3-mastet skonnert „Karen“, og desuden husker jeg „Elise“, „Casper“ og 3-mastet skonnert „Valdemar“.

Men skulle man dergang rigtigt til søs, måtte man først til Hamborg, hvor alverdens virkelige deep-waters før eller senere mødtes. Jeg tog derned på dæksplads med en af Det Forenedes både. Rejsen kostede en formue af tolv kroner!

I Hamborg logerede jeg mig ind i Eckernförde Strasse i St. Pauli, hvor den danske kaptajn Hensen fra Fanø havde indrettet et logihus for søfolk. Jeg betalte en uge forud, og så lovede Hensen mig at skaffe en hyre. Det varede heller ikke mange dage, inden han indfriele løftet. Men frinden fik jeg tid til at se lidt på livet i byen, og det var ikke småting, man kunne få for pengene. Med ti mark på lommen kunne man trække hjem med en gevaldig bjørn. For en mark fik man fire halve liter øl!

Det skib, Hensen havde til mig, var barkskibet „Doris Brodersen“ af Fanø. Det var på 742 tons og førtes af en kaptajn Hansen. Vi sejlede først til Øst-

afrika, hvor vi lossede stykgods på reden. Losningen blev foretaget af indfødte, og vi var ikke meget i land. Rejsen derned tog iøvrigt 95 dage.

Fra Østafrika gik vi til New Zealand i ballast for at indtage en dækslast af kauritømmer bestemt for Glasgow. New zealænderne sagde, at vi var det første skib, der nogensinde var afsejlet fra havnen med en dækslast. Men vi kom heller ikke frem med den. Før at komme rundt Kap Horn måtte vi smide hele dækslasten, og det var en dyr historie, for tømmeret, der var knastfrit, var meget kostbart.

Vejret ved Kap Horn var selvfølgelig ikke det allerbedste, men på den anden side heller ikke så forrygende som i romanerne. Jeg har rundet Kap Horn ialt syv gange, og ingen af gangene har jeg oplevet det helt vilde.

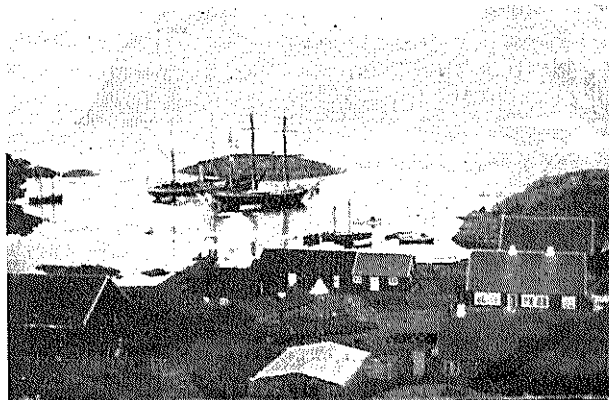
Vi nåede forøvrigt frem til Glasgow efter 105 dages sejlads, og så mønstrede jeg af. Jeg var forhyret som matros til en hyre af 60 mark (dengang 54 kroner) om måneden.

Jeg rejste til København, men blev kun hjemme i fire dage. Så rejste jeg igen ned til Hensen i Hamborg, der denne gang skaffede mig en 3-mastet tysk bark ved navn „Dorade“. Den var hjemmehørende i Hamborg og var på 1200 tons. Jeg mønstrede om bord den 29. november 1904 og var med den et år.

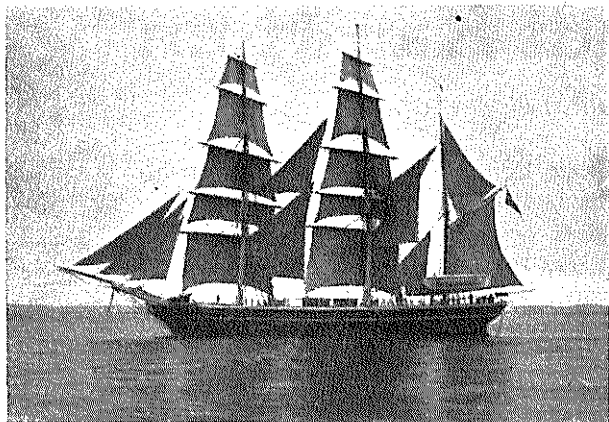
Vi skulle til vestkysten af Sydamerika, hvor vi anløb 6—7 pladser med stykgods. Hele resten af besætningen var tysk, og jeg forstod ikke et kuk af, hvad de andre sagde. Men det kom efterhånden. Turen over tog ca. hundrede dage, og i den tid spiste vi ikke en skonrog. Der var friskbagt brød på bordet hver eneste dag.

I Chile lastede vi salpeter til Hamborg. Jeg har flere gange siden været i Chiles salpeterhavne. Der kunne være meget varmt, men feberer så jeg ikke meget til. Ganske vist var der altid et par stykker, der simulerede. Men det var vist nærmest for at få en snaps, og når den var gået ned, gik „feberer“ som regel over!

Skipperen om bord hed Peter Jensen og var fra



Et par af Grønlandske Handels skibe opankret ud for en grønlandsk koloni. I forgrunden barken „Ceres“.



Barkskibet „Nordlyset“.

Kolding. Han var en dejlig mand og „Dorade“ et dejligt skib. Hver formiddag kl. halv ti stillede formiddagsvagten til udskænkning af snaps. Der vankede et bæger til hver, og alle drak af samme bæger.

På hjemturen havde vi en uhyggelig oplevelse rundt Kap Horn, idet en tysk skibsdreng, hvis far var lods, faldt ned fra overmærsråen og slog sig ihjel. Værre var det næsten, da vi kom i havn. Vi havde jo dengang ingen radioforbindelse, og drengens slægtninge havde derfor ikke hørt om ulykken. Det var et modbydeligt øjeblik, da vi hørte hans venner og familie råbe hans navn inde på kajen. De var jo alle mødt op for at byde ham velkommen hjem efter hans første rejse!

Igen mønstrede jeg af og tog en smuttur til København for efter en uges forløb at vende tilbage til Hensen.

Snart kom jeg ud med et nyt skib. Det var fuldriggen „Terpsichore“ af Hamborg. Skibet var lastet med briketter fra Cardiff og skulle til Sydamerika og altså to gange rundt Kap Horn.

Vi var tre danskere om bord. Den ene var pensioneret lods Adolf Christiansen, der nu er bosat i Gedser, og som jeg nu og da har besøgt siden. Den anden Gudmund Mølgaard. Han er en bror til den i den sidste tid så omtalte professor Mølgaard. Gudmund, der nu er skipper i Punta Arenas, havde gået på søofficersskolen, og da han holdt utroligt meget af chokolade og købte sig fattig på denne vare hos kadrejerne, blev han altid kaldt „chokoladeløjtanten“.

På vejen hjem med salpeter til Antwerpen slap smør og sukker op. Det var to måneder før, vi nåede i havn. I stedet måtte vi så klare os med kunsthonning. Der vankede heller ingen snaps her om bord, i alle tilfælde kun meget sjældent, nemlig efter en hård tørn. Skørbug så vi dog ikke noget til om bord.

Tiden om bord fik vi til at gå med at spille kort og spille på harmonika og andre musikinstrumenter. På de fleste af sejskibene dannedes skibsorkestre. F. eks. kunne der laves en ganske god tromme af en tom meltpønde, hvorover spændtes et stykke vådt sejldug. Om søndagen fordrev vi tiden med at fange hajer. Vi fiskede dem udelukkende for fornøjelsens skyld, og fordi søfolk nu engang ikke kan lide hajer.

Mens vi lå ovre i Sydamerika, solgtes „Terpsichore“

til et andet tysk rederi, der udelukkende havde portmalede skibe. Derfor måtte vi under opholdet på reden male skibet helt om.

Efter hjemkomsten til Europa tog jeg den sædvanlige tur til København, men vendte påny tilbage til Hamborg, hvor de store hyrer ventede. I november 1908 mønstrede jeg så ud med 4-masteren „Wandsbek“, der havde kaptajn Köhnke som fører. Köhnke var en mægtig kleppert med rødt hår og rødt skæg.

Jeg var med „Wandsbek“ i 16 måneder og 22 dage, og det var et prægtigt skib. I Hamborg lastede vi stålstænger og koks til en lille plads ved California-gulven. Nogen by eller havn var der ikke tale om her. Pladsen bestod bare af en samling huse bygget op omkring en kobbermine. Politistation, posthus, værtshus, slagter og købmand havde til huse i samme bygning!

Turen over tog 178 dage, og igen var jeg rundt Kap Horn. Det var sjette gang, og alligevel havde jeg ikke set selve forbjerget. Vi var jo altid et godt stykke til søs for ikke at løbe nogen risiko.

Fra kobberminen gik vi så i ballast til Newcastle i Australien og lastede kul til vestkysten af Amerika, hvorfra vi så lastede salpeter til Hamborg.

For syvende gang rundede jeg nu Kap, og vi havde nogle og halvfems dage hjem, hvilket var meget normalt. Jeg tror, at „Potosi“ engang gjorde turen på 54 dage, men det var under ekstraordinært gunstige vejrforhold.

Kosten om bord i sejskibene var jo lidt ensformig. Til frokost fik vi to gange om ugen vandgrød. To andre dage fik vi ærter, og de øvrige to hverdage fik vi bønner. Om søndagen vankede der lidt mere spændende. Middagen bestod to gange om ugen af preserveret kød, af hvilket der blev lavet suppe, hvis hovedbestanddel dog var det klare vand. Iøvrigt fik vi til middag også meget tit ærter og bønner. Kaffe kendtes ikke om bord. I stedet fik vi the.

I slopkisten kunne vi købe tobak, skrå, sæbe o. s. v. Nogle skipperne var endda så forsynlige også at forsyne slopkisten med et lille udvalg af bolcher og chokolade. Endvidere kunne vi selvfølgelig købe beklædningsgenstande. Det skete nemlig ikke så sjældent, at en mand kom om bord uden andet tøj end det, han gik og stod i. Man har så tit talt om, hvad skipperen mon tjente på slopkisten. Jeg tror, han tog en fortjeneste på 20—25



Om bord i et af Grønlands-skibene. Yderst tilvenstre Emil Olsen.

procent, og så talte man om søpriser. Hver gang, man købte noget, blev det skyldige beløb trukket fra i afregningsbogen.

Da vi nåede Hamborg, mønstrede jeg af, og så fulgte der en tid med dampskibe. Jeg fik to dampere efter hinanden. Med den ene var jeg til Østen og med den anden til Vestafrika, hvor vi sejlede langs Guld-kysten. Vi levede godt om bord i damperne og tjente også godt på grund af overtid, men alligevel brød jeg mig ikke rigtig om de skibe.

På den traditionelle Københavns-tur fik jeg hyre med en lille galease ved navn „Louise“. Den skulle til Egedesminde på Grønland, hvor den skulle indsættes i kysttrafikken. Vi havde 47 dage op og afleverede derefter skibet for at sejle hjem med „Disko“.

Så fulgte nogle år med dampskibe, og jeg blev gift herhjemme. Under den første verdenskrig krigsforliste jeg med Det Forenedes dampskib „Christianssund“. Vi minesprængte i Kanalen som et af de første skibe under den krig. Skibet gik ned i løbet af en halv time, og vi måtte sammen med vor engelske lods gå i bådene. Vi sejlede i konvoj med 600 tons saltsten om bord. Forliset blev hurtigt observeret, og snart efter var vi samlet op af en britisk armeret trawler.

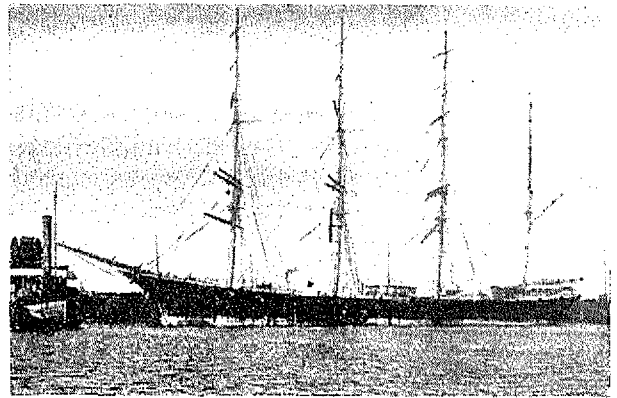
Under krigen så jeg masser af u-både, der også så os. Alligevel blev vi ikke angrebet en eneste gang. Jeg må have været meget heldig. Men det var også før den uindskrænkede u-bådskrig. Da den var erklæret, sejlede jeg et par år på ruten mellem København og Lübeck.

I 1918 mødte jeg en kammerat fra „Wandsbek“. Han spurgte mig, om jeg ikke kunne tænke mig at komme ud med Grønlandske Handels „Thorvaldsen“. Jo, det kunne jeg såmænd godt, og så gik jeg om bord til skipperen, der netop manglede en mand, og på den måde kom jeg til at hænge i grønlandsfarten i mange år.

Efterhånden sejlede jeg med alle Grønlandske Handels skibe. Bl. a. var jeg to år i „Ceres“ og omtrent tre år i „Nordlyset“. Det var sådan set en dejlig tid. Vi havde det godt om bord. Kosten var fin, og besætningerne som regel fast sammentømret. Vi havde altid en gris med, som vi plejede at slagte på hjemrejsen. Det var tit svært, fordi sådan en gris jo blev kæledægge om bord.

I Grønlands-farten var der mange hårde ture ind imellem, men jeg havde såmænd ingen særlige oplevelser. Min sejltid er altid forløbet forholdsvis stille og fredeligt. Jeg har været på Grønland masser af gange, men meget sjældent var jeg i land. Der var jo intet særligt at se på dengang, og desuden tillod arbejdet om bord sjældent en landgang. Tit arbejdede vi med losning og lastning til ved 23-tiden, og arbejdstiden kunne godt være på 20 timer i eet stræk. Når vi så endelig blev færdige, lettede vi som regel straks for at gå til den næste plads.

En god bekendt af mig var fartøjsfører deroppe, og ham besøgte jeg af og til. Desuden var jeg med den kendte Grønlands-farer Janus Sørensen til Angmagssalik for at hjælpe til med rejsningen af nogle radiomaster. Det var et hårdt job, for vi måtte slæbe masterne over



4-masteren „Wandsbek“.

fjeldet. Men vi kunne dog se en ende på det, mens Janus Sørensen og hans stab måtte overvintre deroppe.

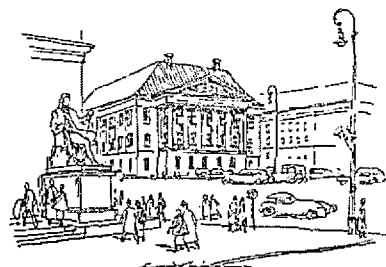
Ellers har jeg kun været i land deroppe to gange, og begge gange var det for at deltage i begravelser!

Det gode ved Grønlands-farten var, at jeg som gift mand kunne være hjemme om vinteren, hvor jeg dog ikke var arbejdsløs. Der var altid noget at lave på Grønlandske Handels Plads.

Jeg synes selv, at jeg har gjort det meget godt, når jeg nu ser tilbage på min tid som sømand. Om jeg har været glad for den tid — Tjah, glad og glad — noget skulle man jo bestille, og sømandens job var måske det, der passede bedst for mig!

I 1940 blev jeg pensioneret, og siden har jeg op- holdt mig på landjorden. Jeg har det godt her i „Bombøbassen“, og særlig nu da vi er flyttet herover i det nye, hvor hver mand har sit „lukaf“. Før boede vi to og to sammen, og det var ikke godt. Gamle folk er jo tit mærkelige, og vi kunne sommetider gå hinanden på nerverne. Det er bedre, når man selv kan bestemme, hvornår man vil tale med andre. Selvfølgelig snakker vi skibe med hinanden meget tit, men havskrøner i den forstand hører vi ikke. Vi kan ganske simpelt ikke binde hinanden utrolige historier på ærmet. Det er vi alt for durkdrevne og gamle i faget til!“ slutter Emil Olsen.

Ludwig.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Kølen lagt til

Atom-drevet overfladeskib

Den 2. december blev kølen lagt til den amerikanske flådes første atom-drevne overfladefartøj, krydseren USS „Long Beach“, på Bethlehem Steel Companys Quincy-værft i Massachusetts. „Long Beach“ skal bl.a. udstyres med fjernstyrede raketter.

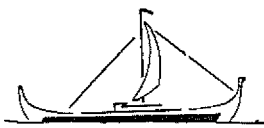
Kølen blev lagt i en nylig fuldendt byggedok på værftet i Quincy, der er ved at gennemgå en fuldstændig modernisering og udvidelse. Ved at benytte denne dok vil man kunne færdigbygge „Long Beach“ hurtigere end noget skib af lignende størrelse tidligere. Til bygningen af den atom-drevne krydser anvendes iøvrigt flere nye haller og hypermoderne udstyr, som blev færdigt, næsten samtidig med køllægningen.

Bethlehem Steel i Quincy har i adskillige år forberedt sig på bygningen af atom-drevne skibe som „Long Beach“. Det har været nødvendigt at uddanne hundreder af ingeniører og arbejdere til sådanne nye og specielle opgaver, der stiller meget store krav til både konstruktører og håndværkere. Man må arbejde efter helt nye metoder på mange områder, og udvidelsen af værftet — med installation af nye kraner m. m. — må delvis ses på baggrund af opgaver med bygningen af atom-drevne skibe, som Quincy-værftet vil få overdraget.

Datoen for køllægningen, den 2. december, blev valgt med velberåd. Amerikanerne ønskede med denne køllægning at fejre 15-års dagen for en anden begivenhed, der har fået så stor betydning i atomalderen. Maskineriet om bord i „Long Beach“ „nedstammer“ direkte fra den reaktor, som blev anvendt af Enrico Fermi under hans historiske eksperiment den 2. december 1942.

Samtidig med at man hos Bethlehem Steel har gjort klar til bygningen af atom-raket-krydseren, har man på værftet udviklet en byggeplan for verdens første atom-drevne destroyer. The Central Technical Department's atom-afdeling påbegyndte arbejdet med at konstruere maskineriet til en atom-drevet destroyer i februar 1957 efter ordre fra den amerikanske atomenergikommission. Der samarbejdes på dette felt med General Electric's atom-laboratorium, der skal bygge maskineriet.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Kommentarer til

De internationale søvejsregler

Redaktionen af Vikingen har haft held til at sikre sig et restoplag af den af ekspeditionssekretær i handelsministeriet, cand. jur. A. Bache udarbejdede kommentar til De internationale Søvejsregler.

Bogen, der belyser de enkelte regler på grundlag af et indgående referat af 460 skandinaviske domme, der er afsagt i tidsrummet 1897—1949, har stadig betydning, idet de i 1948 vedtagne og pr. 1. januar 1954 ikrafttrådte nye søvejsregler — hvis fuldstændige tekst iøvrigt er optrykt som tillæg til bogen (side 259—282) — med vilje blev holdt så tæt som muligt op ad de gamle regler. Vi kan herom bedst henvise til, hvad forfatteren har udtalt i en fodnote til 1948-reglerne:

Den internationale søsikkerhedskonference, London, 1948, „gik ud fra, at SVR — som naturligt måtte være som følge af den siden 1889, hvor størstedelen af reglerne blev formuleret, skete udvikling — tiltrængte revision og forskellig tydeliggørelse og modernisering, men afviste som ledende synspunkt alle revolutionerende eller fundamentale ændringer, der ville forrykke det grundlag, på hvilket hele den nu praktiserende navigatorstand har indrettet sig, og bringe usikkerhed ind i besejlingen af havene for en langvarig overgangsperiode. Navnlig er reglerne for styring og sejlads ladt praktisk talt helt uændrede. Også selve inddelingen i artikler (eller nu: regler) er ladt uændret: regel 16 er stadig reglen om moderat fart i tåge, regel 9 er reglen om fiskefartøjer og så videre.“

Bogen, der er på 300 sider og er indbundet (ikke bare „hæftet“), har hidtil kostet 14 kr, men kan nu købes for 5 kr. ved henvendelse til enhver boghandel eller til Vikingens Forlag.

Lloyds udvider - også bag jerntæppet

Lloyds har fået en ny kæmpebygning i London, som blev indviet af dronningemoderen, Elizabeth. Den nye bygning ligger tæt op ad den gamle, der blev bygget i 1928, da man flyttede fra Royal Exchange, hvor organisationen havde haft til huse helt siden 1774. Da man flyttede til Leadenhall Street, mente de fleste, at nu behøvede Lloyds ikke at udvide mere — i det mindste ikke i dette århundrede.

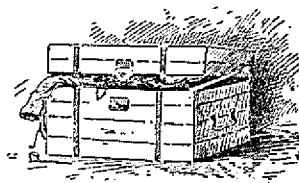
Men der sker noget hos Lloyds, og allerede i 1936 købte det store selskab derfor Royal Mail House, der var nabo til the Room, og en del af virksomheden flyttede nu ind i den købte bygning. I november 1952 lagdes grundstenen til den nye bygning, der har fået over 4.000 m² rum.

Også bag jerntæppet går Lloyds nu frem, idet selskabet nu har genåbnet sin virksomhed i Polen. Der er blevet åbnet et kontor i Gdansk (Gdynia), og desuden har den — eller får den — et kontor i Katowice.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



En ordentlig rotur!

Kaptajn William Bligh var en tyran, men alligevel et mandfolk. Efter at han og 18 af hans søfolk var blevet sat i drift fra det britiske skib „Bounty“ af mytteristerne i 1788, roede de 3.618 sømil!

„Læderhalsene“

Næsten alle ved, at soldaterne i det amerikanske marinekorps kaldes „leathernecks“ (læderhalse), men meget få ved hvorfor. Her er forklaringen: I korpsets første tid hørte læder-halsbind med til uniformen. Disse halsbind skulle beskytte mod bajonetstik i halsen. De blev senere afskaffet, men betegnelsen „læderhalse“ hænger stadig ved korpset.

Ny nationalitet?

P. and O. Lines, det store britiske rederi, er kendt for sit yderst kosmopolitiske personale. Navnlig sejler der mange østlændinge med selskabets skibe. En engelsk passager kom en dag om bord i en P. and O.-Liner og blev modtaget af en mørklødet steward. — „Er De pakistansk eller indisk?“ spurgte englænderen interesseret og venligt. Stewarden så meget desorienteret ud, og da passageren gentog sit spørgsmål, svarede han: „Mig ingen af delene! Mig P. and O.“

Største tidevands-forskel

Den største tidevands-forskel i verden kan man blive vidne til i Fundy-bugten i Nova Scotia. Bugten, der er en 170 sømil lang „lomme“, som skyder sig ind i landet nordost for Maine, har en forskel i vandstanden fra ebbe til flod på 16,2 meter!

Første jernskib med skrue

Berømte og uheldige „Great Britain“ var verdens første jernskib med propeller. Samme propeller, der havde en diameter af 4,5 meter, var seks-bladede. Skibet blev bygget i en tørdok, og da det skulle døbes, røg den første flaske champagne forbi skroget, og da dåben endelig var overstået, kunne man ikke få den seks-mastede damper ud af dokken. Først flere måneder senere kom skibet fri for et år efter jomfru-rejsen at gå på grund. Det stod fast i elleve måneder og måtte derefter sælges af Great Western Company med stort tab.

„Den store jernkiste“

Pensioneret skibsfører O. Sinding i Helsingør spørger mig, om jeg kan fortælle noget om det store dampskib „Great Eastern“s endeligt. Det kan jeg godt, men iøvrigt har Vikingen tidligere fortalt indgående om dette mærkelige skib. Skibsfører Sinding fortæller, at han i sine unge dage af søfolk på engelske skibe hørte, at jernet fra „Great Eastern“ blev brugt til jernbanespor langs Liverpools dokker. Jeg har selv hørt historien, men har ikke kunnet få den bekræftet. Måske andre læsere kan hjælpe os. — Var skruen på „Great Britain“ stor, var den på „Great Eastern“ af kæmpedimensioner, nemlig med en diameter på 7,3 meter. Intet skib har nogensinde — hverken før eller senere — haft en sådan skrue. Desuden havde skibet to skovlhjul, hver med en diameter af 17,6 meter. Ligesom „Great Britain“ havde denne kæmpe seks master, men desuden fem skorstene og ikke mindre end — ti ankre. Skibet var med til at udlægge det første

kabel tværs over Atlanten efter en mislykket tid som liner. Det endte sine dage i vandet som flydende „dyrehavsbakke“ og kæmpeplakat-søjle!

Da ligkisten blev åbnet

„Great Eastern“, der var konstrueret af Isambard Kingdom Brunel, var fem gange større end noget andet skib på den tid, men også tifold mere uheldigt. Under bygningen af skibet faldt en arbejdsdreng ned fra et stillads og blev dræbt. Senere blev en mand dræbt under slagsmål med en anden om bord. En svejser led samme skæbne som arbejdsdrengen, og en af hans kammerater forsvandt på mystisk vis. Ved et uheld under stabelfløbningen dræbtes to mænd. Ved en kedeleksplosion på prøveturen dræbtes fem mennesker, og da Brunel hørte den sidste sørgelige nyhed, døde han selv af et hjerteslag. Alle, der beskæftigede sig med „Great Eastern“, gik fallit, og i 1889 blev skibet hugget op. Under ophugningen fandt man skelettet af den savnede nitter i skibets dobbeltskrog!

Niarchos og film

Alle tankskibe under Niarchos-koncernen har fået eller er ved at få filmforevisnings-apparater om bord. Koncernens skibe bytter film i de forskellige havne, og hvert skib vil kunne spille mindst 40 film om året.

Verdens ældste museumsdirektør?

Nils Petter Bruse i Torekov er formentlig verdens ældste museumsdirektør. Den 10. oktober fyldte han 90 år. Han benytter sig ganske vist aldrig af titlen „museidirektør“. Bruse gik til søs i sin tidligste ungdom og sejlede i 22 år. Efter mange år i USA vendte han hjem til Torekov på Sveriges vestkyst. Torekov, der tidligere havde været et idyllisk fiskerleje, var nu blevet et meget søgt badested. Bruse har altid interesseret sig for kunst. Han skar galionsfigurer, malede og byggede skibsmodeller. Mange af hans frembringelser har sammen med søhistoriske minder, han har samlet sammen, fundet deres plads i Torekovs søfartsmuseum.

Bundfrosset juleøl

I 1619 sendtes Jens Munk ud for at finde nordvestpassagen til Østen, hvilket mislykkedes, idet næsten alle hans folk bukkede under for skørbug. Det lykkedes kun Jens Munk selv og to af hans mænd at nå frelst til Bergen. Julen 1919 fejrede besætningerne fra „Enlhjørningen“ og „Lampretten“ i Hudson Bugten ved Churchill-floden. Jens Munk har selv skrevet om denne juleaften: „Jeg gav folket vin og stærkt øl, som de måtte syde om igen; thi det var bundfrosset, så de finge en halv rus og var smukt lystige, og den ene ikke fortørnede over den anden med et ord!“

Præsten fik ikke brug for kjortlen

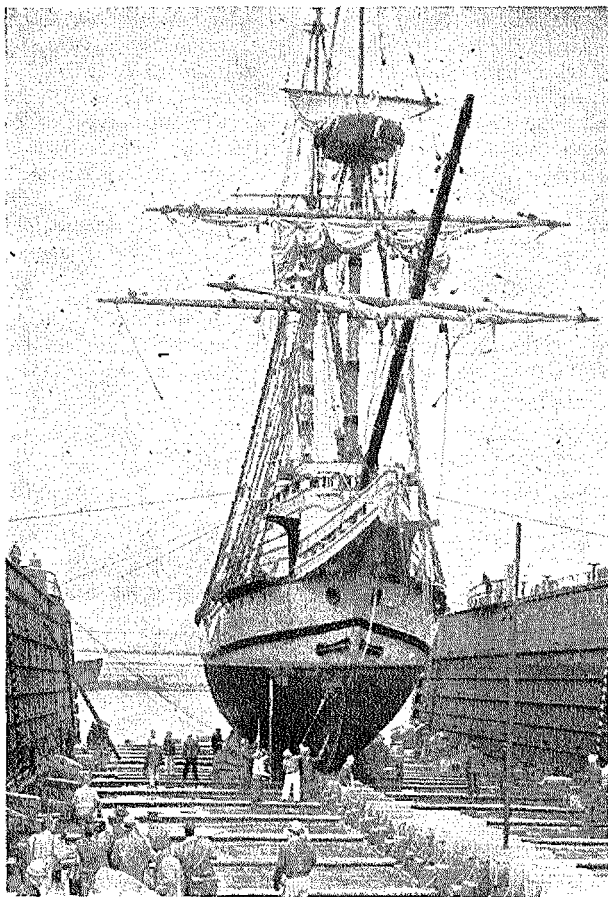
Der fulgte også en præst med på Jens Munks ekspedition, og han holdt selvfølgelig gudstjeneste juleaften i det næsten sibiriske klima. Efter gudstjenesten ofrede sofolkene — efter evne — til præsten. Flere af dem gav præsten hvide ræveskind til foring af en kjortel. Men Jens Munk skriver i beretningen om ekspeditionen, „Navigatio Septentrionalis“, bl. a., at „hannem (præsten) blev derefter ikke et langt liv fristet, så at han den (kjortlen) kunne slide!“

Man tænker på fregatten „Jylland“

Clipperen „Cutty Sark“ er blevet den helt store attraktion i Greenwich. På en enkelt helligdag blev skibet besøgt af 5.000 voksne og 2.000 børn — mod entre!

En mærkelig færg

For ca. 60 år siden indviede man en mærkelig færgforbindelse fra Sydslesvig over Oland til Langenæs. Ruten består stadig, og færgen føres af en gammel skipper. Men skibet, hvis man kan kalde det sådan, går på skinner, og det kommer kun i kontakt med vandet, når søen sprøjter op på diget, hvorpå det kører. Færgens eneste drivkraft er sejl — oven i købet latinersejl. Farten kan under gunstige vejrforhold nå fantastiske højder, men i modvind må skipperen ofte sætte „brødmotoren“ til. Under storm og højvande „sejler“ færgen ikke.



Klipning og barbering

Her ser vi „Mayflower II“ i en af Bethlehem Steels dokker ved Brooklyn 27th Street. Denne berømte kopi af de gamle pilgrim-fædres bark var efter turen over Atlanten og opholdet i forskellige amerikanske havne helt overgroet i bunden og trængte til en „klipning og barbering“. En omhyggelig undersøgelse viste iøvrigt, at undervandsskroget var helt i orden — bortset fra begroningen, som måtte fjernes, før man kunne male det. Skibsværftsarbejdere med lang tids erfaring gjorde „Mayflower II“ sejklar igen på næsten *no time* — 48 timer.

Sådan noget sker virkelig blandt søfolk ...

Et par tvillingebrødre sejlede som skibsdrenge på to forskellige skibe.

Den ene af dem deltog en dag i en fodboldkamp et sted i nærheden af en havneby i Kina. Linjevogteren var en ung styrmand fra et tredje skib. Han skulle samme dag flyve til Finland for at påmønstre et skib her.

Som linjevogter fik han bl. a. til opgave at passe på spillernes værdigenstande. Vor tvilling afleverede et flot armbåndsur, og så tog kampen sin begyndelse. Da den var færdigspillet, fik den unge skibsdreng sit ur igen — og umiddelbart efter tog styrmanden til den stedlige lufthavn for at flyve til Finland.

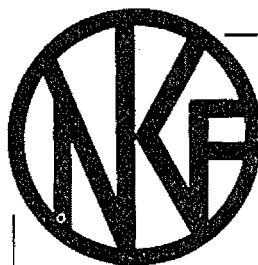
Skæbnen ville, at han et par døgn efter igen blev linjevogter ved en fodboldkamp mellem skibsbesætninger, denne gang i Helsingfors.

Hans forbløffelse var total, da han pludselig så tvilling nr. 2 komme gående for at aflevere et armbåndsur nøjagtig magen til det, han kort forinden havde passet på ude i Kina.

— Jamen ... jeg fortår ikke rigtigt, stammede han.

Tvilling nr. 2 var straks klar over, hvad der var galt og sagde uden nærmere forklaring fra styrmandens side: — Nå, De har mødt min bror, hvordan havde han det?

—ing.



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

Den berømte Palmer-flåde,

hvis skibe forliste allesammen på nær eet eneste

En hel serie pragtfulde sejlskibe har båret efternavnet „Palmer“. De var alle repræsentanter for den såkaldte „Palmer“-flåde, hvis historie forlængst er ude. Samtlige „Palmer“-skibe med undtagelse af eet eneste mødte en voldsom skæbne.

Historien om den stolte flåde kan fortælles i to dele, hvoraf den ene del spænder over tidsrummet fra 1894 til 1899. Hovedfiguren i første del var Nathaniel T. Palmer, der både var skibsbygger og reder. De seks sejlskibe, der sejlede for ham, var bygget af ham selv. Her er hans karriere kort fortalt:

Alle mand reddet!

Et af skibene, den 4-mastede skonnert „Augustus Palmer“, nåede lige at gøre hele første „kapitel“ med. Den blev nemlig bygget i 1894 og forliste i august 1899. Skibet, der var på 1287 brt, var bygget på N. T. Palmers værft i Bathurst til kulfarten. Fem år var altså alt, hvad der blev beskåret dette skib. Den 19. august 1899 forliste det i Chesapeake-bugten med 2.125 tons kul om bord. Skibet gik på Horseshoe Shoal i nærheden af Thimble fyrårnet. Besætningen på ti mand blev reddet af Maryland-lodsbåden og senere overført til en passerende engelsk damper, der landsatte alle mand i Norfolk, Virginia. Med „Augustus Palmer“ var det hurtigt sket. Allerede dagen efter forlistet drev skylight og ruf i land på kysten.

Samme år som Palmer gjorde „Augustus“ færdig, byggede han en anden 4-master til sig selv. Det var skonnerten „Sarah Palmer“ på 1225 netto-tons, der fik en endnu kortere levetid end sin „søster“. Allerede i oktober 1898 totalforliste det smukke skib ved Stone Inlet i South Carolina. Havskummet blev besætningens liglagen, for skibet tog alle mand med sig i dybet.

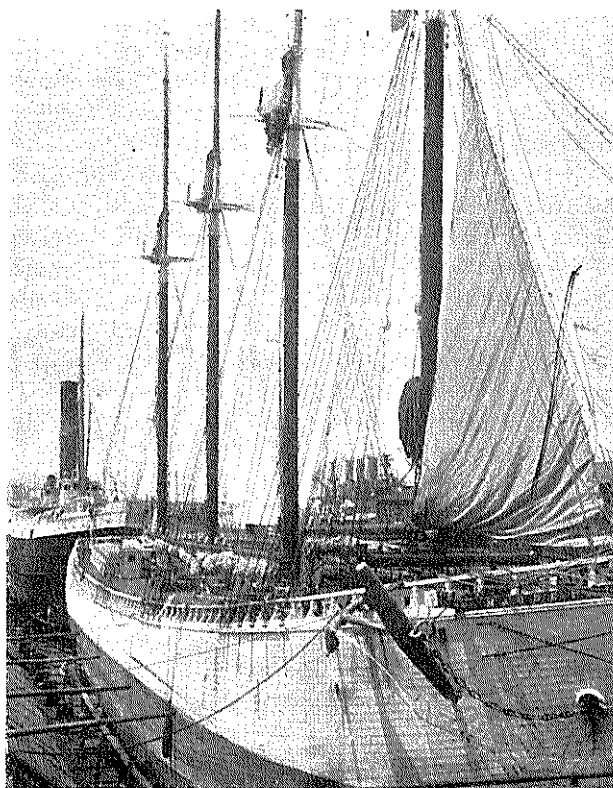
I 1895 byggede N. T. Palmer eet skib til sig selv — ligeledes en 4-master. Det var skonnerten „Mary E. Palmer“ på 1526 brt. Dette skib klarede sig ret godt gennem årene og oplevede det store „rush“ under den første verdenskrig. På en rejse fra forskellige pladser i Mexico-bugten til Brest i Frankrig mødte skibet i 1919 et slemt uvejr, der beskadigede dets rigning alvorligt. Men endnu værre var det, at det fik en betydelig lækage. Kaptajnen så derfor ingen anden udvej end at søge ind til St. Thomas i Vestindien den 8. maj. Efter at have været i dok og gennemgået en omfattende reparation gik det atter i fart, men fik kun en stakket frist. Allerede året efter, da skonnerten var på rejse fra Galveston til Tunis, grundstødte den ved Casablanca. Det var den 4. august 1920. Skibet havde været ude på sin sidste rejse.

Tyk tåge blev „William B. Palmer“s skæbne. Dette skib byggede Nathaniel T. Palmer i 1896. Det var på 1806 netto-tons. Den 29. september 1910 forliste det på

grund af tåge på Davis Beach lidt øst for Rose Crown Shoal. Strandingen skete i svær dønning, og skibet arbejdede hårdt i grunden, hvorfor det snart begyndte at synke. I det tågede vejr var kaptajnen ikke meget for at sende besætningen i bådene. Men da skibet til sidst skiltes ad, var der ingen vej uden om. Det lykkedes for alle mand at ro frelst ind til Round Shoal Lighthouse, hvor de blev plejet omhyggeligt, indtil de kom i forbindelse med omverdenen.

Et uhyggeligt forlis

N. T. Palmer byggede også et par 5-mastede skonnenter til sig selv. Den ene af dem var „Frank A. Palmer“, der byggedes i 1897. Den var på 2.014 brt. „Frank A. Palmer“ var sin tids største 5-mastede skonnert. Et uheld ramte skibet den 25. maj 1902 på Shift Island Reef. Også i dette tilfælde var det tågen, der havde skylden. Skibet strandede sammen med en anden 5-mastet skonnert, „Arthur Seitz“. Men endnu var dets skæbnetime ikke inde. Mens den anden 5-master blev vrag, lykkedes det „Frank A. Palmer“ at komme af grunden med assistance fra en damper. Men lykken havde forladt det stolte skib. Uden egen skyld kolliderede det i december samme år med 5-mastet skonnert „Louise B. Craig“ ved Cape Rod. På mindre end fem



„Maude Palmer“ i dok i maj 1906 sammen med damperen „Jefferson“.

minutter sank det, og „Louise“ fik kun lige netop den dobbelte frist. Skyndsomst måtte begge besætningerne ro bort fra de synkende skibe, og det var med nød og næppe, mændene fra „Frank B. Palmer“ undgik at blive suget med deres skib i dybet. Selv om det lykkedes dem at undgå den skæbne, som ramte skibene, var lidelserne ikke dermed forbi. Der var kun få dage til juleaften, og det var meget koldt, da lågen smøg sig om folkene. Desuden stod der en svær sø. Flere medlemmer af besætningen døde af kulde, og andre blev sindssyge. Men den 21. december kom så redningen i form af en fiske-skonnert, der tog de overlevende om bord. Men selv om bord på fiskefartøjet var lidelserne stadig store for nogle af de reddede. Nogle af dem havde lidt så meget på grund af kulden, at de døde på vej ind mod land.

Palmers anden 5-master, „Nathaniel T. Palmer“, som altså var opkaldt efter ham selv, fik en lidt uheldig start. Skibet, der var på 2440 brt, løb af stabelen i 1898. Ved søsætningen i Bathurst løb det helt over på den anden side af floden, hvor det satte sig fast på en bank. Det kom dog los igen ved en slæbebåds hjælp. Sit endeligt fik skibet i november 1911 på rejse i ballast fra Boston til Norfolk. Vejret var dårligt med vedvarende storme og svær sø. Resultatet var, at skibet arbejdede sig læk og måtte forlades af besætningen på positionen 32° nordlig bredde og 62° vestlig længde, altså ikke ret langt fra Bermuda. Alle mand blev reddet.

Og dermed har vi været historien om den første del af Palmer-flåden igennem.

En god pengeanbringelse

Den anden del af Palmer-flåden blev efterhånden en „big business“, en strålende forretning. Den talte femten skibe, der alle var malet hvide. Størstedelen af skibparterne ejedes af William F. Palmer og hans forretningsforbindelser, men der var også parthavere imellem fra den første Palmer-flåde.

Det var fra 1897 til 1907 en god pengeanbringelse at have parter i disse store skonnerter. Men så satte en depression ind. Fragterne faldt, og der kom kulstrejker med lange ophold i kulhavnene. Alt dette kostede penge, og desuden kom nu en betydelig konkurrence fra dampskibenes side. Mange af sejlskibenes tidligere kaptajner, der havde penge anbragt i de stolte skonnerter, led tab efter en tid med store indtægter — hvis de altså nåede at komme med til det store „boom“ ikke bare som søfolk, men som parthavere.

Her er historien om de femten skibe, der udgjorde den anden del af Palmer-flåden:

Den 4-mastede skonnert „Marie Palmer“ var en guldgrube for sine parthavere. Skibet blev bygget i året 1900, og allerede i 1906 havde det indtjent sin egen byggesum. Da det tre år senere forliste, havde parthaverne fået 127 procent ud af deres indskudte penge. Skonnerten, der havde tre dæk og var på 1904 brutto-tons, var bygget af Wm. Rogers i Bathurst, Maine. En fjerdedel af parterne i dette skib ejedes af interessenter i Boston. Blandt dem var der en skibshandler, som havde flere parter. Han havde leverancen

af proviant og stores til alle Palmer-skibene, der anløb Bostons havn. I december 1909 var „Marie“ på rejse fra Baltimore til Boston med en last kul om bord. Imidlertid sprang skibet læk, og det hjalp ikke meget, at besætningen pumpede på livet løs. En slæbebåd kom til og forsøgte at få skibet ind på grundt vand, inden det sank. Men bugserbåden havde ikke heldet med sig. Ved Frying Pan Shoal havde skonnerten 18 fod vand i lasten og gik ned. Heldigvis reddedes hele besætningen.

4-mastet skonnert „Maude Palmer“ tog derimod hele elleve mand med sig, da den mødte sin skæbne. Skibet var bygget i 1900 af samme værft som „Marie“. Det var på 1745 brt. Byggesummen var 70.000 dollars, og en enkelt part i skibet kostede 1080 dollars. I 1915 forliste skibet på Ship Shoal i Mobile Bay under en storm. Hele besætningen omkom.

„Baker Palmer“, der var en 5-master, mødte sin skæbne under en orkan. Skibet var bygget i Waldoboro i 1901. Det havde tre dæk og var på 2792 brt. I december 1915 blev det under den omtalte orkan slået ud af kurs. I løbet af kort tid var det så læk, at det sank i nærheden af Bermuda. Besætningen reddedes af fuldskibet „Rhine“ af Boston, der tog alle mand med til Buenos Aires. De skibbrudne havde ved forliset mistet alt, hvad de havde, og da de blev reddet, var flere af dem næsten nøgne. Blandt de forskellige skibsbesætninger i Buenos Aires blev der derfor samlet ind til nyt tøj til de reddede. Joh, sejlskibenes besætninger havde solidaritetsfølelse!

Kun eet blev ophugget

Som allerede nævnt fik kun eet eneste af Palmer-skibene et fredeligt endeligt. Det var 5-masteren „Rebecca Palmer“. Den var bygget i 1901 i Rockland, Maine, af Cobba Buttler Co. Skibet havde tre dæk og var på 2792 brt. „Rebecca“ lastede 3800 tons dødvægt, men havde ikke desto mindre kun tolv mands besætning. Dets fem master var alle lige høje. Skibet havde en ualmindelig stor donkey-kedel, der kunne levere damp til alle spillene på een gang. Så man skibet fra siden, kunne man glæde sig over dets smukke spring. Iøvrigt tog skibet sig meget smukt ud fra alle synsvinkler med sit helt hvide skrog. „Shipping Gazette“ skrev, at skibet havde en værdi af 12.000 pund sterling. — „Rebecca Palmer“s jomfrurejse gik til Rouen i Frankrig med 15.000 tønder petroleum om bord. På grund af sit store dybtgående kunne skibet ikke gå op ad Seine-floden. I Le Havre måtte det derfor udlosse 6.000 tønder. I Rouen traf skibet sammen med den store 4-mastede tank-bark „Quevilly“ af Rouen. Dette fartøj var på samme størrelse som „Rebecca“, men havde 28 mands besætning plus fører. Dets værdi var 36.000 pund sterling. De to skibes brutto-fragt var ens, men „Rebecca“ havde kun udgifter til 12 mands besætning, hvilket endnu en gang beviser, at skonnerterne i forhold til square-sejlerne var meget billige skibe i drift.

På jomfrurejsen brugte „Rebecca“ 24 dage fra New York til Le Havre, hvilket må betegnes som en middelgod rejse. I Rouen fik skibet iøvrigt en meget storslået

velkomst. Det havde nemlig æren af at være den første 5-master, der krydsede Atlanten. Fra Rouen gik skibet i ballast til Fowey i Cornwall, hvor det lastede for New York. Rejsen til USA tog 32 dage. „Rebecca“ sejlede en stor del af tiden med kul, men havde også mange fragter med jernbane-sveller til Brunswick i Georgia. En tid sejlede det med fosfat fra Fernandine til Tampa. Fragten var her een dollar pr. ton. Senere blev skibet solgt til italienerne, der huggede det op i december 1923.

En sørgelig skæbne ramte 5-masteren „Singleton Palmer“, der blev oversejlet af en damper og tog maskinmesteren med sig i dybet. „Singleton Palmer“, der var på 2.859 tons brutto, var bygget i 1904 af Geo. L. Welt i Waldoboro, Maine. Værftet havde et godt renommé, og skibet var utvivlsomt stærkt bygget, men alligevel havde det i tidens løb flere lækager, der var til stor gene. I juni 1916, da det var ved at kunne mærke alderen, blev skibet rapporteret meget læk ud for Cape Lopez i Congo. Det samme var tilfældet fire år senere, da skibet var på rejse fra Gulfport til Buenos Aires. Kollisionen med det omtalte dampskib fandt sted den 6. november 1921 ved Fenwick Island ud for Delaware. Damperen var den skotske „Apache“ fra Glasgow, som ikke udmærkede sig synderligt ved redningen af de skibbrudne. Kun styrmanden og endnu en mand fra „Singleton Palmer“ blev taget op af „Apache“, mens kaptajnen og otte andre reddedes af damperen „Chester“.

Frygtelige timer

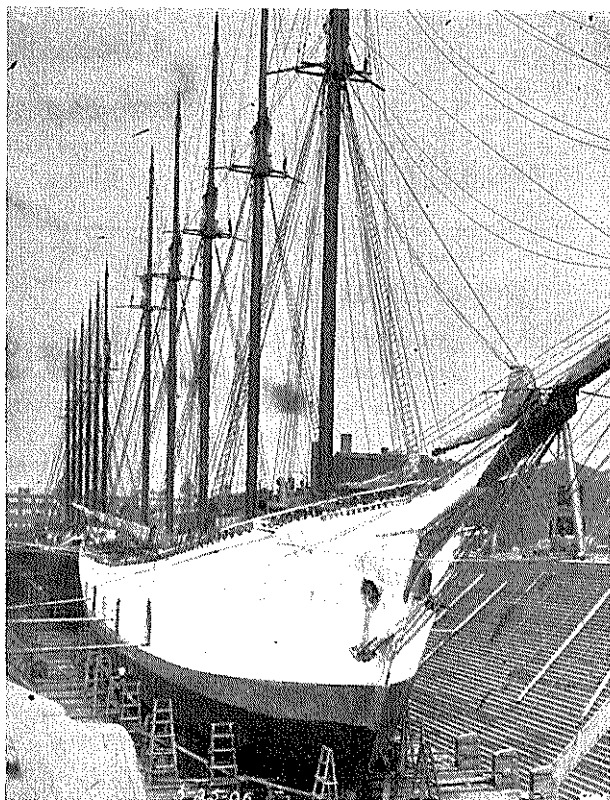
„Singleton“s kaptajn, J. M. Griffin, har givet en detaljeret og ret spændende beretning om forliset, og den gengiver vi her:

„Det var lige efter midnat,“ beretter kaptajnen. „Vejret var fuldstændig klart, men der stod en krap sø. Jeg så „Apache“s lanterner på lang afstand, og jeg var overbevist om, at vi nok skulle gå klar af hinanden. Derfor gik jeg ned i kahytten for at stoppe min pibe. Jeg havde kun været dernede i kort tid, da bådsmanden kom ned og fortalte, at damperen nu havde ændret kurs og styrede ret ned mod os. Det kunne jeg ikke forstå, for damperen havde vigepligt, og der var masser af plads. Men jeg skyndte mig på dækket, hvor jeg ganske rigtigt så, at damperen styrede lige på os. Samtidig så jeg, at vore lanterner brændte klart. Jeg tænkte, at de om bord på „Apache“ havde taget afsked med forstanden, for damperen nærmede sig os som en kugle, der lige er blevet skudt ud af en kanon. „Apache“ ramte „Singleton“ lige agten for stormasten og med en sådan kraft, at damperen borede sig ind i sejleren lige til kølsvinet. Værre var det imidlertid, at damperen bakkede ud og efterlod et stort, gabende hul. Vore to master knækkede og gik over bord. Langsomt begyndte vi at hælde over, indtil vi lå i en vinkel af 45 grader, og før vi kunne få kappet surringerne til bådene, var skibet krænget endnu mere over.

I to og en halv time klamrede vi os til vraget, som mærkeligt nok stadig flød,“ fortsætter kaptajn Griffin.

„Min maskinmester var straks efter sammenstødet kravlet op i riggen. Men efterhånden krængede vi jo mere og mere over, og til sidst var han så indfiltret i rigningen, at han ikke kunne frigøre sig. Og vi kunne ikke hjælpe ham. Vi så søerne gå over ham, og jeg råbte til ham, at han skulle holde sig fast, indtil hjælpen kom. Masten bevægede sig for hver sø, der gik over den, og hver gang kom maskinmesteren under vand. Til sidst blev masten på en eller anden måde frigjort og flød alene, men da havde vi mistet een mand.

Da vi havde klamret os til vraget og stykker deraf i to timer,“ fortæller Griffin videre, „kom en båd fra „Apache“. Men folkene i båden syntes at være bange for at nærme sig os. De frygtede vel at komme i karambulage med vor rig eller at blive suget med ned, hvis skibet pludselig skulle synke. Jeg svingede med min arm for at tilkendegive, at den overbordfaldne rigning var til luvart, så at de havde frit spillerum. Men de kom ikke nærmere. Jeg råbte til dem, at de skulle kaste en line over til os, så at vi kunne komme til dem. Men de svarede ikke og roede tilsyneladende tilbage til „Apache“. Men førstestyrmændene og een af søfolkene troede, at de ville overlade os til druknedøden. De sprang derfor over bord og svømmede ved hjælp af nogle luger hen imod båden. Nu kom fartøjet så igen, og vi råbte påny til roerne om at kaste en line over til os. Mit skib sank stadig mere og mere, og snart ville det være forsvundet fra overfladen, men minsandten om ikke båden vendte om igen og styrede mod „Apache“. Jeg råbte af mine lungers fulde kraft: „Er I ude på at overlade os til druknedøden, eller hvad er meningen?“ De svarede



„Harwood Palmer“ og den seksmastede skonnert „Ruth E. Merrill“ i tørdok maj 1906.

ikke, men roede stadig væk. Så satte damperen pludselig sin lyskaster på os. Jeg så på mit ur. Klokken var da et kvarter over to. Jeg var klar over, at „Singleton“ næppe ville holde sig flydende ret meget længere. Vandet vaskede nu ind over os.

Netop som alt syntes håbløst, hedder det videre i kaptajnens beretning, „så jeg lysene fra damperen „Gloucester“ komme op. Jeg bad til, at der om bord på den virkelig var søfolk i dette ords rette betydning. Det var der, for i løbet af få øjeblikke havde de derovre sat en båd i vandet. Kort tid efter var de på siden af os og fik os bjerget. Inden vi nåede „Gloucester“, så vi „Singleton Palmer“ forsvinde i dybet. — I mellemtiden var båden fra „Apache“ kommet igen, og jeg beordrede dens besætning til at finde vor styrmand og den sømand, der stadig klamrede sig til nogle luger og vragestykker. De fandt dem og reddede dem. Jeg kritiserer ingen, men sådan er den virkelige historie om „Singleton Palmer“'s forlis,“ slutter kaptajn Griffin.

TAGE NISSEN:

Det sande Eldorado

Wangels Forlag. Kr. 16,75.

Det er et fast og sikkert greb, Tage Nissen har fået over sine rejseskildringer, og hans sidste bog, „Det sande Eldorado“, rejseskildringer fra Columbia, viser, hvilken trænet iagttagelse han er. Hans evne til at finde stoffet og gøre hvert kapitel underholdende og interessant er fabelagtig, og for folk, der interesserer sig for rejselekture, er denne bog noget helt nyt.

Tage Nissen, der i sin ungdom tilbragte 8 år rundt i Sydamerika, har for få år siden igen besøgt republikken Colombia og gennemrejst dette store land på kryds og tværs i løbet af trekvart år. Columbia er det syvende sydamerikanske land, forfatteren skildrer i bogform.

A. B.

Den sidste rejse

Den 4-mastede bark „Passat“ — søsterskib til „Pamir“, som i september 1957 gik under i en voldsom orkan på Atlanterhavet, hvorved 80 af de ombordværende omkom — har foretaget sin sidste rejse.

Da skibet den 8. december sidste år ankom til Hamborg fra Buenos Aires med en kornlast, holdt formanden for den vesttyske Pamir-Passat-Stiftelse, dr. Otto Wachs, en tale om bord, i hvilken han udtalte, at „Pamir“ ikke ville komme til at foretage flere rejser. Grunden hertil er, at fragterne på kornlast efterhånden er gået så meget ned, at transporten af denne art ikke længere kan betale sig, sagde dr. Wachs.

VIKINGEN ØNSKER ALLE SINE LÆSERE
GLÆDELIGT NYTÅR

Nu skal Royal Oak bjærges

Allerede i 1949 begyndte man at tale om at bjærgе vraget af det store britiske slagskib „Royal Oak“, der ligger på dybt vand ud for den skotske kyst. Men planerne blev opgivet, fordi den lokale befolkning holdt på at besætningens sidste hvilested burde være i fred for den moderne, larmende bjærgningsteknik. Nu har det britiske admiralitet imidlertid besluttet, at slagskibet alligevel skal bjærges.

„Royal Oak“'s sænkning af tyskerne var et af den britiske flådes første smertelige tab under den anden verdenskrig. Skibet, der var på 29.200 deplacementtons og kunne opnå en fart af 22 knob, var 189 meter langt og svært armeret. Det blev færdigt i 1914 og kostede dengang 2,5 millioner pund sterling at bygge. Med sin store besætning lå det den 14. oktober 1939 til ankers ud for Skotland. Det lykkedes en tysk ubåd at komme tæt ind på slagskibet og affyre fire torpedoer. Skibet sank med 833 mand af besætningen. Kun 414 undslap.

Den tyske ubåd nåede velbeholdent til sin hjemmebase, og Hitler lod sænkningen af „Royal Oak“ udbasunere som et tegn på den tyske krigsflådes uovervindelig delighed.

Det britiske admiralitet har forhandlet med forskellige ophugningsfirmaer, og snart vil bjærgningen blive påbegyndt ved Scapa Flow. Der er store mængder stål i „Royal Oak“, hvis panser i vandlinien var på 330 mm tykkelse. Stålet er kæmpesummer værd i dag.

—wig.

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Forsvundet skib, af H. Dyson

Den 3.103 tons store fire-master „Pamir“s forsvinden 600 sømil sydvest for Azorerne under en orkan den 21. september vil rangere mellem andre store forlis, der vil blive husket i søfartens historie. Kun seks mand af skibets 90 besætningsmedlemmer, officerer, mandskab og elever, overlevede.

Der er imidlertid to hovedpunkter, som må tages i betragtning, når man taler om skibe, der forsvandt på havene: Enten modtog man et radiobudskab kort før skibets forsvinden, eller man opfangede ikke et eneste signal fra skibet, inden det totalforliste.

Blandt de mange tragedier med skibe, der forsvandt, husker man det 3.901 tons danske skoleskib „København“s fuldstændigt sporløse forsvinden. Skibet, der havde 40 mand om bord, forsvandt på rejse fra Montevideo til Melbourne i december 1928. Skibet havde radiosender om bord, men alligevel hørte man intet til det kort før forliset.

Senere forsvandt det 5.456 tons store britiske fragtskib „Anglo Australian“ på rejse fra Cardiff til Vancouver via Panama-kanalen den 14. marts 1938. Skibet var i ballast og havde 38 mand om bord. Men i dette tilfælde modtog rederiet den 14. marts et radiobudskab fra skibet om, at det havde passeret Fayal på Azorerne, og at alt var vel om bord. „Anglo Australian“ var udrustet med det mest moderne navigations- og redningsudstyr og medførte to kraftige radiosendere med stor rækkevidde.

Hvad skete der mon med disse to skibe?

Det er en kendsgerning, at en orkan af usædvanlig styrke kan gøre det af med et 7.000 tons skib på det halve af den tid, det tager at sende et eller to ord ud over radioen. Måske var det netop noget sådant, der skete med „København“ og „Anglo Australian“.

Men der er mange andre muligheder, f. eks. at en dårligt stuvet last pludselig forskubber sig og ødelægger skibets stabilitet — navnlig under en storm, hvor skibet ruller og derefter ikke kan rejse sig. Det kan også ske, at en kedelekspllosion flår pladerne ud af et skib, som om de var af papir. Eller skibet kan kollideres med et halvt neddykket vrage eller med en drivmine fra en af de to verdenskrige.

I tilfælde af skibets kæntring som følge af lastens forskubbelse er der ingen chance for at sende et budskab over radioen. Men i de andre nævnte tilfælde kan der som regel blive tid til at sende i det mindste et enkelt nødsignal. Men så er spørgsmålet, om et sådant signal bliver opfanget af andre skibe, så redningsfartøjer kan nå frem til den opgivne position.

Med regelmæssige mellemrum hører vi stadig om forsvundne skibe, f. eks. om den 7.219 tons britiske dampers „Samkey“, der forsvandt den 24. marts 1948 med 43 mand om bord efter at have forladt London bound for Cuba.

„Samkey“ var udrustet med en normal sender, en nødsender og en transportabel redningsbåds-sender.



Den britiske damper „Castledore“, et af de mange skibe, som sporløst forsvandt. Skibet modte sin skæbne 28. januar 1951.

Den 31. januar ved middagstid udvekslede „Samkey“ vejrmeldinger med Horta radio, mens det befandt sig på 41° 48" nordlig bredde og 24' vestlig længde — 600 sømil vest for Kap Finisterre. Den 1. februar meldte dampskibet „Stafford“ om en orkanagtig storm på 47° 47" nordlig bredde, 15' 43" vestlig længde — næsten 480 sømil nordost for „Samkey“s position dagen i forvejen.

„Samkey“ var et amerikansk-bygget Liberty-skib, og skønt disse fartøjer gjorde et fint stykke arbejde under krigen, havde der lydt en konstant kritik af disse skibes brug efter krigen.

I virkeligheden havde også over 80 Liberty-skibe mistet deres propellere i søen siden midten af 1946 og indtil „Samkey“s forsvinden. Over 500 skibe af typen måtte have deres ror udskiftet på grund af rorhavari i rum sø.

Formentlig er „Samkey“ kommet ind i et område med hårdt vejr, sådan som man ofte møder det i Midtatlanten, nord for Azorerne. Hvis skibet har mistet en propeller eller haft rorhavari, har det været helt hjælpeløst i den hårde sø. Også den kendsgerning, at skibet var i ballast, kan have haft indflydelse på dets skæbne. Liberty-skibe i ballast er vanskelige at manøvrere i hårdt vejr.

Grunden til skibets stilhed er måske den, at der i uvejr ofte kan være kraftige radioforstyrrelser, der hindrer andre skibe i at modtage signaler.

En lignende tragedie ramte Liberty-skibet „Santampa“, der — også i ballast — brækkede over, da det mistede sin manøvreedygtighed. Alle om bord gik ned med skibet på Porthcawl Rocks i april 1947.

Blandt de mange andre skibe, der er forsvundet, kan nævnes det 1133 tons finske dampskib „Leena“, der forliste på vej fra Montyluoto til København og Odense i februar 1946. Samtlige ombordværende forsvandt sammen med skibet, der havde radio og alt nødvendigt redningsudstyr om bord — deriblandt redningsflåder. Der blev ikke hørt noget nødsignal fra denne dampers før forliset og ikke fundet nogen vragele efter.

Også det 117 tons norske skib „Rein II“ forsvandt sporløst efter at være afsejlet fra København den 2. december 1947. Senere forsvandt det 600 tons motorfartøj „Farne“ med 13 mand om bord ud for den svenske kyst, mens det natten mellem den 29. og 30. december 1948 var på vej fra Polen til Norge. Også i disse to tilfælde havde skibene radiosendere om bord, men alligevel hørte man intet nødsignal fra dem, ligesom der heller ikke blev fundet vragele.

To tyske skibe, det 351 tons motorfartøj „Segeberg“ og damptrawleren „H. Hohnholz“, meldtes forsvundet i henholdsvis november 1947 og april 1948. Det førstnævnte fartøj blev under krigen brugt til transport af tyske tropper.

Ved søforhør i Hamborg og Bremen kom man kun til det resultat, at skibene var gået til bunds uden at efterlade et eneste spor.

I maj 1950 blev der holdt søforhør i Frankrig i anledning af, at trawleren 0304 „Laermans“ i oktober 1949 sporløst forsvandt. Den 27. oktober observeredes skibet af en hollandsk trawler og blev set med trawlet ude og med nordlig kurs. Siden hverken hørte eller så man noget til „Laermans“, og søretten kunne kun fastslå, at fartøjet var sporløst forsvundet.

De svenske myndigheder fik aldrig opklaret, hvordan det gik til, at den 1030 tons damper „Sten Sture“ — med 18 mand om bord — forsvandt efter at være afsejlet fra Gdansk med kurs mod Helsingborg den 26. januar 1947. Et andet mysterium er stadig den 289 tons damper „Iwan“s skæbne. Dette fartøj forsvandt sammen med sin 11 mands besætning, efter at det var afsejlet fra Ustka med kurs mod Oskarshamn den 18. februar 1948.

Der kan nævnes endnu mange eksempler på skibe, der forsvandt sporløst: „Sir Harvey Adamson“ mellem Rangoon og Torvay i april 1947, s/s „Hopestar“ efter at være afsejlet fra Newcastle med kurs mod USA i oktober 1948 og s/s „Castledore“, der forsvandt i rum sø den 28. januar 1951.

Listen over forsvundne skibe i nyere tid kunne vel sagtens fylde et helt nummer af Vikingen, men i samtlige tilfælde ved man næsten lige så lidt eller endnu mindre om årsagerne til forlisene end i de allerede nævnte.

Fiskeri-Årbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 65. årgang af fiskeriårbogen.

Denne årbog, der er den eneste officielle håndbog for fiskere, men som også benyttes af langt videre kredse, bl. a. i småskibsfarten, vil være kendt fra den lange række af forgængere, og det vil tage for megen plads her at komme nærmere ind på en større del af det væld af enkeltheder, som denne bog på en del over 700 sider indeholder af betydning for fiskerne såvel under navigationen som under fiskeriet.

Det skal dog kort nævnes, at bogen bl. a. indeholder

regler for sejlads, herunder de internationale søvejsregler og regler for sejlads i visse danske farvande, udførlig fortegnelse over radiostationer med nærmere vejledning, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende consol-navigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, oplysninger om redningstjenesten, herunder flyvedningstjenesten, fiskerilove og -bekendtgørelser med særlige oversigter over de gældende mindstemål og fredningstider, regler om skibes udstyr m. v., fortegnelse over fiskerifartøjer på 5 tons og derover, regler for opnåelse af lån til bygning af fiskerifartøjer m. v., almindelig almanak, nautisk almanak med tabeller m. v., en række praktiske omsætningstabeller for temperaturer, mål og vægt, praktiske vink i tilfælde af ulykker om bord m. m.

Under afsnittet „aktuelle problemer“ har årbogen i år en ganske overordentlig instruktiv og rigt illustreret artikel om fiskerimotorers indretning og pasning af disse. Endvidere gennemgås en række af de mest almindelige driftsforstyrrelser, der kan fremkomme i en motor. Der er ikke tvivl om, at der i denne artikel vil være mange nyttige oplysninger for fiskerne. Med de priser, der er på motorer, er der ingen tvivl om, at enhver oplysning, der kan hjælpe med til at bevare motoren så længe som muligt, vil blive hilst med interesse. Dertil kommer, at det jo særlig på havet kan være liv og død om at gøre, at motoren virker, som den skal, og at skipper og mandskab er i stand til at klare små vanskeligheder med motoren. Ingen kan derfor vide nok om denne vigtige del af fartøjet.

Endelig er under samme afsnit optaget et kort resumé af de for fiskerne vigtige regler i den nye skibsregistreringslov.

Årbogens pris har i en længere årrække været uændret trods de hyppige stigninger i papirpriser og trykningsudgifter. Prisen for denne bog har imidlertid nu måttet sættes op til 10 kr. Når man sammenligner med andre bøger og specielt tilsvarende årbøger, må prisen siges stadig at være endog meget lav, og når det tages i betragtning, at fiskerne ved anskaffelse af årbogen sparer anskaffelsen af en række bekendtgørelser m. v., som skal findes om bord i fartøjer, 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.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telef. Minerva ★ 3232

Telegramadresser: »Damphetland« eller »Steampacific«

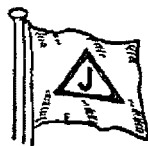
Fjernskriver: no. 2250

★

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

Joint Owners I/S

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



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. ★ 8192

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1958



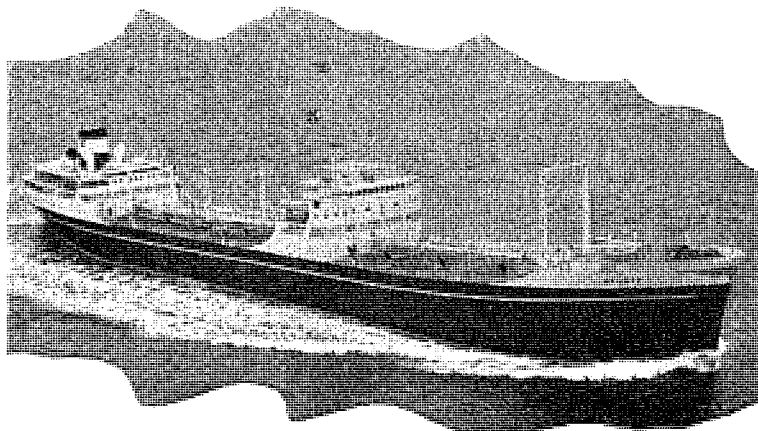
Medlemmer

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 Kulkompani
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsse skab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesen & Vøllmond
 D/S „Hedland“ 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 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/T **Avanti**

Onsdag den 13. november 1957 afleveredes m/t „Avanti“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen. — Tankmotorskibet „Avanti“, som er værftets nybygning 746, er kontraheret af Rederiaktiebo-

laget Fraternitas, Göteborg. — Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping + 100.A.1 „carrying petroleum in bulk“ samt efter svensk lov og med følgende hoveddimensioner:



„Avanti“.

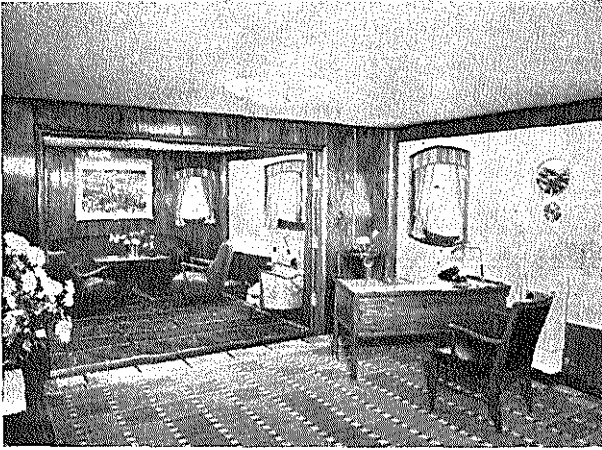
Længde mellem perpendikularerne	163,1 m
Bredde moulded	21,9 m
Dybde moulded til øverste dæk	12,2 m
Dybgang moulded til sommerlastelinie	ca. 9,5 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 19.900 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15 knob

Skibet er bygget med hytte, bro og bak, „soft nose“, og krydserhæk og er uden spring over 45 procent af længden. Det er delt i 9 tanksektioner, et hovedpumperum agter og et mindre pumperum forude, 2 langskibs gennemgående korrugerede skodder danner 9 midtskibs tanke og 2 × 9 sidetanke.

Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædningen helsevejst. Endvidere er dæk, skodder,

spanter og bjælker helsevejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel midtskibs som i sidetanke.

Lastrørsystemet består af tre 14" hovedledninger og 12" sugeledninger; i hovedpumperum findes tre dampdrevne vertikale duplex compound lastpumper med en kapacitet på 150 tons/time samt en dampdrevet drænpumpe, kapacitet cirka 60 tons/time. I pumperum forude er placeret en dampdrevet ballastpumpe og



Officersrygesalon.



Mandskabsmesse.

en dampdrevet transportpumpe, hver med en kapacitet på cirka 60 tons/time.

Brændseloliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for diesellole, smørelolie og fødevand.

Lossegrejerne består af fire 5 tons lossebomme, anbragt på lademasten, en 3 tons maskinbom på siden af skorstenen samt to 1 ton proviantbomme anbragt på bomstøtter agter. Anker og varpespil er dampdrevne. Styremaskinerne er elektrisk-hydraulisk af John Hastie's fabrikat.

De fire redningsbåde er af aluminium, deraf er to forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Daviderne har alle luftdrevne bådespil.

I hus på kommandobro er, foruden styrehus og kortrum, indrettet kamre for lods og telegrafist. Møbler og døre i disse kamre er udført af behandlet mahogny, skodderne er malet. I styrehuset er teaktræ anvendt både til skodbeklædning og til møbler og udstyr.

Reder og kaptajn har deres aptering i hus på bådedæk midtskibs. Hver har opholdsrum, soverum og separat bad, kaptajnen desuden kontor. I begge opholdsrum er både skodder, døre og møbler udført i poleret nød, i soverum og i kaptajnens kontor er skodderne malet.

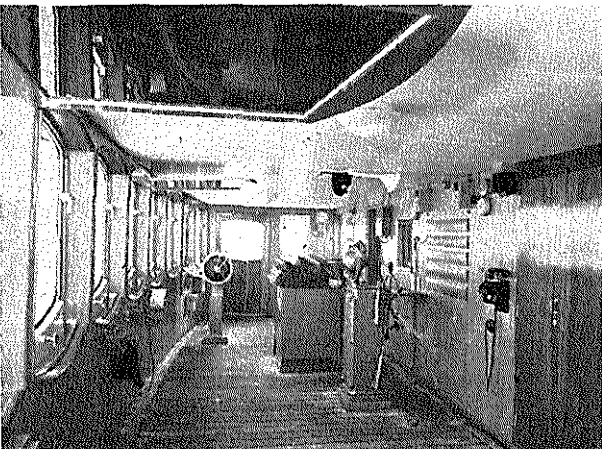
Dæksofficerernes aptering er at finde i huse på bro-

dæk, hvor også hospital og spisesalon med tilhørende pantry er anbragt. Møblerne i officerskamrene og i spisesalon er udført af behandlet mahogny; skodder i spisesalon er udført af poleret palisander.

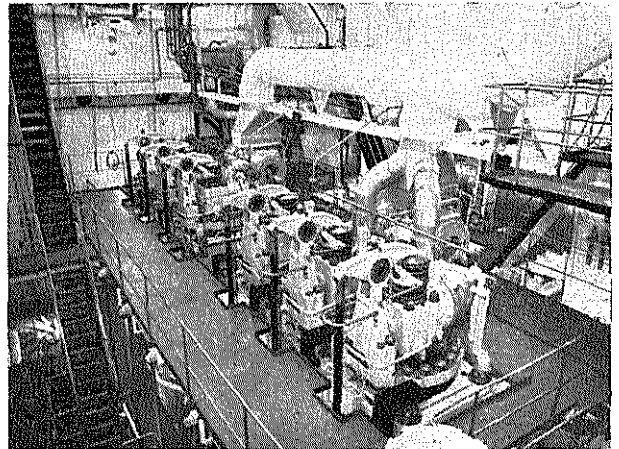
I hus på bådedæk agter har maskinchefen sin aptering, der består af opholdsrum, soverum, bad og kontor. I lighed med overstyrmandens kammer midtskibs er skodderne i opholdsrum beklædt i halv højde med plastiklaminat, medens de i de øvrige rum er malede. Døre og møbler er udført af poleret mahogny.

På hyttedækket er huset indrettet med kamre for øvrige officerer og underofficerer samt officersmesse og rygesalon. Endvidere findes her også fælles messe og opholdsrum for mandskabet, hvis kamre alle ligger agter på øverste dæk. Møbler i officerskamre i behandlet mahogny, medens underofficerer og mandskab har møbler udført af behandlet bøg. I alle messer og opholdsrum er plastiklaminat anvendt til beklædning af skodder. Møbler i officerernes opholdsrum og messe er udført henholdsvis af mahogny og teaktræ, i underofficerers og mandskabs opholdsrum og messer af behandlet bøg.

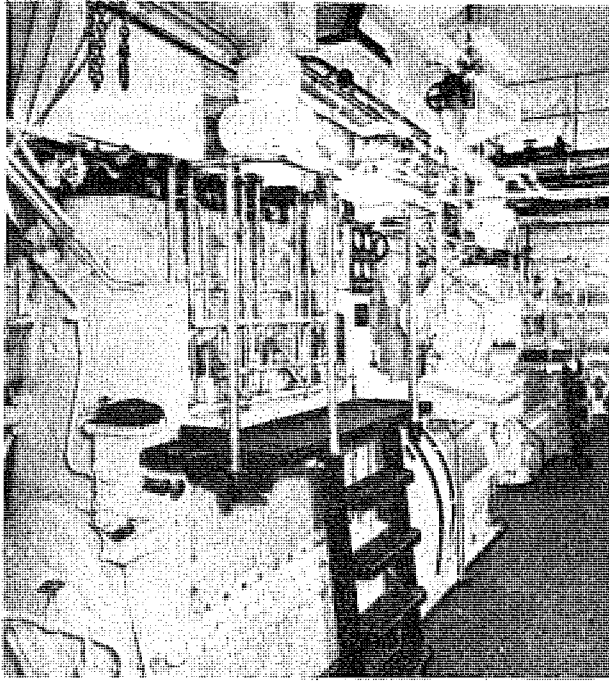
Hele apteringen er moderne udstyret med god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Ventilationen består af HI-Pres indblæsning gennem kabinetter, med fuldstændig luft-



Kommandobro.



Top af hovedmotor.



Hjælpe motorer.

konditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/t „Avanti“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren er en sekscylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbar krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ihk svarende til ca. 7500 ehk ved ca. 115 omdr./min. Motoren er indrettet til tung oliedrift.

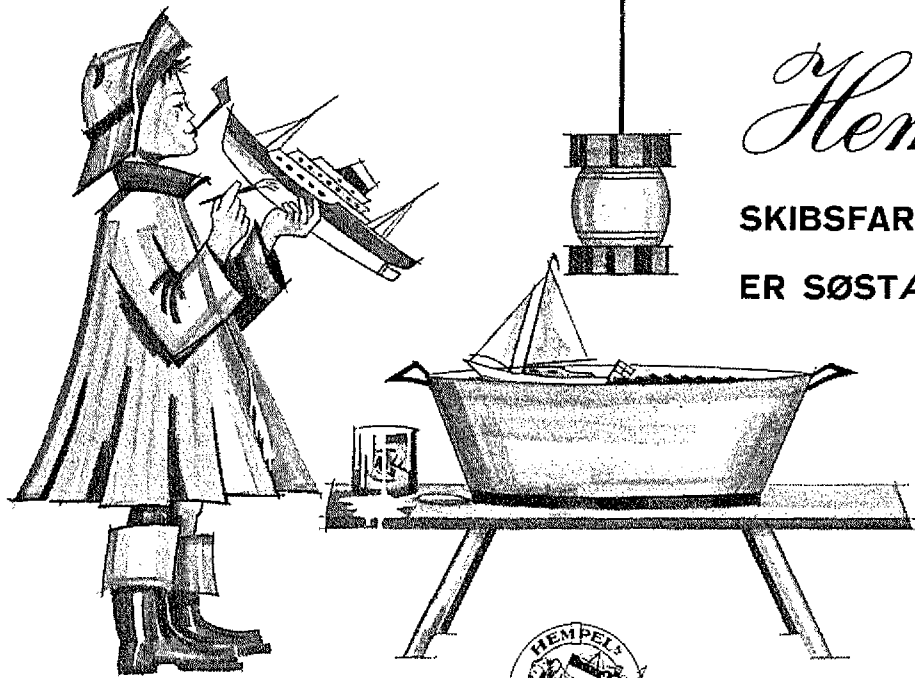
Hjælpe motorerne består af tre trecylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende firetakts trunkmotorer, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en jævnstrømsdynamo på 170 kw. Desuden en dampgenerator på 75 kw.

To oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på cirka 10.500 kg/time, og en udstødgaskedel med dampproduktion på ca. 2500 kg/time er installeret. Kedlerne er indrettet til et arbejdstryk på 12,5 atm.

M/t Storviken og M/t Horn Clipper

Fra Frederiksstad Mek. Verkstad afleveredes den 28. november m/t „Storviken“ på 20.000 tons dw til Wallem, Steckmest og Co. A/S, Bergen. Skibet er forsynet med en FMV/GV dieselmotor på 10.300 ihk.

Den 4. december søsattes m/t „Horn Clipper“ på 15.200 tons dw til Johan Horns Rederi A/S v/ Jacob Kjøde A/S, Bergen. Skibet skal have en 10.150 ihk FMV/GV dieselmotor.



Hempel's

SKIBSFARVER

ER SØSTÆRKE



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

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K.

M/s **Laust Mærsk** provetur

Lørdag den 23. november 1957 gik fragtmotorskibet „Laust Mærsk“, Odense Stålskibsværft A/S' nybygning nr. 141, kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S på provetur i Sundet.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. som Full Scantling Shelter-decker med bak og hytte samt huse midtskibs og agter.

Hoveddata for m/s „Laust Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	138,7 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,4 m
Sidehøjde til andet dæk	9,5 m
Dybgående	ca. 8,4 m

Tilsvarende dødvægt

som åben shelterdækkerca. 9.700 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende støvn, „soft nose“ og krydserræk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt ankerspillet er alle elektrisk drevne og er ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

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

M/s „Laust 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 maskin-officerer og restaurationspersonale.

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

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner. Messerne er indrettet efter cafeteria-systemet.

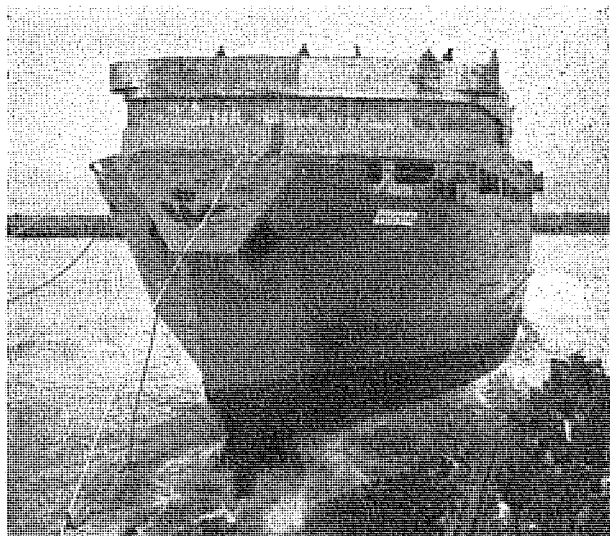
Apteringen får et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet er forsynet 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. 10.550 ihk.

Som hjælpemotorer er installeret tre femcylindrede B & W firetankts trunkmotorer med trykforstøvning og turboladning hver direkte koblet til en generator.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



„Trelleborg“.

Søsætning fra

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri

Europas største togfærge til De Svenske Statsbaner
søsattes fra Helsingør Skibsværft
tirsdag den 19. november 1957.

Efter indgående forhandlinger indhentede de svenske statsbaner i 1955 tilbud fra et antal førende europæiske værfter på en ny togfærge til Trelleborg—Sassnitz turen som følge af den forøgede kapacitet på denne overfart og behovet for en yderligere færge. Ordren blev i slutningen af december 1955 overdraget til Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, der er kendt som leverandør af hovedparten af Danske Statsbaners mange togfærger og flere færger til udlandet.

Dimensionerne er:

Længde overalt	138,0 m
Bredde	18,3 m
Dybgående, som i det væsentlige er bestemt af forholdene i fægehavnene	max. 5,3 m
Displacement	ca. 6500 tons

Færgens maskinsanlæg består af to turboladede Helsingør/Burmeister & Wain dieselmotorer fremstillet i værftets dieselafdeling hver på ca. 5.000 ihk, som beregnes at give skibet en max. fart af godt 19 knob. Denne rigelige motoreffekt er ikke i første linie beregnet til højest mulige fart, men også til at have en rimelig reserve til at imødegå isvanskeligheder, forsinkelser etc. og sikre en punktlig afvikling af trafikken.

Propellerne, der har indstillelige blade, fremstilles af Karlstads Mek. Verkstads A/B. Fra kommandobroen kan man direkte regulere hovedmotorernes omdrejningstal og propellerbladens indstilling for frem- og baggang.

Der er indbygget Denny Brown stabilisatorer for at modvirke skibets rulning i høj sø. Sådanne stabilisatorer er med godt resultat indbygget i et antal nyere passagerkibe, bl. a. m/s „Gripsholm“ og m/s „Prinsesse Margrethe“ og har vist sig i høj grad effektive. Såvidt

vides er den nye færge den første togfærge i verden, som forsynes med stabilisatorer, og beslutning herom er taget såvel af hensyn til passagerernes komfort som til overførslen af jernbanevogne.

For at forbedre det store skibs manøvrevevne under særlige strøm- og vindforhold i de ret vanskelige færgehavne, forsynes færgen foruden med sædvanligt forrør med en i en tværkanal indbygget styrepropeller af typen Voith-Schneider.

Færgen er bygget i overensstemmelse med de højeste krav såvel hvad angår inddeling i brand- som vandtætte afdelinger og vil blive udstyret med de mest moderne hjælpemidler til navigeringen.

Med ca. 400 m effektiv sporlængde kan den 4-sporede færge medføre ca. 40 godsvogne eller person- og godsvogne, og ca. 1000 passagerer og i en særskilt garage ovenpå vogndækket ca. 30 personbiler. Lastbiler, busser etc. vil blive transporteret på vogndækket.

Der er taget vidtgående hensyn til passagerernes komfort, således er der foran på bådendækket en spisesal med ca. 170 siddepladser og agterover på samme dæk en rygesalon med barservering for ca. 100 gæster. På dette dæk er der ligeledes indrettet en rummelig og veludstyret kabys.

På promenadedækket findes i forkant en cafeteria-salon for 180 gæster, i hvilken forplejning udleveres fra en moderne selvbetjeningsdisk. På dette dæk ligger også i borde verandaer med hvilestole af aeroplantypen, samt I kl. rygesalon, I kl. salon for ikke-rygere, II kl. salon for ikke-rygere og salon for mødre med børn, samt kiosker, telefonbokse, billetkontor etc. Passagererne kan komme til og fra færgen direkte fra promenadedækket gennem en hall med rigelig bagageplads. Passagererne har adgang til soldæk på både- og brodæk. Et mindre antal sove- og hvilekahytter for passagererne findes på mellemdækket. Der findes fire personelevatorer til passagererne for at lette op- og nedstigningen mellem dækkene.

Skibets store dimensioner medfører, at færgelejerne på begge sider af Østersøen må ombygges, samtidig med, at havnen i Trelleborg udvides betydeligt.

Man regner med, at den nye svenske færge vil være klar til levering i april måned 1958. Fra tysk side vil man sætte en lignende færge ind på denne rute.

Halvdelen af Norges supertankerflåde er udstyret med B & W motorer

Norges Handel og Sjøfartstidende har fornylig foretaget en opgørelse over Norges flåde af tankskibe på over 30.000 tons dw i fart ved årets udgang.

Bladet har specielt interesseret sig for, hvorledes tankskibsflåden fordelte sig mellem turbinmaskineri og dieselmotorer. Det viser sig, at af de 24 tankskibe, opgørelsen omfatter, er 16 = 66 % dieselskibe og kun 8 turbineskibe. Af dieselskibene er ikke mindre end 12 = 75 %, svarende til halvdelen af hele tankskibsflåden incl. turbineskibe, forsynet med B & W motorer.

Bladet giver udtryk for, at norske redere har været foregangsmand ved indførelsen af dieselmotorer som fremdrivningsmaskineri i supertankere, og mener, at en tilsvarende udvikling vil finde sted for verdensflåden af supertankere — i hvert fald for visse størrelsesgruppers vedkommende.

Det har forøvrigt interesse i den forbindelse at nævne, at hele den norske supertankersflåde er bygget indenfor de sidste 4 år — altså efter B & W introducerede totakts motoren med turboladning, der så at sige har været forudsætningen for dieselmotorens fremtrængen indenfor supertankflåden.



Dir. B. Karlbom og fru Gertrud Malmberg.

M/S Skeldervik

Ved Öresundsvarvet søsattes den 28. november et 9.100 tons dw lastmotorskib til Rederiaktiebolagen Falken, Maud og Skeldervik, Jonstorp, og AB August Leffler og Son, Göteborg. Skibet fik af fru Gertrud Malmberg navnet „Skeldervik“.

Skibet bygges som åben/lukket shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning med følgende hoveddimensioner:

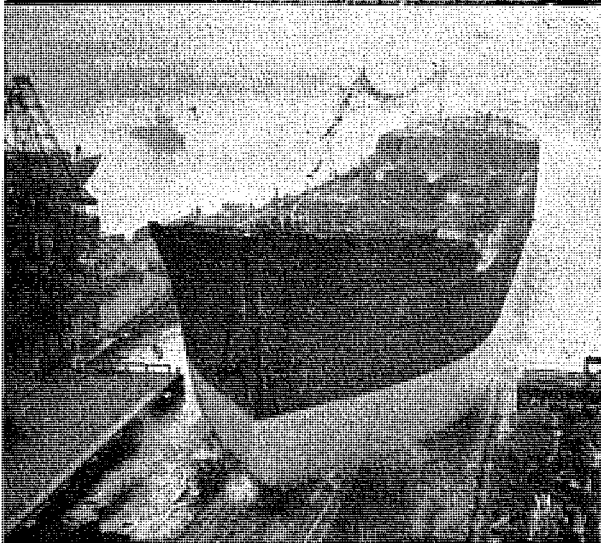
Længde mellem perpendikulærene	120,4 m
Største bredde på spant	17,7 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,5 m
Dybgående som åben shelterdækker	7,1 m
Tilsvarende dødvægt	7.350 tons
Dybgående som lukket shelterdækker	8,2 m
Tilsvarende dødvægt	9.100 tons
Den samlede lastrumskubik er	13.400 m ³ .

„Skeldervik“ er et i alle henseender moderne lastmotorskib med to gennemgående dæk og med to lastrum foran for maskinrummet og et agtenfor. Skibet har desuden lang bak og hytte i fuld højde. Lastrummene ventileres med elektriske ventilatorer, som kan forny luften fem gange i timen.

Styremaskinen bliver elektro-hydraulisk med automatstyring fra gyrokompasset.

I skibet installeres en ottecylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fremstilling, type DM/1300 VG. Ved 120 omdrejninger pr. minut yder den 4.500 ehk, som vil give skibet en fart på 14,5 knob på fuld last.

Det elektriske anlæg udføres for trefaset vekselstrøm, 450 volt og 60 p/s. Generatorerne forsynes med særlige spændingsregulatorer, som muliggør, at de elektriske motorer kan startes direkte ved kortslutning. Der installeres tre firecylindrede, enkeltvirkende, firetaktsmotorer, som hver er på 230 ehk, og som kobles til hver sin 196 kva vekselstrømsgenerator.



Dir. Hilding Nielsen, fru Inger Kiaer og skibsreder Sigurd Berendson.

M/T Ferncoast

Den 3. december søsattes ved Götaverken et tankmotorskib på 33.600 tons dw til Fearnley og Eger, Oslo. Skibet fik af fru Inger Kiaer navnet „Ferncoast“.

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

Længde overalt	209,1 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,3 m
Middeldybgående på sommerfribord	10,6 m

Skibet er helsvejst og har langskibs spanter i dæk, bund og sider. Skoderne er korrugerede, og overgangen mellem dæk og sider er afrundet.

Olielasten føres i 13 midtskibs og 20 sidetanke, som tilsammen har et rumfang på 47.500 m³. Pumpekapaцитeten er 4.000 tons pr. time.

Hovedmotoren bliver en ticylindret, trykkladet GV-motor, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 12.500 ahk. Den kontraherede fart er 16,25 knob på fuld last.

De tre hjælpemotorer er også af Götaverkens konstruktion og er koblede til hver sin 240 kw generator.

M/s Virihaure

Kockums Mek. Verkstad søsatte den 20. november et kombineret malm- og tankmotorskib på 21.400 tons dw til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik af fru Elisabeth Westerberg, gift med disponent Folke Westerberg i Luossavaara-Kiirunavaara AB, navnet „Virihauere“.

„Virihauere“ er praktisk talt et søsterskib til „Vittangi“ og „Vistasvagge“ og er det første af en serie på fire, der skal leveres i løbet af de nærmest to år.

Skibet bygges isforstærket til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

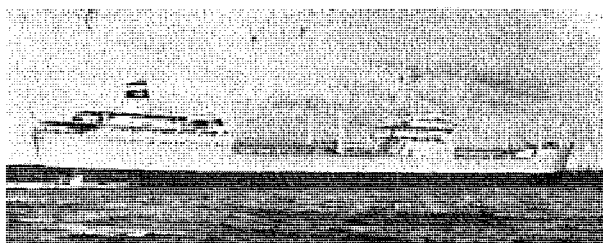
Længde overalt	181,6 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidehøjde	13,5 m
Dybgående	9,6 m
Kapacitet med tør last	10.700 m ³
Kapacitet med olie	27.100 m ³

Farten er kontraheret til 14,5 knob under prøvetursforhold. Hovedmaskinen skal være en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 7.200 ehk. Skibet forsynes med vekselstrøm.

T/T Gefion afleveret

Den 10. december afleverede Kockums Mek. Verkstad sin niende og sidste nybygning for i år, nemlig turbinetankskibet „Gefion“ på 24.900 tons dw, bygget til Tankrederiet Gefion (Eiv. Evensen), Oslo.

Skibet er udrustet med alle gængse tekniske og navigatoriske hjælpemidler. Apteringen har gennemgående enmandskamre, og den bliver luftkonditioneret efter det amerikanske Carrier-system. Maskinvaskeri og tørre-rum, et veludrustet hobbyrum og et mørkekammer ind-

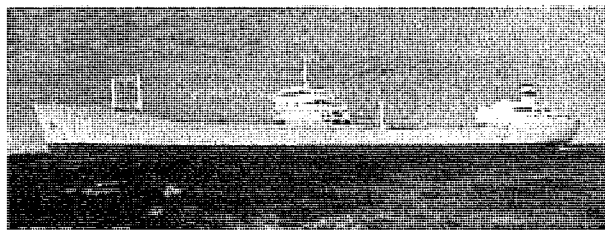


„Gefion“.

går også i apteringen. Barsystemet anvendes ved udspisning af mandskabet.

„Gefion“ er tidsbefragtet for fem år af Esso, London, og afgik straks efter prøveturen til Den persiske Bugt for lastning. Skibet føres af kaptajn I. Kjellevik, og maskinchef er J. H. Henriksen.

I Vikingen nr. 10 findes en yderligere omtale af „Gefion“.



„Nanny“.

^T/_T **Nanny**

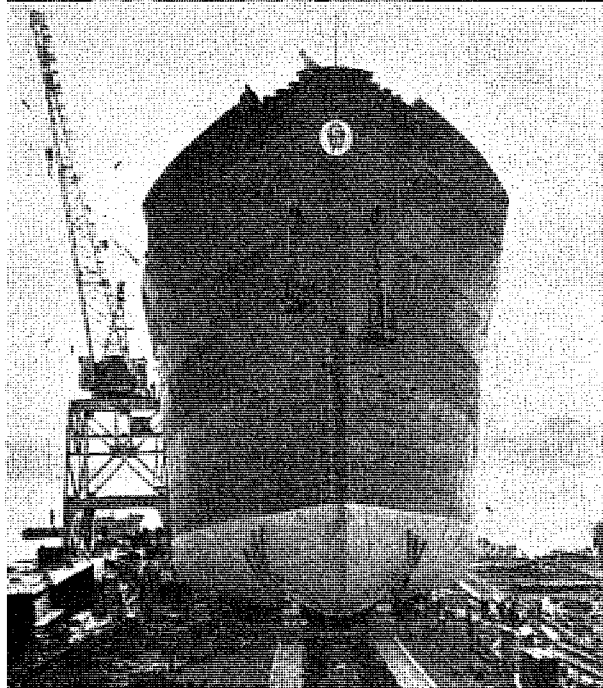
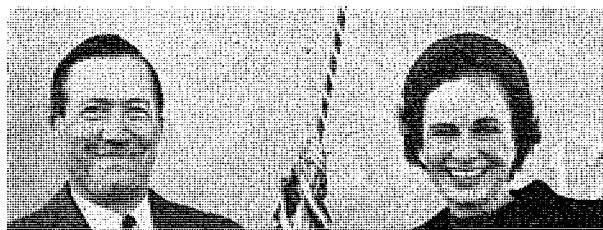
Fra Götaverken afleveredes den 23. november t/t „Nanny“ på 34.000 tons dw til Rederi AB Monacus, Kungsbacka. Skibet er det femtende, som værftet bygger til Onstad-koncernen.

Skibet er klasset til højeste klasse i Det norske Veritas. Det er det tredje i Götaverkens serie 34.000 tonnere, som Vikingen har omtalt udførligt under navnet „Hugo Hammer“.

Olielasterne rummer ialt 47 millioner liter, der kan losses på 15 timer.

Den kontraherede fart er 16,5 knob på fuld last.

Skibet føres af kaptajn Sture Sandstig, og maskinchef er Eskil Örnevall.



Dir. Hugelin og fru Kari Steen.

^M/_S **Golden Master**

Uddevallavarvet søsatte den 9. november et skib i sin serie 10.500 tonnere til Skips A/S Golden West, Oslo. Nybygningen fik af fru Kari Steen navnet „Golden Master“.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkninger for sejlads i is og for føring af malmaster.

Dødvægten er som åben shelterdækker 10.500 tons og som lukket shelterdækker 12.500 tons.

Samtlige luger på vejrdækket får ställuger af Mac Gregors type. Dæksmaskeneriet bliver helt elektrisk. Styremaskinen skal være af Thriges fabrikat.

Hovedmotoren fremstilles af Uddevallavarven og bliver en GV-type 760/1500 VGS 6 på 5.600 ahk. Den kan drives med tyk olie.

Kockum Mek. Verkstad sætter ny rekord for søsætninger

Med leveringen af „Gefion“ er de større begivenheder hos Kockum slut for i år. Søsætningerne har da ialt andraget 9 handelsskibe på ialt 220.060 tons dw, hvilket er ny rekord.

Leveringerne har ligeledes andraget 9 handelsskibe med en tonnage på 185.520 tons dw, hvilket kun er overskredet i 1954, da 10 skibe på ialt 190.335 tons afleveredes.

Årets leveringer omfatter imidlertid også to undervandsbåde, hver på ca. 800 tons displacement, og to 40-tons motortorpedobåde.

Næste års leveringer beregnes at begynde den 15. januar med det 19.000 tons tankmotorskib „Southern Clipper“ til Rederi AB Clipper, Malmö, og allerede den følgende dag sker den første søsætning med et 19.000 tons masselastskib til skibsreder Stavros S. Niarchos.

^M/_S **Virginia**

Det forenede Dampskibs-Selskabs flåde blev tirsdag den 17. december forøget med et nyt skib, m/s „Virginia“, 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 „Virginia“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, og m/s „Alabama“, der blev afleveret i september i år, 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.

M/s „Virginia“ har følgende dimensioner:
 Længde overalt 137,3 m
 Længde mellem perpendikulerne 126,5 m
 Største bredde på spant 17,8 m
 Dybgående 7,7 m
 Lasteevne (dw) 9.100 tons

Der er installeret en totakts, svæcyndret 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. 554.300 kubikfod. Det har 5 store luger, som bliver betjent af 16 elektriske spil, og for 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 „Virginia“ afgik fra prøveturen i Sundet til København, hvorfra den den 18. december afsejlede til Las Palmas og Buenos Aires.

Skibets fører er kaptajn A. Helmer, og maskinchef er R. W. Schroll.

Semesterafslutning på J. Lauritzens Søfartsskole

Den 16. og 17. december fandt semesterafslutningen sted på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg.

Der blev aflagt prøver indenfor følgende afdelinger:

Dæklinien med 30 elever.

Dæksleverne er 12 måneder på Søfartsskolen: seks måneder som juniorer og seks måneder som seniorer eller seks måneder på skolen og seks måneder på skoledamperen „Maria Dan“.

Maskinlinien med 20 elever.

Eleverne er seks måneder på skolen, hvorefter de er sikret en læreplads enten på Ålborg Værft A/S eller Atlas A/S, København. Efter endt læretid samt studie på maskinistiskole vil de unge mennesker komme ud at sejle som maskinassistenter for senere at blive maskinmestre.

Restaurationslinien med 4 elever.

Hovmestereleverne er ligeledes på skolen i seks måneder, hvorefter de fortsætter på skoledamperen „Maria Dan“ i seks måneder.

Prøverne foregik for en stor dels vedkommende om bord i skoleskibet „Lilla Dan“, hvor eleverne aflagde prøver i praktisk sømandsskab.

I land eksamineredes dæksleverne i morsning, søvejsregler, teoretisk sømandsskab og navigation. Maskineleverne eksamineredes i knobning og splejsning, i værkstedsteknik og smedning samt motorlære.

Der foranstaltedes endvidere opvisning i gymnastik, boksning, brydning og dans. Alle senior-eleverne holdt et 20 minutters foredrag om et frit valgt emne, og den første aften arrangerede eleverne selv en underholdning for gæsterne.



Skibsreder Olaf Boe, fru Kitty Otterland, skibsreder Ole Schröder og dir. Anders Lindén.

M/T **Ternøj**

Ved Götaverken søsattes den 27. november et tankmotorskib på ca. 19.250 tons dw, bestilt af Skibs A/S Truma, Arendal. Skibet fik af fru Kitty Ottersland navnet „Ternøj“.

Skibet afviger fra den traditionelle tankskibstype, ved at de midtskibs overbygninger er strøget og kommandobroen lagt agter på hytten.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med 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.

„Ternøj“ beregnes at gøre 16 knob på fuld last.

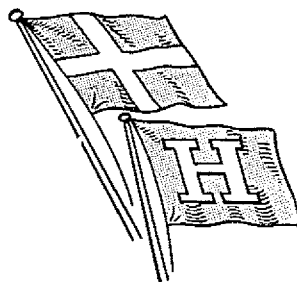
Hovedmotoren, som er turboladet og konstrueret for drift med tyk olie, bliver en svejst, nicylindret, totakts, enkeltvirkende GV-dieselmotor, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 11.600 ihk.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

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



Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33
Telef. 11598 - 11568



A/s Em. Z. Svitzers Bjeragnings 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



Handwritten text: 339 4000

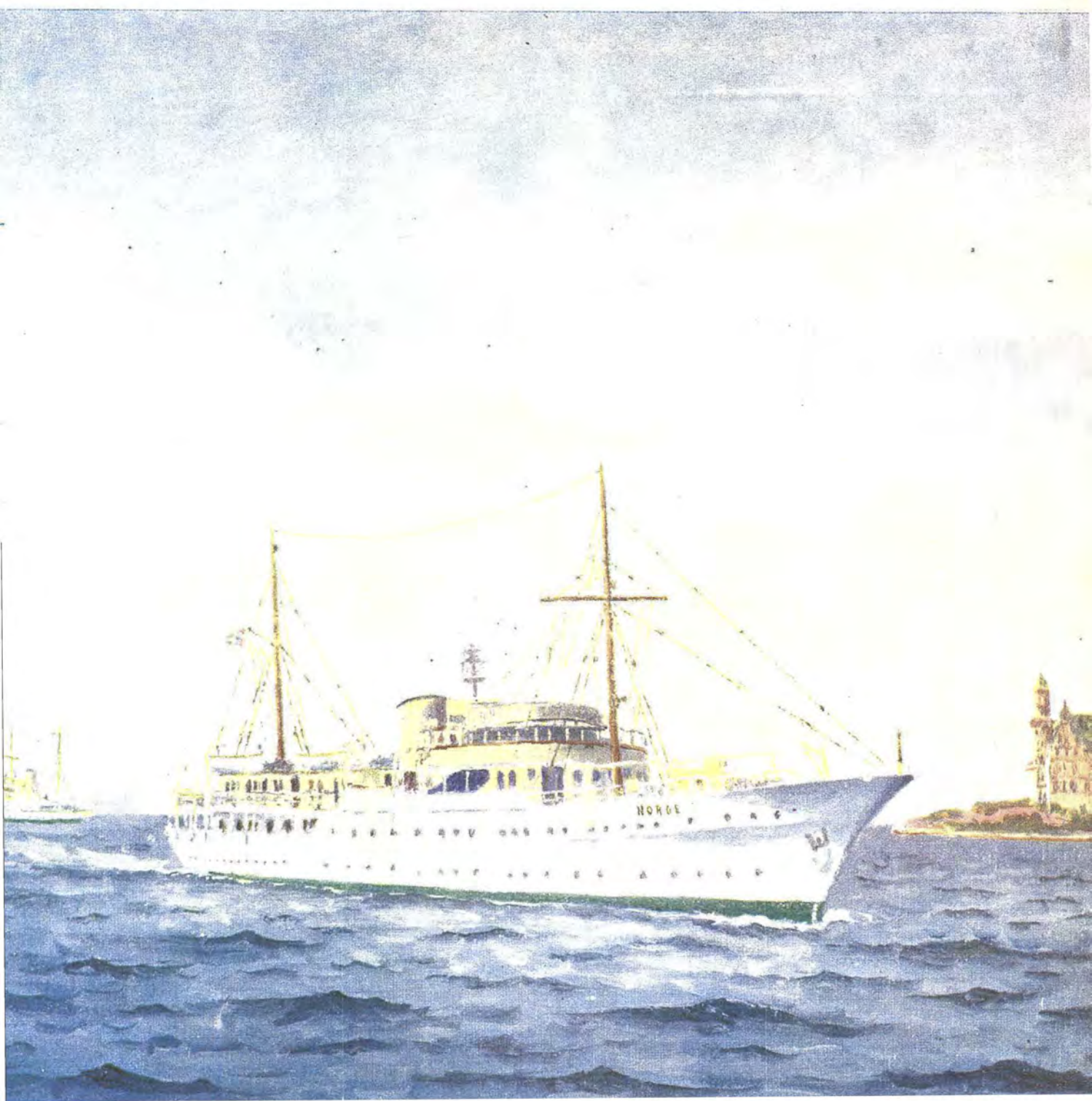


VIKINGEN

Kr. 1,85
1. februar

Det norske kongeskib „Norge“
Maleri af FR. LANDT

1958 - nr. 2
35. 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

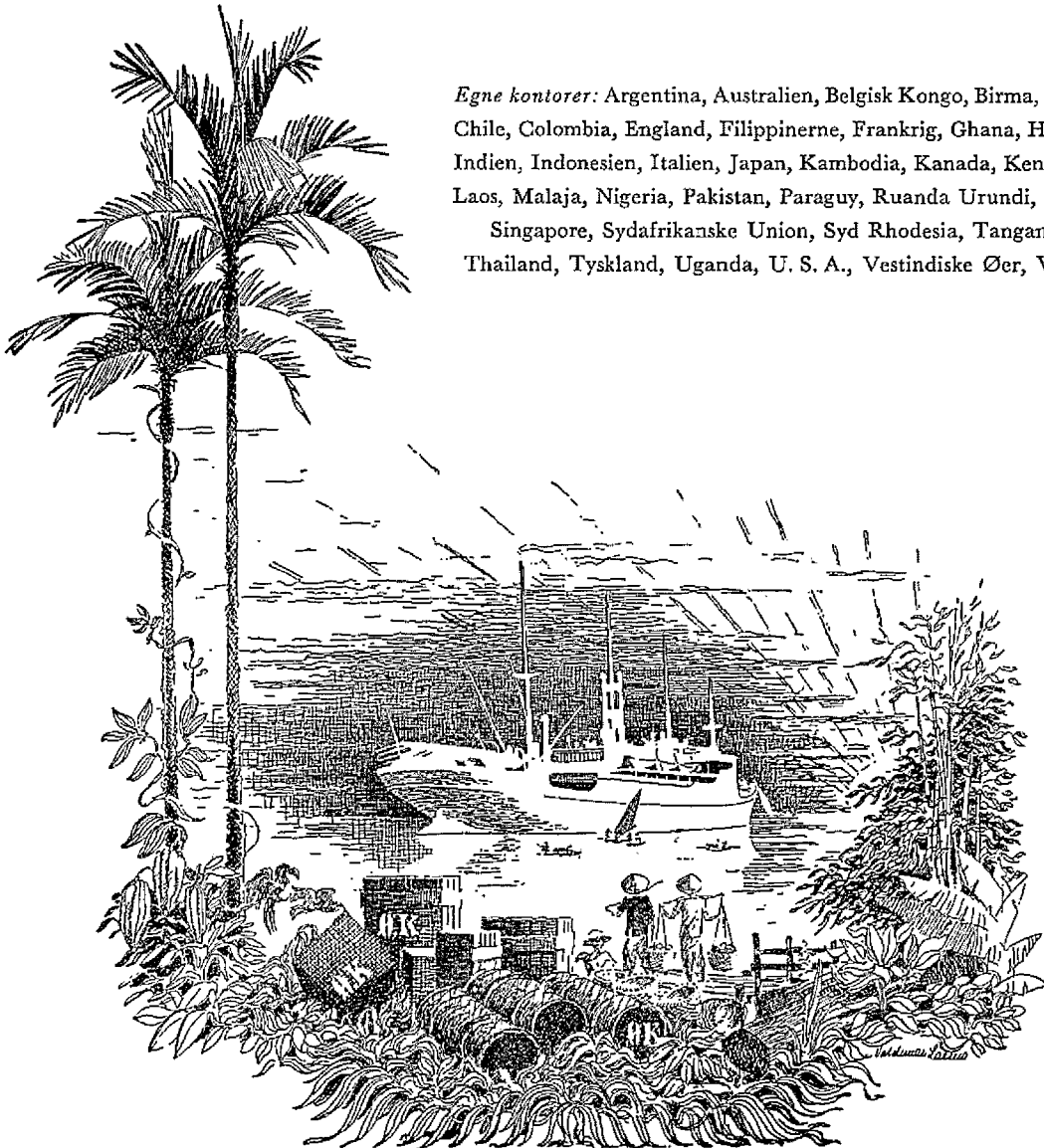
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og 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

LADS 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

Skibe uden havne

To repræsentanter for en af verdens største redere, grækeren Niarchos, måtte for et års tid siden forlade Tyskland med uforrettet sag. De havde henvendt sig til det store skibsværft i Hamburg-Finkenwerder og forespurgt, om man her var i stand til inden for en periode af 5 år at bygge to kæmpeskibe med en lasteevne på mellem 130 og 150.000 tons. Værftets direktør svarede dem, at man ikke var interesseret i at bygge så store skibe.

Efter afslaget fremsatte direktøren i øvrigt følgende udtalelse: „Vi er ikke tilbøjelige til uden videre at bøje os for redernes krav om bygning af stadig større og større skibe. Måske vil vi om nogle år bygge skibe på 100.000 tons — men kun hvis vi ikke af denne grund må se os nødsaget til at lade det gå ud over bygningen af mindre skibe...“

Den samme tilbageholdenhed, når det gælder kæmpeskibe, har man tilsyneladende ikke til hensigt at udvise herhjemme. Som bekendt skyder A. P. Møllers store og helt nye Lindø-værft ved Odense fjord i vejret med næsten eksplosionsagtig fart, og når det engang i 1959 står færdigt, vil det bringe Danmark frem i spidsen blandt de lande, som har værfter, der er i stand til at bygge skibe på 100.000 tons. Med Lindø-værftet tages der i øvrigt nye skibsbygningsmetoder i brug, idet man ikke, som det ellers er normalt, vil bygge store tankbåde på bedding på land, men derimod direkte i to kæmpe-tørdokker, som bliver blandt de største i verden.

Også Burmeister & Wain vil om få år være i stand til at bygge kæmpeskibe. I forbindelse med en udvidelse på 32 ha af Refshaleøens areal — det sker ved landvinding mod øst ud i Øresund — bliver der opført en byggedok for skibe på indtil 70.000 tons dødsvægt med tilsluttende svejsehaller og krananlæg af en helt ny type. (Vi henviser i øvrigt til omtalen andet steds i bladet).

Men Danmarks største industriforetagende er gået

endnu videre, idet værftet med henblik på fremtidens store atomdrevne handelsskibe har knyttet en atomprofessor til sig: fysikeren, dr. phil. *Sven Werner*, som først og fremmest skal hellige sig forskningsmæssige opgaver, men tillige skal beskæftige sig med oplæring af B & Ws teknikere i anvendelsen af atomkraften. Professor Werner er på atomernes område en absolut

kapacitet, som ganske givet vil blive stærkt savnet på Århus universitet, når han den 1. februar går ind til sin nye opgave. B & W er i øvrigt ved sit friske initiativ blevet det første skandinaviske skibsværft, som har knyttet en atomvidenskabsmand til sig.



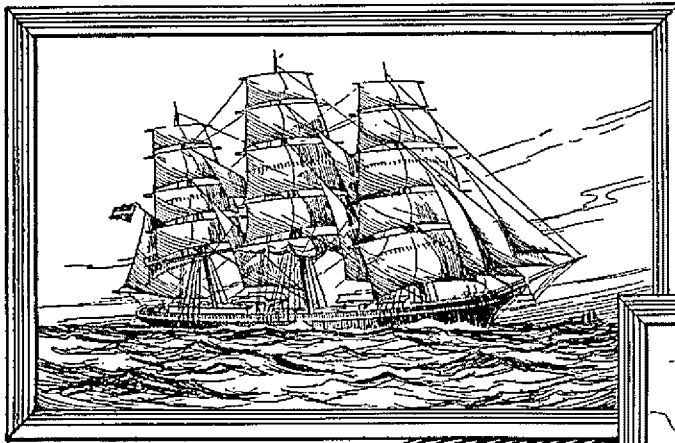
Havnedirektør Hendrup.

Hvad enten man nu — af den ene eller anden grund — er tilhænger eller modstander af den omvæltning inden for skibsbygningen, som kæmpeskibene medfører, så vil det sikkert stå de fleste klart, at tendensen fortsat går i retning af større og større skibe. Noget helt andet er det så, at dette forhold vil stille

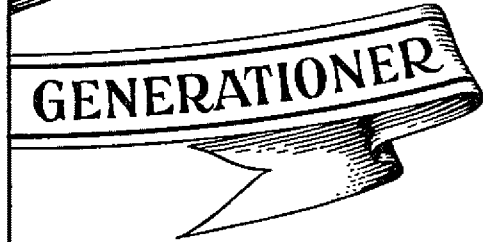
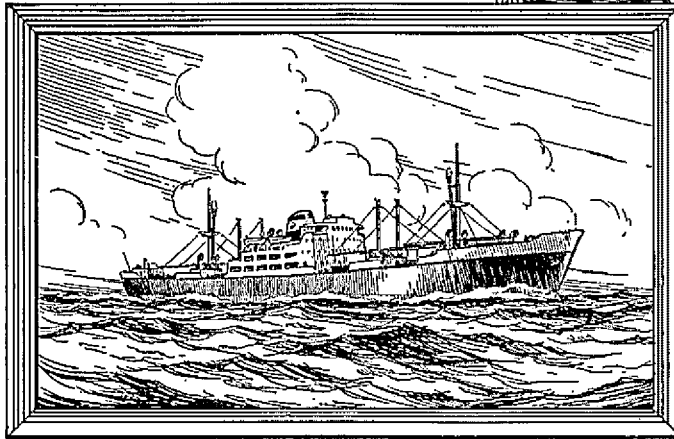
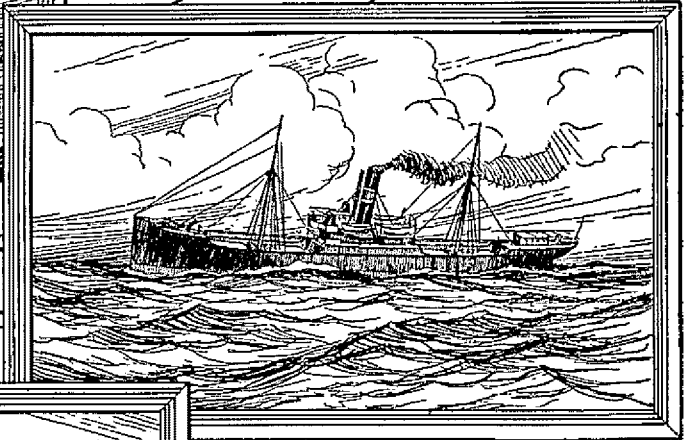
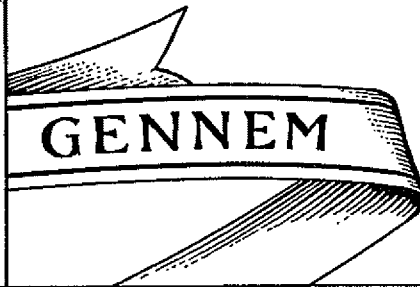
mange havnemyndigheder rundt omkring i verden over for betydelige problemer. Der vil adskillige steder blive tale om udvidelsesarbejder til millionbeløb, hvis havnene skal sættes i stand til at modtage kæmpeskibene, hvis antal stiger støt.

For blot fire år siden var tankerne „Tina Onassis“ og „Al-Malik Saud Al-Awal“, som ejes af græsk-argentineren Onassis, verdens største handelsskibe. Begge laster 45.000 tons og har en dybgang på 12 meter. Fuldt lastede kan de i dag kun anløbe to europæiske havne: Marseilles og Southampton. Udnytter de flodbølgen, kan de dog også være heldige at slippe ind i havnen i Le Havre. Samtlige andre europæiske havne kan disse to tankere ikke anløbe, fordi der ikke er dybt nok.

I mellemtiden er imidlertid betydelig større skibe løbet af stabelen. Det amerikansk byggede „Universe Leader“, som ejes af Universe Tankships, Liberia, er i



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

! fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



dag en af verdens største tankere. Den kan på en enkelt rejse transportere ikke mindre end 85.000 tons olie og kræver en vanddybde på 14,5 meter. „Universe Leader“ sejler for det meste mellem Den persiske golf og amerikanske havne, af hvilke den dog kun kan anløbe ganske enkelte; men alligevel har avantgarden inden for det helt store skibsbyggeri, grækerne Niarchos og Onassis samt amerikaneren Daniel Ludwig, allerede for over et år siden bestilt skibe med en lasteevne på 100.000 tons. Ganske vist bygges disse skibe forholdsvis lange og brede, og deres dybgang vil kun komme til at andrage mellem 13 og 14 meter.

Alligevel vil som tidligere nævnt kæmpeskibe, som de her omtalte, stille mange store havne rundt om i verden over for ikke alene betydelige vanskeligheder, men til lige bekostelige udvidelsesarbejder. Flere steder er forudseende havnemyndigheder da også allerede gået i gang med udvidelser, hvor dette er muligt. Især sætter man ind på at uddybe havnebassinene. I november 1957 meddeltes det således fra Holland, at bystyret i Rotterdam havde truffet beslutning om en større udvidelse af byens havn. Det nye anlæg, der vil komme til at dække et areal på 3.875 acres, vil blive lagt på øen Rozenburg i Maas-flodens munding lige over for Hook van Holland. Skibe på op til 65.000 tons skal kunne laste og losse her. Indsejlingen til havnen, der kommer til at ligge omkring 5 km fra Nordsøen, bliver 15 meter dyb. De tre store oliekompanier Shell, Caltex og Standard er specielt interesseret i denne nye havn, som skal være et af det planlagte europæiske olieledningsnets fødepunkter. Foreløbig regner man med, at havnen kan stå færdig i 1960, og udgiften er anslået til 280 mill. kroner.

Når talen er om anløbshavne for kæmpeskibe, har naturligvis de havne, som er bygget direkte ud i havet, de største og bedste muligheder. Den største havn af denne art i Europa er Marseilles. Verdenshavne som London, Amsterdam, Bordeaux, Genua og Hamborg vil utvivlsomt, jo mere kæmpeskibene vinder frem, blive stillet over for betydelige problemer med hensyn til tilstrækkelig vanddybde. Allerede i dag bliver til eksempel mange varer til England udskibet i Rotterdam og herfra vidertransporteret med mindre skibe.

— — —

Men hvordan stiller det sig nu med vore egne havne i den kæmpeskibenes æra, som tilsyneladende er på vej? For at få dette spørgsmål belyst fra sagkyndigt hold har vi bedt havnedirektøren i København, *Aa. Hendrup*, om en udtalelse.

—Vi er naturligvis i høj grad opmærksomme på forøgelsen af tankskibenes størrelse og følger nøje, om dette forhold for Københavns vedkommende kan give anledning til at tage spørgsmålet om en forøgelse af vanddybden i havnen op til overvejelse, siger havnedirektøren.

— Olie- og benzinhavnen ved Prøvestenen har en maksimaldybde på 10,5 meter, men vil mod en forholdsvis rimelig udgift kunne udvides til en dybde af 12

meter, uden at det vil være nødvendigt at foretage større udgravninger i Øresund. Inden man giver sig i kast med en udvidelse, må det dog nøje overvejes, om den nu også er nødvendig. For øjeblikket kan man modtage tankskibe med en lasteevne på indtil 28.000 tons, og det har hidtil været tilstrækkeligt.

— Selvfølgelig er det ikke undgået vor opmærksomhed, at der i adskillige havne rundt om i verden har fundet forøgelse af vanddybden sted i de senere år, fortsætter havnedirektøren. I de fleste tilfælde drejer det sig imidlertid om havne, hvor der ligger olieraffinerier, som jo netop har brug for den store vanddybde, fordi de modtager olien direkte fra produktionsstederne med kæmpetankere. Der findes intet egentlig raffinaderi ved Københavns havn, og spørgsmålet er derfor, om vi i den nærmeste fremtid kan vente anløb af kæmpetankskibe.

Endnu er der ikke stillet krav herom, og en forudsætning for anløb af så store fartøjer må jo også være, at man har den fornødne lagerkapacitet i land til hjemtagelsen af så betydelige laster af ensartede olieprodukter. Dette er næppe tilfældet i dag, og derfor synes der ikke at være tilstrækkeligt grundlag for investeringer i en forøgelse af vanddybden. Det kan i derne forbindelse nævnes, at en forøgelse til 12 meter vil koste omkring 6—7 mill. kr.

— Hvad tørlastskibene angår, så har der jo også inden for denne gruppe fundet en forøgelse af tonnagen sted, men dog ikke i samme omfang som for tankskibenes vedkommende, udtaler havnedirektøren videre. Vi har foretaget en undersøgelse af tonnagen for anløbende skibe i dag og før krigen, og den viste en vis forøgelse for skibe med en tonnage på mellem 4000 og 10.000 tons. Forskydningerne er dog så små, at de ikke nødvendiggør en forøgelse af vanddybden ved bolværkerne i den almindelige del af havnen. I øvrigt er Københavns havn i modsætning til mange andre havne særdeles velforsynet med bolværker med store vanddybder, ved hvilke fartøjer af den størrelsesorden, som normalt anløber havnen, let finder plads. Men skal der fremover sættes nye bolværker, vil man sikre sig mod en stigning i antallet af større fartøjer ved at stille bolværkerne på større dybde, end man normalt har brug for, hvorved man senere med mindre bekostning kan foretage den nødvendige uddybning.

Gennemgående kan man vist sige, at anløb af den helt store tonnage inden for tørlastskibenes indskrænker sig til de meget store passagerskibe og kæmpeskibe med malmplast, og fartøjer af disse to kategorier vil næppe nogensinde anløbe Københavns havn.

— For tørlastskibenes vedkommende, understreger havnedirektøren til slut, synes der således heller ikke foreløbig at være noget problem med hensyn til større vanddybde i havnen. Som et enkeltstående tilfælde bør dog måske lige nævnes de transporter af kul, som har fundet sted efter krigen, og som er foregået med skibe med en betydelig større dybgang end den, der er normal for kulkibene fra England, Tyskland og Polen.

Hvorvidt trafikken med amerikanske kul vil fortsætte, kan der intet bestemt siges om, men bliver den atter aktuel, kan den måske kræve foranstaltninger, som vil gøre det muligt for de store fartøjer at gå direkte til kulkajerne, så man derved undgår den nu nødvendige lægtring af en del af lasten ved Langelinie kajen eller andre kajer med tilstrækkelig stor vanddybde.

Så vidt havnedirektøren, af hvis redegørelse det klart fremgår, at der sikkert ikke i den nærmeste fremtid kan ventes at ville opstå uløselige problemer med hensyn til anløb af kæmpeskibe for Københavns vedkommende.

Og på denne baggrund har man vel lov til at formode, at forholdene i andre større danske havne vil ligge nogenlunde på linie hermed.

Henning Nielsen.

Den gamle skibskiste fortæller

På en stille vej, i huset hos en fisker, står en gammel skibskiste. Den er grøn med sort låg og store jernhængsler.

Men lad os nu høre dens egen beretning. For ca. 90 år siden var den splinterny, dens ejermand var en lille knøs på 14 år, som for første gang skulle på havet, var-somme møderhænder havde pakket skibskisten til sin største dreng, thi det var en givet sag, at en sømands dreng ville ud at sejle.

Der stod han så ved havnen i morgendæmningen og sagde farvel til mor og søskende, længe ville det måske vare, inden de igen skulle se hinanden; det var i sejl-skibenes tid, hvor kun vind og vejr rådede for farten og fremgangen.

Knøsen hed Erik, hans hår var lyst som fuldmøden hvide, hans øjne så blå som sommerhimlen, og hans krop bred og stærk.

Moderen var fuld af formaninger og gode ord . . . nu husker du nok, hvordan jeg har vist dig at lave søvs, røre pandekager — og husk så endelig, at du skal have fedtelse på panden, når du spejler æg . . . ja, og du tager kun dit pæne tøj på, når du skal i land, og lov mig så min dreng at skrive, så vi kan følge dig. Men Erik er uålmodig, og kun lidt hører han af moderens formaninger, han bliver mere og mere urolig, så kommer endelig skipperen og en mand til, nå, er du så der, kom så med, det er vel bedst, at vi tager skrinet, nu det er første gang, du skal ombord.

Erik følger dem og vender sig et par gange for at vinke.

En sømands liv er hårdt, og særlig for en lille knøs vankede der dengang hårde ord, og luften var ladet

med mange lussinger, brutalt riven af køjen om morgenen, når søvnen bandt hans lille krop, og fingrene var stive og uvante med dæksarbejdet, han, der troede sig næsten udlært i madlavningens svære kunst, stod her på den gyngende dørk så usikker og blottet for omtanke, så han aldeles glemte at komme bønnen på kaffekanden, men lussingerne fik ham på glemmebanen; var grøden sveden, fik han den lige i hovedet. Alligevel blev han på søen, år ud og år ind, gik i land i havnene, oplevede og så sælsomme ting, sad om aftenen på skibskisten og læste sine breve så tit, til de blev slidte og faldt fra hinanden i sammenfoldningen.

Han sejlede til Kina og Japan, ja, jorden rundt flere gange, da var han forlængst bleven helbefaren og delte nu selv pligtskyldig lussinger ud til de forskellige kokkedrenge, det hørte med til søens lov.

Så kom tiden, da han fik sig en pige kær, og hans ungdoms kåde sang og latter var skibets liv, thi hvem havde vel en pige som hans, hvor var længselen stor efter brevene og skuffelsen ikke til at bære, hvis der viste sig ingen brev at være, når de kom i havn, så var der kun beværtningerne, der kunne dølge smerten og ensomheden.

Og når han hen på morgenstunden sammen med andre af besætningsmedlemmerne tumlede ombord fuld, vild og gal, for siden at rive de gamle breve til sig for at tilintetgøre dem i trods, da kunne det hælde, hans øjne faldt over et eneste ord i brevet, som på een gang kunne gøre ham varm og nøgtern, så greb han da penen og svor sin pige evig troskab.

Og årene gik nu. Nu var det manden, faderen, der fik breve, hvor små barnehænder havde prentet kluntede ord med blokbogstaver til far, da var han forlængst faldet til ro, blev ikke længere vild, hvis brevene udeblev i en havn, da vidste han, at der i næste havn lå to, måske tre breve, som var blevet eftersendt.

I 40 år sejlede han sådan rundt med sin skibskiste, i storm og stille, i krig og fred, også et forlis kom har ud for, inden han gik i land, hvor skibskisten fik ophold i hans dagligstue, og mange er dens minder, nogle hemmeligheder gemmer den, men undertiden fortæller den sine gamle historier i huset hos Eriks barnebarn.

Opret

Index-konto

eller

Pensions-opsparing

i

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Søfolks fastelavns-optog i Gedser

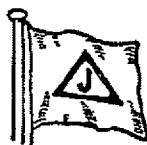
Af CARL ØSTEN

Hvordan er det landet over nu til dags med maritimt prægede fastelavns-optog? Er de helt ophørte, eller holdes den gamle skik i live endnu et enkelt sted? Til mine barndoms-minder fra Gedser hører sådanne optog i årene op til verdenskrig I. Såvidt jeg husker, var det dog ikke hvert år, de iværksattes. I Gedser som færgedy var det hovedsageligt matroser fra færgerne, der var det dominerende islet blandt enkelte fiskere og andre af byens beboere, vel ialt 25—30 mand. Udklædt sømandsmæssigt sås en admiral i blå uniform med trekantet hat, en premierløjtnant, en bådsmand, en lodhiver, 4 sluproere, nogle falderebsgaster og så Neptun med sin fork. „Orlogsmanden“, som befordrede dem gennem byen, hovedgaden med sidegader, var et år (ca. 1910) en båd, hvilken var anbragt på en arbejdsvogn trukket af 2 pyntede heste, et andet år en båd rigget til som damper. Rattet heri var et — cykelhjul, medens en komfurgryde af den slags, der normalt brugtes i mindre fartøjer, skulle illudere som maskine. Det gjorde i hvert faldt et mægtigt indtryk på os børn at se røg vælte op af dens skorsten. Et af årene, hvor fastelavns-mandag kunne møde frem med kane-føre, havde optogets musikanter, der væsentligst bestod af cirkusfolk, hornister, fra det i byen vinter-herbergerende „Cirkus Dannebrog“, plads i en kane, hvilken forspændt med pyntet hest var tæten i optoget. Dette startede ved 9-tiden, og når så solen en sådan frost-dag skinnede, fik det pyntede optog noget af en stråleglans over sig. Dets aktivitet af underholdningsmæssig art bestod væsentligst i, at falderebs-gasterne gjorde idelig honnør for admiralen, og at lodhiveren hev loddet, idet han varskoede: „2 favne vand, 1 kasse øl,“ som kunne veksle med: „2—3 favne vand, 1 flaske rom“ (kostede dengang ca. 1 kr.!), hvilke råb forstærkedes, når man gjorde holdt ud for en af byens 4 høker-forretninger, andre handlende eller hotellet. Til musikkens toner blandede sig den fremtrædende lyd af indsamplings-bøsser med indhold, som blev svunget med iver af de mænd i optoget, der ikke havde nogen af de foran nævnte funktioner. Det således indraslede totalbeløb skulle komme en eller anden hjælpekasse tilgode. Disse fastelavns-løjer afsluttedes med bal på hotellet, hele 2 nætter på rad. Gratis adgang hertil havde de personer, som til optoget havde givet et par kroner eller derover, øvrige deltagere måtte betale 1 kr. i entré, men kun til den første nat. Den anden var der gratis adgang for alle. Endnu eet var gratis, men vist kun den første nat: Kaffe til alle, hvis givere var en købmand og en slagtermester, sidstnævnte byens matador. Han plejede desuden at beværte optoget i funktion med 1 kasse øl og æbleskiver.

I de nævnte år lå næsten altid en af Monbergs gravemaskiner udfor Gedser for at holde den udgravede rende for færgesjladsen ved lige. Da hændte det, at dens

mandskab tog ind til Gedser for at deltage i fastelavns-løjerne, men med den ikke helt rigtige undskyldning, at de skulle ind og se på vandstands-højden på måleren i havnen. Det blev dog snarere den synkende øl-stand i hotellets bajerskøl-flasker, de fik målt!

For os børn blev disse fastelavns-optog, hvilke jo havde noget af eventyrets forjættende indvirkning over sig, en af årets helt store oplevelser. Foruden var der jo kun forenings-juletræet på hotellet og skolens sommer-udflugt.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

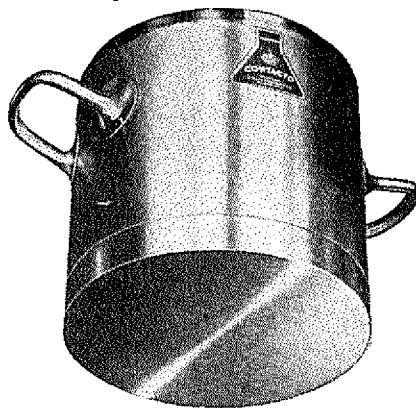
Toldbodgade 29

TELF. *8192

Rustfri kokekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TELF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!



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

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Skibsfarten i 1957

I anledning af årsskiftet har den administrerende direktør for Dansk Dampskibsrederiforening, Victor Wenzell, fremsat følgende udtalelse:

Dansk skibsfart er i løbet af 1957 kommet ud for strid modvind. Den kortvarige højkonjunktur på fragtmarkedet, der indtraf i forbindelse med Suez-kanalens spærring, afløstes i de første måneder af 1957 af et meget kraftigt fragtfald, som hurtigt bragte raterne ned på et lavere niveau end før Suez-krisen. I den resterende del af året har tendensen været fortsat nedadgående, således at der nu for skibsfartens vedkommende med rette kan tales om en egentlig depression, hvor selv de mest moderne og effektive skibe har vanskeligt ved at finde beskæftigelse, der blot giver dækning for de direkte driftsudgifter. Som eksempel på nedgangen i fragterne kan nævnes, at i den transatlantiske kulfart er raterne nu kun ca. en femtedel af, hvad de var for et år siden, og oliefragterne fra den Perisiske Golf og Amerika til Europa er faldet til ca. en tiendedel. Hovedårsagen

til fragtfaldet må søges i de forstyrrelser, som Suez-kanalens spærring forårsagede indenfor verdenshandelen; panikprægede vareindkøb og andre foranstaltninger under Suez-krisen medførte, at varelagrene i 1957 har været overfyldt med deraf følgende formindsket importbehov og svigtende tonnageefterspørgsel. Den almindelige afsvækkelse af verdenskonjunkturerne, der gjorde sig gældende i årets sidste halvdel, samt skærpede importrestriktioner i en række lande som følge af betalingsbalance-vanskeligheder har også bidraget til, at søtransporterne er skrumpet ind, og da verdensproduktionen af nye skibe samtidig har sat ny rekord for efterkrigstiden, er man havnet i den situation, at der er alt for mange skibe til de laster, der skal transporteres, medens for et år siden det stik modsatte var tilfældet. Der kan alt i alt ikke være tvivl om, at Suez-krisen var en ulykke for skibsfarten og ikke mindst på denne baggrund må det forekomme ejendommeligt og ubilligt, at der i de Forenede Nationer nu er vedtaget et forslag om, at udgifterne ved kanalens rydning skal dækkes af skibsfarten i form af en tillægsafgift til den ordinære kanalafgift.

Det nuværende urentable fragtniveau har medført, at der overalt i verden meldes om stigende oplægninger; for tankskibenes vedkommende er oplægningerne således ved årets udgang nået op på ca. 2 mill. tons dw. Også danske rederier har for første gang siden 1954 måttet foretage oplægninger af større omfang; pr. medio december var der således oplagt 23 danske skibe på tilsammen 75.000 tons dw. Når de danske oplægninger med de nuværende lave fragter ikke er væsentligt større, end tilfældet er, skyldes det, at mange danske

skibe endnu sejler på kontrakter, indgået før nedgangen for alvor satte ind. Medmindre der snart indtræder en bedring, må man forudse, at oplægningerne i den kommende tid vil vise fortsat stigning.

Erfaringerne viser, at det er de ældre skibe, der under en fragtdpression som den nuværende først må give op, og det er derfor i den øjeblikkelige situation et lyspunkt, at moderniseringen og fornyelsen af den danske handelsflåde i 1957 og de nærmest foregående år har gjort gode fremskridt, således at i dag over 75 % af tonnagen hidrører fra tiden efter den 2. verdenskrigs afslutning. Tilgangen af nybygninger har i årets første 11 måneder udgjort 45 skibe på tilsammen 205.000 bruttotonns, hvilket er en væsentlig fremgang sammenlignet med 1956. Handelsflåden regnes ved årets udgang at være nået op på ca. 1.875.000 bruttotonns eller 165.000 tons mere end ved årets begyndelse.

Skibsfartens betydning for Danmarks økonomi er i særlig grad knyttet til den indtjening af fremmed valuta, der finder sted ved handelsflådens fragtindsejling i udenrigsfart, og i 1956 nåede indsejlingen op på godt 1500 mill. kr. Takket være tonnagens vækst i 1957 samt det forhold, at adskillige skibe stadig sejler på gamle kontrakter, er der næppe grund til at tro, at indsejlingen i år vil adskille sig væsentligt fra 1956; men som udsigterne tegner sig i øjeblikket, må man desværre regne med en væsentlig nedgang i 1958.

Danske rederier kan ikke udøve nogen indflydelse på de internationale konjunkturer, men kan kun søge ved en fortsat fornyelse af tonnagen at stå bedst muligt rustet til at møde den skarpe konkurrence på verdenshavene. Det hjælper dog ikke, at vi har moderne skibe, hvis der rent danske driftsudgifter ligger på et for højt niveau. Dansk skibsfart er her i samme stilling som vore øvrige eksporterhverv, og det vil i den nuværende situation ikke tjene noget fornuftigt formål, hvis man under de igangværende overenskomstforhandlinger fra mand-skabsorganisationernes side søger at fremtvinge lønstigninger, der yderligere svækker dansk skibsfarts konkurrenceevne; i forvejen hører de hyrer, der betales i danske skibe, til de højeste i Europa.

Desværre bragte 1957 ikke nogen løsning på en række af de hjemlige problemer, der vanskeliggør stillingen for dansk skibsfart. Der tænkes her navnlig på den alvorlige mangel på kvalificerede skibsofficerer. Tildels med henblik på at hjælpe noget på dette forhold har skibsfartens organisationer arbejdet stærkt på at få gennemført en rimeligere skatteordning for de søfarende. Det af finansministeren nylig fremsatte forslag til lov om sømandsskat er imidlertid ikke tilfredsstill-



Direktor Victor Wenzell

lende, bl. a. fordi forslaget langt fra tager tilstrækkeligt hensyn til de afsavn og ekstraudgifter, som særlig de søfarende i de fjerne farter har. Forhåbentlig vil der i det folketingsudvalg, der nu behandler forslaget, kunne opnås enighed om mere hensigtsmæssige bestemmelser. Manglen på skibsofficerer er også baggrunden for, at man overfor myndighederne har rejst spørgsmålet om en kortere værnepligtstid for de søfarende i lighed med, hvad man har bl. a. i Holland. Som forholdene er i øjeblikket, lægger søværnet beslag på flere hundrede navigatører og maskinmestres i 24 måneder. Disse folk vil under en eventuel krigssituation alligevel ikke kunne komme til at gøre tjeneste i søværnet, eftersom de under hensyn til Danmarks internationale forpligtelser må forblive ombord i handelsskibene, som det ikke er mindre nødvendigt at holde i fart. En løsning af dette spørgsmål er derfor påtrængende nødvendig. Det må også beklages, at de af Søfartskommissionen af 1947 udarbejdede lovforslag om bemanning, navigatørers og maskinmestres uddannelse etc., som nu på andet år ligger i folketinget, stadig ikke er gennemført, hvilket medfører en højst uheldig usikkerhed på disse områder.

Konkurrencen indenfor den internationale skibsfart er blevet stærkt skærpet i 1957. Dette skyldes ikke alene fragtcæpressionen, der erfaringsmæssigt altid medfører øget flagdiskrimination, men også i høj grad den voldsomme ekspansion, der fortsat finder sted i skibsfarten under de såkaldte „bekvemmelighedsflag“, eller som de i den senere tid så rammende er kaldt „humbugflag“. Liberia, der før krigen ikke ejede eet skib, er førende på dette område og er nu i løbet af få år nået op på en handelsflåde på over 8 mill. bruttotons, og næsten 40 % af verdenshandelsflådens tilvækst i 1957 falder på Liberia. Der er her tale om et rent fiktivt tilhørsforhold, og de pågældende rederier er i praksis ikke pålagt nogen form for forpligtelser eller tilsyn i forholdet til det land, hvis flag de benytter. Hele denne udvikling rummer uhyggelige perspektiver for skibsfarten i de virkelige søfartslande, og den bør for vore myndigheder være en stærk påmindelse om nødvendigheden af at skabe rimelige arbejdsvilkår for vor egen skibsfart.

VIRGINIA ROSE



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

- en herlig shagtabak

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



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

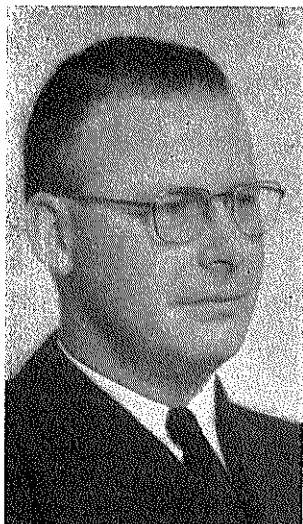
Bredgade 17. Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Direktor J. M. Barfoed

BURMEISTER & WAIN

udvider

Af direktør NIELS MUNCK og
direktør J. M. BARFOED



Direktor Niels Munch

Burmeister & Wain har fornylig overfor en indbudt kreds redegjort for værftets udvidelsesplaner, som er nær forestående.

Direktør Niels Munch fortæller bl. a.: Vi har længe villet give Dem meddelelse om vore udvidelsesplaner og nærmere uddybe de spørgsmål, der står i forbindelse hermed; men grundlaget er først til stede, efter at Københavns Havnebestyrelse har vedtaget at foretage de store inddæmningsarbejder i Øresund øst for Refshaleøen, hvor udvidelsen af værftet skal placeres.

På den ekstraordinære generalforsamling den 28. oktober, hvor der blev stillet forslag om udvidelse af aktiekapitalen med 17,5 mill. kr. til 70 mill. kr., blev planerne for udvidelserne omtalt.

Direktør Munch fortæller, at i dag kan B & W ikke bygge større skibe end ca. 35.000 tons tankbåde. Med de krav, der nu stilles til denne type skibe, vil det sikkert være bekendt, at dette ikke er tilfredsstillende for tankskibsrederierne, idet disse jo forlanger langt større skibe, og vi har derfor besluttet os til i første omgang at basere vore anlæg på skibe på 60—70.000 tons. Udgifterne til nyanlæggene på Refshaleøen vil beløbe sig til ca. 80—90 mill. kr.

På et pressemøde for nogle måneder siden gav vi oplysninger om de planer, vi har for udviklingen af vore dieselmotorer i de kommende år, og det blev der omtalt, at vi havde besluttet os til at efterkomme kravet om endnu større enheder. Meddelelsen om, at vi ville være i stand til at levere motorer på 20—22.000 hk, vakte betydelig interesse hos vore licenshavere og hos rederier i de forskellige lande, og denne motortype var jo samtidig grundlaget for, at vi kunne levere endnu større skibe end hidtil med dieselmotorer. Denne interesse har allerede nu givet sig udtryk i beslutningen om at bygge den første større tankbåd hos B & W.

Som bekendtgjort i begyndelsen af dette år, skulle en af de fem 34.000 tons tankbåde, vi har i ordre, leveres til det store olieselskab Petrofina i Belgien, der råder over en tankskibsflåde på over 1 mill. tons dødvægt. Fra dette selskabs side blev der straks efter fremkomsten af meddelelserne om vore nyanlæg for såvel motor-

fabrik som skibsværft vist betydelig interesse for den nye motor og derigennem også for de muligheder, der blev skabt for levering af en større båd, og det glæder mig at kunne meddele, at der nu er truffet enelig aftale om ændring af denne kontrakt på en 34.000 tons båd til en 45.000 tons tankbåd med den største motor af den nye type, ca. 21.000 hk, hvilket vil kunne give denne større båd den samme fart, 17,5 knob, som projekteret for den 34.000 tons båd med 15.000 hk motoranlæg. Af de i ordre værende motortankere verden over vil denne få den indtil nu største hestekraftydelse på een skrue.

Skibet skal efter kontrakten leveres i 1963; det er dog muligt, at levering allerede finder sted i 1962, men der kan ikke siges noget definitivt i øjeblikket, da der stadig forhandles med rederiet om sagen. I denne sammenhæng kan jeg yderligere give en interessant oplysning. Petrofina har hos vore belgiske licenshavere ordret en tankbåd på 45.000 tons. Denne var oprindeligt ordret som turbinebåd, men der føres nu forhandlinger om at ændre dette, således at denne båd også får dieselmotorer af samme størrelse som den, der leveres i båden, vi skal bygge hos B & W.

Også direktør J. M. Barfoed fortæller indgående om Burmeister & Wains nye lærlingskole og nye udvidelsesplaner, der vil sætte værftet i stand til at bygge skibe på op til 60—70.000 tons dødvægt, kommer som en fortsættelse af den lange række moderniseringer, der har fundet sted siden krigen. Ved disse moderniseringer er det lykkedes samtidig med en stor aktivitet at forbedre produktionsvilkårene væsentlig for nybygnings- og reparationsvirksomheden bl. a. ved bygning og indretning af nye værksteder og den nye tørdok, som blev taget i brug i 1956.

Den store aktivitet på nybygningsområdet har imidlertid umuliggjort større ombygninger af beddingerne — selv om dette i nogen tid har været ønskeligt, idet beddingernes kranudrustning og dimensioner ikke længere svarer til tidens krav. Og når man nu går ind for nye udvidelsesplaner, er dette ikke alene for at hæve

vor nybygningskapacitet, men også for at gøre værftet mere konkurrencedygtigt i forhold til udenlandske værfter.

Da de eksisterende beddinger må regnes at være belagt de første 3 år, har man ved udarbejdelsen af de nye udvidelsesplaner besluttet at anlægge et helt nyt beddingsanlæg uden for det eksisterende værft ved opfyldning af et areal på ca. 300.000 m² i Øresund øst for Refshaleøen. Her får man plads til et anlæg for bygning af skibe, der er betydelig større, end beddingskapaciteten i dag tillader, idet den nye byggedok skal kunne rumme skibe på max. 60—70.000 tons dødvægt. Samtidig får man ved arealudvidelsen mulighed for at give de værksteder, der hører med til anlægget, en sådan udformning og placering, at det bliver muligt at gå ind for produktionsmetoder, der helt bryder med de traditionelle. Forbedringen vil først og fremmest ligge i, at den størst mulige del af arbejdet kan udføres i lukkede værksteder. Man vil herved reducere de store tab, som dårligt vejr forvolder året igennem, og man vil have mulighed for at opnå bedre forhold såvel for arbejdets tilrettelægning og udførelse som for de beskæftigede arbejdere med deraf følgende bedre kvalitet og billigere produktion.

Disse fordele opnås ved opførelse af et specielt montageværksted til samling af de store sektioner, hvoraf skibene opbygges i den nye dok, og ved en betydelig forøgelse af sektionsvægten. I realiteten bliver der tale om en tidobling heraf, idet man i det nye anlæg vil kunne håndtere sektioner helt op til 400 tons i eet kranløft. Da traditionelle beddingskrantyper af økonomiske

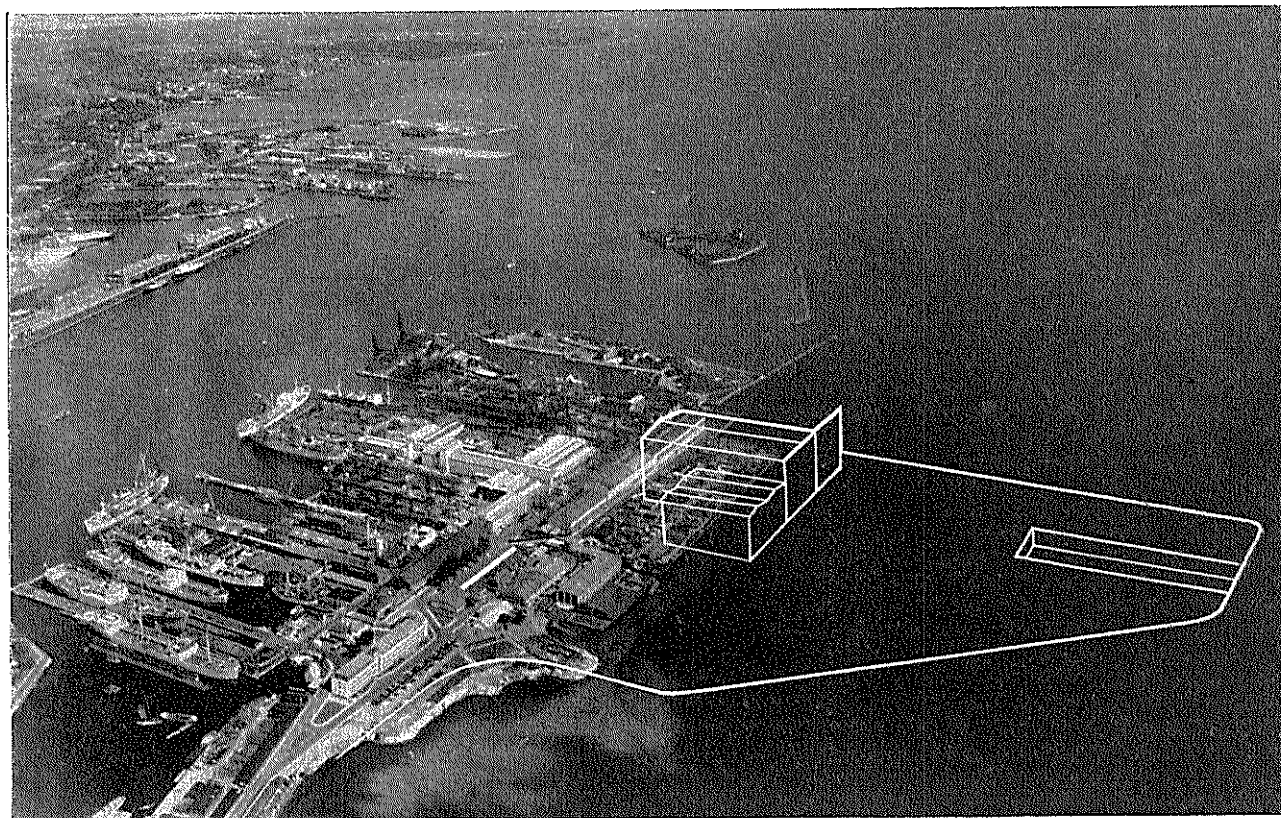
og praktiske grunde må betragtes som uhensigtsmæssige til så store vægte, vil man gå ind for en anden kranstype, de såkaldte portalkraner, der, som vist på tegningen, kører på skinner på hver side af byggedokken og spænder over denne. Da montagehallen kommer til at ligge i forlængelse af dokken, kan de samme kraner køre ind i montagehallen og betjene også denne. Højden af montageværkstedet vil blive ca. 60 m (196' 10¹/₄"), eller højere end hotel Europa. Desuden vil der køre lette hjælpekranter på begge sider af byggedokken.

Delsektioner til de store sektioner samles dels i de eksisterende svejseværksteder, dels i et nyt svejseværksted, der placeres syd for montageværkstedet. Det samlede værkstedsareal for svejseværksteder og montageværksted vil herved blive over 25.000 m².

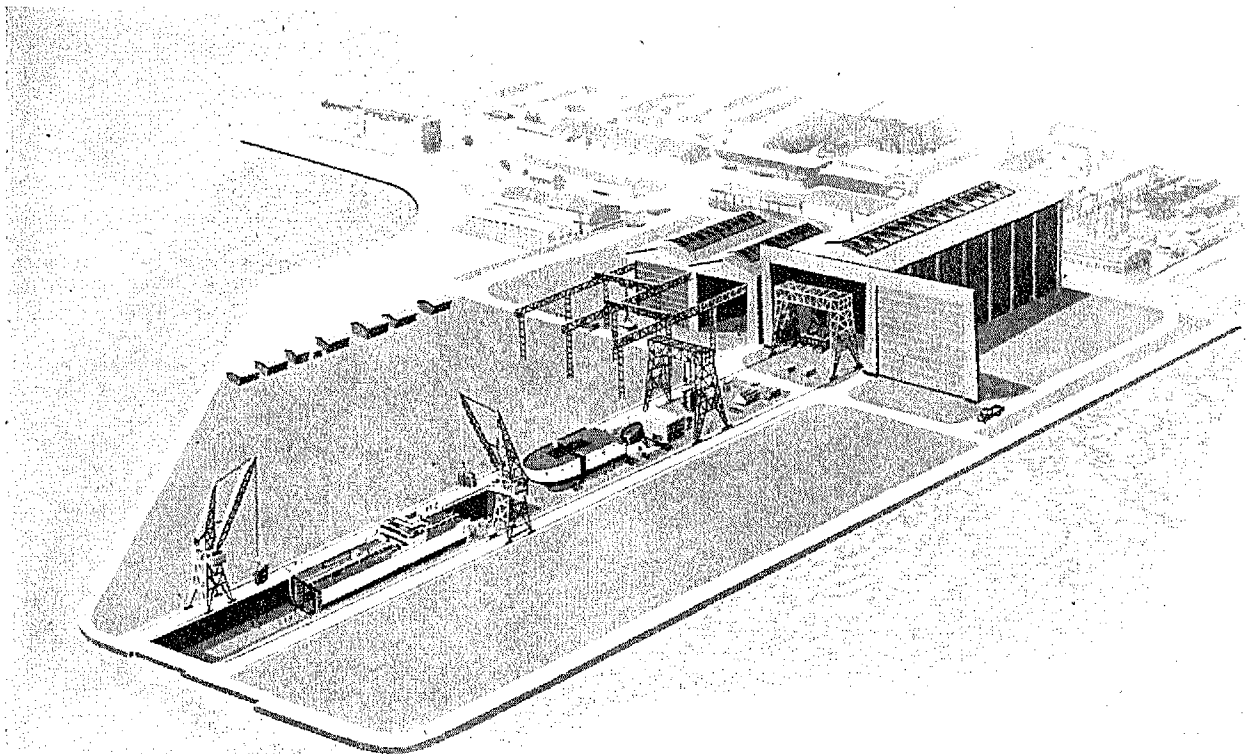
Et væsentligt træk ved dette anlæg er, at denne ene byggedoks kapacitet på grund af den ændrede byggemetode vil svare til kapaciteten af mindst 2 traditionelle beddinger af samme størrelse.

Hidtil har man hovedsagelig anvendt beddinger til bygning af skibe, fordi beddinger er billigst i anskaffelse. Ved bygning af de helt store skibe bliver det imidlertid økonomisk fordelagtigt at anvende byggedok, idet man herved sparer afløbsudgifterne, som stiger væsentligt med skibenes størrelse. Ved bygning i dok undgår man også at udsætte skibet for de store påvirkninger, som det kommer ud for ved en stabelafløbning. Endelig er skibets lavere og horizontale placering i dokken af mange grunde at foretrække.

Byggedokken på Refshaleøen bliver ca. 240 meter (787' 4⁷/₈") lang og 38 meter (124' 8¹/₁₆") bred.



Indtegning af arealet, hvor B & W foretager sine store udvidelser



Tegning over udvidelsen med angivelse af de forskellige værksteder, kræner o. s. v.

medens dybden, målt fra dokkens øverste kant til bunden, bliver 9 meter ($29'-6\frac{3}{8}''$). Hvis der skulle blive brug for det, vil dokken senere kunne forlænges, og på arealet vil der, såfremt det senere skulle vise sig ønskeligt, kunne bygges endnu en dok med tilhørende værksteder. Den nye dok forsynes med kraftige pumper, installationer for luftværktøj, ilt- og gasledninger, svejseskabler samt tankprøvepumpe med tilhørende rørsystem. I vandet udfør dokken foretages en uddybning til ca. 7 meter ($22'-11\frac{9}{16}''$), således at den i givet fald kan anvendes som reparationsdok.

Når dette anlæg er fuldt udnyttet, vil der blive tale om en ret væsentlig forøgelse af mandskabet, måske med 500 a 1000 mand.

Vi har længe haft planer om bygning af en læringskole, hvor værftets lærlinge kan få en mere grundig og

rational uddannelse end hidtil. Forøgelsen af mandskabet samt det stadige krav om dygtiggørelse af arbejdskraften har ført til, at man nu har besluttet at udføre denne plan.

Medens lærlingene på Refshaleøen indtil fornylig straks blev sat i arbejde i de forskellige værksteder, vil de, når skolen står færdig i løbet af 1959, først gennemgå et halvt til eet års kursus på skolen, inden de sendes ud i værkstederne. Skolen skal i første omgang kunne tage ca. 100 lærlinge fra smedefagene.

Skolen kommer til at ligge i pæne omgivelser uden for det nuværende værftanlæg, og der vil i skolens stueetage blive indrettet værksteder udstyret med moderne værktøj, medens der på 1. sal bl. a. bliver undervisningslokaler, frokoststue og omklædningsrum.

Ny portugisisk tankbåd med B & W motor

Den 5. januar afleverede Arsenal do Alfeite efter en serie vellykkede prøveture, hvori bl. a. deltog salgsdirektør K. Kalm fra Burmeister & Wain, motortankeren „Erati“ til rederiet „Soponata“, Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Lda., Lissabon. Skibet er udstyret med en syvcylindret B & W dieselmotor af typen 74-VTF-140, der udvikler 6125 ehk ved 125 omdr./min. og giver skibet en servicefart af 14 knob.

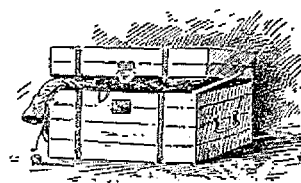
Hoveddimensionerne er i øvrigt: længde 153,0 m, bredde 21,0 m, dybgående 9,1 m. Displacement i lastet stand er 22.892 tons, og dødvægten 16.800 tons.

M/t „Erati“ er det femte skib af en serie søsterskibe til Soponata, hvis navnes første bogstaver danner begyndelsen til alfabetet — „Alvelos“, „Bornes“, „Cercal“, „Dondo“. Disse 4 skibe er bygget i Belgien af S. A. Cockerill-Ougrée og er alle udstyret med B & W motorer.

BALTICA
FORSIKRING

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Lindetræ er godt!

Det bedste middel mod søsyge er som bekendt at lægge sig under et lindetræ! Men lindetræ er også godt for andet. Samtlige modeller i Holmens Modelsamling er lavet af denne træsort.

Pludsmangel allerede i starten

Ja, så har flådens pragtfulde modeller endelig fået en værdig bolig — altså nogle af dem. Om kort tid åbner jo Orlogsmuseet i Nikolaj Kirke, men der er kun 700 kvadratmeter plads til rådighed for de mange modeller og andre seværdige flådeminder. Museet kunne nemt bruge 5.000 kvadratmeter!

De måtte ikke se blod!

Men tilbage til modellerne: Når man går og kigger på de mange dejlige skibsmodeller på kirkeloftet, lægger man bl. a. mærke til, at orlogsskibenes kanonporte i sejlenes dage var malet røde. Samme farve anvendtes ivoerigt på hele batteriet. Grunden var, at besætningen så ikke kunne se blodet fra de dræbte og sårede kammerater!

Manddrab?

Orlogsmuseets fineste model er uden tvivl den af lineskibet „Sophia Amalia“. Skibet, der byggedes i 1650, var tegnet af selveste Chr. IV. Modellen, der blev færdig for et par år siden, er bygget af Erik Werge. Den er nøjagtig indtil de mindste enkeltheder. Om det så er de mange pullerter, så er de udskåret nøjagtigt som dem om bord i det gamle lineskib. Hver pullert forestiller et mandshoved. Faldene blev i lineskibet gjort fast om mardshevedernes halse, og det er de også på modellen. Det ser meget kruttalt ud!

To kvinder om bord — men af træ!

På hver side af lønningen — helt forude — var på „Sophia Amalia“ anbragt to liggende figurer af skønne, nøgne kvinder! Det var en meget grim streg af Christian Firtal over for en besætning, som ofte var i søen måneder ad gangen uden så meget som at se figen af et skort!

En alen for hvert togt

Modellen af „Sophia Amalia“ har selvfølgelig også en meget lang vimpel. I nogle af de gamle orlogsskibe var vimplerne imidlertid så lange, at de slæbte i vandet og måtte holdes oppe med flydere! Der blev nemlig lagt en alen til et skibs vimpel, hver gang det havde afsluttet et togt. Er noget lignende skik oprettholdes stadig i den britiske flåde.

Cykler og søkrig

En af Orlogsmuseets berømteste modeller er den af den såkaldte „synkefri defensionsflåde“, hvormed Peter Willemoes og hans mænd så tappert forsvarede sig mod den britiske flåde i 1801. Modellen blev fundet i medtaget stand på et af Holmens magasiner, da museet skulle indrettes. Det var nødvendigt at udskifte forskellige ting på den. Bl. a. måtte Erik Werge give den nye kanonkugler. Hvad tror De, han brugte hertil? — Såmænd kuglerne fra lejerne på en cykel!

Den eneste i Danmark

Nu har jeg snakket så meget om Erik Werge. De fleste af læserne ved sikkert, at han er flådens modellerer. Han er den eneste håndværker i Danmark, der er specielt uddannet i dette

fag. Ganske vist står der i hans svendebrev, at han er snedker, men det skyldes, at faget modellerer ikke officielt eksisterer. Werge fik sin uddannelse hos gamle mester Dørge, der har bygget mange af Holmens skønne modeller, bl. a. den af kystforsvarsskibet „Peder Skram“, som i mange år har haft prædikatet „verdens smukkeste“. Dørge trådte tilbage i 1942 og døde i 1954.

Albions Løve var grådig!

Da englænderne efter ranet af den danske flåde tog hjem i 1807, tomte de næsten fuldstændigt alle lokaler på Holmen, og på den måde forsvandt mange minderige ting, som pietetsfulde officerer og bådsmand havde samlet sammen. Ganske lidt blev der dog tilbage, og disse ting indgik sammen med flere andre minder senere i det såkaldte Marinemuseum på Holmen. Dette museum førte en omflakkende tilværelse og var ikke åbent for det civile publikum. Nu er mange af dets minder imidlertid indgået i det nye Orlogsmuseum.

Holmens biograf

Da tyskerne trængte ind på Holmen i 1943, efter at det danske personel havde sænket skibene, skete der meget mærkeligt derude. Danske kunstnere fra Det kgl. Teater, fra privateatrene og fra revyerne kappedes om at underholde flådens internerede personel på Søofficersskolen, hvis aula forvandlede til teater. I Søofficersskolens gymnastiksal indrettedes biograf, som havde flere forestillinger hver dag. Der blev trykt rigtige billetter med navnet „Søofficersskolens Biograf“. Jeg gemte selv et par af disse billetter, fordi jeg mente, at de en dag ville få interesse, og forleden lovede jeg Orlogsmuseets ledelse dem. Nu opdager jeg imidlertid til min sorg, at billetterne er forsvundet — rimeligvis under en flytning. Er der mon ikke andre gamle orlogsgaster fra 29. august 1943, der har gemt sådanne biografbilletter, og som vil forære museet dem?

Filatelistisk sjældenhed?

Under interneringen på Holmen i 1943 fik orlogsgasterne og det øvrige personel lov at skrive kort — åbne kort — til familien. Selv om tyskerne utvivlsomt censurerede en del af kortene, var mange af de skrivende frække. Forleden fandt jeg således hos min svoger et brevkort med et billede af „Niels Juel“, som sattes på grund og odelagdes af besætningen i Isefjorden den 29. august 1943. Kortet sendte jeg under interneringen, og bagpå står: „Sådan så „Niels Juel“ ud for få dage siden, men besætningen lod foretage visse omfattende forandringer om bord!“ — Nå, men det interessante ved disse kort var, at de blev stemplet af postvæsenet uden frimærker. Hvor frimærket ellers skulle have siddet, skrev afsenderen bare, at der var tale om post fra en interneret. Jeg har ikke et klap forstand på filateli, men mon sådanne kort ikke har samlerværdi? I alle tilfælde må de da være noget for Orlogsmuseet!

Tømmer med mærkelig skæbne

På Orlogsmuseet kan man bl. a. finde nogle store stykker tømmer, der ser meget almindelige ud, men som har en interessant historie. Det stammer fra et erobret svensk skib, som under dansk flag og navnet „Svenske Løve“ strandede ved Sejbrø. Tømmeret blev anvendt af befolkningen på bedst mulig måde og forsvandt som dug for solen. Da man i 1925 rev et hus ned på Sejbrø, fandt man inde under pudset en del af tømmeret fra „Svenske Løve“, og noget af det ligger altså nu på museet.

Atom-ubådens triumf

For over et år siden kom verdens første atomdrevne ubåd, „Nautilus“, ud for den hårdeste prøve, flådens videnskabsmænd kunne finde på, nemlig under krigsmæssige øvelser ud for USA's kyst. Ubåden havde under denne øvelse en hel flåde imod sig.

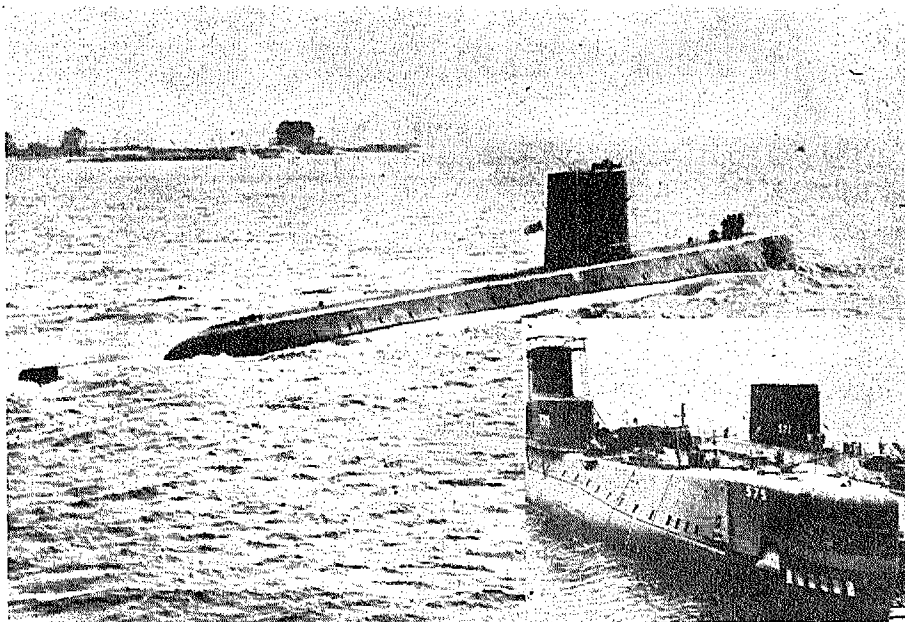
Over et område på over tusind kvadrat-sømil lå skibe fra den amerikanske flåde — både krydsere, destroyere, hangarskibe og ubåde — på lur mod „Nautilus“ for at afværge et fingeret angreb fra dens side. Også fly fra hangarskibene var med i jagten på „Nautilus“. Øvelsen havde ikke alene til formål at prøve atom-ubådens effektivitet, men også den moderne teknik og udrustning, der bruges mod ubåde.

Et eller andet sted uden for den kæmpemæssige spærring — hundreder af fod under Atlantens overflade — nærmede „Nautilus“ sig flådens og flyvernes antiubådsfælde, drevet frem af sin atom-reaktors 20.000 hestekræfter.

Om bord i atom-ubåden var en besætning på 100 mand.

Fra overfladeskibe og flyvemaskiner var sonar, radar og andre moderne instrumenter i konstant brug i et forsøg på at lokalisere „Nautilus“.

Allerede under øvelsens første dag viste „Nautilus“ sin effektivitet. På ingen af overfladeskibene fik man færten af atom-ubåden. Det skyldtes bl. a., at „Nautilus“ er selvforsynende med luft, er overlegen med hen-



Den amerikanske atom-ubåd „Nautilus“ før den usædvanlige øvelse ud for USA's kyst. Nederst til højre: Den lille familie er atter samlet efter øvelsen. Fartøjet til højre, 571, er „Nautilus“. 575 er dens yngre søster „Sea Wolf“, der også er atom-drevet.

syn til fart og kan dykke meget dybt. Farten er iøvrigt stadig en strengt bevogtet hemmelighed.

Den konventionelle ubådstype med diesel-elektrisk fremdrivning ville være blevet opdaget allerede under øvelsens første timer. Havde der været tale om rigtig krig, ville en almindelig undervandsbåd være blevet tiltetgjort i løbet af kort tid af det store masseopbud af overfladeskibe og fly.

Den anden dag under øvelsen lykkedes det „Nautilus“, der stadig var uopdaget, at slippe gennem blokaden og narre hele den vældige flåde. Nogle få timer efter dukkede den i triumf op til overfladen nogle få sømil fra USA's kyst og langt inden for spærringen, hvorefter den vendte tilbage til sin normale base.

Den usædvanlige øvelse viste mange ting, nemlig både at moderne atom-ubåde er de konventionelle ubåde overlegne, og at forsvaret imod dem endnu ikke var så effektivt som ønskeligt og nødvendigt. Den amerikanske flådes anti-ubåds forsvar lærte mange ting takket være „Nautilus“.

H. Dyson.

B & W dieselmotor i Frankrigs største lastskib

Fornylig afleverede Forges et Ateliers de la Gironde fragtskibet „Fontenoy“, der er på 15.800 tons dw, og dermed Frankrigs største lastskib. M/S „Fontenoy“ er bygget til Société de Courtage et Transports og har følgende dimensioner: længde 157,5 m, bredde 20,9 m og dybde 13,1 m.

Skibet er udstyret med en ottecylindret, turboladet B & W dieselmotor af typen 74-VTBF-160, der udvikler 10.000 ehk ved 115 omdr./min. Motoren er bygget på licens af Société des Forges et Ateliers du Creusot

(Usines Schneider) og giver skibet en fart af 16 knob i lastet stand.

I begyndelsen af det kommende år får M/S „Fontenoy“ et søsterskib, M/S „Rocroi“, der ligeledes bliver udstyret med B & W maskineri.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Med skib eller flyvemaskine over Atlanterhavet?

De amerikanske rejsebureauer er af den mening, at strømmen af amerikanske turister, som i år ønsker at rejse til Europa, vil blive endnu større, end tilfældet var sidste år. Og højst sandsynligt får de ret.

Omkring 600.000 amerikanske turister besøgte sidste år Europa, hvor de tilsammen brugte den nette sum af 735 millioner dollars — i sig selv et helt Europa-hjælpeprogram, som dog heldigvis ikke behøvede den amerikanske kongres' velsignelse.

Rejser til Europa er i USA efterhånden blevet til en hel mani, som vel nok for en stor del skyldes, at den amerikanske middelstand nu også har råd til at rejse udenlands. Ingen ønsker at stå tilbage for naboen, som måske allerede har været på europarejse. Og selv om priserne ikke alle steder i Europa er lige billige — specielt ikke i lande som Frankrig og Italien, som jo er de mest eftertragtede rejsemål — så gør den „hårde“ dollar det alligevel muligt for selv ganske almindelige mennesker at rejse til den gamle verden og holde ferie.

Tilbage står så egentlig kun spørgsmålet om, hvordan rejsen skal foregå: pr. skib eller flyvemaskine. Forholdet er jo nemlig i dag det, at skibet og flyvemaskinen er blevet alvorlige konkurrenter, når talen er om passagerbefordring mellem USA og Europa.

I sommeren 1957 pløjede 76 skibe sig utrætteligt vej over Atlanterhavet i begge retninger, og 12 flyveselskaber foretog daglig omkring 60 flyvninger fra den nye til den gamle verden og omvendt.

Indtil omkring 1952 var flyvningen ikke nogen særlig betydningsfuld faktor, når det drejede sig om passagerbefordring i den større stil. Den tid, man dengang sparede ved at benytte flyvemaskine, udlignedes ved den betydelig højere billetpris på en flyverejse i forhold til en skibsbillet — og hertil kom så yderligere den mindre rejsekomfort i flyvemaskinen. Men siden luftfartsselskaberne — i lighed med skibene — har indført den billige turistklasse, er flyvepassagerernes antal steget ganske betydeligt.

De behageligheder og den komfort, som står til passagerernes rådighed om bord på et skib, kan naturligvis ikke bydes dem i flyvemaskinens snævre kabine; til gengæld spiller så den betydelig kortere rejsetid en rolle, som ganske naturligt tages med ind i overvejelserne, specielt af de mennesker, som kun kan tillade sig at holde ferie i nogle få uger.

I konkurrencen om kortest rejsetid ligger det i sagens natur, at skibsfarten har trukket det korteste strå, men tilsyneladende affinder den sig med sindsro hermed. Den tid, da kapløbet om Atlanterhavets „Blå bånd“ var en New-Yorker-sensation af de helt store, er uigenkaldeligt forbi. Allerede i flere år har rederierne uden

nogen som helst form for misundelse overladt „båndet“ til „United States-linien“. Til gengæld har så de fleste rederier — når talen er om nybygninger — i betydelig større grad, end det tidligere var tilfældet, koncentreret deres anstrengelser om passagerernes velbefindende og samtidig stræbt efter alligevel at undgå forhøjelser af billetpriserne. Rederierne har fået øjnene op for, at vore dages transatlantiske rejselidenskab frem for alt har grebet middelstanden, for hvilken den enkelte dollar trods alt stadig spiller en rolle. Af denne grund er de billige kahytter på den såkaldte turistklasse da også altid forudbestilt lang tid i forvejen, hvorimod en hel del af de passagerer, som tidligere befolkede første klasse, er gået over til at benytte flyvemaskinen. En følge heraf er blevet, at de allerfleste passagerskibe af nyere dato kun fører en forholdsvis lille første klasse, og samtidig lader største parten af skibets saloner m. m. stå åbne for passagererne fra turistklassen.

New York-millionæren Cantor skal efter sigende have til hensigt at tage konkurrencen om atlanterhavspassagererne op på en ganske speciel facon. Han skal omgås med planer om at bygge to kæmpepassagerskibe på hver 90.000 bruttoregister tons, som hver skal have plads til omkring 6000 passagerer. De skal på rejsen kunne spise i billige selvbetjenings-restaurationer om bord, hvis de da ikke foretrækker at leve udelukkende af medbragt proviant. Cantor håber på denne måde at kunne gøre rejsen fra USA til Europa med skib ca. 50 dollars billigere.

Om denne rejseform vil have en fremtid for sig, er det umuligt at forudsige noget om. Men under alle omstændigheder vil der sikkert hengå en rum tid, før Cantor får mulighed for at føre sin plan ud i livet. De få værfter, der er i stand til at bygge så store skibe, som det her drejer sig om, skal være ude af stand til at modtage nye ordrer før tidligst i 1959. Det er de store trampredere, der er kommet Cantor i forkøbet, idet disse sammenlagt har bestilt lige ved 200 kæmpefragskibe, dels hos amerikanske, dels hos japanske værfter.

Hvad der nu end til sin tid måtte komme ud af Cantors planer, så kan der sikkert ikke herske tvivl om, at den billige turistklasse vil være fremtidens løsning inden for den transatlantiske passagerskibsfart. Og selv om denne i dag er ude for så hård en konkurrence fra luftfartens side, som tilfældet er, er der dog næppe tvivl om, at der til stadighed vil være mennesker, som — af den ene eller anden grund — vil foretrække at rejse over Atlanterhavet pr. skib frem for pr. flyvemaskine — selv om det også tager noget længere tid.

Henning Nielsen.

„Captain of the Queens“

Under ovennævnte titel har s/s „Queen Mary“s tidligere kaptajn Harry Grattridge for ganske nylig udgivet sine memoirer (forlag: Oldbourne Press, London). Grattridge, der har taget sin afsked med pension, var flagskipper i den berømte Cunard-linie, og han har været kaptajn på to af liniens største og mest kendte passagerskibe.

Bogen handler derfor om såvel „Queen Mary“ som „Queen Elisabeth“ men dog mest om førstnævnte, som han selv synes bedst om. Passagererne synes det samme, hævder han, og Cunard-linien har ofret i tusindvis af kroner på at finde ud af, hvad grunden hertil kan være. Måske er grunden den (Grattridge hævder i hvert fald selv stærkt til den anskuelse), at „Queen Mary“ virkelig er et skib, mens „Queen Elisabeth“ må betragtes som et flydende hotel.

Det er dog ikke udelukkende minder og oplevelser fra disse to skibe, bogen omhandler; der er også erindringer fra ældre tider, ikke mindst fra hans første skib, fire-masteren „Osborne“. Som de fleste gamle søfolk forstår han at værdsætte arbejdet og det raske liv om bord i et sejlskib, selv om han dog på ingen måde har glemt de mange hårde tørne, som ikke altid alene skyldtes de mere naturlige årsager, men i mange tilfælde i lige så høj grad smålige rederier og småtskårne skippere, der hyppigt gjorde tilværelsen for besætningen mere sur end nødvendigt.

„Vi var altid snavsede,“ skriver han. „Om søndagen rengjorde vi højtideligt vore tallerkener med enden af en stump reb, dyppet i sand. Vi gjorde det kun, fordi søndag var plum-budding dag — i øvrigt den eneste dag, hvor vi fik efterret. Ugen igennem fik vore tallerkener for hver dag ringe efter den evindelige suppe: en grøn efter mandagens ærtesuppe, en brun efter tirsdagens bønnesteppe o. s. v. . .“ Hans senere karriere og betydelig mere behagelige tilværelse til søs har ikke fået ham til at glemme de strenge og ofte dårlige forhold, hvorunder søfolk levede indtil for blot få årtier siden.

Der er i „Captain of the Queens“ mange raffinerede enkeltheder, som gør indtryk på læseren, fordi der er tale om selvoplevelser, alle fortalt med diskretion og sund vurderingsevne. Tilsyneladende er Grattridge ikke blot en hyggelig fortæller, men tillige en mand, der står solidt på begge ben og ikke føler sig hævet over kolleger, fordi netop han nåede den høje og eftertragtede post som flagskipper i Cunard-linien, måske den fornemste inden for samtlige nationers handelsflåder.

Efterhånden som man kommer frem i bogen, får man uvilkårlig det indtryk, at Grattridge i enhver situation har udført de ham tildelte opgaver — store som små — med stor omhu og pligtopfyldenhed, at han altid har handlet fornuftigt og med omtanke, og at hans indstilling til arbejdet har været præget af stor alvor og respekt. Det kan i denne forbindelse nævnes, at han lod

afholde faste søndagsgudstjenester om bord i „Queen Mary“.

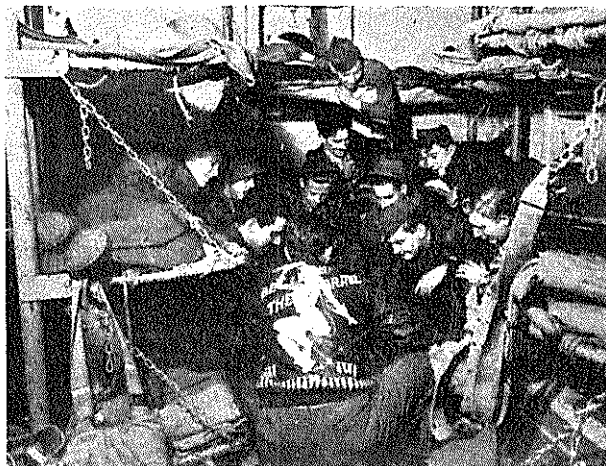
Under den anden verdenskrig var han en overgang kaptajn på „Franconia“, som sejlede den allierede stab til den historiske Yalta-konference. Han har en hel del at fortælle om russerne, om Stalin, men også om Winston Churchill, som boede om bord. To cheffkokke arbejdede på skift døgnet rundt, altid rede til at forestå tilberedningen af lunch, dinner eller hvad det nu kunne være.

Om Churchill fortæller han i øvrigt, at denne kun meget nødtigt ville arbejde sammen med folk, som var gode fortællere, eller som skrev godt for sig. Han kunne godt finde på direkte at spørge sine medarbejdere, om de førte dagbog, og fik han et benægtende svar, var han yderst tilfreds.

Et af bogens kapitler handler om evakueringen fra Frankrig i 1940, på hvilket tidspunkt Grattridge var om bord på „Lancastria“, der forliste. Dette kapitel er usædvanligt gribende, og det står i en sælsom kontrast til nogle senere kapitler om livet om bord i „Queen Mary“, hvor kaptajnen ikke alene er navigator, men i mindst lige så høj grad vært. I to år havde han næsten kun tid til at studere den engelske og amerikanske „blå bog“, fortæller han et sted.

Beskrivelsen af sine pligter som selskabsmand skiller han sig også fra på strålende måde. Han beretter om sine mange indtryk uden at være indiskret, men også uden på nogen måde at vise tegn på servilitet over for den ellers i høj grad imponerende og eksklusive række af navne, hvis virke eller formue har gjort dem kendt verden over. Man møder berømte kunstnere, diplomater, politikere — og naturligvis også hertugparret Windsor, som han tilsyneladende omfatter med megen sympati.

Som regel bestod en stor del af hans selskabelige pligter i at give cocktailparties og i at præsidere ved



„Queen Mary“ transporterede under den sidste krig 765.000 soldater.

bordet i spisesalonen — opgaver, som rimeligvis har stillet lige så store krav til ham som navigationen i uvejre og tåge.

Om mere materielt betonedede ting fortæller han, at der hver dag blev brugt 72.000 æg om bord i „Queen Mary“. På hver rejse medføres der for ca. 12.000 kr. russisk kaviar. Linnedbeholdningen alene repræsenterer en værdi af ca. 3 millioner kr. Sengetøjet udskiftes hver dag, og der lægges ren dug på bordet efter hvert måltid. For at en afrejses udgifter er dækket, skal der være en belægning på mindst to trediedele.

Gratridge beskæftiger sig også med „Queen Mary“s og „Queen Elisabeth“s indsats som troppetransportskibe under den anden verdenskrig. Han fortæller således, at de to skibe uden radar, uden eskorte og uden armering af betydning pløjede sig vej over verdenshavene med en fart af 30 knob. Det menes, at deres indsats forkortede krigen med mindst et år. Alene „Queen Mary“ transporterede sammenlagt 765.000 soldater. Når man hører, at det normale passagerantal er 1500 i fredstid, og antallet under en troppetransport i begyndelsen var 10.000, senere dog 15.000, forstår man, at der ikke her har været tale om at yde den passagerkomfort, som „Queen Mary“ ellers er så berømt for.

Den eneste alvorlige ulykke under krigen havde „Queen Mary“ ud for Irlands kyst, hvor skibet løb en britisk jager i sæk. Den blev bogstavelig talt skåret midt over, og 500 mand af jagerens besætning omkom.

„Captain of the Queens“ er så absolut en bog, der er værd at stifte bekendtskab med — ikke mindst fordi den er skrevet af en dygtig sømand og tiltalende personlighed, der ikke alene har haft en mængde oplevelser på de syv have, men som også forstår at genfortælle dem, så læseren bliver indfanget.

Henning Nielsen.

125 kroner for en ende sejl garn!

En 17-årig orlogsgast faldt fornylig over bord fra den britiske jager „Carysfort“ ud for den skotske kyst, fortæller Svensk Sjöfarts Tidning. I den britiske flåde er der i sådanne tilfælde tradition for, at den omkomnes skibskammerater holder auktion over hans efterladenskaber om bord og sender de indkomne penge til hans pårørende. Den druknede, Peter Seed, var den eneste søn af en kvinde, som under den sidste krig mistede sin mand på havet. Derfor besluttede man om bord på Carysfort at gøre noget ekstra ud af auktionen, og både mandskab og befalingsmænd deltog.

En menig betalte £ 22 (440 kr.) for en pakke skrå. Peters syetui gik for £ 29 (580 kroner), og hans mundharmonika, der ikke havde mange rene toner i sig, solgtes for £ 18 (360 kroner). Ti luftpostkuverter solgtes for ialt £ 83 (1.660 kr.)! Gang på gang lod de ca. 200 mand om bord de købte ting gå tilbage til auktionarius, som derefter satte dem under hammeren påny. På den måde kom en af søfolkene til at betale over seks pund (ca. 125 kroner) for en ende sejl garn!

Selv ikke raket-alderens søkrigere er altid lige hårdkogte!

Klokkeringning på havbunden

På skibe, som sejler gennem Den engelske Kanai ved Bosham Creek, kan man høre en kirkeklokke ringe nede fra havbunden, fortæller en gammel engelsk legende.

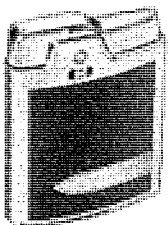
Den pågældende klokke blev i sin tid røvet af danske vikinger fra kirken i Bosham, der ialt havde ikke mindre end tolv klokker.

Da vikingerne omsider drog bort med deres bytte, begyndte munkene i deres glæde over at være sluppet fra overfaldet med livet i behold at ringe med de elleve klokker, der var tilbage, og ifølge legenden hørte man pludselig den røvede klokke svare fra vikingeskibets bund, hvor den var blevet anbragt. Den ringede, hver gang munkene trak i klokkerebene; men da de ophørte hermed, gik der hul i vikingeskibets bund, klokken gik til bunds, og alle vikingerne led druknedøden.

Siden da har klokken ringet nede fra havbunden som vogter for Bosham Creek, slutter legenden.

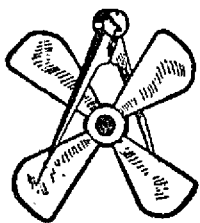
RONSON - den
fuldendte gave...

Ronson Essex
Det nyeste ny
i lightere



RONSON

World's greatest lighter!

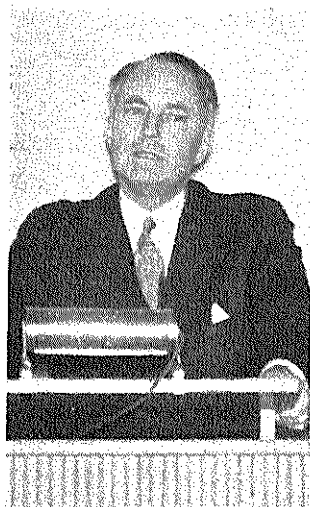


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Maskinmester- og
elektroinstallatøruddannelse

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

Københavns Maskinskoles årsfest



*Dagens hovedtaler,
direktør, orlogskaptajn
Steen Carstensen.*



*Skibsreder E. Hahn-Petersen
uddeler Maskinskolens
Elevforenings guldemble.*

Under festlige former har Københavns Maskinskole afholdt sin årlige fest for de afgående elever.

Direktionens formand, borgmester O. Weikop, holdt indledningstalen og bød velkommen, og efter at man havde sunget „Du danske mand“ gav direktøren for Maskinundervisningen, civilingeniør E. Stahl, en oversigt over maskinundervisningen m. m.

Han sagde bl. a., at i 1957 er motorpasserprøven bestået af 129, hvoraf 36 fra Ålborg, 16 fra Esbjerg, 46 fra Odense. Maskinpasserprøven bestået af 13 i Odense og 7 fra København. Han mente, at når tilgangen til disse prøver var så lille, var det fordi sønæringsloven ikke bød på tilstrækkelige goder, noget der sikkert ville forandre sig ved nyordningen af maskinundervisningen, en nyordning hvorpå der ventedes med stor længsel. Den almindelige maskinisteksamen havde ialt 342 elever og heraf var alene i København 187 og 36 i Århus, 38 i Odense, 31 i Ålborg, 31 i Esbjerg og 19 i Thorshavn. Man skulle således mene, at der ikke er mangel på uddannede maskinister.

Den udvidede maskinisteksamen var i 1957 bestået af 74 og i de sidste 5 år ialt af 477.

Elektroinstallatørprøven for maskinister var bestået af 53. Borgmesteren sluttede med at lykønske både skolen og de unge med eksamen og et håb om, at deres arbejde måtte blive til gavn for Danmark.

Uddrag af forstander Mathiesens beretning for maskinskolens virksomhed i 1957:

Københavns Maskinskole har i dag 570 elever mod 446 for et år siden. I 1957 har stigningen til den almindelige og udvidede maskinisteksamen været henholdsvis 24 og 50 %, til elektroinstallatørprøven af 1952 30 %. Der er i de senere år sket en tydelig forskydning fra aften- til dagundervisning, til den almindelige maskinisteksamen antagelig særlig forårsaget af de stærkt øgede muligheder for at få studielån på meget lempelege vilkår.

Skolen har i de forløbne år indstillet 387 eksaminander.

Københavns Maskinskoles økonomiske situation, der, som det blev påpeget ved årsfesten i 1957, tegnede sig

meget alvorligt, er ikke i det forløbne år ændret i væsentlig grad. Dog er en værdifuld støtte, som værdsættes meget højt, opnået efter henvendelse til 11 af de nærmest liggende omegnskommuner, idet foreløbig 8 af disse har ydet driftstilskud til skolen i lighed med de tilskud København, Frederiksberg og Gentofte kommuner har ydet gennem mange år.

Københavns Maskinskoles undervisning til maskinmestereksaminerne må forventes at undergå meget væsentlige ændringer i indeværende år, såfremt det for nylig forelagte forslag til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m. vedtages i løbet af foråret. Det er af den allerstørste betydning for elevtilgangen til skolen og dermed også for tilgangen af maskinmestre til søfarten, at der snarest mulig træffes bestemmelse om ændringen af maskinmesteruddannelsen. En eventuel ændring vil antagelig medføre, at uddannelsen i modsætning til hidtil kun vil kunne påbegyndes een gang årlig, antagelig normalt i august måned. Kun for elever med særlig foruddannelse vil undervisningen kunne påbegyndes i januar måned.

Forstanderen uddelte derefter flidspræmier af Forstander Heinrich Gilles Mindelegat til følgende elever:

Til den almindelige maskinisteksamen:
Erling Hestbæk.
Tage Robert Larsen.
Kristian Hartvig Greisen.

Til den udvidede maskinisteksamen:
Axel Bendtsen.
Ejner Davidsen.
Jørn Svenn Kristiansen.
Arne Nielsen.
Helge Rydam.

Til elektroinstallatørprøven af 1952:
Mogens Jansen og
Svend Marius Kryger.

Anders Peter Olesens legat - stiftet af direktør Svend O. Olesen, New Jersey, som oprindeligt er udgået af skolen — tildeltes

Per Thorbjørn Andersen.

Legatet var på 200 \$ svarende til 1378,87 kr.

Dagens hovedtaler var direktør, orlogskaptajn Steen

Carstensen Dansk Esso. Denne meget særprægede tale vakte stor begejstring, og da den har bud til alle, vil vi her bringe den i sin helhed:

Ved afslutningen af en eksamen står man på een gang såvel ved et mål som ved et udgangspunkt, og hvad er da naturligere end, at man standser op et øjeblik og gør status, samtidig med at man kaster blikket fremover og søger en bedømmelse af, hvad fremtiden rummer af muligheder.

De har i dag nået et mål, der både har kostet slid og afsavn at nå — for nogle mere, for andre mindre, afhængig af evner og temperament — men ingen får i dag en større eksamen, uden at der både er gået et målbevidst arbejde og en hård slutspurt forud. Jeg håber derfor, at der har været, eller der bliver tid til at feste lidt, inden De begynder at omsætte den megen lærdom i praksis. Jeg skal nemlig gerne tilstå, at jeg hører til dem, der mener, der bør festes, når lejlighed gives. Det er en dyd at koble fra i et muntert lag. Det giver inspiration og opmuntring — men der skal være baggrund for at feste — og man skal have gjort sig fortjent til den, ellers vil som regel tømmere mændene være det, der mest fastner sig i erindringen.

Men vi kom fra „målet“. Som jeg sagde før, er det et udgangspunkt, og lad os søge at stedbestemme det — hvor er vi? hvad har De i dag opnået?

Det første spørgsmål er vel fælles for os alle. Hvor er vi? Hvad er det karakteristiske for den tid, vi lever i? Hvad gør den forskellig fra alle andre? Og hvilke krav stiller den til os?

Vor tid betegnes almindeligvis som den tekniske tidsalder — nogle kalder der: atomalderen, andre jetalderen, men begge de to sidste betegnelser kan vel i nogen grad siges at være dækket af den første betegnelse. Når udtrykket „atomalderen“ anvendes, har jeg i hvert fald følelsen af, at der i den almindelige bevidsthed særlig tænkes på den negative side af, hvad atomteknikken hidtil har bragt os, og at „jetalderen“ særlig hentyder til det, på mange områder forrygende tempo, udviklingen i dag foregår under.

Men betegnende for alle udtrykkene er, at det er den materielle side af tilværelsen, der i første række tænkes på. Det kunne måske derfor være på sin plads først at søge at slå fast, at de menneskelige vilkår ikke er så forskellige i dag fra tidligere tiders, som vi ofte er tilbøjelige til at tro.

Tag for eksempel først usikkerheden, som den konstante politiske spænding fører ind i vor tilværelse. — Bortset fra måske tiden omkring århundredskiftet, der vel var så enestående, at man skal helt tilbage til romertidens glansperiode for at finde noget tilsvarende, har usikkerheden altid eksisteret.

Det, at staterne søger at udnytte teknikkens fremskridt til at vinde over modstanderne, er en foreteelse, der har eksisteret så længe, der har været stater til; — forskellen er kun, at ødelæggelsesmulighederne nu er så uendelig langt større — men for det enkelte menneske kan det vel være relativt ligegyldigt, om man dør for ild eller sværd.

Der tales så meget om, at det er svært for ungdommen i dag. Men det ikke altid har været det, men vilkårene, der bydes ungdommen i dag, er så uomtvisteligt langt bedre end for en menneskealder siden. Talen om ungdommens mangel på ansvar er i dag lige så aktuell, som det var det i det gamle Ægypten — og

vil antagelig stadig være aktuell, når De er nået til at blive den ældre generation.

Nej, det evigt menneskelige er i dag lige så „evigt“, som det altid har været.

Jeg tror, det er værdifuldt ved starten af ens karriere at gøre sig klart, at vilkårene ikke er værre — måske tværtimod — end de har været det for så mange andre, der har stået, hvor De nu står, og som har klaret tilværelsen, og klaret den godt. Det hjælper til at reducere problemerne og til at overvinde modgang.

Det farligste man kan gøre, er at give de ydre omstændigheder skylden for modgang og fejlslagne forhåbninger, som så mange gør det, når som regel fejlen skal søges i en selv og ofte kan rettes, og modgang derigennem vendes til medgang og øget erfaring.

Men til trods for hvad jeg hidtil har sagt, vil en analyse naturligvis fremdrage væsentlige ejendommeligheder, som karakteriserer vor tid i modsætning til andre, og som stiller særlige krav til de unge, som står for at skulle tiltvinge sig en plads i solen.

Da min begrænsede tid tvinger mig til at oversimplificere, vil jeg søge gennem et billede at belyse, hvad der for mig særligt adskiller vor tilværelse fra tidligere tiders tilværelser.

Sammenligner man — og det skulle man vel kunne acceptere i denne kreds — livet med en sejlads, har vi i dag sat farten op til fire fem gange af, hvad den blot var for een eller to menneskealder siden, og det er indlysende, at der stilles ganske andre krav til navigationen — ikke mindst, hvis man sejler i snævert farvand, om farten for eksempel er 6 eller den er 24 knob.

Gennem flyvning, radio, fjernsyn, automatisering, elektronhjerner, og hvad ved jeg, er den enkelte i dag i stand til både i tid og rum at dække langt større områder, såvel i reel som i overført betydning, end selv de mest fantasifulde forfattere turde drømme om på vore fædres og bedstefædres tid.

Denne udvikling kræver på mange måder en ændret livsindstilling og en tilpasning, som for mange er vanskelig, og som yderligere har bevirket, at afstanden fra generation til generation er øget så væsentligt, at vi ofte kan have svært ved at råbe hinanden op — og mon ikke megen af den utilfredshed man møder, til trods for de forøgede materielle goder netop skyldes disse forhold. Hvad kræver da tiden af os, for at vi skal have chancer i tilværelsens kapløb og kunne nå de mål, vi sætter os, og den menneskelige lykke vi alle stræber efter.

Frem for alt kræver tiden en ganske anden planlægning end tidligere, og det gælder så vel på kort sigt i den daglige dont, som på langt sigt — ens fremtid.

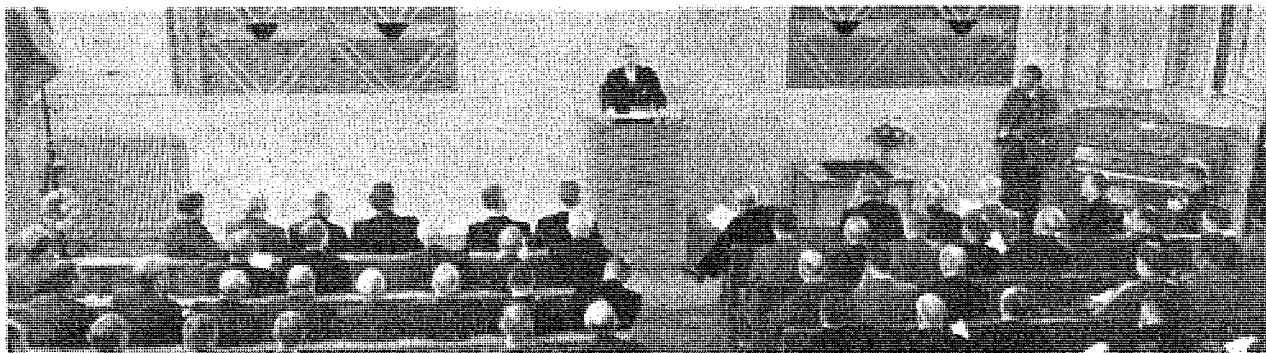
Og nu kommer vi til den andel af spørgsmålet — hvad har De i dag nået? — og videre — hvorledes kan De bedst drage fordel af det, De har nået?

De har først og fremmest fået en mængde viden, som jeg håber, De efterhånden vil få suppleret med praktisk erfaring og gennem selvstudium. I en tid, hvor alle jamrer over skatterne, og man intet får lov til at beholde selv, er det rart, at der er et område, hvor man kan samle rigdom, rigdom på kundskaber.

Men samtidig har De fået et eksamensbevis, som giver Dem en enestående privilegeret stilling i samfundet — i praksis er alle maskinmesterstillinger i danske skibe forbeholdt Dem, og det er et forhold, jeg stærkt vil anbefale, at De tager i betragtning, når De planlægger Deres fremtid.

Fra venstre: Maskinskolens Elevforenings formand, Helge Bartholdy, dernæst skibsreder E. Hahn-Petersen og forstander Mathiesen — alle med damer.





I åndeløs stilhed holdt dagens hovedtaler, direktør, orlogskaptajn Steen Carstensen, tilhørerne fast med sin inspirerende tale, der blev honoreret med meget langt bifald.

Benytter De Dem af dette privilegium, vil De for det første til søs på et meget tidligt tidspunkt få et interessant, selvstændigt, udviklende og lønnende arbejde, og i langt de fleste tilfælde under gode omgivelser. — Den rivende udvikling og modernisering, som den danske handelsflåde har gennemgået, er jo i dag både almindelig kendt og anerkendt.

For det andet vil De få lejlighed til at se Dem om i verden, lære sprog om De vil og udvide Deres horisont. Som jeg nævnte, vil De også tidligt få et ansvar, og Deres lederevner vil blive sat på prøve og udviklet, og er der noget, vi trænger til i dag, så er det ansvarsbevidste folk med lederevner.

Med en sådan baggrund vil De altid senere, hvis De nærer ønske om at gå i land, være langt bedre stillet i konkurrencen med ingeniører af hvad art det skal være, end uden sådan erfaring.

Jeg vil også råde Dem til i Deres planlægning at stræbe efter yderligere kundskaber. Ikke alene og De Deres chancer fremover, men ogede kundskaber giver Dem større tilfredshed i Deres daglige arbejde.

Og jeg vil gerne her tage kundskaber i en videre betydning. Jeg omtalte sprog før, men også kunst og litteratur er værd at ofre tid på, og i dag giver skibsbiblioteker fra Søfartens Bibliotek rig lejlighed til gennem selvstudium at kunne berige sin ånd, hvis man ønsker det. Franskmandene har et udtryk, der siger „Appetitten øges, mens man spiser“; det samme gælder om viden og kundskaber. Med de nye perspektiver, der stadig på snart sagt alle områder åbnes for os, kan jeg love Dem, at jo flere kundskaber, De erhverver Dem, jo mere begærlig bliver De efter flere.

Tempoet er sat op, men samtidig er fritiden og ferierne øget, og mulighederne for at udnytte begge er også øget, så værdien af en fornuftig planlægning af ikke alene arbejdet, men også fritiden, vil være mere lønnende end nogensinde. Som teknikere har De sikkert ligesom jeg, ofte ærgret Dem over at tænke på de rige muligheder, den udvikling, vi i dag er midt i, rummer, og så være vidne til, hvorledes mulighederne af den ene eller anden grund forspildes. At se, i en tid hvor de materielle goder stadig bliver mere almindeligt tilgængelige, at utilfredsheden synes at blomstre, ja, nærmest at være en dyd — og tilfredshed nærmest tegn på senilitet.

Men lad Dem ikke narre af det sidste. Den maskinchef, der er tilfreds med sit arbejde, som gennem sin tilfredshed skaber gode arbejdsforhold og tilfredse medarbejdere, ham hører man ikke så meget om, og dog kender jeg adskillige maskinchefer og -mestre, som er lykkelige i deres gerning, som har gode forhold ombord som i land, og som fører en rig tilværelse — de er blot ikke, og ønsker ikke — at være forsidestof. Sandheden er heldigvis den, at livet stadig kan være dejligt og rumme store muligheder for den, der vil og kan, og hvis hele væsen er positivt indstillet.

Indstillingen til tilværelsen råder De selv over, og hvis De søger tilværelsens positive side i samværet med Deres medmennesker og i Deres daglige arbejde, vil De hurtigt blive overrasket over, i hvilken grad Deres indstilling smitter af på Deres omgivelser.

Og hvad det angår at vi le og kunne, ja, da har De, mine herrer, jo i dag vist, at De både vil og kan ved at gennemføre Deres studium.

Til slut vil jeg mindes et ord fra en af Kadetskolens morgenbønner — „Kundskab uden dyd har intet værd, men dyd uden kundskab er for lidet for den, der vil tjene under Danmarks flag“. — Oversat til moderne dansk betyder det, at kundskab først rigtigt får værdi, når den findes sammen med de rette menneskelige egenskaber.

Mit ønske til Dem skal derfor være, at det må lykkes Dem som gode kammerater, loyale medarbejdere og dygtige ledere at få et rigt liv, til glæde for Dem selv, for den skole, De er udgået fra, og for det samfund De tilhører.

Efter det lange bifald bragte borgmester Weikop i smukke ord en tak til direktør Carstensen, og festen afsluttedes med en fællessang.

A. B.

Også Maskinskolens elevforening holdt fest for de afgående elever. Her holdt skibsreder Hahn-Petersen aftenes festtale efter at formanden, Helge Bartholdy, havde budt velkommen.

Skibsrederen følte sig nærmere indlagt i et større show, men i den begrænsede tid, der var tildelt ham, fremkom han med nogle varmtføjte ord for de unge og henstillede til dem at udnytte deres eksamen til gavn for søfarten. Desuden uddelte han Maskinskolens elevforenings guldemblemet til de elever, der havde bestået den bedste eksamen.

Den almindelige maskinisteksamen:

Ole Feilberg Hansen	100 points
Kristian Hartvig Greisen	105 points

Den udvidede maskinisteksamen:

Axel Bendtsen	140 points
Jørn Sven Kristiansen	137 points
Arne Nielsen	136 points

Guldemblemet af højere grad.

Dernæst sluttede aftenen med et mægtigt underholdningsprogram og bal til kl. 2.

A. B.

DET DANSKE KULKOMPAGNI
C. 9214

Den berømte Palmer-flåde

(Fortsat)

Palmer-stormen

Også om den 5-mastede skønnert „Fuller Palmer“ er der en dramatisk historie at fortælle. Skibet forsvandt sporløst, men uden at tage nogen af besætningen med sig. „Fuller Palmer“ var bygget i 1908 af Percy & Small i Bathurst og var på 3050 tons brutto. Skibet fandt sit liv i kulfarten, og i den døde det. „Fuller“ var en af de store skonnerter, der mødte sin skæbne under det uvejr, som senere kaldtes „Palmer-stormen“. Under den storm forliste tre af rederiets skibe i dagene den 12. og 13. januar 1914.

„Fuller Palmer“ var afsejlet fra Norfolk den 4. januar med 5.000 tons kul til Portland i Maine. I kompagni med den var „Prescot Palmer“, som sank ved Highland Light. Samme skæbne led den store 5-mastede skønnert „Grace A. Martin“, der ejedes og var bygget af Percy & Small. „Fuller“ havde allerede redet een vinterstorm af på rejsen, og nu kom den næste, samtidig med at skibet begyndte at lække alvorligt, og det drev helt ned mod Bermuda. Under arbejdet med at slå nye sejl under blæste 2. styrmand bogstaveligt talt over bord. Under de forhåndenværende forhold var det umuligt at redde ham.

Lækagen blev større og større, og til sidst fandt kaptajnen det alt for risikabelt at blive om bord. Skibet kunne nemlig pludselig synke under dem. Altså blev bådene sat i søen, og alle kom godt ned i dem — kaptajnen som sidste mand. Inden han sprang, tog han i skyndingen tre raketter med sig, og dem pakkede han ind i sin oliefrakke. Tre timer senere så man fra kaptajnens båd et skibsllys. Kaptajnen forsøgte at sende en raket til vejr, men resultatet blev kun en vild sprutten, hvorefter ilden gik ud. Så forsøgte han sig med raket nummer to, men med samme negative resultat. Idet han satte ild til den tredje og sidste, sagde han til besætningen: „It's now or never“ (Nu eller aldrig). Til alles glæde for raketten til vejr, og i den mørke vinternat sendte den sin stjerneformede idhale mod himlen. Fyrværkeriet blev set af det andet skib, som viste sig at være den lille Nova Scotia-skønnert „Mariner“ af Lunenburg. Skonnerten satte straks kursen mod de skibbrudne og fik dem om bord. Pladsen om bord i det lille sejlskib var meget kneben i forvejen. Alligevel fik de reddede den bedste pleje. Men efter et par dages forløb, da de sultne skibbrudne næsten havde udryddet provianten om bord, blev de sat over i en passerende engelsk damper, der landsatte dem på Bermuda. „Fuller Palmer“ så man aldrig mere noget til. Den var sikkert gået til „the port of no return“.

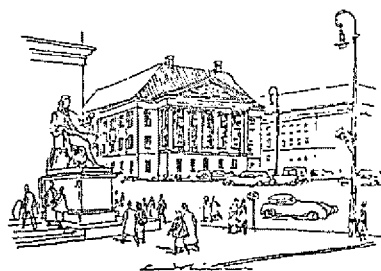
Under den samme storm forliste — som allerede nævnt — den 5-mastede skønnert „Prescott Palmer“. Den var bygget i Bathurst i 1902 af New England Co. og målte 2.811 brutto-tons. Ligesom flere af sine søstre fra rederiet lå skibet i Baltimore, da den store kulstrejke brød ud. „Prescott“ var så heldig at få udbetalt 47 dages overliggelsespenge. — Da stormen overfaldt

skibet den 12. januar 1914, var det kun 40 sømil fra sit bestemmelsessted i Portsmouth, New Hampshire. Det havde kul i lasten. Stormen var frygtelig. Den blæste med en fart af 67 sømil i timen og var en af de værste i kulfartens historie. „Prescott“ måtte lænse for vind og sø i syd-syd-østlig retning indtil daggry den næste dag. Under arbejdet med at bjerge laserne af iturevne sejl var besætningen i konstant livsfare.

Op på dagen den næste dag syntes vejret at bedres. „Prescott“ vendte atter stævnen mod vest og holdt kursen mod Nantucket fyrskib. Men før skibet nåede at komme ind i smult vande for at slikke sine sår, kom endnu en iskold storm hylende. Denne storm førte skonnerten helt ned i Golfstrømmen, og samtidig piskede den havet op til et voldsomt raseri. Skibet arbejdede hårdt i søen. Det knagede og bragede i tømmeret, og skonnerten begyndte at lække voldsomt. Besætningen indså hurtigt, at alt håb om at holde „Prescott“ flydende var ude. I synkefærdig tilstand måtte skibet forlades den 20. januar. Besætningen blev taget op af en engelsk damper og landsat på Bermuda. Vraget så man ikke siden noget til.

Frosset ihjel i rigningen

5-masteren „Dorothy Palmer“ var et skib, der i løbet af sin karriere kom ud for lidt af hvert og havde mange uheld. Skonnerten var bygget i Waldoboro i 1903 af George Welt og målte 2772 brutto-tons. Den 13. januar 1919 ankom skibet til Bermuda med rigningen beskadiget på grund af stormfuldt vejr. Desuden var det meget læk. På rejse fra Norfolk til Boston i marts året efter var det galt igen. Endnu en gang kom skibet læk i havn. På rejse fra Norfolk til Portland i oktober 1922 brækkede roret, da skibet var ud for Nantucket Shoal. „Dorothy“ blev tvunget til at ankre op ud for Nantucket Shoal for at afvente slæbebåd. I februar 1923 var skibet så uheldigt at kolliderede med skonnerten „Anna & Ruben“ ved afsejlingen fra Boston. „Anna & Ruben“ sank på stedet, men besætningen bjergedes. „Dorothy Palmer“ kunne sejle videre, men også dets egen skæbnetime var ved at være inde, kun en måned senere var dets dage talte.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILLALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

„Dorothy Palmer“ var på rejse fra Norfolk til Portland og skulle passere Nantucket Shoals, der blev en kirkegård for mange stolte sejskibe i tidens løb. Disse „shoals“ er grundede farvande, der udgør sydende heksedler med farligt kviksand. Nantucket Shoals var godt afmærket, så det i godt vejr ikke var nogen større præstation at komme igennem de krogede sejløb. Men hvis et skib i stærk tåge eller kraftig storm tog grunden her, var der meget sjældent nogen vej tilbage. Når en storm rejser sig her, opstår der en kort og krap sø, der kan være uhyre farlig. Den mægtige 6-mastede skonnert „Wyoming“ var et af de store, stærke skibe, der mødte sin skæbne her. Og „Dorothy Palmer“ gik det næsten på samme måde. Den 28. marts 1923 kom skonnerten på grund ved Stone Horse Shoal i Nantucket Shoals. Der blæste en storm af nordvest, og det var isnende koldt. Skibets skæbne var allerede beseglet, men besætningen nærrede stadig håb om at frelse livet. Men vejret var så dårligt, at redningsstationen ved Monomoy Point ikke kunne sætte redningsbåden i vandet. Coast Guard kutteren „Acushnet“ måtte tilkaldes, men heller ikke den kunne udrette noget lige med det samme. Det var umuligt at komme i nærheden af vraget, i hvis rigning skibets tolv mands besætning havde surret sig fast. Først lidt senere lykkedes det redningsfartøjet at komme hen til de nødstedte og redde tre mand. De ni andre besætningsmedlemmer var i mellemtiden frosset ihjel eller skyllet bort. „Dorothy Palmer“ blev aldrig til skib mere. Stykke for stykke blev skibet kastet ind på kysten.

Een sømil inde på grunden!

En torpedo blev 5-mastet skonnert „Marwood Palmer“s skæbne, men inden da kom skibet ud for mange begivenheder. Det var bygget i 1904 af Welt i Waldoboro og var på 2885 tons. Sejlarealet var på 70.000 kvadrat-fod. Under en storm den 24. januar 1905 søgte skibet ankerplads inden for Cape Rod. Med stormen, der kom fra nordost, fulgte store mængder sne, og det var iskoldt. Skibet red for begge ankre på tamp, men ankrene kunne ikke holde, og da stormen var på sit højeste, drev skibet ind på sandene, hvor det ikke standede, før det var en sømil oppe. Situationen var ret ufarlig, men alligevel ikke så morsom, for det ville blive et stort arbejde at få skibet flot igen. Det blev nødvendigt at grave en kanal fra Harwood og ud til dybt vand, mens skibet fod for fod blev halet ud ved hjælp af spil og ankerkæder — sommetider kun tre-fire fod om dagen, men ud kom det da.

Under den samme storm, den samme dag og på omtrent samme sted gik det den 4-mastede skonnert „Alice May Davenport“ af Bathurst på samme måde. Men dette skib, der var splinternyt og på 1144 brt, fik hurtigere vand under kølen igen. Mens „Harwood Palmer“ først var flot igen den 24. maj, sejlede 4-masteren af sted allerede den 23. marts. Ingen af skibene havde taget skade.

Året 1905 synes iøvrigt at have været et ulykkesår for „Harwood Palmer“. I september kolliderede den smukke skonnert med passagerdamperen „Juanita“ af

Baltimore. „Harwood“ var på rejse til Portland i Maine med 4.500 tons kul om bord. Ved middagstid var sejskibet lettet fra sin ankerplads ved Handkerchief fyrskibet og fortsatte over Nantucket Shoals igennem Round Shoal-passagen. Kl. 16 sejlede det afsted med lige netop styrefart, og det blev nu taget, hvorfor tågehornet blev taget i brug. Men på aftenen hørtes et andet tågesignal, men man kunne ikke bestemme, hvor det kom fra. Sikkert var det imidlertid, at et skib lå et eller andet sted om bagbord. Det viste sig at være en damper, og det blev snart klart, at denne styrede lige mod skonnerten, og at et sammenstød var uundgåeligt. Heldigvis tørnede damperen kun skonnertens 20½ tomme tykke klyverbom af massivt oregon-pine. Bommen væltede damperens mast, og skonnerten slirede langs dampskibets side, hvorefter dens klyverbom også rev damperens skorsten og styrehus omkuld. Samtidig pøjede sejskibets stokløse anker hele „Juanita“s skibsside op. Om bord i damperen, som løb med 12 knobs fart for at holde sejlplanen, havde man ikke hørt skonnertens tågesignal på grund af bov vandets brusen og maskinens gang. Damperens kaptajn undgik iøvrigt med nød og næppe at blive mast til plukfisk af klyverbommen, da denne væltede styrehuset.

Begge skibe ankrede nu op for hver for sig at slikke sine sår. Da dagen gryede, viste det sig, at damperen nu ikke var andet end et vrage. Den lå med stærk slagside, og ødelæggelsen over dækket var vederstyggelig. Passagersalonen var komplet ødelagt. En passager var iøvrigt blevet hårdt såret, mens de øvrige var sluppet med en større eller mindre forskrækkelse. Med bugserhjulpe humpede „Juanita“ tilbage til Boston, hvor skaderne om bord blev takseret til 40.000 dollars. Meget bedre var det gået „Harwood Palmer“, hvis reparation kom til at koste 7.000 dollars.

Dampskibsrederiet anlagde sag mod Palmer-rederiet og forlangte 76.000 dollars for forvoldt skade. Endvidere krævede det 33.000 dollars i overliggendagspenge og til dækning af de udgifter, der var forbundet med lastens opbevaring under reparationen. Men damperen tabte sin sag. Retten i Boston kom til det resultat, at „Juanita“ havde skylden, idet man ikke kunne godkende 12 miles fart i stærk tåge og i stærkt trafikeret farvand som „moderat fart“, sådan som søvejsreglerne kræver det i sådanne situationer.

I 1908 var fragterne sløje, og konkurrencen fra dampernes side begyndte at blive alvorlig. I 136 dage lå „Harwood Palmer“ oplagt, fordi det ikke var muligt at få noget at bestille til en rimelig betaling.

„Harwood“ var også et af de Palmer-skibe, der var ude i den tidligere omtalte „Palmer“-storm, men det klarede sig igennem.

I 1917 var „Harwood Palmer“ på rejse fra New York til Le Havre med krigsmateriel i lasten. Skibet nåede til ca. 5 sømil af La Blanche Island på Frankrigs kyst, hvor det så blev torpederet den 23. maj. Der var ikke tale om en fuldræffer, og det lykkedes at landsætte skibet på kysten, men det fik aldrig mere vand under kølen.

Uheldig stabelatløbning

Resterne af den 5-mastede skonnert „Jane Palmer“ ligger stadig på bunden af havet ved Bermuda. Dette skib var bygget i East Boston i 1904 af John M. Brooks og var på 3138 brutto-tons, altså et meget stort sejlskib. „Jane“ havde mange vanskeligheder under stabelatløbningen. Der var mødt mange mennesker op for at se på søsætningen, men programmet forløb ikke helt planmæssigt. Da skonnerten var kommet de tre fjerdedele ned ad beddingen, blev den hængende, fordi der var for lidt vand i kanalen, så agterskibet ikke kunne flyde. Tilskuerne måtte gå skuffede hjem, og „Jane“ stod i nogle dage udsat for høj- og lavvandets skiftende påvirkninger, indtil den endelig pumpede helt ud. Måske har det stærke skrog fået et knæk under opholdet på kanten af beddingen, for i krap sø havde skibet siden en slangebugtende bevægelse, der forårsagede, at skroget gav sig i sammenføjningerne. Det blev fortalt, at hver gang „Jane Palmer“ hoppede over en krap sø, rejste eller sænkede det forreste dækshus sig to fod. Men dette er nok lidt af en overdrivelse. Skibets store dybgang var iøvrigt ofte til gene for det, idet det flere gange gik på grund ved Marcus Hook og på Cherry Island Flat på Delawarefloden. Det skete også adskillige gange, at „Jane“ med kullast om bord måtte ankre ud for Noska for at få pumpet alt vand ud af sig og derefter snige sig over Nantucket Shoals.

I 1907 undgik skibet med nød og næppe at blive flammernes bytte under den store brand i East Boston havn. En stor del af havnen brændte ved den lejlighed, og der gik ild i „Jane“s rig og dækshuse. Ja, selv ikke kullasten gik flammerne forbi, men til sidst lykkedes det dog at få slæbt det store skib uden for farezonen og få ilden slukket.

Ilden synes iøvrigt at have kastet sin ondskab på „Jane“. Senere, da skibet også lå i Bostons havn, gik der ild i dets bunkerkul. Man fik branden slukket, men der blev anrettet stor skade på garneringen.

Sin sidste rejse kom „Jane Palmer“ ud på i 1920. Skibet var afsejlet fra Newport News og skulle til Buenos Aires, men under vedholdende storme blev det så læk og så vingestækket, at det måtte forlades i synkefærdig tilstand den 19. december, hvorefter det sank i nærheden af Bermuda.

Tragisk juleforlis

Det forlis, der overgik den 5-mastede skonnert „Davis Palmer“ var meget tragisk. Det fandt sted juleaften og lige uden for hjemmebyen. Skibet var bygget i 1905 af Percy & Small og var på 2965 brutto-tons. Byggeprisen var 135.000 dollars. „Davis Palmer“ var en god sejler, som i 1906 gjorde sig bemærket ved at fuldføre tretten rundrejser i kulfarten. Men skibet nåede kun at blive fire år gammelt. Her er historien om dets tragiske forlis:

Lige før juleaften 1909 ankrøde „Davis Palmer“ op ud for Boston ved indsejlingen til Finns Ledge. Kaptajn McKown havde håbet på at kunne være hjemme hos sin

kone selve juleaften og få julemiddagen med. Hjemstedet var i sigte, men kontrære vinde tvang 5-masteren til at ankre. Da dagen var på hæld, svingede skonnerten rastløst for sit anker. I mellemtiden kiggede kaptajnen flere gange på barometeret og så, at det faldt. Hen på aftenen begyndte de første tegn på en hård, kold sne-storm af nordost at vise sig.

Inden daggry drev det store skib i den tiltagende sø og det mægtige højvande over Finns Ledge over til Fawn Bar-sømærket, hvor det grundstødte. Da vandet faldt, kæntrede skibet med masterne udefter.

Folk, der julemorgen gik tur på højene omkring Boston, kunne se „Davis Palmer“s master stikke ud af vandet. I nattens løb havde stormen været så hård, at bølgebryderen ved Winthrope blev gennembrudt flere steder. Kaptajnens hustru blev underrettet om skibulykken, men hun ville ikke tro, at hendes mand var død. Snart stod det dog klart, at „Davis Palmer“ havde taget hele den 12 mand store besætning med sig i døden.

Forliset af 5-masted skonnert „Fannie Palmer“ kostede fire mand livet. Dette skib var bygget af Welt i året 1900 og var på 2258 brutto-tons. „Fannie“ strandede den 20. marts 1911 ved Cape Henry og stod længe i havstokken, men blev dog til sidst bjerget for atter at blive sat i fart. Skibet blev forinden solgt til Coastwire Transportation Co. i Boston og fik navnet „George P. Hudson“. Den 11. juli 1914 sank skibet i løbet af to minutter efter at være kollideret med en af sit eget rederis dampere. Kollisionen var så kraftig, at sejlskibets benzintank eksploderede. Derved dræbtes een mand af besætningen. Masterne gik straks overbord og dræbte endnu en mand. To andre kunne ikke komme fri af det virvar, rigningen dannede efter nedstyrtningen, og gik ned med skibet. Den ene af de to sidstnævnte var skibets fører, kaptajn John Thomas. Fra Middlesex blev der sat både i søen, og de reddede de overlevende.

Da Palmer-rederiet havde solgt sin første „Fannie“, lod det en ny bygge hos Percy & Small i 1907. Den anden „Fannie Palmer“ var på 2233 tons og gik til bunds juleaften 1914. Ulykken skete i rum sø og kostede to mand livet.

Ilden blev dets skæbne

Ild blev 5-masteren „Paul Palmer“s skæbne. Skibet var bygget af Welt i 1902 og målte 2193 tons. I 1905 sejlede det 4.500 tons kul den 610 sømil lange distance fra Baltimore til Boston i en fantastisk fart med 59 timer fra Cape Henry. Flere gange var farten oppe på 12 knob.

„Paul“ var et af de heldige skibe, som under kullstrejken i Baltimore 1903 fra sin charter fik udbetalt overliggedagspenge for 34 dage, mens andre skibe intet tjente. Hele to gange var flammerne ude efter „Paul Palmer“, og anden gang blev de dets skæbne. Første gang lå skibet under losning i Great Junction Dock. Hele dokken blev raseret, men „Paul“ slap nådigt, idet kun fokkemasten og nogle topsejl brændte. Men den 15. juni 1913 kom skibet i brand på søen. Det havde en kullast om bord og befandt sig i nærheden af Cape

Cod ved byen Princetown, da ilden brød ud. Så voldsom var branden, at skonnerten brændte ned lige til vandlinien.

5-masteren „Elisabeth Palmer“ gik ned ved en kollision. Skibet var bygget af Percy & Small og søsattes i september 1903. Det var på 3.065 brutto-ton og lastede 5.000 tons kul. Byggesummen var 135.000 dollars. Der brugtes 9.000 kvadrat-yards sejldug til at klæde skibet på. „Elisabeth“ var smuk, trods det at hun var en kæmpe, hvis „lemmer“ var næsten overdimensionerede. Dets stokløse ankre vejede 8.917 pund stykket, og til hvert af dem var der 120 yard $2\frac{1}{2}$ tomme kæde. Skibet havde hurricane-dæk, fire luger og tre dækshuse. Aptereringen var meget smuk. I salonen var panelerne overtrukket med grønne tapeter, og over alt — uden for mandskabsbeboelsen — var der tæpper på dørken. Eet kammer var forbeholdt rederen. Desuden var der tre kamre, som var forbeholdt kaptajnen og hans familie. Det skete nemlig, at skipper-familien kom en tur med langs kysten. I disse kahytter var der så fine træsorter som fugleøjtræ. Over alt i skibet var der centralvarme, men fra starten petroleumbelysning, der dog senere udskiftedes med el-belysning. Alle bomsejl var ens, så de let kunne skiftes fra den ene mast til den anden. Også alle topsejlene var ens. Den stående rigning var af stålwire og forsynet med svære vantskruer. Undermasterne var af oregon-pine og havde en højde af 122 fod. Deres diameter var 30 tommer, hvor de gik ned i dækket. Hertil kom stængerne, der hver var 60 fod høje. Spankerbommen var 81 fod lang og de øvrige bomme hver 49 fod. Klyverbommen havde en længde af 78 fod.

I stille vejr var de store bomsejl ikke en absolut fordel — tværtimod. Både bomme og gafler var ganske vist afstøttet med taljer og gerder, men alligevel slog de, så det drøned, når skibet slingrede hårdt i dønning, og når der ikke var nogen vind til at fylde sejlene.

For at blive kaptajn i et sådant skib som „Paul Palmer“ måtte man som regel tage $\frac{1}{64}$ part, hvilket var 2.125 dollars.

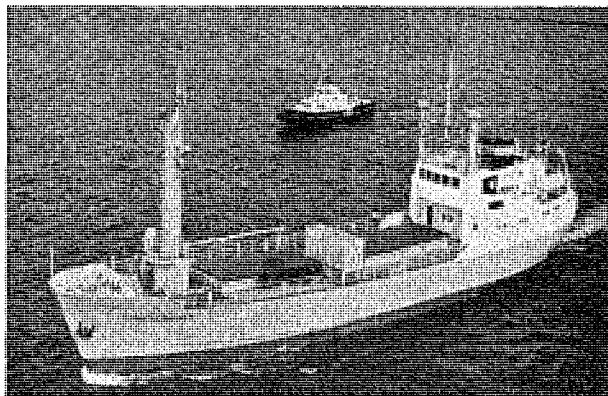
Ligesom alle de øvrige medlemmer af Palmer-flåden kom „Paul“ straks ind i kulfarten, hvortil det jo også var bygget. Skibet sejlede stille og roligt, tjente gode penge ind og var ikke ude for sindsoprivende episoder, før det mødte sin skæbne den 26. januar 1915. Ved Cape Henlopen i Delaware blev det store sejlskib oversejlet af et næsten helt nyt dampskib, nemlig det kun eet år gamle „Washingtonian“. Så hårdt var sammenstødet, at begge skibene sank. Een mand om bord i dampskibet blev dræbt ved kollisionen, men ellers blev begge besætninger reddet.

Den dag „Dorothy Palmer“ sank i marts 1923, var det slut med den smukke hvide Palmer-flådes historie. Det er sørgeligt at tænke på, at så mange smukke skibe — bare fra et enkelt rederi — endte deres dage på voldsom måde. Ulykkesprocenten var i virkeligheden fantastisk stor. Heldigvis var det dog ikke alle forlisene, der kostede tab af menneskeliv.

Fotos og oplysninger fra pens. lods *P. A. Gruelund*.

Kreaturtransport-skib med B&W maskineri

Det danske rederi, Dampskibsselskabet C. Clausen, har fra det jugoslaviske værft Titovo Brodogradiliste modtaget motorskibet „Ida Clausen“, der er specielt indrettet til transport af kreaturer.



Der stilles i et sådant skib store krav til maskineriet, idet skibet er på søen ca. 80 procent af året. For at sikre sig det rette maskineri gennemgik man forskellige fabrikater og foretrak til sidst en firecylindret B & W Alpha dieselmotor type 490-VO, der ved 300 omdrejninger i minuttet udvikler 440 bhk, og som giver skibet fuldt lastet en fart af 11 knob.

Den nye danske kreaturbåd er på 410 tons dødvægt og ca. 300 bruttoregister-ton med en længde på 156' 7" og en bredde på 28'. Lastrummet, hvor der er plads til 242 kreaturer, er indrettet omtrent som en moderne bondegård med kvægbåse, fodermagasin og kraftig ventilation.

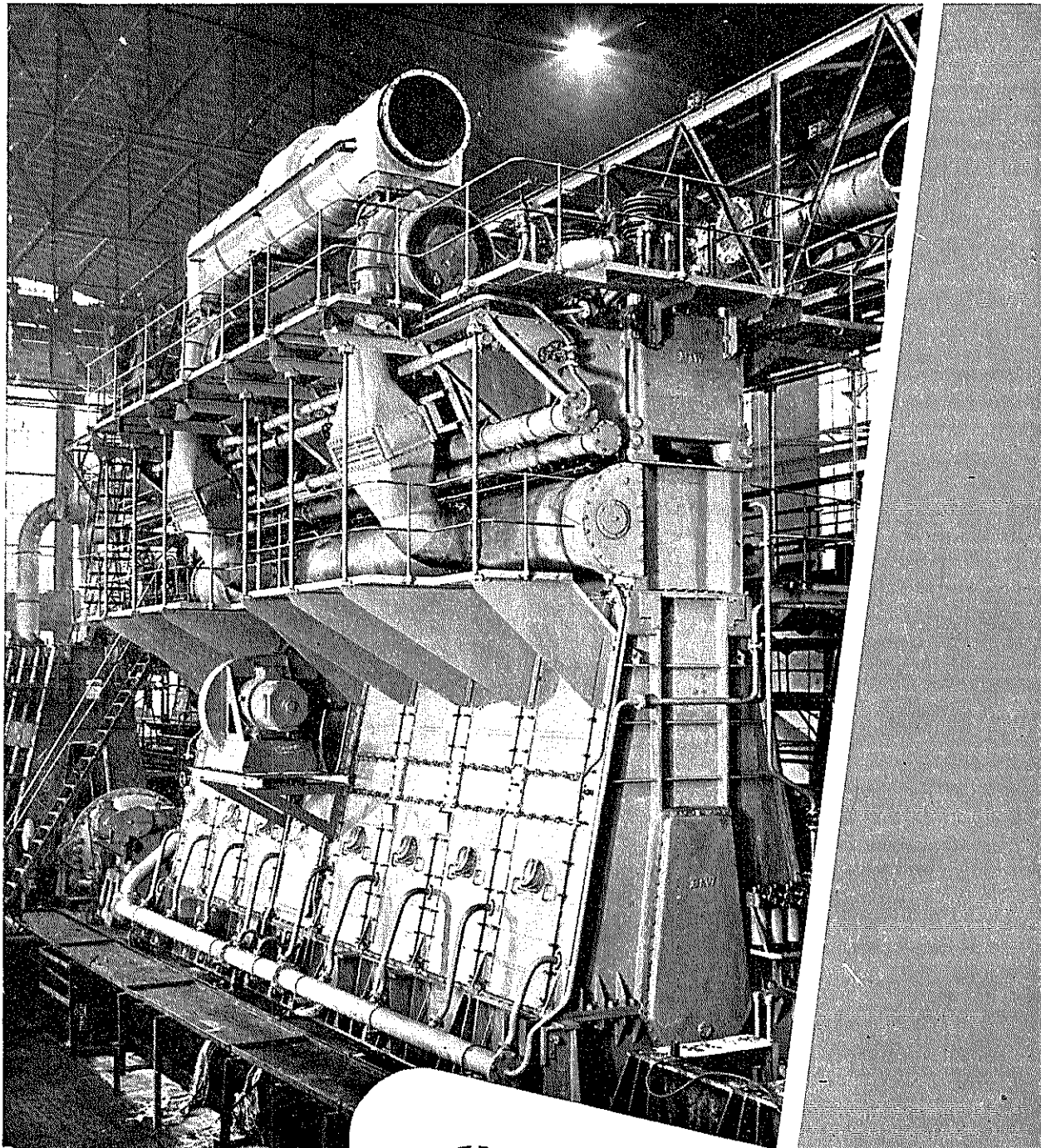
Skibet skal først og fremmest anvendes til transporten af den store danske kreaturtransport til Tyskland og en række andre lande, men ventes i sommermånederne også indsat i kreaturtransporterne fra Irland og Storbritannien til kontinentet.

Rederiet har endnu 5 sådanne skibe i ordre, der alle udstyres med B & W Alpha dieselmotorer.

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Hvormange skud værd?

Præsidenter som overhoved for en nation var endnu i slutningen af 1800-tallet meget få, hvorfor der kunne opstå tvivl, når kongerigets ceremoniel skulle anvendes på disse. Da den franske præsident Faure i 1897 på et krigsskib agtede at passere Øresund på vej til Rusland, var det danske krigsministerium i tvivl om, hvormange salutskud søforterne skulle give ham, eftersom „hærens ceremonireglement“ ikke indeholdt nogen instruks desangående. Chr. IX's adjutant fik derfor et telegram med spørgsmål til kongen om, hvordan man skulle forholde sig. Herpå svarede kongen efter nogen overvejelse: „Ja, svar så kun tilbage, at der afgives salut som for et kronet hoved.“



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

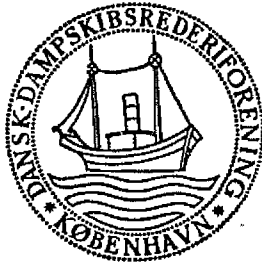
WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1958



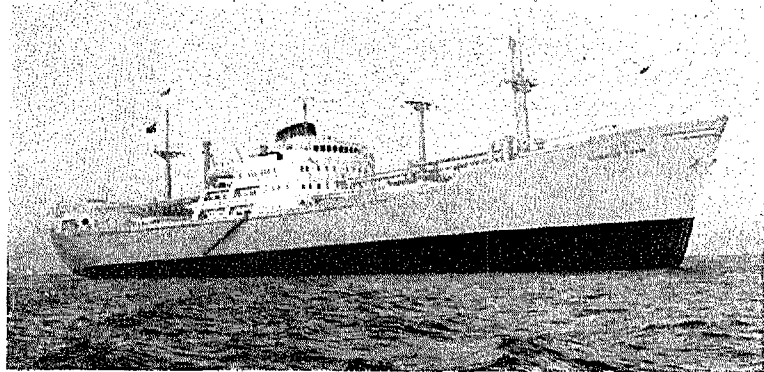
Medlemmer

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 Bugterselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 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 Svenningens
 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 Gunhild Torm

Fredag den 3. januar 1958 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Gunhild Torm“, nybygning nr. 751, kontraheret af Dampskibsselskabet Torm Aktiesel-

skab, København. Skibet er bygget 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.



„Gunhild Torm“.

Hoveddata for m/s „Gunhild Torm“ er:

Længde mellem perpendikulærer	134,1 m
Største bredde på spant	18,7 m
Dybde til 2. dæk	9,3 m
Dybde til øverste dæk	12,0 m
Dybgående	9,2 m
Dødvægt ca.	12.650 eng. tons

Skibet er rigget med 3 selvstagende pælemaster, deraf 2 med topmaster, og 2 lademaster på agterkant af midtskibs hus, desuden bærer midtskibs dækshusfront 2 bomme.

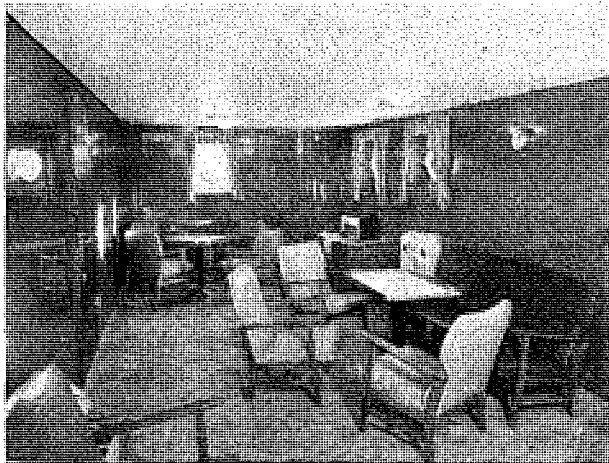
Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af 2 højtanke, der anvendes til vegetabilisk olie, brændselolie eller vandballast. I forkant af motorrum forefindes ligeledes 2 højtanke, der anvendes til brændselolie. Under last 5 er bygget 4 vingetanke,

skilt ved tunnel, for dieselolie eller vandballast.

Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation. Lastrum og højtanke forsynes med CO-2 brandslukningsanlæg med røgdetektor og ventiler anbragt i styrehus.

Der er ialt 5 luger, der betjenes af tolv 5-tons og fire 10-tons lossebomme samt en 40-tons sværgodsboom over luge 2.

Dæksmaskineriet består af et elektrisk ankerspil, en elektrisk-mekanisk



Mandskabets rygesalon.

styremaskine, to 10-tonns elektriske varpespil, tolv 5-tonns og fire 7-tonns elektriske lossespil.

M/s „Gunhild Torm“ er forsynet med 2 redningsbåde af aluminium anbragt midtskibs, den ene forsynet med motor. Endvidere er der agter anbragt en 5,5 m jolle.

I midtskibs dækshuse er indrettet aptering for passagerer, officerer og underofficerer, medens aptering for mandskab er indrettet agter.

Passagerapteringen består af 2 dobbeltkamre, 1 på kommandobro og 1 på bådedeck midtskibs, begge med separat bad og wc. Møblerne er udført af poleret hårdtræ. Ligeledes skodder og døre i det ene kammer, medens skodder i det andet kammer hvidmales.

Officersapteringen, kaptajns- og maskinchefs aptering samt spisesalor er udstyret med polerede skodder og møbler af poleret hårdtræ. Enkelte steder er skodderne hvidmalede i soverum.

Hall og gange er henholdsvis udstyret med polerede skodder og plasticbeklædning. Døre fra tværskibs officersgang til kamre er beklædt med forskelligfarvede plasticlamniter. Ligeledes kan nævnes, at dørpartiet fra hall til kaptajnskontor er forsynet med smukke ornametglasfyldninger.

Underofficerskamrene midtskibs har malede skod-

der, medens døre og møbler er forarbejdet af behandlet lys eg. Mandskabskamrene agter, hvoraf de fleste er enkeltmandskamre, har ligeledes hvidmalede skodder, møbler og døre i behandlet eg.

Apteringen midtskibs og agter er forsynet med et Hi-Press ventilationsanlæg, der arbejder efter højtryksprincippet. Indblæsningen af den forvarmede luft til kamrene sker gennem kabinetter, der samtidig recirkulerer og opvarmer luften. Kabinetterne er forsynet med drejeknapper for individuel regulering af luftmængde og varme.

M/s „Gunhild Torm“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log, etc.

Hovedmotoren er en sekscylinde B & W enkeltvirkende, totakts, krydshoved dieselmotor, 674-VTBF-160

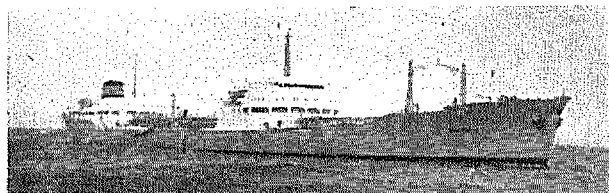


Officerernes rygesalon.

med turbocharge. Maskineriet indrettes for drift med tung olie.

Motoren udvikler normalt ca. 7500 bhk ved 115 omdr./min, og er af B & Ws nyeste type.

Hjælpemaskineriet består af tre fem-cylindrede, 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.



„Stora“.

M/s Stora afleveret

M/s „Stora“, som er omtalt i Vikingen nr. 11, blev den 7. januar afleveret fra Uddevallavarvet til Stora Kopparbergs Bergslags AB, Falun.

Med sin 34.000 tdw er m/s „Stora“ det største skib, som hidtil er bygget ved Uddevallavarvet.

M/s Buenos Aires afleveret

M/s „Buenos Aires“ er nu afleveret fra Lindholmens varv i Göteborg til Johnsonlinjen for at indsættes i rederiets regulære trafik på Sydamerikas østkyst. Det er det andet skib i en serie på seks, som Rederiaktiebolaget Nordstjernen lader bygge på værftet.

Maskineriet består af fire firetakts, enkeltvirkende, direkte omstyrede dieselmotorer, hver på 3.000 ehk ved 425 o/m. Motorerne er parvis tilsluttede hver sin akselledning gennem elektriske glidekoblinger og reduktionsgear. Driften kontrolleres fra et fælles kontrolrum, hvor alle instrumenterne er anbragt. Farten er 19 knob på fuld last.

Vikingen har tidligere omtalt typen meget udførligt.

Skoleskibet

G. D. Kennedy afleveret

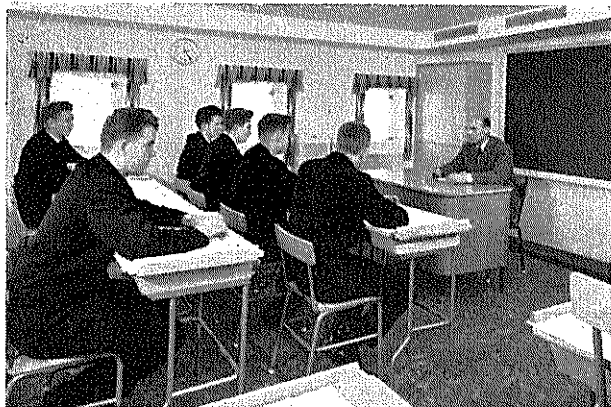
Transatlantics nye skoleskib „G. D. Kennedy“, som desuden er et lastmotorskib af nyeste type, var den 21. december på prøvetur.

I Vikingen nr. 10 er skibets byggemåde og apering udførlig omtalt. Vi henviser vore læsere dertil, og skal her omtale den uddannelse, som gives på skibet, da det sikkert vil være af interesse for mange.

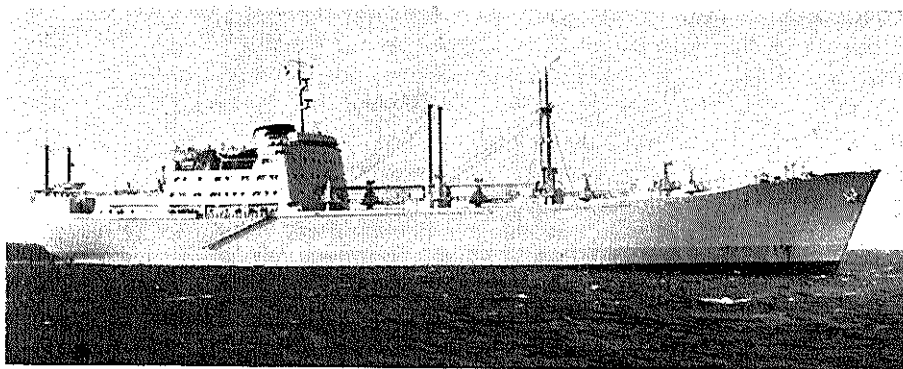
Siden 1850 har der været svenske skoleskibe, som kan deles i tre forskellige type.

- 1) Skibe, hvor der kun gives den praktiske uddannelse, som kræves for at komme på navigations-skolen, enten styrmandsklasse (type C. B. Pedersen) eller både styrmands- og maskinteknikerlinie (type Albatros).
- 2) Skoleskib for praktisk uddannelse og forberedende teoretisk uddannelse, førende til lavere eksamina (type Stureholm).
- 3) Skoleskibe, hvor der gives både praktisk og teoretisk uddannelse, førende så langt, at styrmands-eksamen (gamle fuldriggede „G. D. Kennedy“) eller både styrmands- og maskinisteksamen kan aflægges efter afsluttet kurser ombord (type m/s „G. D. Kennedy“). Det helt nye i dette skib er uddannelsen af maskinister.

I maj 1956 tog Rederiaktiebolaget Transatlantic initiativet til dette skib, som er konstrueret med særlig hensyn til skoleuddannelsen ombord. Kurserne for både dæks- og maskinofficerer er treårige, hvilket medfører en tidsgevinst på 1 a 1,5 år i forhold til den hidtidige uddannelse med praksis først og derefter på skoler i land (den lange vej). Fagene er de samme som ved styrmands- resp. maskinistkolerne; og det samlede antal undervisningstimer i hvert fag bliver mindst lige så mange som i skolerne i land. I det første år bliver



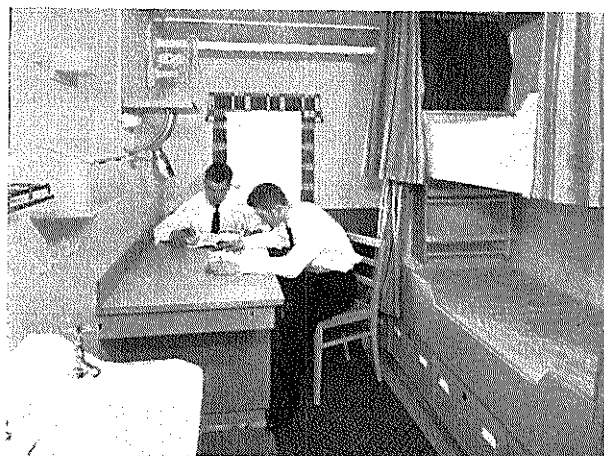
Fra et af undervisningslokalerne.



Skoleskibet „G. D. Kennedy“.

fagene i det store og hele de samme for begge retninger, svarende til de forberedende klasser i land.

Til den teoretiske undervisning findes to lektionssale til 52 elever. Desuden findes et særligt styrehus for de nautiske elever og et særligt maskinlaboratorium for



Eleverne bor i hyggelige 2-mandskamre.

maskineleverne. Hvert år antages ca. 10 elever på begge linier. For at udnytte mulighederne i det første år, hvor antallet af elever i den treårige skole kun er 20, har rederiet besluttet, dels at antage nogle elever for en to-årig uddannelse (med nogen tidligere praksis), dels nogle for en etårig uddannelse (med nogle års praksis), efter hvilken antagelse i skolerne i land kan søges.

Skolen er udrustet med alle moderne hjælpemidler, film, fysik- og kemimateriale etc., for ikke at tale om undervisningsmateriale i navigation og maskinteknik, som skal anvendes både i den teoretiske og praktiske undervisning.

Fordelene med en officersskole ombord er bl. a.:

- 1) Tidsbesparelse,
- 2) den teoretiske og praktiske uddannelse går hånd i hånd,
- 3) uddannelsen bliver rationel og direkte rettet på officersuddannelse.

Der er sørget for fritiden med opholdsrum og bibliotek, hobbyrum, fotolaboratorium og filmanlæg. Fore-

drag med billeder fra de steder, som skibet anløber, skal holdes. Samlede udflugter arrangeres. Men læsningen skal gå for fuldt drøn både i havn og i „The roaring forties“. Hvis nogen tror, at uddannelsen på „G. D. Kennedy“ vil blive mere bekvem og let end den, der kaldes „den lange vej“, må han tro om igen. Skolen ombord er beregnet for folk med ærgerrighed og energi, som forstår, hvad de kan vinde: en styrmands- eller maskinisteksamen med løn i uddannelsestiden, tidsgevinst og uden gæld ved bestået eksamen.

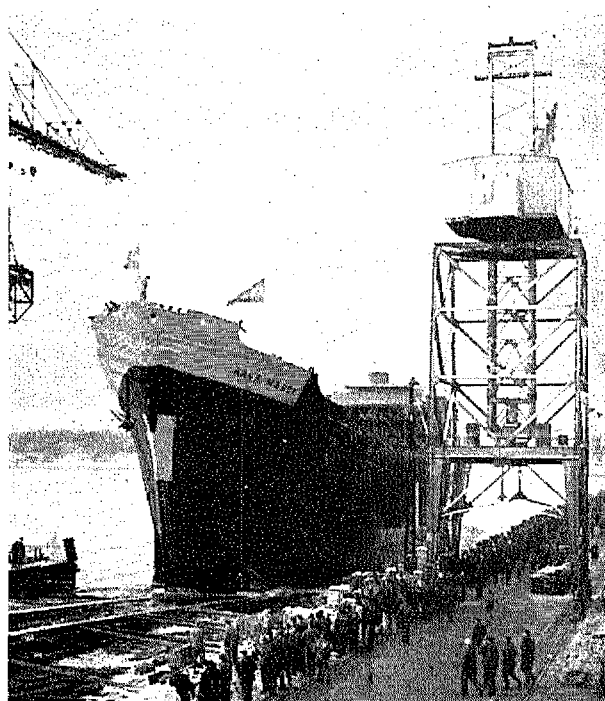
M/S **Hans Mærsk**

Onsdag den 8. januar 1958 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Hans Mærsk“, nybygning nr. 750 kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.1. som åben shelterdækker med scantlings svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Hans Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularer	114,3 m
Bredde	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	6.110 engelske tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og	



„Hans Mærsk“.

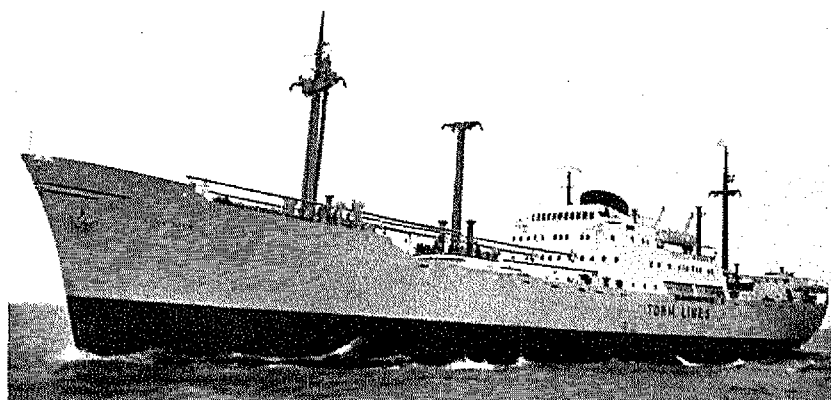
højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	13,75 knob

Skibet er et enkelskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

Atter en nybygning malet med

Hempels Skibsfarver

... og højtankene
på M/S Alice Torm
er behandlet
med
HEMPALIN
TANKER PROTECT



AMALIEGADE 8 . KØBENHAVN K.

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.

Rigningen består af 2 master med topmast og 4 selvstændige 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 een med motor, samt een plastic-jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt davider af typen Schat Casing Top SPGL.

M/s „Hans Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompass 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 opholdsalon for mand-skabet.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved HI-PRESS anlæg.

Maskineriet består af en ottecylindret, enkeltvirkende 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 dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 325-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsmotor. 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 arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.

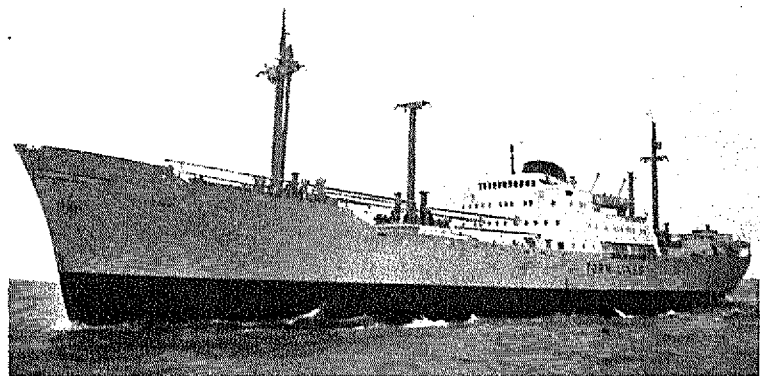
M/s Alice Torm

Torsdag den 9. januar afholdt Aktieselskabet Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 148, m/s „Alice Torm“ til Dampskibsselskabet Torm, København.

Skibet er et 7900/8810 tons dw motor-skib bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse „with strengthening for ice, empty deeptanks and heavy cargo“ og det har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendikulerer	126,5 m
Største bredde på spant	18,0 m
Dybde til øverste dæk	10,8 m
Dybde til 2. dæk	8,2 m
Dybgående	7,4—8,0 m

„Alice Torm“ er bygget med lang bak, 5 lastrum og 2 vegetabilolietanke konstrueret for olie til vilkårlig højde. Lugen på bakdækket har Mac Gregor dæksel, medens de øvrige luger er forsynet med stålpon-ton-dæksler. Betjeningen af lugerne foregår med seks 5-tonsbomme, otte 7-tonsbomme, to 10-tonsbomme og en 40-tonsbom samt en speciel løftedrager på 19 tons for brug i forbindelse med de øvrige bomme. Dæksspillene består af seks 5-tonsspil og ti 7-tonsspil, hvoraf to af de sidste er forsynet med en speciel tromle til løbere fra sværgodsbommen. Ligesom ankerspil, styremaskine og



„Alice Torm“.

de to varpespil agter er alle spil af Thomas B. Thriges fabrikat.

Skibets aptering er indrettet med kamre for 42 besætningsmedlemmer samt for 8 passagerer og en lods. Kamre m. v. ventileres, køles og opvarmes med et Hi-Pres anlæg leveret af Nordisk Ventilator.

Skibet er iøvrigt forsynet med de mest moderne navigations- og kommunikationsmidler, såsom Raytheon radar, Elektromekano radiostation, pejler og centralantenneanlæg. T. F. A. automatisk telefonanlæg m. v. Kølemaskineriet for Hi-Pres og proviantrum er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co.

Maskineriet består af en B & W motor type 674-VTBF-160 med trykforstøvning og turboladning og er indrettet for drift med tung olie. De 3 hjælpemotorer er ligeledes af B & Ws fabrikat, type 525-MTH-40. Hver er tilkoblet en dynamo på 200 kw.

Skibet får en fart af 16,2 knob fuldt lastet som åben shelterdækker.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMP-SKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

W/S World Skill

Det første af fire 19.400 tons dw masselastskibe, som er bestilt til Niarchos-koncernen ved Kockums Mek. Verkstad i Malmö, søsattes den 15. januar. Mrs. Norman Gregory gav skibet navnet „World Skill“.

Skibet er et masselastskib af værftets såkaldte Cassiopeiatype, hvoraf tre tidligere er leveret til skandinaviske redere. Skibene er typiske ved den dobbelte klædning, som giver stor ballastkapacitet, ingen master eller bomme og spil samt maskineriets og aptringens anbringelse agter. Lastrummene er selvtrimmende og lastlugerne har elektrorohydraulisk manøvrering.

De fire nye Cassiopeia-typer adskiller sig kun fra sine forgængere derved, at de i de to forreste laster er forsynet med faste slingreskodder, hvorved de opfylder de amerikanske fordringer for transport af korn uden særlige kornskodder.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	163,3 m
Længde mellem perpendicularer	152,4 m
Største bredde på spant	21,5 m
Sidehøjde	13,5 m
Dybgående	9,7 m

Lastekapaciteten er 22.000 m³, svarende til 19.400 tons dw, ballastkapaciteten er 8.278 tons vand og bunkerkapaciteten 1.143 tons brændolie.

Hovedmaskineriet skal bestå af en ottecylindret, to-takts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 7.200 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Farten er kontraheret til 14,5 knob på fuld last.

Hjælpmaskineriet består af tre femcylindrede dieseldrevne vækselforslagsaggregater, hver på 245 kva, tre-faset, 450 v.

Søfolkene bytter bøger i New York

Søfartens Bibliotek råder nu over en bogbestand på 46.000 bind. I sidste regnskabsår indkøbtes der for omtrent 35.000 kroner nye bøger, og biblioteket kan således også skaffe sømanden „best-sellers“.

Men sømanden læser ikke bare knaldromaner a la

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

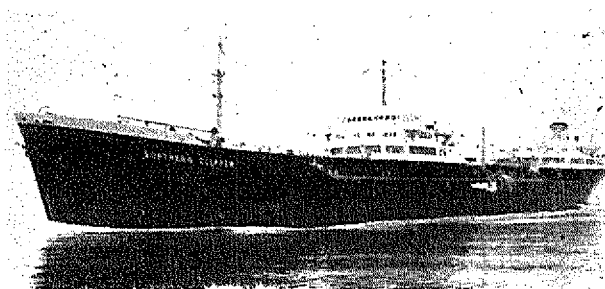
„Den røde Rubin“. 21 procent af udlånene i danske skibe sidste år gjaldt oplysende litteratur. Der var ved årets slutning kun indløbet udlånsstatistik fra 146 skibe, og der manglede fra 139 skibe med ca. 8.500 bind om bord. Derfor lå udlånstallet kun på 72.500, men må vel i realiteten anslås til 150.000!

Et af bibliotekets store problemer er at skaffe skibene nye beholdninger af bøger, inden de gamle er gennemlæst både for- og bagfra af besætningerne. Men rederierne har hjulpet med til at holde bytningerne i gang ved at befordre bøgerne fragtfrit. Iøvrigt er også den danske sømandskirke i New York trådt hjælpende til, idet Søfartens Bibliotek her har deponeret en større samling bøger, så at danske skibe, der anløber New York, kan få foretaget bytninger.

W/T Southern Clipper afleveret

Den 14. januar afleverede Kockums sit første skib i år, tankmotorskibet „Southern Clipper“ på 19.700 tdw til Rederiaktiebolaget Clipper, Malmö.

„Southern Clipper“ er det tredje Clipperskib, som er bygget af Kockums. Endnu et skib, et turbinetankskib på 46.000 tdw, er i ordre til samme rederi, til levering i 1962.



„Southern Clipper“.

Aptringen, som er beregnet til 50 mand, hovedsagelig i enmandskamre, er usædvanlig flot. Således findes to fritidsrum, et for bordtennis o. lign., og et til træ- og metalsløjf. I forbindelse med sidstnævnte er et mørkekammer. Officerseleverne har et særligt studierum agter.

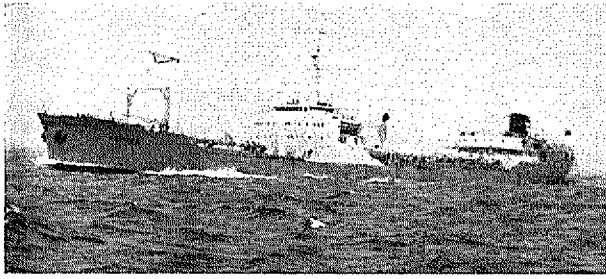
I Vikingen nr. 12, 1957, findes en yderligere omtale af skibet.

Efter prøveturen afgik skibet direkte til Den persiske Havbugt for lastning. Fører er kaptajn N. Sundén, og maskinchef K. O. Bockert.

Alt skibsarbejde udføres

Sejlmagermester O. C. Beck

GL. JERNBANEVEJ 32, VALBY
Telf. Valby 3882



„Crusader“.

M/s **Crusader**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 21. december et kølelastskib på 3500 tons dw til Blue Star Line Ltd., London.

M/s „Crusader“, som før overdragelsen til den nuværende ejer hed „Edit Thordén“, er bygget ved Valmets værft i Helsingfors, hvorefter skroget bugseredes til Uddevallavarvet for udrustning.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og til Ministry of Transports fordringer.

Rumfanget af kølelasterne er ca. 6.230 m³. Køleluften indblæses gennem riste i dørken.

Kølemaskineriet består af tre nicylindrede kompressorer med Freon 12 som kølemiddel. De otte lastrum køles indirekte af et brinesystem. Køleanlægget er særlig konstrueret for at give en meget hurtig nedkøling til 11—15° og en jævn temperaturfordeling i nedkølingsperioden, men køleeffekten skal være tilstrækkelig for frossen last ved ÷ 18°.

Skibet er forsynet med en ticylindret, totakts, enkeltvirkende GV dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling. Den er konstrueret for drift med tyk olie og yder 6.250 ahk ved 125 omdrejninger pr. minut.

M/T **Bergljot**

Ved Lindholmens Varv søsattes den 12. december et ca. 19.500 tdw motortankskib til A/S Bill i Oslo. Skibet fik af fru skibsreder Gill-Johannesen navnet „Bergljot“.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og efter Den Norske Skipskontrolls regler med to gennemgående skodder og delt i 9 midtskibs og 2 × 9 sidetanke med dimensionerne:

Længde mellem perpendikulærer	161,5 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde til hoveddæk	12,3 m

Hovedmaskinen skal være en enkeltvirkende, totakts, nicylindret VGS 750/1500 dieselmotor, som yder ca. 9900 ihk, og som beregnes at give skibet en fart på 15 knob på last.

Den totale kapacitet af lastolietankene bliver cirka 25.500 m³.

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej
København SV



Indr. Varemærke

Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

M/T Floreal på prøvetur

I dagene 14. til 16. januar 1958 afholdtes i farvanøet nord for Sjælland prøvetur med motortankskibet „Floreal“, som er bygget af Odense Stålskibsværft A/S til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	200,1 m
Bredde på spant	24,7 m
Dybde moulded	13,6 m
Dybgående lastet	10,4 m
Dødvægt	29.975 metriske tons = 29.500 engelske tons
Bruttotonnage	18.587 tons
Nettotonnage	11.313 tons
Fart med fuld last	15,9 knob

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og til at opfylde de franske loves fordringer.

Skroget er fuldsvejst med korrugerede skodder.



„Floreal“.

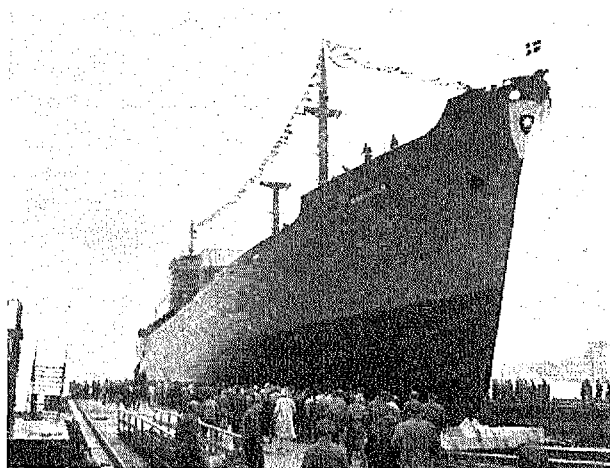
Der er 24 tanke for olielast med en kapacitet på 38.420 m³.

Apteringen er meget tiltalende og rummelig og i enhver henseende tip-top moderne.

Skibet er rigget med en mast midtskibs på broen og 8 lademaster.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain ticylindret, totakts, enkeltvirkende, trykladet dieselmotor, som udvikler 13.900 ihk ved 115 o/m.

Hjælpemaskineriet i maskinrum og på dæk er dampdrevet. Der er tre skotske kedler og en udstødsgaskedel samt 3 turbinedrevne lastpumper, hver med en kapacitet af 850 tons pr. time.



„Nordholm“.

M/S Nordholm

Onsdag den 15. januar 1958 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 149, et 8540/9635 tons dw lastmotorskib til Dampskibsselskabet Norden, København.

Skibet fik af frøken Bente Tonboe navnet „Nordholm“.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendicularer	128,0 m
Største bredde på spant	17,7 m
Højde til øverste dæk	11,3 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's Register of Shippings

højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med bak og halvhøj hytte samt dækshuse midtskibs og agter.

Endvidere er skibet indrettet med højtanke for tørlast, saltvand eller vegetabilisk olie til vilkårlig højde, samt 5 lastrum som betjenes af tolv 5-tonns bomme, en 12-tonns og en 20-tonns bom med ialt tolv 5-tonns elektriske dæksspil af Thomas B. Thriges fabrikat.

Lastrummenes kapacitet er ca. 15.150 m³ grain.

Maskineriet består af en B & W sekscylindret enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykforstøvning og turladning, type 674-VTBF-140, der ved 122 o/m udvikler 6450 bhk og giver skibet en fart af ca. 16,2 knob fuldt lastet som åben shelterdækker.

Afløbningen overværedes af rederiets inspektører, værftets bestyrelse og direktion samt en del indbudte gæster.

M/S Vingrom

Ved Götaverken søsattes den 19. december et lastmotorskib, som er bestilt af Halfdan Ditlev-Simonsen og Co. og O. Ditlev-Simonsen Jr., Oslo. Skibet skal kunne gøre tjeneste som lukket shelterdækker med en lastevne på 13.400 tdw eller som åben shelterdækker lastende ca. 11.400 tdw. Skibet fik af fru Grave Anker navnet „Vingrom“.

Værftet har tidligere til samme rederi bygget to søsterskibe, „Vinni“ og „Varda“, som begge har været omtalt i Vikingen.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

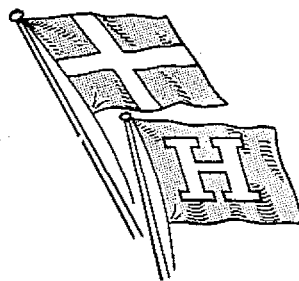
Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

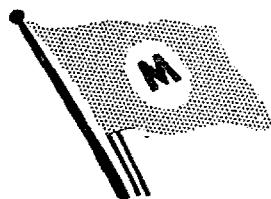


Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & McCORMACK A/s

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

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



3894/110



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. marts

J. Lauritzens skoleskib „Lilla Dan“ lænser i stiv kuling
Maleri af Fr. LANDT

1958 - nr. 3
35. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BURMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

MYNNA
VESTINDISKE ØER
U.S.A.
UGANDA
TYSKLAND
THAILAND
TANGANYIKA
SYD RHODESIA
UNION
SYDAFRIKANSKE

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

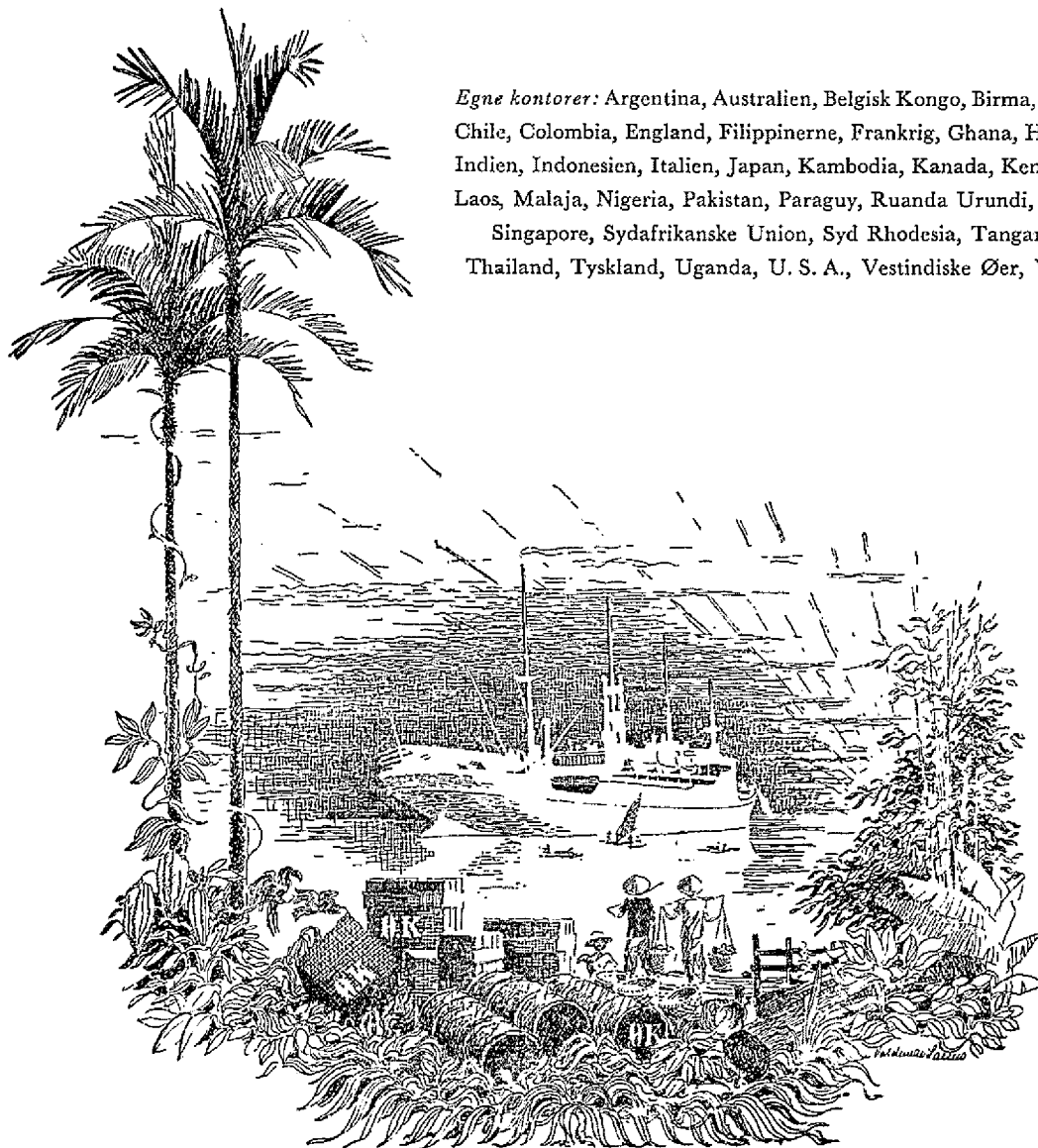
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

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

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

Svitzer-folk skal være altnuligmænd!

Siger direktør Hector Kjær

Og Svitzer-kaptajnerne skal kunne fortælle en god historie!

Direktør Hector Kjær har bogstavelig talt en plads i solen. Når som helst på dagen trænger selv det mindste solstrejf ind på hans kontor på hjørnet af Kvæsthusgade og Nyhavn. Og det arbejde, han har i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, er et ønskejob for en mand med initiativ og virkelyst.

— Ja, så kan Svitzer jo fejre sin 125 års fødselsdag den 3. marts, siger Hector Kjær. Men er det nogen anledning til at fotografere og interviewe mig? Jeg har ganske vist været ansat i Entreprisen i snart 36 år, men hvad er det mod firmaets 125 år?

Gentlemen og bjergning

Vi ved godt, at Svitzers bedrifter taler for sig selv, men alligevel må vi plage direktør Kjær med nogle spørgsmål.

— Hvordan med konkurrencen inden for bjergningsvirksomheden? spørger vi.

— Ude på verdenshavene er konkurrencen meget hård. Vore hårdeste konkurrenter er englændere, hollændere og franskmænd. Men også tyskerne er kommet godt med og konkurrerer på Atlanten. Desuden er der to amerikanske selskaber, som påfører os en følelig konkurrence, der er mest udpræget på USA's østkyst, hvor de amerikanske bjergningsskibe kommer helt ud til Azorerne. I nordiske farvande er der ingen konkurrence. Vi trænger ikke sådan uden videre ind på norsk eller svensk farvand, og nordmænd og svenskere opererer ikke uden særlig aftale i danske farvande. Tværtimod består der et samarbejde mellem de nordiske bjergningsselskaber. Der er nærmest tale om en gentleman-overenskomst.

— Og den virker tilfredsstillende?

— Ja, så længe der sidder gentlemen i direktørstolene! ler Hector Kjær.

— Er der aldrig tale om samarbejde med bjergnings-selskaber uden for Norden?

Samarbejde med konkurrenter

— Jo, selv om vi konkurrerer hårdt, samarbejder vi nu og da, når et samarbejde kan betale sig for begge parter. Vi har f. eks. i flere tilfælde arbejdet sammen med hollænderne. Det er sket, at hollænderne har sagt: „Lad os gå sammen om denne opgave i stedet for at konkurrere“. Noget sådant sker, fordi vi er bedre bjergere end hollænderne, mens de har mere erfaring i højsø-bugsering end vi.

— Vil det sige, at Svitzer er verdens bedste bjergningsselskab?

— Næh, nu må De ikke lokke mig til at prale! Men jeg vil sige så meget, at vore fartøjer er blandt de bedst urustede bjergningsskibe. Hvert af dem rummer et helt værksted, der kan påtage sig næsten enhver opgave. Men iøvrigt er også de svenske og norske bjergningsskibe udrustet på den bedst tænkelige måde.

— Hvilke kvalifikationer skal en Svitzer-mand have?

— Han skal først og fremmest være en dygtig sømand. Det er meget vigtigt. Men han skal i det hele taget have forstand på lidt af hvert. Han skal kort sagt være altnuligmand. Han skal — jeg taler altså om skipperen — være en dygtig forhandler og ikke så lidt af en forretningsmand. Det kan ikke nytte, at han er en nok så dygtig sømand, hvis han ikke forstår at tale for sig. Han skal forresten også kunne fortælle en god historie! Endvidere skal han være dygtig til sprog og kunne arbejde hårdt. Vi har kort sagt ikke brug for „hulkortmænd“ om bord i skibene!

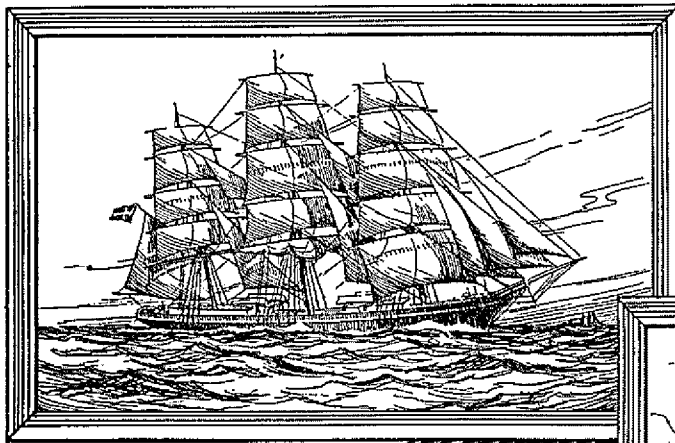
Stillingerne går i arv

— Svitzers folk er vel heller ikke forvante med hjemmeliv?

— Vi har en nogenlunde fast turnus, der siger: To år udstationeret og to år i hjemlige farvande.

— Er det svært at få de rigtige folk?

— Det skifter til stadighed. For øjeblikket er det ikke

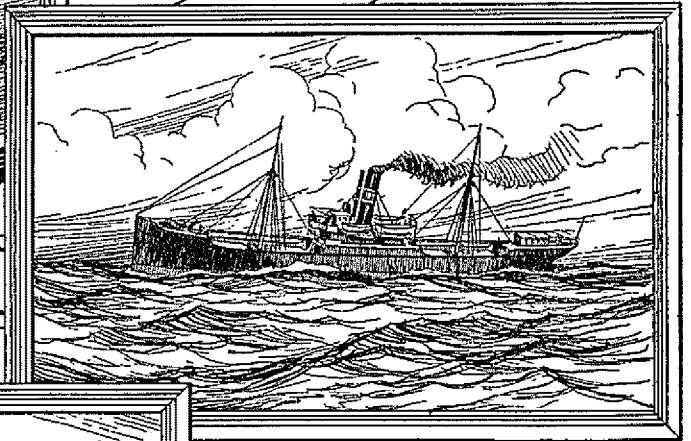


H. SCH - P.

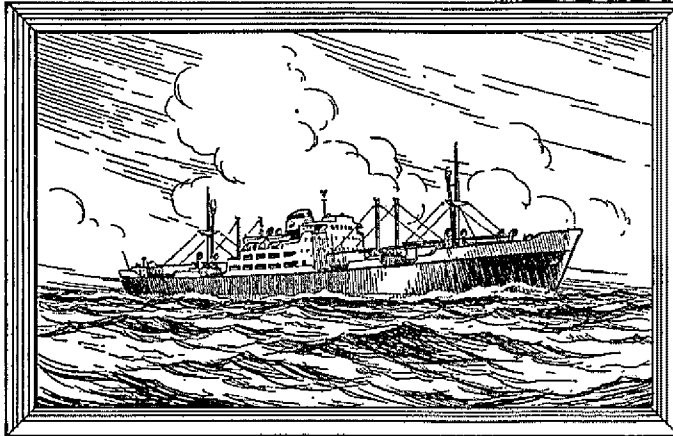
GENNEM



TRE



GENERATIONER



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER





Direktør Hector Kjær.

så vanskeligt, men det skyldes også i nogen grad, at stillingerne i Entreprisen går i arv fra far til søn — altså i mange tilfælde. Vi føler os som en hel lille familie på 300 medlemmer.

— Hvordan med dykkerne?

— Før i tiden uddannede vi selv vore dykkere. Men nu får vi dem fra Søværnets dykkerskole, og uddannelsen her er tip-top. Der er ikke noget i vejen med vore dykkere, og de udfører tit rent ud fantastisk arbejde.

— Hvor finder man de bedste dykkere i verden?

— Uden at forklejne vore egne — for det er der ingen grund til — må jeg sige, at italienerne øjensynligt er født til at være dykkere. Jeg har set italienske dykkere i arbejde mange steder, bl. a. i Suezkanalen. De er fantastisk udholdende og ligefrem små troldmænd på havets bund. Jeg har set dem skære et stort skib i fire stykker under vandet på tre uger!

Suez skaffede Danmark dollars

— Rydningen af Suezkanalen var vel Svitzers hidtil største opgave?

— Ja, det kan der ikke være to meninger om! Kanalen var jo blokeret af ialt 41 store og små skibe, der lå hulter til bulter, og vi samarbejdede jo her med det hollandske selskab L. Smit & Co., som vel ellers nok er vor værste konkurrent. Vore skibe „Em. Z. Svitzer“ og „Protector“, som lå stationeret i Messina og Aden, ankom som de første til kanalen. Fra Danmark afsendte vi „Sigyn“ med pontonerne „Odin“ og „Thor“, der medførte bjergningscylindere, dykkerbåde og andet materiel. Underentreprenører fra Sverige, Italien, Belgien, Jugoslavien og Tyskland deltog også i arbejdet. Vore

enheder var imidlertid de sidste, som efter kanalens rydning afsejlede fra Port Said. Vor medvirken i kanalens rydning skaffede Danmark en stor sum i fremmed valuta — i dollars!

— Vi kom bort fra dykkerne. Vil Svitzer bruge frø-mænd?

— Endnu har vi ingen frø-mænd. Vi har tænkt meget over problemet, men har endnu ikke kunnet bekvemme os til at indsætte frø-mænd i arbejdet, fordi vore dykkere jo klarer opgaverne til fuld tilfredshed. Jeg tror ikke, at dykkerne nogensinde vil blive gjort overflødige af frø-mændene.

Glacéhandskerne måtte blive hjemme

— De gjorde jo springet fra marinen til Svitzer. Var det ikke en stor forandring?

— Jo, det skal jeg love for! Jeg forlod marinen som orlogskaptajn i 1922 og kom ud at sejle i Entreprisen. Først som styrmand og senere som kaptajn. I alt var jeg til søs under Entreprisens flag i ni år. Jo, det var en forandring! Glacéhandskerne måtte jeg lade blive hjemme og tage fat med de bare næver. Som søofficer savnede jeg naturligvis kendskabet til det rent praktiske arbejde, men årene i marinen gav mig mange fordele, og jeg har i Svitzer haft god brug for den uddannelse, jeg fik derovre på den anden side havneløbet.

Hector Kjær tænder sig en pipe og ser ud ad vinduet. I kanalerne hersker livlig aktivitet.

— Jeg har haft 36 dejlige år her i Entreprisen. Det har været og er et interessant liv med et mangesidet arbejde. Navnlig de mange rejser giver arbejdet kolorit. men selv ikke her på kontoret er een dag ikke søm den anden!

— Har De slet ikke haft skuffelser i arbejdet?

— Hvor er man fri for skuffelser? Nå, de helt store er jeg vist sluppet for. Men man har bl. a. skuffelser. hver gang man får et nyt skib. Sig mig, har De nogensinde fået bygget hus?

— Ja!

— Er De tilfreds med Deres hus? spørger Hector Kjær.

— Stort set, men ikke helt!

— Nej, helt tilfreds bliver man aldrig med et hus. Man kan bagefter se, at man har været en stor idiot, at man ikke har fået lavet den og den ting anderledes. Det er akkurat det samme med et skib. Når det først har været på prøvetur, kan man se, at den pumpe og den tank skulle have været placeret anderledes o. s. v. o. s. v.

— Svitzer forærer sig selv et nyt skib i jubilæums-gave?

— Ja, vi får bygget et nyt „Garm“ i Hamborg. Det betegner med hensyn til sin indretning på mange områder noget nyt. Egentlig skulle det have været afleveret allerede i januar måned. Men det er ikke engang sikkert, at vi får det hjem til jubilæet.

En million om året for hvert skib

— Der finder altså også en udvikling sted inden for bjergningsarbejdet?

— Selvfølgelig gør der det, selv om man på mange områder stadig arbejder efter de gamle metoder. Det, at man kunne skære i jern under vandet, var f. eks. et meget stort fremskridt, men det er jo efterhånden også en gammel ting. Det nyeste er, at man nu i mange tilfælde tager skibene op ved hjælp af gummisække. Man vil ved hævnningen af „Andrea Doria“ benytte sig af sådanne søk, og midlet er godt. Men de gammeldags pontoner er endnu ikke overflødige og gjorde bl. a. i Suezkanalen et fint stykke arbejde. j

— Svitser er et foretagende, der skaffer Danmark megen fremmed valuta hjem?

— Det er det, og vi havde sidste år et godt driftsår. Som regel kikser det aldrig alle steder på samme tid. Men selvfølgelig betyder det et tab, at vi efter den sidste krig ikke har kunnet arbejde bag jerntæppet. Selv når russiske eller østtyske skibe strander i Sundet eller Storebælt, kommer fartøjer fra den anden side jerntæppet til assistance. Det er en dyr fremgangsmåde, men hvad betyder det? Det er jo staten, der betaler.

— Evad koster det at have et skib udstationeret f. eks. i Middelhavet?

— Det koster ca. en million kroner om året at have et bjergningsfartøj udstationeret, og der skal bestilles noget for at tjene noget med sådanne udgifter!

Radar nedsatte antallet af strandinger

— Har den tekniske udvikling på søen givet bjergnings-selskaberne mindre at bestille?

— Det er ganske indlysende, at en opfindelse som radar har forårsaget færre strandinger efter end før krigen. Men på den anden side er verdens samlede handelsflåde jo vokset kolossalt, og der er stadig nok at gøre.

— Hvordan skal jubilæet fejres?

— Vi holder en reception her på kontoret om eftermiddagen, og om aftenen samles medarbejderne til en middag på „Sølyst“. Det er klart, at vi ikke kan kalde alle vore folk, der er udstationeret ude i det fremmede, hjem for at fejre jubilæum, men på skibene vil der blive afholdt en lille festlighed med en god middag og et godt glas vin til. Iøvrigt vil flere af vore forbindelser i udlandet besøge os i anledning af jubilæet.

— Har Svitser bestemte planer for fremtiden?

— Det har man jo altid, men jeg kan ikke nævne nogle specielle. Svitser er jo et gammelt firma med hævdvundne traditioner og med en historie bag sig. Det vil næppe være klogt at indføre alt for drastiske forandringer. Vi vil bestræbe os for at føre de gode traditioner videre uden derfor at falde i søvn på laurbærene. Vi vil holde øjnene åbne for de nye ting og muligheder og søge at udnytte dem bedst muligt, sådan som Svitser, der jo er lidt af en institution, altid har gjort det, slutter direktør Kjær.

— — —

Soler skinner på den gamle, fredede ejendom på hjørnet af Kvæsthusgade og Nyhavn. Bygningen har patina, men indvendig er den hypermoderne. Den

smukke, stilrene indretning fortæller, at der sker noget i dette firma. Takket være en dygtig ledelse og erfarne søfolk og dykkere er Svitser en institution, man regner med overalt i den søfarende verden. På de store, internationale telegrambureauer kan man fortælle om, hvor lidt man ude i den store verden kender til danske forhold. Danske navne, som for os danske har en berømt klang, staves i telegrammerne fra udlandet meget tit forkert. Kun Niels Bohr og Svitser får altid stavet deres navne rigtigt! Et bedre bevis på Svitserns internationale betydning kan man vel næppe få!

Otto Ludwig.

Stor dag for Sverige, men -

Fornylig afsendtes 1.000 (tusind) Volvo-biler af model PV 444 til USA om bord i et enkelt skib. Begivenheden betegnedes en ny sejr for svensk industri, idet forsendelsen var den hidtil største Volvo-afskibning på een køl. Der var bare den hage ved historien, at kølen var britisk og ikke svensk. De mange biler transporteredes over Atlanten af det britiske m/s „Hindustan“.

—wig.

En dejlig bog om Svitser

Svitserns verdensomfattende og mangesidige arbejde er på en helt igennem glimrende måde illustreret i den bog, Entreprisen har udsendt i anledning af sit 125 års jubilæum.

Bogen, der har titlen „Svitser — Skibene gennem 125 år“, er skrevet af kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Velfærdsråd. Kaj Lund har gjort det godt, men har også alle forudsætninger for at kunne fortælle om Svitser, fordi han selv har sejlet under bjergnings-entreprisens kontorflag. Han har samlet en mængde nye og gamle billeder sammen af skibene i Svitserns flåde gennem tiden og af det arbejde, bjergningsfartøjerne og deres besætninger udfører i hjemlige farvande og fjernt fra Danmark. Flere af billederne har aldrig været offentliggjort før, og Kaj Lund har lånt fotografier bl. a. af de danske „sofaskippere“, der samler på skibsbilleder.

Bogen er sprængfyldt med billeder, hvoraf nogle er fra Svitserns deltagelse i rydningen af Suezkanalen. Desuden indeholder værket en liste over Svitser-fartøjerne gennem tiden med de vigtigste oplysninger for hvert enkelt skib. Bogen er hurtigt læst igennem — både på grund af de mange billeder og det letlæselige sprog. Men den vil blive taget frem igen og igen, når man søger oplysninger om det verdensberømte danske bjergnings-firma.

Jubilæums-bogen er trykt i et meget begrænset antal eksemplarer, hvoraf nogle få er i kommission hos Høst & Søns Forlag. Man skal vist være lige så rap som Svitser-bådene for at skaffe sig et eksemplar af bogen, for der er rift om den.

O. L.

„Stålkoen“ går sin sejrsgang verden over

Den epokegørende danske maskine, der sørger for
frisk mælk om bord hver dag

I vore dage betragtes mælken af ernæringseksperter som ikke blot et uundværligt, men tillige fundamentalt næringsmiddel for den menneskelige organisme. Mælk er jo — ifølge videnskaben — naturens mest fuldkomne fødemiddel, og der kan ikke fremstilles noget, der kommer på højde dermed. Over 100 forskellige stoffer, som organismen har brug for, indeholdes i mælk, og det er i ganske særlig grad det store indhold af protein (den levende organismes byggesten) samt kalk, der gør den så betydningsfuld. Uden at overdrive kan man derfor sige, at ingen menneskelige væsener — det være sig børn eller voksne — i længden kan undvære tilførslen af frisk mælk.

Hidtil har frisk mælk været stærkt savnet til søs

På det ernæringsmæssige område har sømandsstanden ned gennem tiderne været betydelig dårligere stillet end befolkningen på landjorden, og selv om det stadig er gået støt fremad med forbedringerne i så henseende, har søfolkene dog hidtil måttet finde sig i at være samfundets stedbørn, når talen er om virkelig frisk mælk. Selv den moderne køleskabsteknik har ikke formået at ændre væsentligt ved dette forhold, for det er jo til søs almindelig kendt, at den friske mælk, man får ombord i en anløbshavn, allerede efter et par døgn forløb ikke mere er særlig spændende at gå i lag med. Den får ret hurtigt et blåt og kedeligt udseende — for en stor del vel nok fordi døren til køleskabet af nødvendige årsager så hyppigt må åbnes.

I meget gamle dage blev der af gode grunde ikke drukket mælk til søs. Dengang havde man jo ikke som nu øjnene åbne for mælkens store betydning som næringsmiddel — og desuden foretrak datidens hårede søulke sikkert også betydelig mere krasse vædsker at skylle halsen med end den hvide og bløde mælk. Med tiden ændredes dette syn på mælken dog totalt, og da tørmælken dukkede op, modtoges den med glæde af søens folk, selv om den naturligvis på ingen måde helt kunne træde i stedet for den friske mælk, som i alt for mange år har været stærkt savnet til søs.

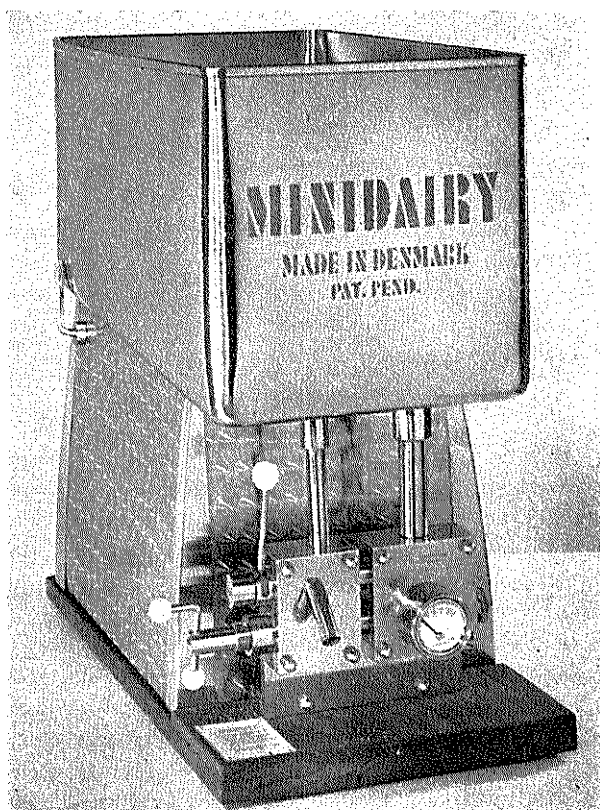
Problemet nu løst af kendt dansk virksomhed

I dag er imidlertid sømandsstandens trængsler på dette punkt endt — savnet af frisk mælk kan nu afhjælpes fuldt ud, idet den kendte kemiske fabrik Kirk & Kompagni, København, til fremstilling af mælk har konstrueret en maskine, der lyder navnet „Minidairy“ (mini-mejeri). Det er en lille handy maskine, dansk

arbejde helt igennem og intet mindre end revolutionerende i sin art. Har man den samt smør (jordnøddolie eller vegetabiliske fedtstoffer kan dog også anvendes), skummetmælkpulver samt vand om bord, er man i stand til at producere den herligste sødmælk, så tit og ofte man måtte ønske det!

Oprindeligt var mini-mejeriet en amerikansk ide, af født af det tilsyneladende uløselige transportproblem, som mælkeforsyningen fører med sig overalt på kloden, hvor der ikke drives kvægavl. Men det amerikanske mini-mejeri, hvis dimensioner er mindst 10 gange større end det, firmaet Kirk & Kompagni nu har bragt på markedet, har naturligvis alene på grund af sin størrelse intet bud til skibsfarten.

Det har så til gengæld i allerhøjeste grad den forenklede danske Minidairy, der kun kræver et minimum af plads — ja, vel næppe fylder stort mere end f. eks. et fjernsynsapparat. Og prisen kan på ingen måde siges at virke afskrækkende: maskinen koster 1000 dollars (6.900 kr.), og det kan i denne forbindelse til sammenligning anføres, at den amerikanske udgave, der ganske



vist som nævnt er betydelig større, koster den nettesum af 100.000 dollars.

Minidairy er udført i rustfrit stål og opfylder ethvert tænkeligt krav med hensyn til moderne hygiejne. Dens konstruktion er teknisk set uhyre enkel, og der er overhovedet ingen problemer forbundet med dens betjening eller vedligeholdelse. At skille den ad, rense og samle den igen tager til eksempel højst et lille kvarter og går så let fra hånden, at selv et barn kan udføre arbejdet.

Uhyre enkel fremstillingsproces

„Vikings“ har aflagt besøg i laboratoriet hos Kirk & Kompagni og her haft lejlighed til at se maskinen i funktion. Og lad det være sagt straks: fremstillingen af mælk med Minidairy var en såre enkel og ukompliceret sag.

Fabrikant Kirk og ingeniør van Dhürbourgh lod en af firmaets medarbejdere blande et ½ kg smør, 900 g skummetmælkpulver samt 10 liter lunkent vand, hvilke ingredienser hældtes i maskinens beholder. Denne flydende masse sugedes nu rundt i maskinen i ca. 1 minut ... og det færdige resultat var den dejligste hvide sødmælk, hvis lugt og smag var fuldt ud på højde med den bedste sødmælk i land.

Hertil kan så yderligere tilføjes, at den mælk, der fremstilles i Minidairy, indeholder de samme næringsstoffer som den almindelige mælk, og at den desuden er lettere at fordøje, fordi den er homogeniseret, hvilket vil sige, at alle de små fedtpartikler er knust.

Det nævnte kvantum smør, skummetmælkpulver og vand gav godt og vel 11 liter sødmælk, og når smørprisen i dag ligger på ca. 2,70 kr. pr. ½ kg, og 900 g skummetmælkpulver beløber sig til 2,20 kr., vil det i praksis sige, at 11 liter frisk mælk kan fremstilles for 4,90 kr. Da mælk de allerfleste steder i udlandet er dyr at købe, vil det alene på denne baggrund stå klart for enhver, at det pengebeløb, der investeres i maskinen, hurtigt vil være indtjent igen.

Men Minidairy kan ikke blot producere mælk. Også vigtige ting som piskefløde, kaffefløde o. lign. kan fremstilles i den, hvad der selvsagt skaber rige muligheder for kokken, når han ønsker at fremtrylle desserter af den ene eller anden art.

Bringer mælkeudgifterne ned

At Minidairy er en verdensartikel, som er sikker på at blive populær blandt søens folk kloden over, er hævet over enhver tvivl. Den findes allerede om bord i flere norske hvalfangerbåde, hvor man har givet den kæle-navnet „stålkoen“, og den er også i brug i flere danske skibe (bl. a. ØKs „Simba“ samt rederiet Dansk-Fransks „Belgien“), hvor iøvrigt mælkeforbruget, siden maskinen har holdt sit indtog, er steget til omtrent det dobbelte, mens udgifterne til mælk er halveret gennem serveringen af frisk mælk i stedet for kondenseret mælk. Men det bedste ved det hele er næsten, at også søfolkene synes, at mælken er mindst lige så god og velsmagende som den, de får derhjemme.

K O P I .

STEINS
Analytisk-kemiske LABORATORIUM
Central 4143-10143.

Norrevoldgade 12.
København, K.

Id.nr. 424/043
J.nr. M. 50222-25,
Dato. 23.11.1957.

MINIDAIRY,
Langebrogade 6.
København K.

Efter anmodning har vi foretaget sammenlignende kemiske og fysisk-organoleptiske undersøgelser af den 31.f.m., indleverede prøve nr.:

1) MINIDAIRY recombined milk

og en af os i original uåbnet emballage indkøbt flaske af:

2)stasioniseret sødmælk.

Ved kemisk undersøgelse fandtes:	1	2
Fedt (S.B.R.)	3.98%	3.80%
Mælkeprotein (N x 6.37)	3.45-	3.50-
Mælkesukker (Lactose)	4.24-	4.65-
Andre organiske stoffer	0.03-	0.02-
Askebestanddele	0.75-	0.67-
Vand	87.55-	87.36-
	100.00%	100.00%
Kalorieværdien i 100 gram	69	69
Ascorbinsyre (C vitamin) bestemt v. titrering med 2.6 diklorfonol indofenol..	1	1

Fysisk-organoleptisk undersøgelse:

	1	2
Udseende	enkelte frug ingen fedt-udskilning.	enkelte frug ingen fedt-udskilning.
Farve	den for mælk naturlige farve.	den for mælk naturlige farve.
Udskilning v. henstand i et døgn.	ca. 1 cm. flødelag	ca. 2 cm. flødelag.
Lugt	normal	normal
Smag	behagelig blød smag som homogeniseret sødmælk.	"

Efter det ved undersøgelsen fundne har den indsendte prøve, såvel i kemisk som i fysisk-organoleptisk henseende forholdt sig som den indkøbte sødmælk.

sign. P. Bjørn Jensen.

Kopi af erklæring fra Steins laboratorium, i hvilken der siges god for mælk, produceret i Minidairy.

Ogå i flere skandinaviske amerikabåde (bl. a. „Bergensfjord“ og „Stockholm“) er Minidairy blevet en stor succes. Passagererne er ovenud begejstret for den fremstillede mælk, og da maskinen er i stand til at producere op til 400 liter i timen (eller 40 liter på 10 minutter), er der ingen risiko for, at der indtræder mælke-mangel om bord. Samtidig er der tale om en væsentlig besparelse på mælkebudgettet, idet frisk mælk til amerikabådene må betales med omkring 1 kr. pr. liter, når den skal købes i land.

Amerikanske skibsfartskredse har også fået øje på det danske mini-mejeri. Der består nemlig et forbud mod, at amerikanske skibe, som anløber havne i Sydamerika, tager mælk om bord her, og besætningerne må altså af denne grund undvære frisk mælk — ofte i længere tid ad gangen. Også disse besætningers ønske om frisk mælk hver dag kan nu imødekommes — takket være Minidairy.

„Stålko“ ad luftvejen

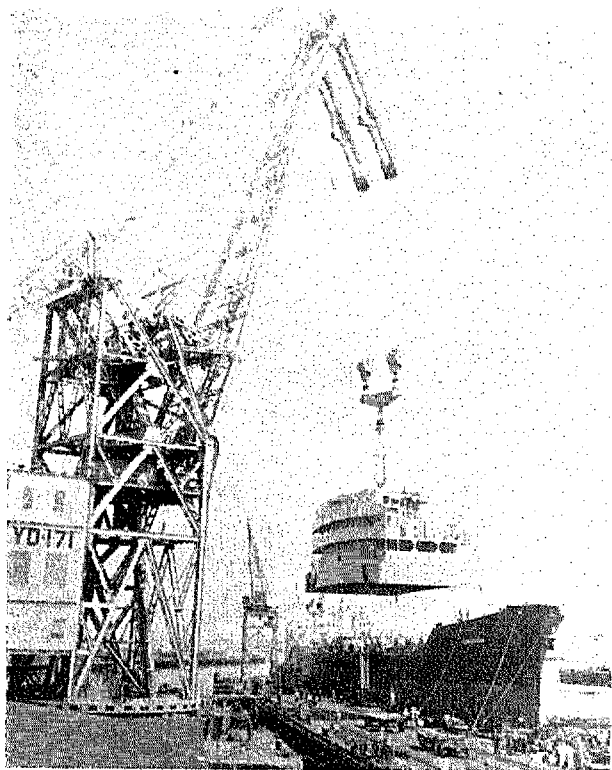
Hvor stor interessen allerede på nuværende tidspunkt er for den epokegørende danske nyhed, illustreres måske bedst ved følgende lille tildragelse, som vi ikke vil undlade at bringe til slut:

Fra en tankbåd, som lå i Palermo, satte man sig en dag telegrafisk i forbindelse med leverandørerne, fordi

man havde hørt firmaets mini-mejeri omtale i meget rosende vendinger og nu ønskede et sådant tilsendt så omgående som overhovedet muligt. Når man nu ved, at Minidairy i danske penge koster 6.900 kr. — og så hører, at luftfragten i dette tilfælde androg 6.400 kr., ja, så viser denne hændelse med al ønskelig tydelighed, at Kirk & Kompagnis lille og fikse „stålko“ allerede nu værdsættes efter fortjeneste blandt søens folk.

Af mange grunde må man håbe, at Minidairy, som på så afgørende måde har løst et af søfartens brændende forsyningsproblemer, med tiden bliver obligatorisk udstyr i alle skibe.

Heni.



Søfart

Los Angeles. Der er i de sidste år foretaget nogle ganske ejendommelige, men højst interessante forlængelser og reparationer af skibe på værfterne, der betjener Los Angeles havn.

Richfield Oil Corporation, som ejer tankeren s/s „David E. Day“ havde besluttet at forøge skibets tonnage ved at gøre tankene længere og bedre. På den anden side ville man ikke sætte skibet ud af drift under arbejdet og derfor fik et af værfterne ordre til at bygge et helt nyt midtskib, der så senere sammensvejstes med tankskibets for- og agterstavn. Skibet er stadig i drift, men bliver færdig i år. —

På vej ind til Los Angeles skete der pludselig en kraftig eksplosion i tankskibet „Ticonderoga“. Det lykkedes at få båden i tørdok, og det viste sig, at hele midtskibet var ødelagt. Også her byggede man et helt nyt midtskib og forlængede tankbåden med 12 m.

Samtidig lavede man ny overbygning med komman-

dobro, messer samt kamre inde på land. Overbygningen, der vejer 226 tons, kunne man derefter placere på sin fremtidige plads ved hjælp af en flydende kran. —

I Los Angeles havn er der i alt 10 store skibsværfter, der forrige finansår havde et overskud på 10½ mill. dollars. Det største er Todd Shipyard Corporation, som disponerer over et areal på 36 ha med 2 tørdokker.

Rederi-vaskeri klarer 12.000 stykker tøj om dagen!

Inden for moderne passager-skibsfart er tøjvasken et meget vigtigt led i rederiernes nøjagtigt arbejdsende maskineri. For et sådant selskab som DFDS med de mange indenlandske ruter stilles der specielt store krav til tøjvasken. Rederiet må være i besiddelse af mere senge-linned, flere håndklæder o. s. v. end noget dansk hotelforetagende i land, og vasken af det brugte linnet må ske hurtigt og effektivt.

I et nummer af Georg E. Mathiasens firmablad, „GEM-Nyt“, findes en interessant artikel om Det Forenede Dampskibs-Selskabs eget, store tøjvaskeri. I artiklen fortælles om, hvordan DFDS, mens „Skandinavien-Amerika Linien“s store dampskibe eksisterede, fik vasket hos „Kineservasken“ i New York og i „Centralvaskeriet“ i København.

I 1924 mente dampskibsselskabet, at det var nødvendigt at oprette eget vaskeri. Som det nationale selskab, DFDS er, valgte det at købe de store vaskerimaskiner hos et dansk firma, Georg E. Mathiasen. Dette firma ikke alene leverede maskinerne, men planlagde også hele vaskeriets indretning m. m.

Alt vasketøj, som med DFDS-skibe kommer til København, vaskes og stryges i selskabets eget vaskeri. I de senere år er kravene til dette vaskeri blevet stadig større, efterhånden som antallet af passagerer steg på de indenlandske ruter samt på ruterne fra København til udenlandsk havn og omvendt. Nye og større skibe med flere køjepladser er kommet til, og desuden er der i sommersæsonen blevet indført dagsejladser. På de sidste bruges der ganske vist ikke køjetøj, men måske så mange flere duge og håndklæder. Alt dette gjorde, at vaskeriet var ved at blive for lille, og DFDS besluttede derfor at udvide det.

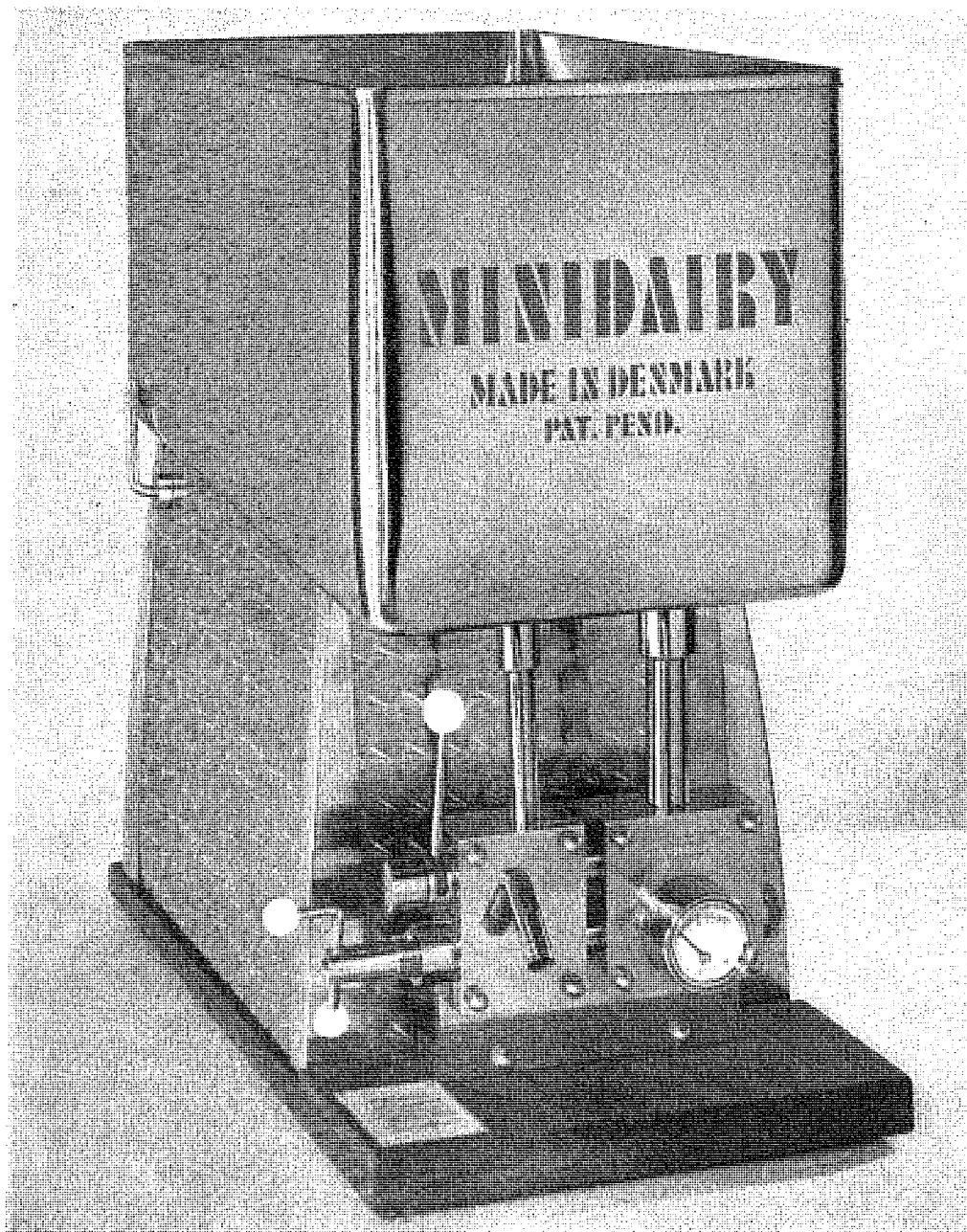
Den gennemgribende modernisering, som nu er gennemført, blev også overdraget Georg E. Mathiasen. Opgaven blev løst på en sådan måde, at snavset tøj i lyn-tempo bliver skinnende hvidt igen, selv om det i sommermånederne nemt kan dreje sig om ca. 12.000 stk. tøj om dagen eller ca. 30.000 kg linnet om ugen!

Det er ikke nogen overdrivelse at tale om „bjerge“ i forbindelse med de tøjbunker, som hober sig op på dampskibsselskabets vaskeri. Det er næsten fantastiske dynger af tøj, der sommetider ligger i vaskeriets modtagelseshal, men få timer efter er det alt sammen duftende rent, strøget og lagt sammen — parat til igen at komme om bord i skibene.

Ja, at drive et rederi er ikke bare gjort med at sejle!

MINIDAIRY

Gir frisk mælk ombord hver dag



Fabrikanter:

KIRK & KOMPAGNI

THOMAS LAUBS GADE 15, KØBENHAVN Ø.

TELEF. C. *2750

Distribution:

COPENHAGEN GROCERIES

Langebrogade 6, København K. Telf. C. 7474



Afdelingschef Ove Nielsen.

Skibsfartens „civile admiral“ går fra borde

Man kan godt opleve spændende ting bag et ministerielt skrivebord, hvis man er af den type mennesker, der selv får mange af tingene omkring sig til at ske. Ove Nielsen er et af disse mennesker. I den tid, han har siddet som skibsfartens tjener i Handelsministeriet, er der sket store ting. Mange gange har han selv været den, der tog initiativet.

Men nu er det slut. Ove Nielsen fyldte 65 den 23. februar. Han kunne altså være blevet siddende som afdelingschef i endnu fem år.

— Jeg føler mig stadig arbejdsfrisk og veloplagt, siger han. Og jeg håber, det samme er tilfældet om fem år. Men når man er 70, betragtes man af mange mennesker som gammel og ubrugelig til virkeligt arbejde. Jeg vil ikke risikere at skulle stå uden noget at beskæftige mig med i en alder af 70, fordi ingen tør antage en mand i den alder. Derfor sprang jeg fra allerede nu for at sikre mig beskæftigelse forhåbentlig mange år frem i tiden.

Man kan få kvalme af at læse om alle de mennesker, som efter pressens mening ser ti-femten år yngre ud, end de i virkeligheden er. Men vi undgår altså heller ikke clichéen i dette tilfælde. Vi kan med fuld ret bruge den i en omtale af Ove Nielsen, der stadig er en slank og rank mand med et næsten drenget, energisk ansigt. I virkeligheden røber kun hårets grå farve lidt om alderen.

Isbryder på blokvogne?

Men Ove Nielsen er jo også søn af den nu afdøde oberstløjtnant Holger Nielsen, Danmarks første olympiske helt, manden der fandt frem til verdens mest anvendte oplivningsmetode, og som indførte håndboldspillet i Danmark. Ove Nielsen kom ud at sejle med skoleskibet „Viking“ fra 1908 til 1912. I 1913 tog han styrmandseksamen, blev fire år senere reserveløjtnant i flåden og fik i 1929 skibsførerbevis. Allerede i 1913 kom han ind i handelsministeriet som søkyndig assistent — i virkeligheden meget mod sin vilje. Og senere avancerede han støt mod chefposten. Det vil blive alt for omfattende at genfortælle hele hans karriere. I stedet vil vi lade Ole Nielsen fortælle spredte træk fra sit liv i

søfartens ministerium. Vi spørger ham, hvilken opgave der var hans mest interessante.

— De var interessante næsten allesammen, svarer han. Men oprettelsen af isbrydningstjenesten var ikke uden dramatiske episoder. Isbrydningstjenesten blev skabt på grund af den hårde isvinter i 1921. Søfart og handel var bragt næsten til fortvivlelse på grund af isen. Danmark havde ingen virkelige isbrydere, og telefconerne var glødende i handelsministeriet, der var det eneste sted, hvor man ventede at finde en eller anden form for hjælp. Vi forsøgte at skaffe isbrydere ude fra og kom bl. a. i forbindelse med en kvindelig agent for et svensk firma, der tilbød at skaffe en isbryder straks. Men da vi gik hende nærmere på klingen, viste det sig, at fartøjet lå helt ovre i Stockholm. Næsten hele Østersøen var tilfrosset, og vi spurgte hende, hvordan hun havde tænkt sig at få isbryderen til Øresund. Hun mente, at det sagtens kunne lade sig gøre at transportere fartøjet tværs over Sverige på blokvogne, men vi tvivlede på, at de svenske statsbaner var villige til at rive broer ned for at skaffe os en isbryder!

— Den isbryderhjælp blev altså ikke til noget?

— Nej, men noget måtte gøres! Der måtte bygges en statsisbryder! I rekordfart lavede vor tekniske afdeling — med Aage Larsen i spidsen — tegninger til en isbryder. Et lovforslag blev — ligeledes i rekordtid — udarbejdet og vedtaget. Resultatet blev „Isbjørn“, som stadig er en fortræffelig farvandsisbryder, navnlig efter at den er blevet oliefyret. Senere fik vi „Lillebjørn“ og „Storebjørn“ som følge af nye isvintre, og sist fik vi „Elbjørn“. Alle er konstrueret af Aage H. Larsen. Men spørgsmålet er, hvor længe vi skal blive ved at udvide isbryder-flåden, for isbryderen er den dyreste type skib, der findes, fordi den risikerer at ligge stille i mange år.

„Jeg holder på sejlskoleskibene!“

— Men der har været andre interessante opgaver?

— Ja, f. eks. oprettelsen af sømandsskolerne. Da jeg kom til søs med „Viking“, kunne jeg ganske simpelt ikke undgå at lære noget. Sejlskibene var søfartens bedste læreanstalter. Kvaliteten af søfolkene gik tilbage, efterhånden som sejlskibene forsvandt. Men det var ikke søfolkenes egen skyld. Det lå i udviklingen. Men det lykkedes os at nå til enighed om oprettelsen af søfartsskolerne, som jeg betragter som noget af det rigtige. Ganske vist kan man ikke lære en dreng at blive sømand på landjorden. Men man kan give ham et begreb om, hvad han går ind til. Man kan lære ham orden, realighed og disciplin, og man kan lære ham mange grundlæggende ting.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

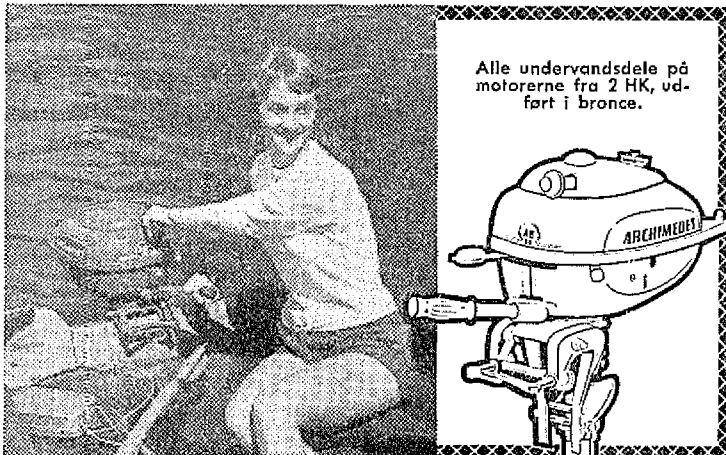
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Prikken over „i“ med **ARCHIMEDES**



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

— De er stadig tilhænger af sejlskoleskibene?

— Jeg er medlem af et stadig indskrumpende mindretal, der holder på sejlskoleskibenes berettigelse. Men jeg mener, at "Danmark" kun bør være for de søfolk, der vil være officerer. Mange siger ganske vist, at man ikke behøver at kunne køre hestevogn for at blive en god chauffør. Det er rigtigt, men jeg kan ikke se, at den sammenligning kan bruges på søfarten. Det er jo også rigtigt, at en sømand af i dag ikke behøver at kunne gøre en røjl fast, men hvis han kan, har han bevist, at han er et mandfolk, der kan klare et selvstændigt job, og søfolk kommer nu og da ud for opgaver, der kræver selvstændig tænkning. En stor procentdel af de drenge, der kommer ud med „Georg Stage“, forlader søen igen, men deres tid om bord er ikke derfor spildt. Mange gamle Georg Stage-drenge er havnet i fine stillinger, og alt, hvad man lærer om bord i et sejlskib, kan komme en til gode i andre erhverv, fordi man bl. a. har lært selvstændigt arbejde, beslutsomhed og mod.

— Vore skoleskibe har vel også propagandamæssig betydning?

— Skoleskibene er et symbol for Danmark og virker i udlandet som en god propaganda for vor søfart. Jeg har forresten talt med mange udenlandske søfartseksperter, og flere og flere lande går ind for sejlskoleskibene. Tyskerne har lige mistet deres største skoleskib ved en katastrofe, men alligevel bygger de et nyt!

Søfarten var først i det nordiske samarbejde

— Det nordiske samarbejde har i særlig grad haft Deres interesse?

— Den første nordiske konvention blev sluttet inden for søfartens område, og skibsfarten har på den måde dannet eksempel inden for det nordiske samarbejde. Jeg tænker på Københavns-Konventionen af 1926 om skibes sødygtighed og udrustning. Den omfatter Danmark, Norge, Sverige, Finland og Island samt Holland, der kom med et par år efter. Disse seks lande står som en fast blok på de store internationale søfartskonferencer og øver en betydelig indflydelse. Der står international respekt om de seks landes samarbejde.

Krigen bød på meget arbejde i handelsministeriets søfartsafdeling. Ove Nielsen fortæller:

— Vi virkede som en slags socialkontor for de søfarendes familier. Ja, misforstå nu ikke udtrykket socialkontor, men vi bødede på de savn, der opstod, så godt vi kunne, ved at oprette en låneordning. Vi tog meget personligt på tingene og måtte i mange tilfælde opgive at holde os strengt til de udstukne regler, når f. eks. en sømandskone skulle have sin søn eller datter konfirmeret. De fleste sømandskoner ville låne så lidt som muligt. De vidste, at de senere skulle betale pengene tilbage, og de ville ikke misbruge ordningen. Meget få brugte den stik modsatte taktik og lånte så meget som overhovedet muligt.

— Hvordan virkede ordningen?

— Mange søfolk har efter krigen udtrykt deres tak, og vi har mødt meget lidt kritik for arbejdet. Mange

fik iøvrigt deres lån eftergivet, og det var på tale at eftergive samtlige lån, men det ville have været uretfærdigt at gøre det, fordi man på den måde ville have belønnet de få, der brugte los af deres penge, mens de beskedne og fornuftige sømandshustruer, der lånte så lidt som muligt, i virkeligheden ville være blevet snydt!

Halloj med nazisterne

— Hvad med tyskerne under krigen?

— Vi havde vores halloj med dem heroppe, når de kom med deres krav. Efter den 29. august 1943 var det faktisk lettere for os at møde de tyske krav, fordi der dengang intet dansk ministerium var. Jeg blev engang ringet op af en brøsig og utiltalende tysk officer fra Silkeborg. Han forlangte, at jeg skulle sørge for indsættelsen af en dansk færges mellem Esbjerg og Fanø, hvilket jeg nægtede. Tre uger senere blev jeg ringet op igen af den samme officer, der brugte et endnu værre sprog end sidst og kom med en mængde trusler. Da han havde afleveret hele sin ordfloam, sagde jeg til ham, at jeg ikke var sikker på at have forstået alt, hvorfor jeg bad ham gentage. Røret blev smækket på, og jeg fandt det tilrådeligt at forlade mit kontor nogle timer. Men der skete ikke noget.

— Hvordan med kravet?

— Joh, færgen *skulle* tyskerne altså have, og vi fandt en gammel potte, der havde ligget oplagt i Fredericia i mange år. Den hed forresten „Fredericia“. Dette skib skulle til Esbjerg via Skagen, og vi måtte sende eksperter om bord for at sørge for, at færgen var sødygtig. Men samtidig sendte vi folk om bord fra modstandsbevægelsen, der borede hul i skibet. Og da „Fredericia“ skulle ud på sin rejse, sank den ganske stille ud for Børgense. Den færge fik tyskerne ikke megen fornøjelse af!

— Ved en anden lejlighed fik jeg besøg af en tiltalende tysk søofficer af gentleman-typen, fortsætter Ove Nielsen. Han anmodede mig på det tyske admiralitetets vegne om at overtage ledelsen af minestrygningen i danske farvande. Han sagde, at minestrygningen var i Danmarks egen interesse. Men jeg svarede ham, at jeg ikke havde nogen forstand på minestrygning, hvorefter han henviste til, at jeg havde været søofficer af reserven. Men det var under den første verdenskrig, sagde jeg og spurgte ham, hvorfor man ikke havde henvendt sig til danske søofficerer. Tyskeren svarede, at man efter det, der var sket den 29. august, måtte respektere de danske søofficerers følelser. „Så må De også respektere mine følelser!“ sagde jeg. „Mine følelser som søofficer af reserven!“ — Det var tydeligt, at denne officer virkelig respekterede min tankegang og ikke brød sig om den opgave, han havde fået overdraget. Han sagde, at han ikke kunne modtage noget afslag. Men de tyske planer om dansk minestrygning blev heldigvis ikke til noget.

Jurister og navigatorer går fint i spand

— Har De haft nogen skuffelser? spørger jeg.

— Jeg tror ikke, jeg kan sige, der har været særlige skuffelser til mig i mit arbejde. Selvfølgelig har jeg ikke kunnet få gennemført alle de ting, jeg har tænkt mig. I mange tilfælde er der blevet tale om kompromisløsninger, og de er ikke altid de værste!

— Fortrød De ikke, at De i sin tid gik i land?

— Siden jeg gik i land, har jeg lidt af ulykkelig kærlighed til søen. Men jeg har nu og da fået lejlighed til at holde mine nautiske kundskaber vedlige — bl. a. som navigatør på isbryderne. I virkeligheden har jeg altid befundet mig godt heroppe, og jeg har ligesom sømanden været på mange rejser. Jeg har fået mange venner blandt søfartseksperter i udlandet, og jeg har haft fortræffelige medarbejdere her i ministeriet.

— Der sidder mange navigatører i søfartsafdelingen?

— Ja, her arbejder mange navigatører og jurister, og det har vist sig, at disse to kategorier af medarbejdere går godt i spand sammen. De lærer af hinanden og sikrer, at en sag ses fra forskellig synsvinkel: Søfartens egen og den rent juridiske.

— Selv ikke i fritiden har De kunnet slippe søfølkerne! Jeg tænker på den store landsindsamling til fordel for de søfarendes efterlode.

— Det var en dejlig opgave, som det faldt mig naturligt at tage. Da vi efter krigen havde gjort søfolkens problemer op, var vi klar over, at der stadig var mange sømandsfamilier, som ikke var hjulpet. Sømandspræsten, pastor Eilschou-Holm, og jeg drøftede sagen og gik derefter til Prins Axel, der gik ind for indsamlingen med mynd og klem og lovede at forelægge sagen for daværende Kronprins Frederik, som senere indvilgede i at stå som indsamlingens formand.

— Kong Frederik var ikke bare formand af navn?

— Næh, han deltog aktivt i det store arbejde, og jeg husker, hvordan det gik på det første møde. Der var

blevet nedsat et forretningsudvalg, som skulle forhandle efter det stiftende møde. Alle gik hjem. Kun forretningsudvalget — og kronprinsen — blev stående. Kronprinsen spurgte, om han ikke skulle være med i forretningsudvalgets møde! Jeg blev helt konfus, for jeg havde ikke tænkt mig, at kronprinsen ville tage så aktivt del i arbejdet, men siden var han med i hvert eneste møde, og han var virkelig formand af gavn!

— Har De noget at sige på falderebet?

— Der er så meget, jeg føler trang til at sige. Men jeg vil koncentrere det på denne måde: Jeg har været lykkelig for mit arbejde og for samarbejdet med alle de mennesker, jeg har stået i kontakt med gennem årene. Og endelig vil jeg udtale håbet om, at dansk søfart stadig vil kunne gøre sig gældende i konkurrencen, der er meget hård. Dansk skibsfart har hidtil kunnet klare sig igennem på grund af kvalitet, og forhåbentlig vil den være i stand til at bevare denne kvalitet og dermed sin fine placering, slutter Ove Nielsen.

Otto Ludwig.



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

-en herlig shagtabak



Ovenstående viser de i år afgående elever fra Maskinskolen. På forreste række i midten ser man skibsreder E. Hahn-Petersen, og til højre skolens leder, forstander Mathiesen, og til venstre elevforeningens formand, Bartholdy.

NYT I NOTER

Svitzers nye „Garm“

Næsten samtidig med sit jubilæum den 3. marts har Svitzer modtaget motorbugserbåden „Garm“ fra Bonne-Værftet i Hamborg. Skibet er 30 meter langt, 7 meter bredt og har et dybtgående af 3.1 meter. Fremdrivningen besørjes af en Deutz-Diesel på 1.000 hk, der garanterer en fart på 12 knob. Besætningen er på ni mand.

Danske stabelafføringer og ordrer i Tyskland

Til rederiet J. Lauritzen er hos Nobiskrug-Werft GmbH i Rendsborg ved Kieler-kanalen blevet søsat fragtmotorskibet „Erika Dan“. Skibet, der har byggenummer 604, er et søsterskib til „Frida Dan“, der afleveredes fra samme værft i 1957. Det får en lasteevne på ca. 3.300 tons dødvægt og følgende hoveddimensioner: Længde p.p. 82,3 m, bredde på spant 14 m, sidehøjde 7,7/4,8 m, dybtgående 5,6 m. Skibet bygges specielt med polarsejlads for søje og får forskellige skrogforstærkninger, ligesom skruer og ror er beskyttet på særlig måde mod isen. Hovedmaskineriet er en B & W diesel på 2.830 hk, som vil give skibet en fart på 14 knob på fuld last. Afleveringen vil ske i slutningen af marts. — Aalborg Værft har hos Lübecker Flender-Werke A.G., Lübeck, bestilt en flydedok med en løfteevne på ca. 24.000 tons. Afleveringen beregnes at ville finde sted i slutningen af 1960.

Tysklands come-back i passagerfarten

Efter at indkøbet af „Bremen“ (ex „Pasteur“) fra Frankrig er gået i orden, er der for alvor ved at komme fart i genopbygningen af Tysklands passager-skibsfart. I forvejen råder Vesttyskland over lineren „Berlin“ (ex „Gripsholm“). Flere nye indkøb af skibe har fundet sted. Fra Svenska Lloyd er indkøbt „Patricia“, der byggedes i Skotland i 1951. Køberen er Hamburg-Amerika-Linien. Skibet har gennemgået en større ombygning. Der er plads til 300 rejsende om bord. „Ariadne“, som skibet nu hedder, afgik på sin første rejse under tysk flag til Middelhavet. Købesummen var 22,5 millioner svenske kroner. — En ny rederidannelse i Hamborg, Hamburg-Atlantik-Linie GmbH, har af Canadian Pacific Steamship Co. i London købt lineren „Empress of Scotland“, der er på 26.300 brt. Skibet er bygget i Glasgow, er turbinedrevet og sejler med en fart af 20,5 knob. Købesummen opgives til ca. een million pund (20 millioner kroner). Lineren skal nu ombygges af Howaldtswerft i Hamborg, men vil blive sat i fart allerede til sommer. Skibet får plads til 150 passagerer på 1. klasse og 1150 på turistklassen.

Kort og godt

Olieboringsø nummer to er nu næsten færdig efter at være blevet søsat af Gutehoffnungshütte Sterkrade ved Weserfloden. Øen er bestemt til BP og ventes klar til

afsejling i løbet af sommeren. — Getty Oil Co. i New York har på fransk værft afgivet ordre på en 72.000 tons dødvægt supertanker. Paul Getty er en af USA's rigeste mænd. — Efter søsætningen af det 84.000 dwt store „Harold H. Helm“ i Tokio har Kureværftet i Kure, Japan, søsat supertankeren „Universe Admiral“ til Universe Tankship Inc. (J. K. Ludwig), New York. Skibet bliver på 81.515 tons dødvægt og 57.400 brt. Det udrustes med et turbineanlæg på 21.175 hestekræfter. — Danmark er verdens trettendestørste søfartsland og ligger efter Sverige og Sovjetunionen.

Nauticus.



ØRNEN jubilerer

Den gamle sønderofficersforening Ørnen fejrer den 31. marts 1958 sit 25 års jubilæum. Gennem denne periode har foreningen under skiftende navne været samlingsstedet for den gamle faste stamme af søværnets underofficerer, som helt op til vor tid har været med til at præge den danske orlogsflådes interne liv og virke. Stifter af foreningen var den senere overkanoner C. P. V. Gross, og i 1885 antog Ørnen på forslag af daværende underkanoner Pugh, det valgsprog: *Kundskab er magt*, der siden har været foreningens motto.

Oprindeligt opstået som en oplysnings og selskabelig forening voksede Ørnen, ledet af en dygtig, fremadstræbende styrelse, frem til en alvorligt arbejdende organisation til værn for og fremme af sønderofficerernes tarv og interesser.

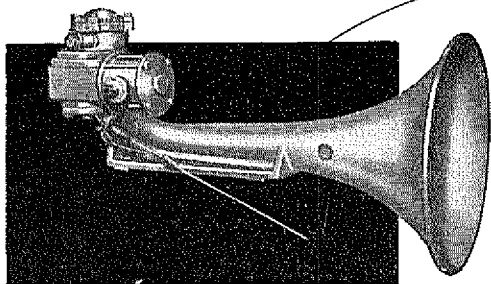
Hjælpefond, byggefond, vinforretning — hvem mindes ikke duften af den sagnomspundne „Ørnerom“ — biblioteksarbejde, oplysende foredrag og meget andet lødigt var det, Ørnens flittigt arbejdende bestyrelse samlede medlemmerne om; alle var de oprindeligt udgået fra den gamle elevskole i Søkvæsthuset på Christianshavn.

I 1902 sammensmeltedes Ørnen med foreningen „Marinens Underofficerer“, og virksomheden gled mere og mere over i retning af fagbetonet arbejde for underofficersstanden, dog også sportens indtrænger sporedes i denne kreds gennem dannelsen af „Marineunderofficerernes Idrætsforening Ørnen“.

Nye forsvarsordninger medførte, at Ørnen i 1923 skiftede navn til Dæksofficersforeningen, men ved dette korps ophævelse i 1932 fandt man tilbage til det gode gamle navn: Ørnen (forhen Dæksofficersforeningen), og foreningen lukkede samtidig af for tilgang af medlemmer, idet den nu kun ofrer sig for filantropi og selskabelighed.

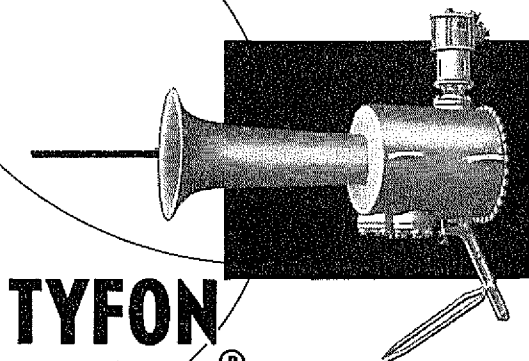
En skønne dag dør så det sidste medlem af Ørnen, og da er det slut med det gamle begreb: *Holmens faste stok*, som gennem århundreder har præget den danske orlogsflådes traditionsrige indre liv.

—del.



SUPERTYFON®

for komprimeret luft



TYFON®

dampdrevet

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SVERIGE
GRUNDLAGT 1840

Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

- Minimalt forbrug af luft eller damp.
- Uovertruffen hørbarhed
- Elektrisk-automatisk manøvrering

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

Interessant skrift om Øresund

Marinehistorisk Selskab er ganske vist en postgang for sent på den med udsendelsen af sit skrift „De danske stræder og Øresundstolden“, idet man allerede sidste år fejrede hundredeåret for øresundstoldens ophævelse. Men det gør ikke spor, for skriftet skal nok alligevel blive studeret med interesse.

Det lille hefte, der er på 80 sider, er det fjerde i rækken af Marinehistorisk Selskabs skrifter — og måske det mest interessante. Selskabet har en yderst aktiv formand i kommandørkaptajn og quiz-dommer R. Steen Steensen, der har skrevet et af heftets mest interessante kapitler, det om „De danske stræders spærring i august 1914“.

Heftet, der er rigt illustreret, indledes med en artikel af Gunnar Olsen om „De danske stræder og øresundstolden i historisk belysning“. Artiklen er yderst interessant og viser, hvordan man her i Norden klarede en politisk krise, der meget nemt kunne have udviklet sig til en strid som den næsten hundrede år yngre strid om Suezkana.en.

Erik Harremoos uddyber emnet „De danske stræder i folkeretlig belysning“. Denne artikel indeholder en mængde oplysninger, som ellers kun kendes af histori-

kere, men som er meget interessante. Til artiklen hører et bilag: Tractat angående Afløsningen af Sund- og Beltolden.

C. Honnens de Lichtenberg, redaktør af Marineforeningens blad og mangeårig medarbejder ved Vikingen, skriver om, hvordan den danske orlogsflåde gennemtvang indkasseringen af de mange dejlige penge, øresundstolden bragte til landet. Hans artikel har titlen: „Sundtoldens vogtere. Glimt af orlogsflådens vagtskibstjeneste ved Helsingør“. Som bilag findes en liste over sundtoldens vagtskibe ved Helsingør 1709—1857. Artiklen er meget interessant med flere spændende enkeltheder.

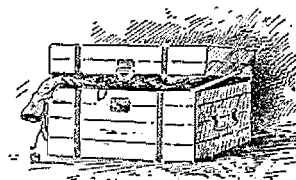
Den sidste artikel i heftet er skrevet af Steen-Steenen, der som sædvanlig har forstået at servere tilsyneladende tørt stof på en fiks og appetitvækkende måde. Hvad den søofficer ikke ved om orlogsskibe, kan ingen quiz-ekspert svare på.

Marinehistorisk Selskab har ære af sin sidste publikation. Selskabet kan iøvrigt i marts måned fejre sin syv års fødselsdag. Sammenslutningen gør i det stille et godt stykke arbejde for at værne om vore marinehistoriske minder, og dets bestyrelse har også medvirket til Orlogsmuseets oprettelse i Nikolaj Kirke.

—wig.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det er noget sludder!

Blandt sofolk — navnlig britiske — hører man ofte den påstand fremsat, at englændere, kinesere og malajer har større modstandskraft over for søsyge end alle andre, og at navnlig franskmænd, jøder og philippinere skulle være særlig udsat for søsygens kvaler. Statistiken har vist, at denne påstand er grebet ud af luften.

Alle kan blive søsyge

Forsøg har vist, at ingen kan kalde sig absolut søstærk. Enhver kan blive søsyg, når bare skibets bevægelser i søen er tilstrækkeligt store, og når forskellige andre forhold spiller ind. I USA har man specielle apparater til søsygeeksperimenter, f. eks. gynger, vipper, karuseller og elevatorer, og de sidstnævnte kan frembringe „søsyge“ hos selv den mest hærdede sørover.

Søsyge fisk!!!

Den amerikanske marinelæge M. Brooks fortæller i den amerikanske flådes medicinske tidsskrift om nogle fisk, som skulle transporteres fra Galapagosøerne til New Yorks akvarium, og som blev søsyge på rejsen! Samme læge fortæller om nogle søhunde, der blev „havgale“ på rejse fra England til USA!

Søstærke aber!

Aber siges at være de mest søstærke dyr, der findes. I alle tilfælde har ingen læger under deres forsøg kunnet gøre aber syge ved at svinge dem rundt med hastigt roterende karuseller.

Temperaturforskell i dybden

Selv ikke nede på dybderne har havene samme temperatur. I ca. 300 meters dybde er der ca. ti grader koldere i Atlanten end i Middelhavet.

Skib med krigsmedalje

Den 30.447 brutto tons store franske liner „Pasteur“, som netop er solgt til Tyskland, er et af de få skibe, der er blevet dekoreret. For sin indsats som troppetransportskib under og efter krigen fik det i 1948 Croix de Guerre!

„Pasteur“s første last var guld

„Pasteur“ skulle have været på jomfrurejse fra Bordeaux til River Plate i september 1939, men på grund af krigen lå skibet oplagt i Brest helt indtil august 1940. Skibets første last bestod af guld fra den franske nationalbank, som i dyb hemmelighed blev sejlet til Halifax i Nova Scotia, hvor det blev overtaget af det britiske krigsministerium. Under krigen transporterede lineren ca. 300.000 soldater — bl. a. ti tusind mand af den ottende britiske hær til Ægypten før El Alamein-slaget.

Det tog elleve år

Allerede i 1916 fremsatte maskinchef Munck fra statsbanerne forslag om at indføre tre-sporede færger på Storebælt, men forslaget blev først til virkelighed i 1927.

Danseundervisning på sømandsskole

Sømandsskolen i Kalmar er med på noderne. Svensk Sjøfarts Tidning fortæller, at skolen nu har danseundervisning på sit program. Planens gennemførelse vakte nogen modstand i forskellige lejre, men nu er de fleste enige om, at initiativet slet ikke var så tosset. Dansen skaber bedre kontaktmuligheder for

solfolkene og får dem måske til at søge længere op i land end bare til havnekvarterernes knejper, siger bladet. Undervisningen er blevet bekostet af det svenske Handelsflottans Vælfærdskomité, og endvidere har hver af de dansende elever spædet ti kroner til. Ikke mindst de unge piger i Kalmar er glade for det udviste initiativ.

Store tal på Oslo-ruten

Oslo-båden „Prinsesse Margrethe“ bruger på hver rejse 22.000 kilo olie, oplyser DFDS' reklamebureau. For at male skibet een gang kræves 42.000 kilo maling. De to skibsankre vejer tilsammen 5.000 kilo. Ankerkæden, der er 490 meter lang, vejer 30.000 kilo. Ialt vejer ankergrejet således 35.000 kilo. De elektriske ledninger om bord har en samlet længde på ca. 180 km. Der er over 3.000 lampesteder om bord, og elforbruget er på størrelse med en middelstor provinshys!

Derfor har den ingen master

Det mest karakteristiske træk ved den forholdsvis nye Australien-liner „Orsova“ er, at skibet ikke har nogen master. Når man valgte at spare masterne om bord i dette skib, skyldes det for en stor del, at man ville sikre, at det kunne gå under Sidney-broen. Både de to „Queens“ og windjammen „Pamir“ har flere gange været i Sidney, men ingen af dem har kunnet gå under broen.

Troppeskibenes dage tulte?

Under de to verdenskrige var troppetransporter ad søvejen af livsvigtig betydning for de allierede, og selvfølgelig vil troppeskibene under en eventuel ny krig også få meget stor betydning. Lande som USA og Storbritannien har imidlertid også i fredstid omfattende troppebevægelser til og fra baser og kolonier. Tidligere, da englænderne oven i købet havde flere kolonier, foregik alle fredstids-troppetransporter ad søvejen, men meget tyder på, at luftfarten i fremtiden vil kunne klare sådanne transporter i fredstid alene. Et fly af Britannia-typen har plads til hundrede mand fuldt udrustede tropper, og det vil i løbet af et år kunne transportere flere soldater til det fjerne Østen end et skib på 20-21.000 tons, som kan gøre fire rejser om året.

Tolv klassekammerater på samme skifte

På artilleriskibet „Niels Juel“s Middelhavs-togt i 1931 var der ikke mindre end tolv klassekammerater fra Gl. Hellerup Gymnasium på første skifte!

Sendt af guderne

Mongol-kejseren Kublaj Khan satte sig i 1275 for at erobre Japan, og til den ende ville han benytte sin „uovervindelige armada“. Flåden blev imidlertid fuldstændig ødelagt af en taifun ud for den japanske kyst, og japanerne mente, at taifunen var sendt af deres guder.

En hel vind-flåde

Japanerne bevarede mindet om mongol-kejserens nederlag til vinden så sent som under Den anden verdenskrig, idet en af de japanske jagere hed „Kamikaze“ (vind, sendt af guderne). Flere japanske jagere havde iøvrigt „vind“-navne. En af dem hed „Akikaze“ (høstvind), en anden „Siokaze“ (tidevandsvind), en tredje „Asakaze“ (morgenbrise), en fjerde „Harukaze“ (forårsvind) og en femte „Hubuki“ (snestorm). Japanerne brugte hele vindskalaen fra „Asanagi“ (morgenstille) til „Nadakaze“ (storm over havet).

Diesel-motorer

til selv de største tankere

Diesel-maskineriet lader sig på ingen måde slå ud af dampmaskiner — selv ikke når det gælder tankskibe på op til 100.000 tons. Det kendte og meget saglige britiske shipping-blad „The Motor Ship“ bringer i et af sine sidste numre en række oplysninger om kampen mellem diesel-motorer og dampmaskiner, og det lader til, at diesel-motorerne stadig vinder terræn.

The Motor Ship meddeler, at en 12-cylindret 24.000 ehk diesel-motor netop skal installeres i en 45.000 tons tanker. Eladet skriver:

„Dette skridt er af betydelig interesse og vil uden tvivl få indflydelse på mange tankskibs-rederes politik. Foruden de over 100 diesel-drevne tankskibe på over 30.000 tons, som nu er i ordre, er der skrevet kontrakt på næsten 500 enkeltskruede turbine-skibe i denne klasse (op til 104.000 tons), og i de fleste af disse turbine-skibe overskrider maskinkraften ikke 21.000 ehk. Den gevinst, der kan høstes ved at installere diesel-motorer i stedet for de projekterede damp-turbiner, er så stor, at rederne nøje må overveje at skifte politik, hvilket let kan gøres med hensyn til de fleste af skibene,

da flertallet af dem endnu ikke er nået længere end til tegnebordet.“ Bladet fortsætter:

„Forbruget af brændstof i et motor-tankskib med et 21.000 hestes maskineri vil beløbe sig til ca. 80 tons daglig. Der foreligger nu bevis for — og det er man stort set enige om — at over en lang årrække kræver turbine-skibet 50 procent mere brændstof (af samme kvalitet) end et tilsvarende motorskib. Et tankskib med diesel-motor på 21.000 ehk vil kræve ca. 40 tons mindre olie om dagen end et tilsvarende dampskib. Dette svarer til 12.000 tons om året eller £ 80.000 (1,6 millioner kroner). Set med verdensøkonomien og olieresourcerne som baggrund er det ikke uden betydning, at man ved at installere diesel-maskineri i et skib kan spare en kvart million tons olie i løbet af sin levetid.“

Bladet meddeler videre, at ca. 66 procent af alle norske supertankere, som for øjeblikket er i ordre, skal udrustes med diesel-motorer. Det nævner endvidere en række rederier, som har diesel-tankere på over 30.000 tons i drift, under bygning eller i ordre, og udtrykker samtidig sin forundring over, at ikke et eneste af de britiske olieselskaber endnu i januar måned havde nogen diesel-drevne tanker på over 30.000 tons i ordre, skønt de tilsammen havde ordrer på mindst 100 turbine-tankere.

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

RHUMOS N° 156

40 år blandt farver

Fredag d. 28. februar havde underdirektør L. Schjøth Hansen 40 års jubilæum i Sadolin & Hølblad.

Schjøth Hansen leder i dag salget af malerverier til Danmarks farvehandlere, men som særligt speciale og oprindeligt virkefelt har han i mange år helliget sig salg af skibsfarver. Derved har han fået så nær tilknytning til søfartskredse og søens folk, at vi i dagens anledning opsøger ham på kontoret for at gratulere og samtidig høre lidt maritimt snak.

— Hvordan gik det til, at De i sin tid kom til at sælge skibsfarver?

— Ja, oprindelig var jeg „ung mand på kontoret“, men det blev ligesom lidt trangt for mig, og glad var jeg, da jeg i april 1926 fik betroet de første opgaver med salg af skibsfarver. Men det var ofte svært at få ordrer den gang.

— Var der måske mange konkurrenter på den tid?

— Det tør siges . . . og det er der da for resten også i dag — men i begyndelsen mødte Sadolins skibsbundfarver en meget hård konkurrence fra udenlandske fabrikker . . . men vi tog kampen op og fik mere og mere indpas. Det skyldes, at vi i virkeligheden gjorde noget ud af det og lod både teknikere og handelsfolk arbejde med skibsfarver som speciale.

— Man siger, at De har en særlig forkærlighed for søens folk.

— Ja, det kan ikke nægtes. Det er jo sådan, at jeg i mit arbejde er kommet til at holde af søen og alt hvad dertil hører, og de mennesker, jeg er kommet i kontakt med på skibene — det være sig kaptajner, styrmænd og maskinchefer, har altid givet mig en god modtagelse. Håndværkere og søens folk er djærve, friske mennesker, som i høj grad tiltaler mig.

— Det ser faktisk ud til, at det har smittet af på Dem — Deres væsen og optræden minder meget om den friskhed, der er forbundet med „saltvand, beg og tjære“. Har De været ude på lange sørejser?

— Nej . . . men det har til gengæld vore farver, og når jeg før kom ind på, at der er gjort et stort arbejde for udviklingen af Sadolins skibsfarver, må jeg lige nævne et område som skibsbundfarver, hvor netop lange rejser i vidt forskellige farvande kræver de allerbedste kvaliteter. Vi starter derfor grundige forsøgsserier såvel i hjemlige som i tropiske farvande, og på basis af disse forsøg har vi f. eks. fremstillet vor Tropatex bundfarve. Forsøgsplader for denne bundfarve har været udhængt i farvandene omkring Florida under kontrol af „Memorial Institute“ i sammenligning med en række forsøgsplader for de allerbedste amerikanske bundfarver, og vor Tropatex lå så afgjort i første række. Tropatex er vi særlig glade for herude, og vi sælger den både til indenlandske og udenlandske rederier, bl. a. har vi et



L. Schjøth Hansen

bestemt tysk rederi, der sejler på Vestafrika, og som er en stadig køber af denne bundfarve, når skibene skal dokke.

— Ja, nu taler De jo om de større skibe - jernskibe - men hvad med træskibe?

— Tropatex fremstilles også i en bestemt kvalitet til alle lystbåde, kapsejlere o. l., og den har virkelig indfriet de forventninger, der blev stillet til den også på dette område.

— Før i tiden var det ikke altid det bedste, man tilbød skibene, når de skulle ud på de lange rejser . . . Jeg tænker her nærmest på proviant og udstyr

— Nej, det har De sandelig ret i. Man så jo i ældre tider de mærkeligste an-

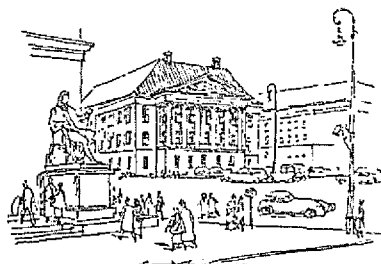
noncer med tilbud til skibene. Hvad mener De f. eks. om en annonce, der siger: Klipfisk, særlig egnet til skibsbrug, tilbydes. Nå, men det gælder i hvert fald ikke maling. Maling til skibe kan simpelthen ikke blive god nok, og der stilles meget store krav i dag.

— Det må være ret store kvanta maling, der skal bruges til et nybygget skib?

— Ja, skal jeg nævne noget af det største, jeg kan komme på lige i øjeblikket, bliver det den norske hvalfanger „Thorshøvdi“. Den havde et forbrug på 90 tons maling, og her var S & H også med i leverancen.

— Har De et eller andet jubilæumsønske for fremtiden?

— Mas . . . Masser . . . er det noget, der skal have relation til søfart, bliver det først og fremmest dette, at den depressionsperiode, vi er inde i med lave fragter og oplægninger må ophøre. Den fremmede valuta, søfarten tjener ind til landet, kan vi simpelthen slet ikke undvære. Kommer rederiernes skibe ikke ud at sejle, bruger de jo heller ingen maling.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

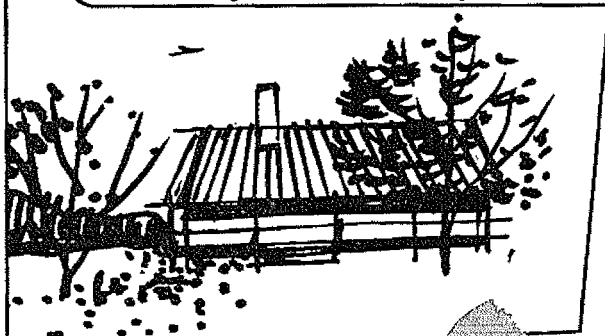


101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

EMPEXO

- 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.

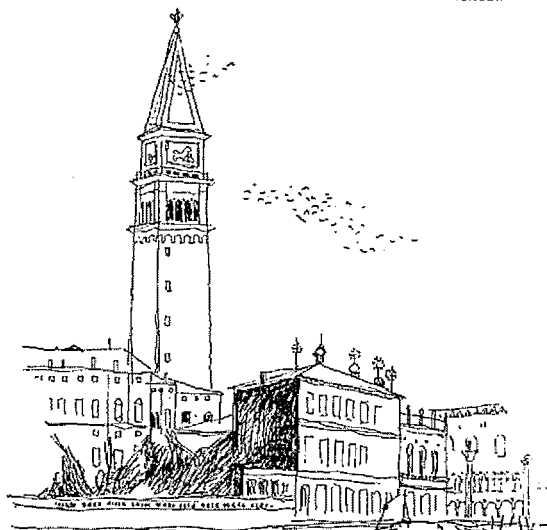
Anvendes på

murværk, puds, beton m. m.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

VENEZIA



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampe arter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

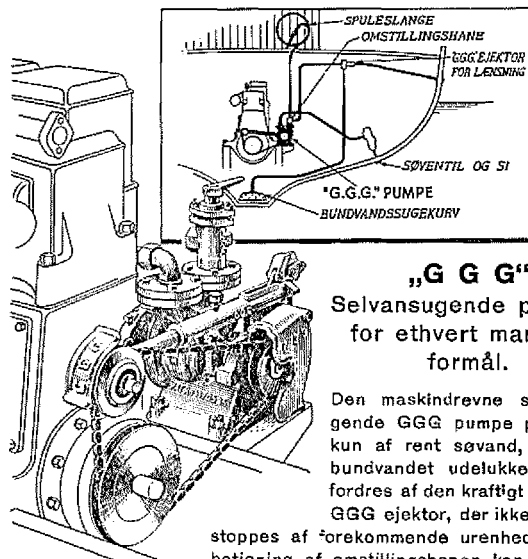
Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

C-TOX behandlet træ er holdbart træ - og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.
TLF. CENTRAL *27 50

GILKES PUMPS GILJECTOR lænsepumpe, 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 forstoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshanen 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.

„BIRKENHEAD“S FORLIS

25. februar 1852

Beretningen om „Birkenhead“s undergang kan aldrig glemmes i England. Sørgelig, som den på den ene er, hører den på den anden side til denne verdens største søfars-nations stolteste nationale minder. Da den officielle bekendtgørelse om forliset blev publiceret af det engelske admiralitet: — hvorledes de britiske soldater og matroser ombord på „Birkenhead“ var gået døden i møde på deres post — lod den daværende kronprins, senere kejser Wilhelm af Prøjsen, kommunikueet oversætte og oplæse ord for ord for hvert eneste regiment og bataillon til hest og til fods i den prøjsiske hær som et mageløst eksempel på disciplin.

I sig selv er fortællingen om „Birkenhead“ også et af historiens fineste eksempler på, hvad Napoleon kaldte: den sjældneste af alle heroiske dyder — *mod* — klokken to om morgenen! —

Skæbnens slag ramte faktisk „Birkenhead“ klokken ti minutter i to om morgenen — og klokken ti minutter over to var det hele forbi. —

Udfor Kap Agulhas — det yderste sydlige punkt af Cap-kolonien — havde „Birkenhead“ klokken seks samme aften forladt Capetown med afdelinger af tre linie-regimenter ombord, nemlig: det 12., det 74. og 91. highlanders, samt nogle officerer af andre regimenter og et antal kvinder og børn og med bestemmelsessted Algoa Bay. Skibet var en tidlig type hjuldampers om-dannet til troppetransportskib.

Den „anden kafferkrig“, som den sommetider kaldes, var netop brudt ud, og skibet var kommet direkte fra England til Capetown med tropperne efter en let rejse.

Ombord var alt iberegnet omkring 650 mennesker, deraf ca. 500 soldater og 135 marinere. Kaptajn Robert Salmond, en omhyggelig og erfaren søofficer, førte skibet. Vejret var smukt — en dejlig stjerneklar nat — så klar, at land kunne ses i to miles afstand — og søen var rolig.

Alt lovede en god rejse, og ved solnedgang var kursen for natten som sædvanlig aftegnet på kortet af kaptajn Salmond. Tiden gik uden mindste forstyrrelse roligt til klokken ca. 21.30, da et klart lys på kysten blev bemærket. Kaptajn Wright af det 91. var tilfældigvis på dækket, og den vagthavende officer, mr. Skeer, udpegede lyset for ham, idet han sagde: — Der har vi lysene i Agulhas! — Kaptajn Wright tvivlede: — Det tror jeg ikke! — sagde han, — hvis det er dem, er de nærmere Capepoint, end de plejer at være! — Men den vagthavende forsikrede, at lysene kun kunne være fra Kap Agulhas — der var ikke andre der i nærheden. — Lyset passerede til agters, og „Birkenhead“ gik sin kurs, indtil nogle få minutter før klokken to morgen. Der var to udkiksmænd til vejrs, og man sejlede for fuld damp mellem 8 og 9 knob.

Tretten minutter før to kastede „the leadsman“ lod-det og rørte bunden — der var 50 fod vand under kølen. Han samlede linen ind til et nyt kast, men i samme øjeblik hørtes en frygtelig skurende og sønderrivende lyd, og en rystelse slog benene væk under folkene på dækket. Skibet standsede brat sin fart.

Forvildede og forskrækkede ansigter viste sig straks i alle gange og på alle dæk, og i løbet af nogle få sekunder var hovedparten af passagererne på dækket. Maskinfolkene blev på deres poster, og ingen af soldaterne, der var indkvarteret på underste dæk, kom op. Disse sidste — næsten eet hundrede stakkels fyre — druknede bogstavelig talt som rotter i en fælde i deres hængeskøjler! —

„Birkenhead“ var løbet med fuld fart på et undersøisk rev og var ramt lige under forreste mast. De knivskarpe klipper rev jernbunden på skibet op, som om det var papir, efterladende gabende huller i jernpladerne, hvorigennem vandet strømmede og i løbet af et øjeblik oversvømmede underste og forreste dæk. Alle i denne del af skibet må være druknede i samme øjeblik, de vågnede.

Kaptajn Salmond var een af de første på dækket. Han var fuldkommen rolig og behersket.

— Stands maskinerne! — Lad ankeret gå! — var hans første ordrer. Rundt om på skibet hørtes råb: — Elleve fod ved stævnen! — syv, langskibs — to ved boven! —

Hurtigt blev bådene sat i vandet for muligvis at trække „Birkenhead“ af revet. Der blev også givet ordre til at opsende raketter og blålys.

Oberst Seton, der kommanderede soldaterne ombord, var på samme tid i fuld gang med sine pligter. Da han kom op, fik han samlet sine officerer sammen, fik fat i så mange lanterner, han kunne, og beordrede, at kvinder og børn skulle udskilles og bringes til rælingen. Mandskabet blev beordret til at opstille kompagnivis på agterdækket. Alle adlød øjeblikkeligt og i fuldkommen tavshed. De stillede op som til parade uden forvirring og uden at vise mindste ophidselse. Den eneste lyd, der hørtes foruden brølet af dampen, der undslap fra kedlerne, var officerernes skarpe, klare stemmer, mens de gav deres ordrer på den sædvanlige måde. Kvinderne og børnene stod samlede ved rælingen uden at kny. Det var en stjerneklar nat, men uden måne. — „Birkenhead“ rullede eller rettere vaklede ubehjælpomt på revets klippespidser, mens maskinerne i langsom fart prøvede at drage hende af grunden.

Kaptajn Wright af det 91. var blevet afgivet til kaptajn Salmond med nogle arbejdshold soldater for at udføre hans ordrer. — Kornet Bond fra 12. lansenerer blev på samme tid beordret til at prøve på at få hestene op og sendt overbord. Følgende et mærkeligt instinkt

vendte alle dyrene hovederne imod land, og de fleste af dem svømmede de to miles ind til kysten og kom sikkert i land. I løbet af ti minutter var alle kvinder og børn blevet bragt op på dækket og blev så hurtigt som muligt bragt ned i en redningsbåd. Mastermath mr. Richards fik det lille selskab i sin varetægt og ordrer til at blive 150 yards fra skibet. Det viste sig at være lige i rette tid.

Næppe var redningsbåden kommen klar af skibssiden, før „Birkenhead“, der var blevet trukket af revet, ramte det igen. Denne gang traf slaget direkte midtskibs — lige under maskinrummet. — Med et forfærdeligt brag blev bogstavelig talt hele midterskibets bundplader revet op. Kolossale vandmasser strømmede denne gang ind i maskinrummet og kvalte ilden under kedlerne. Maskinfolkene måtte klatre for livet og kun med femten minutter efter det første stød.

Alle forhåbninger om at redde „Birkenhead“ var nu klart forgæves. Enhver kunne se, at hun ikke kunne holdes flydende ret mange minutter. Men skønt alle vidste, at enden var nær, var der ikke een af det opstillede mandskab, der rørte sig. De var næsten tre hundrede — samme antal som spartanerne ved Thermopylæ. — Hver eneste mand stod fast — med hænderne ved siden, seende lige ud — og ligeledes officererne, hver på sin plads i nøje overensstemmelse med reglement! —

Alt for hurtigt kom afslutningen på tragedien, kun femten minutter efter det første stød.

To redningsbåde var blevet sat i vandet af søfolkene og maskinfolkene og den tredje båd var i færd dermed — men i dette øjeblik brækkede „Birkenhead“ midt over! — den tunge skorsten væltede ned over denne sidste båd og knuste den til pindebrænde og dræbte eller sårede alle, som var i nærheden.

Der kunne ikke gøres mere i disse sidste sekunder for dem, der stadig var tilbage på skibet, og kaptajn Salmond henvendte ordet til soldaterne og officererne og bad enhver om at frelse sig selv, om muligt. — De, som kan svømme, spring over bord og prøv at nå bådene! — Det var sikkert velment af den gamle sømand, men hvis han var blevet adlydt, ville katastrofen være blevet endnu større. — To løjtnanter så lykkeligtvis faren: Kaptajn Wright og løjtnant Girardot af det 43. — Med beundringsværdig åndsnærværelse bød de mandskabet blive, hvor de var. — „Tænk på kvinder og børn — I vil sænke deres båd, hvis I prøver at redde jer op i den! Af hele styrken (for arbejds holdet var faldet ind i rækkerne igen) var der kun *tre* mænd, der forlod deres plads — og disse mænd har muligvis ikke hørt deres officerers ordrer. Alle andre stod urørlige på deres pladser i rækkerne, mens skibet bogstavelig talt faldt fra hinanden i alle fuger og sammenføjninger. De havde ikke længe at vente, på få sekunder var det hele forbi. — Den menneskefyldte agterdel af „Birkenhead“ rejste sig i vejret — det så ud, som om den endnu en gang ville fremvise for alverden disse tapre mænd i den stille natte time — så gled den med spøgelsesagtig hurtighed ned i dybet! —

„— Den ro og orden, der herskede om bord fra det øjeblik vi stødte, til det hele var forbi, sagde kaptajn Wright, som var een af de overlevende, i sin officielle rapport, „var langt udover, hvad jeg havde kunnet tænke mig, selv når det havde drejet sig om det bedste disciplinerede mandskab — og det er så meget mere beundringsværdigt, som det her drejer sig om mænd, som kun havde været kort tid i tjenesten. Enhver gjorde nøjagtig, som han blev anvist, og der var ikke en muntlen eller en ytring mellem dem, indtil skibet sank. Jeg kan ikke fremhæve nogen enkelt officer, som gjorde mere end nogen anden, alle modtog deres ordrer og udførte dem, som om de gik ombord i havn — istedetfor at gå til bunds i havet. — Der var kun den forskel, at jeg aldrig har set en *indskibning* blive foretaget med så lidt støj og forvirring!“

Ved hjælp af bådene og en skonnert, der passerede — ved svømning eller ved at klynge sig til tilfældige vragestykker lykkedes det eethundredeogtooghalvfems personer — heri iberegnet alle kvinder og børn — at frelse livet, mange af dem efter svære strabadser.

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Langelinje engang forsvarsværk

Mon det i dag vides og huskes, at Langelinje engang har været et forsvarsværk? Ved optrækket til krigen 1848 blev Langelinje tillige med Kronborg gjort forsvarsberedt.

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 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Når enden er god...

En festlig historie om et par genstridige elefanter, som hårdnakket vægrede sig ved at gå fra borde i Singapore's havn.

Som yngste mand i et stort Singapore shipping-firma faldt det i min lod at ekspedere en mængde forskelligartet gods; men det var dog først, da jeg en dag fik til opgave at ekspedere to levende elefanter, at jeg følte, jeg for alvor skulle have min ilddåb.

Dyrene var blevet indskibet i Rangoon i fragtdamperen „Wanderer“, som mit firma var agent for, og de var bestemt for en excentrisk ældre gentleman.

Selve arbejdet med papirerne var ikke forbundet med større vanskeligheder end dem, der er almindelige ved „døde“ ladninger — når altså lige undtages, at elefanterne, når de var kommet vel i land, ikke kunne overlades til sig selv i et pakhús som andet gods, indtil de kunne transporteres videre til modtageren. Denne side af sagen var der imidlertid i forvejen sørget for, idet dyrene ville være i de bedste hænder hos en pålidelig asiat ved navn Karuka, som var fortrolig med dyr af enhver art.

Da „Wanderer“ gik til kaj, fik jeg det første glimt af elefanterne, der netop var ved at blive ført op på dækket. Det var et snavset, apatisk udseende par, som gloede ondt på mig, da jeg gik om bord for at konferere med styrmanden om, hvordan man på bedste måde fik dem i land.

— Det er første gang i mit liv, jeg har med sådan et par kolosser at gøre, tilstod styrmanden åbenhjertigt. — Var der blot tale om f. eks. heste, ville det jo være tilstrækkeligt at få fat i en planke og ganske simpelt lade dem spadseré i land; men her drejede det sig om dyr af en helt anden størrelsesorden, og da der i øjeblikket er omkring 6 fod ned til kajen, tror jeg, det klogeste vil være at se tiden an en times tid eller så. Der vil måske til den tid være mulighed for, at dyrene kan spadseré direkte i land.

Styrmandens forudsigelse slog til — men nu viste det sig til gengæld, at elefanterne var meget utilbøjelige til at forlade skibet, som de efterhånden var kommet til at betragte som deres hjem. Den lille, indtørrede elefantdriver, som havde ledsaget dyrene på rejsen, besteg den mindste og tilsyneladende mest medgørlige af dem og begyndte energisk at dunke den i hovedet med en stok med jerndup i enden for at få den i gang. Slagene prellede dog fuldstændig af på det store dyr, der overhovedet ikke rokkede sig ud af pletten.

— Hold op, Abdul, det nytter intet, brummede styrmanden, — prøv den anden i stedet!

Lydigt kravlede den lille elefantdriver ned og besteg den anden og noget større elefant, som han med slag og tilråb forsøgte at drive hen mod skibssiden. I begyndel-

sen var den lige så vrangvillig som den første, men langt om længe satte den sig dog langsomt i bevægelse. Da den var nået hen til skibssiden, standsede den imidlertid pludselig op og gav sig til at svinge undersøgende frem og tilbage med snabelen. Det så næsten ud, som om den tog mål af afstanden ned til kajen (den var nu ca. 2 fod), hvorefter den lige så stille vendte om igen.

Styrmanden var dog ikke til sinds sådan uden videre at give op. — Lad os få nogle af de rissække herover! råbte han — vi bygger en lille rampe, da det jo tilsyneladende er afstanden ned til kajen, der bekymrer dyret.

Losningen af skibet var foregået normalt, hvad den øvrige del af lasten angik, så nogle matroser gik straks i gang med at stable en snes rissække op som en svagt skrånende rampe fra kajen og op til skibet.

— OK, sagde styrmanden, da rampen var klar, og Abdul havde indtaget sin plads på nakken af elefanten, som besætningen i øvrigt på rejsen havde døbt „Griselda“. Og nu gentog forestillingen fra før sig. Tvivlrådig blev Griselda stående og svingede med snabelen over rampen — for omsider med stor forsigtighed at begive sig ned ad denne til kajen, fulgt af begejstrede hurraråb fra den tilskuerskare, som efterhånden havde forsamlet sig på kajen.

Til min forfærdelse bemærkede jeg, at der under vægten af det store dyr var gået 6—7 rissække itu, og jeg bad til, at modtageren ikke var at finde blandt tilskuerne.

— Fine, fine, udbrød styrmanden lettet og tørrede sveden af panden — nu har „Darling“ (det var besætningens kælenavn til den anden elefant) set, hvor let det hele går, så nu tror jeg ikke, vi får noget besvær med at få hende i land også...

Elefantdriveren Abdul, som havde overladt Griselda i Karukas varetægt, begav sig nu atter om bord og entrede op på nakken af Darling. Tidevandet var i mellemtiden faldet så meget, at dækket nu næsten lå i plan med kajen, således at de opstablede rissække — eller det, der var tilbage af dem — var overflødige. Det så altså ud til, at den største vanskelighed for at få Darling i land ikke mere eksisterede.

Men det viste sig hurtigt, at Darling stadig var mindst lige så forsigtig og mistænksom som Griselda. Først efter lange overvejelser lod hun sig lokke nogle få skridt hen mod skibssiden, men længere var hun absolut heller ikke til at drive.

Karuka, som stod afventende på kajen ved siden af sit første „plejebarn“, fremsatte nu det forslag, at Griselda skulle føres hen til skibssiden igen for at forsøge på at sætte lidt liv i den uvillige Darling. Forslaget blev fulgt, men med negativt resultat, skønt styrmanden forsøgte at opmuntre dyret med tilråb som f. eks.: — Det

er jo Griselda, lille Darling . . . gå dog for fanden hen til hende, dit tykhovede fjols! Men Darling så blot på ham med åbenlys foragt og rokkede sig ikke så meget som en tomme.

— Jeg har en ide! råbte pludselig 2. styrmand. Han havde hidtil ikke blandet sig i foretagendet, men havde dog med små mellemrum interesseret fulgt begivenhederne udvikling. — Hvorfor gi'r I ikke begge elefanter seler på og lader Griselda, som er den største af dem, trække Darling i land?

Den lille elefantdriver vædede eftertænksomt læberne med tungen — men gik dog et øjeblik efter i gang med at bringe Griselda i stilling på kajen med sele og det hele, klar til at trække Darling i land. Nu var Griselda ganske rigtigt det største af de to dyr; men enten gik hun ikke alvorligt nok ind for opgaven, eller også trak Darling først — og bedst. Nok er det: et øjeblik efter stod *begge* elefanter på dækket og rokkede sindigt frem og tilbage på deres mægtige ben!

— Død og helvede, brølede styrmanden, — nu sidder vi net i det! Vi er ikke et skridt længere, end da vi startede. Se at få Griselda i land igen — men hurtigt! Darling må vi la' blive, hvor hun er.

Med en engels tålmodighed begyndte den lille elefantdriver at tale godt for Griselda — og til alles lettelse satte det store dyr sig virkelig atter i bevægelse og sjøkkede i land for anden gang.

— Sikken et held, brummede styrmanden og trak vejret dybt. — Men hva' stiller vi op med den anden tykhud?

I det samme kom Karuka stille glidende hen til ham og spurgte meget ærbødigt, om der ikke var en mulighed for at svinge dyret i land ved hjælp af lossebommen. Det havde han ofte set blive gjort med heste, tilføjede han.

— Måske, svarede styrmanden, — men hvor meget vejer sådant et bæst egentlig? Jeg aner det ikke. Lossebommen kan klare en belastning på 5 tons, „død“ vægt vel at mærke, og selv om vi får dyret op at svæve, tror jeg personlig, at det vil blive slået af panik og give os en masse kvaler. Er der slet ingen, der har nogen som helst ide om, hvad en elefant vejer?

Alle stirrede grundende på det store dyr. Så lagde Karuka omsider for med at gætte på $1\frac{1}{2}$ tons; men samtlige efterfølgende bud strakte sig fra 3 tons og helt op til 7 tons.

Jeg mente fra min skoletid at kunne erindre en sætning fra en naturhistoriebog, der lød sådan noget som: Den indiske elefant er et ædelt dyr af kolossal størrelse, som, når det er udvokset, kan veje op til . . . ja, op til hvad? Netop vægten, som var det eneste, der havde betydning i denne forbindelse, var jeg ikke sikker på. Der foresvævede mig noget om 5 tons, men jeg turde dog ikke tage et væddemål på det. Jeg var imidlertid uforsigtig nok til at fremsætte min noget uklare viden for styrmanden, netop som denne så ud til at være allermest i vildrede med, om han skulle vove forsøget eller ej — og *det* afgjorde sagen!

— A.l-right, sagde han beslutsomt, — jeg vil ingen

risiko løbe. Hvis lossebommen bli'r spoleret, er ansvaret udelukkende mit, og hvad skal jeg svare, hvis rederen spør mig, hvordan i alverden jeg kunne finde på at lade dyret løfte uden at kende dets vægt?

Med disse ord vendte han sig direkte om mod mig og fortsatte: — Well, De kommer fra shipping-firmaet, nu er det Deres tur til at komme med et forslag!

Jeg vred hjernen — men i øjeblikket var jeg fuldstændig tom for ideer . . .

Styrmanden havde lænet sig op mod rælingen og stod og stirrede med mørke miner på den stædige Darling, som så hårdnakket insisterede på at forblive om bord til trods for, at hun slet ikke længere var spor velkommen her. Og som han stod der og fikserede bæstet, var det, som om det i hans fantasi voksede og voksede for hvert sekund.

Også jeg stirrede fortabt på det store dyr. — Der må da for pokker kunne findes en udvej, summede det gennem min hjerne, som ganske umærkeligt var begyndt at forville sig ind på forskellige mærkværdige sidespor. — Elefanter kan jo svømme, sagde jeg til mig selv, idet et billede fra den tidligere omtalte naturhistoriebog dukkede op i min erindring . . .

Men på dette tidspunkt lod — til alt held for mig — en velkendt stemme sig høre.

— Jeg har det! råbte 2. styrmand igen. Han havde gjort sig usynlig efter sin fiasko med at lade Griselda trække Darling i land, men optrådte nu atter på arenaen. — I behøver jo blot . . .

— Hold kæft! afbrød 1. styrmand ham skarpt. — sidst, du åbnede munden her, fik du begge elefanter om bord i stedet for i land, så dine gode råd skal jeg meget ha' mig frabedt.

— Ja, men hør nu lige her, vedblev 2. styrmand ufortrødent, — I behøver jo bare at trække Darling over til brovægten — en sådan må vel findes et eller andet sted her i nærheden — og få Griselda vejret. Når I kender hendes vægt, vil jeg tro, I med sindsro kan sætte Darlings vægt ca. $\frac{1}{2}$ tons lavere!

1. styrmand svarede ikke; men det blik, han sendte sin kollega, viste med al ønskelig tydelighed, at han — om end noget modstræbende — anerkendte det fornuftige i forslaget.

Til alles overraskelse — Karuka undtaget — viste det sig, at Darling kun vejede godt og vel 2 tons. Og fra det øjeblik var det ikke længere noget problem at få hende i land. Før den overraskede og meget indignerede Darling vidste af det, fandt hun sig selv svævende i luften over hovederne på tilskuerne på kajen — for et øjeblik efter at lande blideligt på landjorden, hvor Karuka og hans medhjælpere omgående tog sig af hende . . .

— Når enden er god, er alting godt, bemærkede 1. styrmand filosofisk, da han så Darling velbeholden i land — en opfattelse, som sikkert ikke deltes af de af tilskuerne, som havde været lidt langsomme til at komme af vejen, da den store elefant pludselig kom svævende hen over hovederne på dem.

J. H.

Esrum Sø - KONGELIGT „INTERNT HAV“

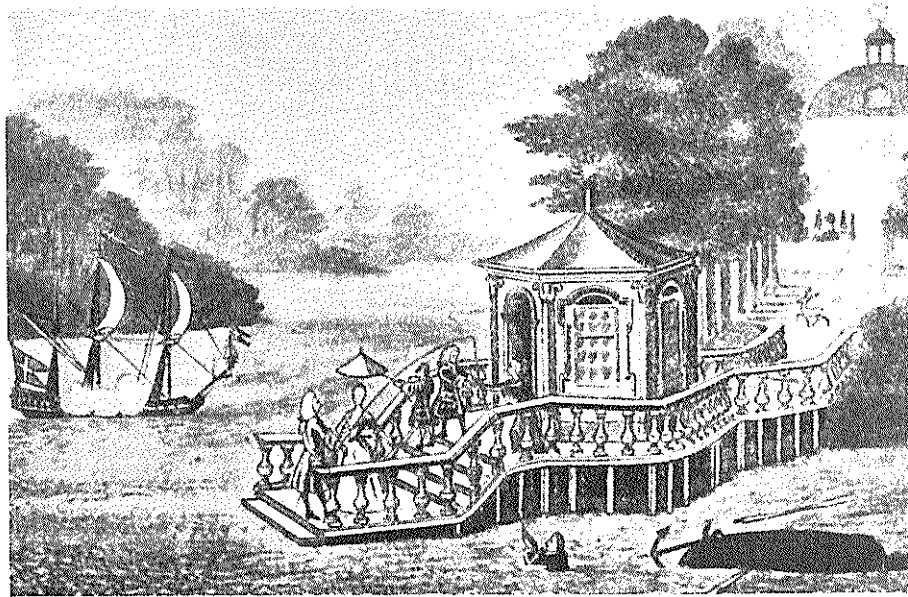
Esrum sø, hvis beliggenhed var en af årsagerne til, at Kong Frederik IV i 1720 lod påbegynde bygningen af jagtslottet Fredensborg, har ved sin størrelse gennem de følgende tider været benyttet som de forskellige kongers „interne hav“. Til sejlads herpå havde Fr. IV endog ladet bygge et større 3-mastet lystfartøj, der i sin konstruktion nærmest mindede om en blanding af karavel og fregat. Flag vajede ikke alene agter og fra fokke- og stor-mast, men også fra stage yderst på sprydet, ligesom kanoner fandtes om bord. Så det har været et ganske flot syn, når det store skib gled henover søens vande. Men, alt i alt har det nok været mere til pynt og salut-batteri end egnet til sejlads. Ude af brug lå det i en overdækket havn udfor „Skipperhuset“, det, der stadig ligger på sin gamle plads ved søens bred, og hvis navn minder om maritim tilknytning til slottet. I Fr. V's tid skal der ifølge de historiske kilder have været en hel flåde af kgl. lyst-chalupper. Så det er noget ganske særegent, at der til et slot, som tilfældet er med „Fredensborg“, udover det almindelige personel har været knyttet søfolk. Efter grundloven af 1849's ikrafttræden, ved hvilken en adskillelse af ejendoms- og personel-forhold mellem konge og stat fandt sted, beholdt Fr. VII „Skipperhuset“, men derimod ikke det derved ansatte mandskab, 1 kvartermester og 2 sluproere, som på grund af slottets ubeboelighed gennem en lang årrække havde haft magelige dage.

Da slottet efter Chr. IX's tron-overtagelse i 1863 vågnede op af sin tornerosesøvn, kom der atter liv og røre på søen. Kongen lod nemlig anskaffe 4—5 sejlbåde, der betjentes af Holmens personel. Med disse både foretoges kryds på søen, undertiden bare over til den anden side for indtagelsen af medbragt frokost eller middag i for eksempel Tumlingevangen. I vindstille vejr, hvor bådene altså måtte roes, fulgte somme tider gardens musikkorps med i en båd for at underholde de kgl. herskaber og deres gæster. Når musikken på en sådan stille sommeraften omkring St. Hanstid så spillede „Der er et yndigt land“, har det været i den skønneste samklang med det om søen smukt liggende danske natur-landskab! Disse sejlture hørte med årene mere og mere op. I Chr. IX's sidste tid var Holmens folk på Fredensborg således reduce-

ret til et par orlogsgaster, der i påkommende tilfælde blot skulle gøre tjeneste som roere. De var indlogeret i den ene af de 2 the-pavilloner, som endnu findes i nærheden af søen, og deres væsentligste bestilling var blot at hejse og nedhale de flag, hvilke i anledning af fyrste-besøg vajede på Kongebroen, den lille, stadigt eksisterende anløbsbro. På de helt store såkaldte „fredensborgdage“ kunne da ses vaje det britiske, russiske, græske og danske flag. Ville hoffet ellers ud på en tur med båd med sejl, da lå som regel en fisker ved broen parat til at stikke til søs i forventning om en god drikkeskilling. — Kongelige sejlture på Esrum sø finder dog stadig sted, idet Kong Frederik under sine ophold på slottet har 2 motorbåde i søen. Oftest benyttet er „Anne Marie“, en ca. 15 fods båd, som kan løbe 12 knob.

Lige nedenfor Fredensborg slot lå i 1800-tallets begyndelse et kgl. bådebyggeri, hvis tilstedeværelse på dette fra havet så fjernt liggende sted vel hovedsagelig skyldtes, at man havde materialet lige ved hånden, enten det nu var træer fra slots-parken, Grib skov eller andre nærliggende skove. Blandt andet byggedes pramme dels til Holmens og flådens brug og dels til transport af brænde til København, hvilket skete ad den i 1805 anlagte Esrum-kanal fra Esrum sø til Hornbæk-bugten ved Dronningemølle, en strækning på ca. 9 km. Prammene blev trukket af heste, altså et helt hollandsk sceneri. Omtrent midtvejs på kanalen var der en niveau-forskel på 5 m, det vil sige, at dens nordlige halvdel havde et 5 m dybere leje. For det transporterede brændes vedkommende styrtes det nedad et skråplan. Dette kanalliv ophørte ca. 1860.

Carl Østen.



Kong Frederik IV's lyststeycht og Anglehuset ved Fredensborg 1727.



Mange af Vikingens læsere var fortørnet over den mangel på pietetsfølelse, som vist under de store sne-massers nedfald over København. Man mente med rette, at et mindsted som sømændenes anker på Kongens Nytorv ikke burde bruges til henkastning af snebunker.

Vort fotografi viser, at de vrede mennesker har ret i deres kritik.



KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Et fuglevarsel — og et skibsforlis

Når gøgen kukker, bliver det snart regnvejr. Når uglen tuder, varslers det uheld, og når fugletrækket forår og efterår er tidligt på færde, mener overtroen at kunne forudsige vejret for den kommende sommer eller vinter.

Det mest berømte eksempel på et fuglevarsel findes i et af Boganis jagtbreve fra 1888. Brevet fortæller om Boganis hjemrejse fra New York til Danmark med dampskibet „Gejser“ (tilhørende den daværende Thingvalla-linje).

— Da vi nåede op under Sable Island, kom der en stor falk og satte sig i stormastens tovværk, skrev Boganis. — En ivrig jæger, der var om bord, løb straks ned efter sin bøsse, men nogle af passagererne og søfolkene kyste ad fuglen, så den fløj bort. Nogen tid efter kom den tilbage, og igen hentede jægeren sin bøsse. Flere

ombordværende forsøgte igen at skræmme fuglen bort, men den var så træt, at den først lettede, da der blev kastet noget op mod den — og lige i det samme faldt skuddet. Fuglen gjorde et kast i luften og sejlede på stive vinger ind mod land.

— Det bringer ulykke, sagde søfolkene. En time senere kom fuglen tilbage og satte sig i mærset. De lyse fjer på dens ene klo var blodige, og den sad lidt og vaklede, så faldt den død ned på dækket . . .

Boganis (pseudonym for forfatteren, godsejer W. Dinesen) samlede falken op, tog indvoldene ud og pakkede den ind i papir. Af kaptajnen fik han tilladelse til at opbevare den i skibets kølerum. Da han var kommet hjem, lod han den udstoppe. —

Men . . . da „Gejser“ året efter på samme tid og sted passerede Sable Island for hjemadgående, stødte skibet sammen med samme selskabs „Thingvalla“, og en mængde mennesker led druknedøden.

—ing.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

„Holmens folk“ som træk-hest

I gamle Dage spillede „Holmens faste stok“ en stor rolle i hovedstadens større begivenheder, enten det nu var glædelige eller sørgelige, men navnlig i forbindelse med de, der vedrørte kongehuset. Da Chr. VIII for første gang efter sin kroning og salving var til festforestilling i Det kgl. Teater i sommeren 1840, blev hans ekvipage trukket fra teatret af Holmens folk til „Amalienborg“.

Nitter-drenge og Nyboder-drenge

Som de Helsingør-nitterdrenge i vor tid har spillet en fremtrædende rolle i byens offentlige liv, navnlig i teater-salen ved sommernes revuer, var det for et hundrede år siden de Nyboder-drenge, der nu og da prægede det københavnske, for eksempel, når der var folketings-valg. I 1853 ved et sådant nævnes, at bjelkerne (gallerierne) i husarernes ridehus „var besat af Nyboder- og andre drenge, der opførte sig utåleligt.“



— Jamen tror pastoren da ikke, at man kunne højne sømændenes moral ved at forbyde skibene at sejle med alle disse laster?

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1958



Medlemmer

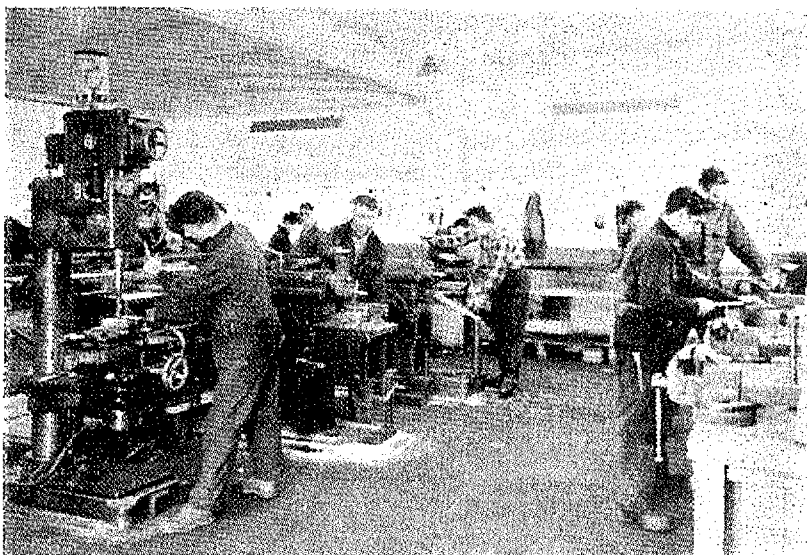
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement 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 Bugterselskab 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 Tankskibsredieret
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Lærlinge-grundskolen

på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri har altid været kendt for at være et godt lærested, og landet over, og forøvrigt også ude i verden, sidder der mange mennesker i betydningsfulde stillinger, som kan sige, de har lært i Helsingør.

Efter forslag fra lærlingeudvalget og godkendelse af lærlingerådet er der mellem Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund og Sammenslutningen af Arbejdsgivere i Jernindustrien i Danmark den 11. april 1956 oprettet en overenskomst om ændringer i



Lærlinge ved store boremaskiner, shapingmaskiner og skruestikke.

lærlingeuddannelsen, der omfatter bestemmelser om en obligatorisk grunduddannelse af 3 måneders varighed, som skal gennemgås af enhver ny lærling i smede- og maskinarbejderfaget i begyndelsen af hans læretid.

Som rettesnor for uddannelsen i grundskolen er der af metalindustriens lærlingeudvalg udarbejdet en ganske fortræffelig samlemappe, der blad for blad angiver gangen i undervisningen, der fra beskrivelse af værktøjerne og deres elementære

brug og fra beskrivelsen af den enkelte operations udførelse fører frem til, hvorledes fagarbejderen ved hjælp af sit håndværktøj udfører næsten alle i faget forekommende grundelementer.

I marts 1957 oprettedes den første klasse af de nye lærlinge, hovedsagelig maskinlærlinge, men også de i årets løb nyantagne kleinsmede-, grovsmede- og kedelsmedelærlinge, og siden da har nu ca. 50 lærlinge gennemgået grundskolen.

De erfaringer, man allerede har

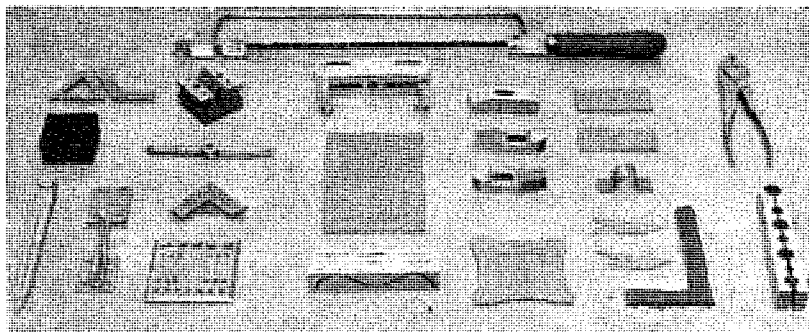
gjort med hensyn til det overraskende resultat, man kunne få i håndværksmæssig dygtighed i de 3 måneder i grundskolen, har medført, at det blev besluttet, at alle smedefagets lærlinge skulle gennemgå grundskolen, d. v. s., at foruden maskinlærlingene skulle også skibsbygger-, kleinsmede-, grovsmæde- og kedelsmedelærlinge gennemgå den.

Værftet har nu indrettet nye, moderne lokaler, hvor ialt ca. 30 lærlinge kan undervises samtidig. Værkstedet er forsynet med skruestikke og nye maskiner af forskellig art.

Efter gennemgang af grundskolen fortsætter f. eks. maskinlærlingene endnu i 3 måneder på et særligt lærlingeværksted under stadig undervisning med arbejde hørende til produktionen.

De fordeles herefter gennem en bestemt plan til værftets øvrige afdelinger, hvor de lærer den mangesidige produktion at kende.

En fordel ved at en lærling gennemgår grundskolen er, at man indenfor den lovpålagte prøvetid har mulig-



En lærlings øvelsesarbejder udført på 3 måneder i grundskolen.

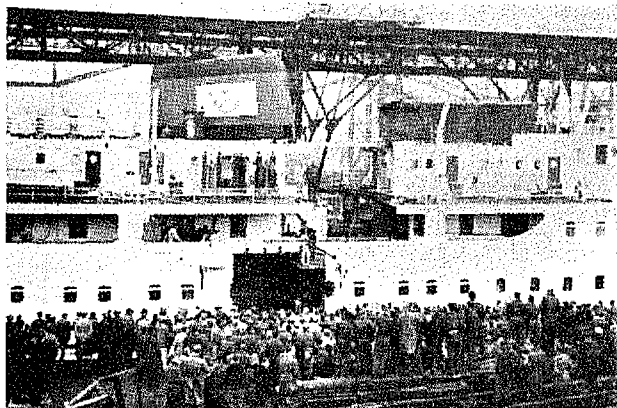
hed for at bedømme lærlingens evner og muligheder i faget, så man kan fraråde ham at fortsætte uddannelsen på et tidligt tidspunkt, hvis man må se i øjnene, at det senere vil blive en skuffelse, ikke mindst for ham selv, at fortsætte.

Den udvidede grundskole har fra 1. januar startet sit første elevhold omfattende lærlinge fra de nævnte fag, og det vil blive interessant at se, i hvor høj grad de værksteder, der nu har sendt deres nye lærlinge til grundskolen, vil kunne konstatere værdien af den uddannelse, de har fået der.

Forlængelse af M/s Kongedybet

A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 har overdraget B & W at forlænge „Kongedybet“. Selve adskillelsen af de to skibshalvdele fandt sted 16. januar i tørdok II. Skibet er delt umiddelbart foran forreste maskinrumsskod.

M/s „Kongedybet“ vil, når arbejdet er tilendebragt først i april, være 3,96 m længere, dets største længde var tidligere 89,0 m. Medens det totale passagerantal



„Kongedybet“'s to dele efter adskillelsen.

på 1500 ikke forøges, vil køjeantallet blive forøget med 66 passagerkøjer til ialt 321 køjer; på agterste del af promenadedækket indrettes en cafeteria, og såvel spisesalon som III kl. forøges i størrelse og kapacitet. Både-dækket forlænges agterover, hvorved der skabes siddeplads til 210 personer i en afskærmet veranda. Dette får særlig betydning på dagture. På hoveddækket agter

indrettes et nyt bildæk for ca. 20 vogne og med ind- og udkørsel gennem store porte i skibssiden.

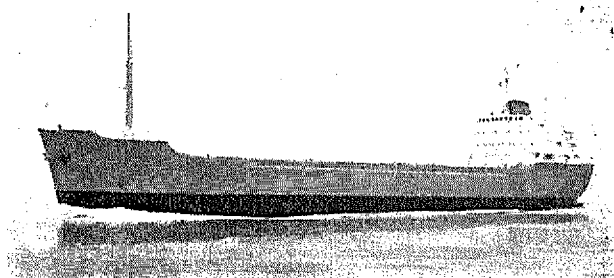
De tidligere kraner på agterdækket for ind- og udladning af gods bortfalder. I stedet føres lasten på trucks gennem sideportene ind på bildækket, hvorfra det på en hydraulisk elevator føres til lastrummene. Kajerne i Havnegade i København og i Rønne vil som følge heraf blive indrettet med ramper for tilkørsel.

M/s Arvidsjaur afleveret

Masselastskibet „Arvidsjaur“ på 14.070 tdw gik den 14. januar på prøvetur fra Öresundsvarvet.

„Arvidsjaur“ er det femte skib i en serie på ni, som Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund har bestilt ved Götaverken. Sidstnævnte værft har bygget skrog og maskineri, medens maskininstallationen og den øvrige udrustning er udført ved Öresundsvarvet, som er et datterselskab af Götaverken.

Serien er flere gange omtalt i Vikingen.



„Arvidsjaur“.

M/s Sarek

Grängers-skolen til søs

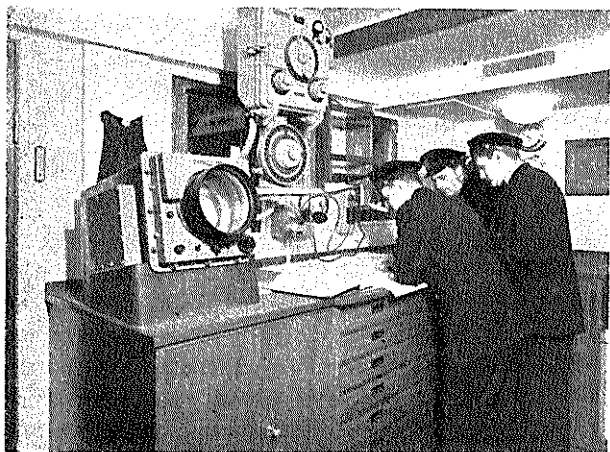
I en årrække med gode konjunkturer har man kunnet konstatere en stor bevægelighed og en stadig stigende mangel på arbejdskraft på alle områder. Det gælder ikke mindst søfaren. Kløften mellem efterspørgslen og tilbud på kvalificeret

dæks- og maskinofficerer har i længere tid været så stor, at man uden at gøre sig skyldig i nogen overdrivelse kan tale om en vanskelig situation.

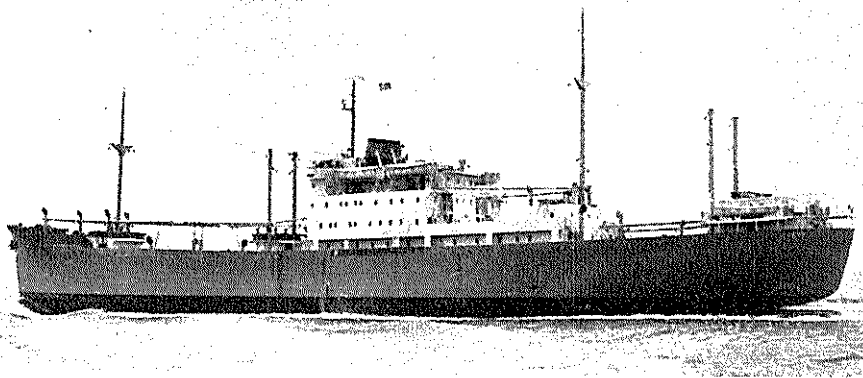
Grängesbergbolagets flåde omfatter i januar 1958 27 skibe på ialt 335.000 tons. Under bygning eller i ordre er 12 skibe på ialt ca. £00.000 tons, som skal leveres indenfor de nærmeste tre år. Nybygningstakten er simpelthen af en sådan størrelsesorden, at man vanskelig kan dække behovet for officerer på de nye skibe ved blot at forfremme tjenstgørende officerer og ved at ansætte nyeksaminerede styrmænd og maskinister fra skolerne i land.

Der har været talt og skrevet så meget om dette, og for i noget omfang at råbe bod herpå, har flere svenske rederier i længere eller kortere tid drevet uddannelsesskoler. Da det er anset for nødvendigt at skabe endnu større tilgang på officerer, har Grängesbergbolaget med m/s „Sarek“ med Sjöfærstyrelsens og de ansatte organisationers billigelse og støtte startet en officersskole med styrmands- og maskinisteksaminerne som mål.

Den grundlæggende ide til Gränges-skolen var klar i foråret 1957. Efter denne skal ialt 40 dæks- og maskinofficerselever gennemgå en treårig uddannelse på m/s „Sarek“, hvor de under en stadig vekselvirkning mellem teori og praksis føres frem til styrmands- resp. maskinisteksamen. Teorien kan nemlig mange gange direkte



Eleverne har et særskilt navigationsrum ved siden af det ordinære.

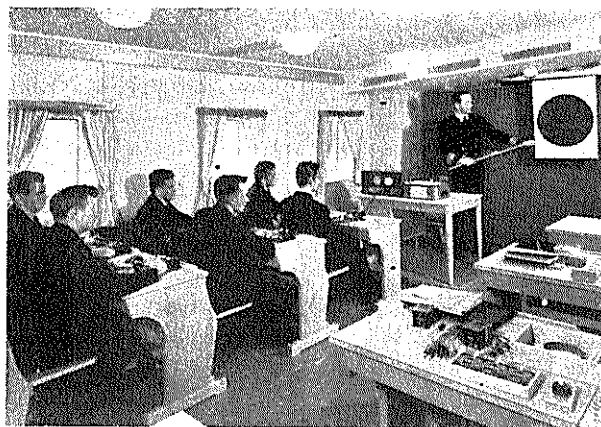


„Sarek“.

på pladsen kompletteres med praktiske studier. Skibet og dets normale rytme til søs og i havn, under lastning og losning danner den ramme, i hvilken skolen virker.

Det har ikke været vanskeligt at besætte de 40 elevpladser, interessen har tværtimod været stor, og de nuværende elever er udvalgt mellem et stort antal søgende.

For den teoretiske undervisning findes der en hovedlærer på både den nautiske og den maskintekniske ret-

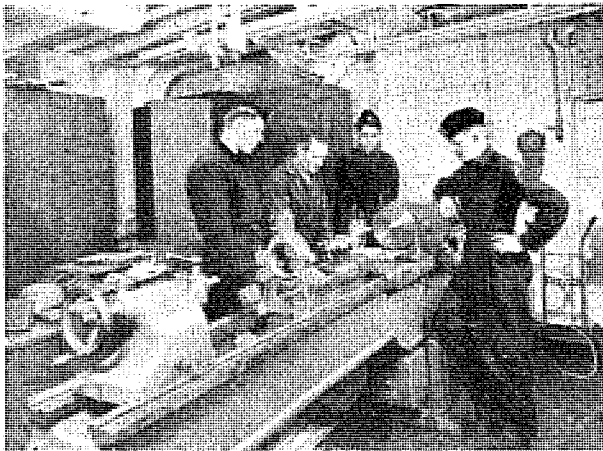


Een af timerne ombord på „Sarek“.

ning, hvoraf en samtidig er skolens rektor. Desuden tjenstgør særlige lærere i svensk, engelsk og geografi og en skibslæge med pligt til at undervise i visse specialfag. Skibets ordinære officerer og besætning medvirker ved den praktiske uddannelse. Ialt findes 75 mand ombord.

Under uddannelsen får eleverne foruden fri kost og logi og delvis beklædning bl. a. uniformer, en månedsløn på 209 kr. det første år, 320 det andet år, og 370 det tredje år. Eleverne behøver ikke at binde sig til at gå i rederiets tjeneste efter uddannelsens afslutning.

M/s „Sarek“ blev leveret den 1. oktober 1942. Ombygningen til skoleskib blev begyndt i august 1957. Det største problem herved var at skaffe plads til 75 mand mod tidligere 35, hvilket medførte mere end en fordobling af apteringspladsen. Det blev muliggjort ved at erstatte det tidligere hus midtskibs med et helt nyt, dobbelt så langt, og som blev forsynet med yderligere et dæk. Desuden er mellemdækket rundt om motørkappen



Fra maskinistelevernes værksted om bord på „Sarek“.

taget i brug til værksted, badstue, vaskeri, stores af forskellig slags m. m.

Eleverne bor på shelterdækket i lyse og smukke tomandskamre med rindende koldt og varmt vand. De har særlig messe med udspisning efter kafeteriaprincippet og et stort og lyst opholdsrum til samvær eller læsning og skrivning i fritiden. Et særligt rum findes til bordtennis og hobbyvirksomhed. Skoleafdelingen på det underste brodæk består bl. a. af to rummelige undervisningssale, som f. eks. ved fælles filmforevisning kan slås sammen til en større sal, laboratorium til undervisning i fysik og kemi, bibliotek med underholdnings- og faglitteratur samt arkiv og kontor.

Eleverne har deres eget navigationshus ved siden af skibets styrehus på broen. Udrustningen med radar, radiopejler, ekkolod, SAL-log, gyrokompas og øvrigt materiel for både terrestrisk og astronomisk navigering er doubleret, så eleverne kan føre deres egne bestik uden at forstyrre skibets rutine. Foruden skibets ordinære reaningsbåde medføres to 7 m sejlbåde, som også kan bruges til øvelser i roning. Til maskinelevernes praktiske uddannelse findes et særligt værksted med moderne maskiner og værktøj.

Skibets rig og dæksudrustning er frasat visse omplaceringer stort set bibeholdt som tidligere. Maskineriet har fået visse komplementeringer. Hovedmotoren er udrustet med mulighed for drift med tyk olie. Generatoreffekten er forøget med en trediedel, og varmekedlen er erstattet med en større. Skibets lastevne er ved ombygningen formindsket fra 8.980 til 8.600 tons.

Eleverne og den øvrige besætning mønstrede ombord den 2. januar, den 8. januar foretoges prøvetur, og dagen efter afgik „Sarek“ på sin første rejse som skoleskib til Hamburg for lastning med Mombasa i Kenya som næste havn.

M/s **Begonia**

Fra Aktiebolaget Lindholmens Varv er 23. januar til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd afleveret lastmotorskibe: „Begonia“.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register

of Shipping som åben shelterdækker med dimensioner, så den også kan gå som lukket shelterdækker og har desuden isforstærkning.

Skibet er rigget med to master af Halléns type og to bomstøtter og har ialt ti bomme for 5 tons løft. Desuden findes en sværbom for 15 tons løft. De fem lastluger har i vejrdækket ståluger af von Tells type.

Hoveddimensionerne er som lukket shelterdækker

Længde mellem perpendikulærer	102,4 m
Største bredde på spant	14,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,2 m
Middeldybgående på last	7,0 m

Dødvægten er 6.175 tons og farten 12,5 knob.

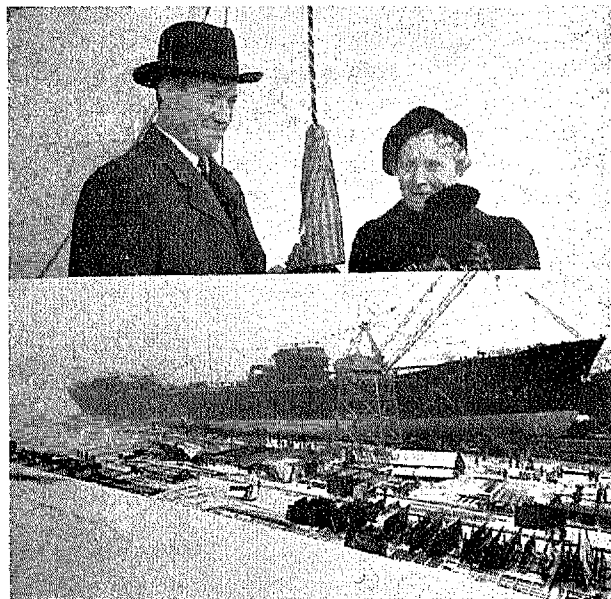
Hovedmotoren er en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende GV dieselmotor af Lindholmens fremstilling. Den yder 2.250 hk ved 160 omdrejninger pr. minut.

Skibet er udrustet med bl. a. Decca-radar, Arkas automatstyring, Atlas ekkolod, SAL-log og radiopejler.

Skibets fører er kaptajn S. Lindgren, og maskinchef er B. Jönsson.

M/s **Thorsvaag**

Den 25. januar søsattes det andet skib i Uddevalla-varvets serie 34.000 tdw tankmotorskibe. Skibet er bestilt af A/S Thor Dahl, Sandefjord, og fik af fru skibsreder Winge-Sørensen navnet „Thorsvaag“.



Øverst: Direktør Hagelin og gudmoderen, fru Winge-Sørensen. Nederst: „Thorsvaag“.

Skibet bygges helsevejst til højeste klasse i Det norske Veritas med bak, brohus og hytte, et gennemgående hoveddæk, to gennemgående langskibs skodder og maskinrummet agter.

Typen er tidligere omtalt i Vikingen.

Nyt tropeskib

til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 17. januar et nyt skib til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Det nye skib, der af fru ambassadør L. Tillitse fik



„Afrika“.

navnet „Afrika“, er bygget til rederiets Vestafrika-rute, og det er bygget specielt til tropesart.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 125,50 m
Bredde på spant	16,91 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,13 m
Dybgående til sommerfribord	6,88 m
Dødvægt „all told“	6050 tons

Skibets hovedmotor er en syvcylindret Helsingør/B & W motor, totakts, enkeltvirkende og turboladet med en kapacitet på 6.400 ihk ved 150 omdrejninger i minuttet. Den skal give skibet en fart af 16 knob.

M/s „Afrika“ bygges som shelterdækker med øverste dæk særlig forstærket til at bære dækslast af „logs“ (svære træstammer). For at give fri plads til dækslasten er skibets master og to bomstøtter selvstagede. Skibet får seks 5-tonns bomme, fire 10-tonns bomme og forsynes yderligere med to 30-tonns sværvægtsbomme. Foran maskinrummet indbygges to tanke til vegetabilsk olie. I forlasterne indrettes ca. 990 m³ kølerum beregnet til at kunne holde enhver temperatur indtil minus 20 grader Celsius under tropeforhold. Både de afkølede og de ikke-afkølede lastrum bliver særlig effektivt ventilerede med luftfornyelse indtil 60 gange i timen. Yderligere indrettes i lasterne ozon-anlæg til at holde luften frisk.

Lastrummene udstyres med to forskellige systemer til måling af deres temperatur, som aflæses på broen. Rummene forsynes med anlæg til kulsyre-slukning og røgdetektorer.

I midtskibshuset findes en 1. classes passager-aptering til 12 passagerer fordelt på 8 kamre, der hver får separat bad og toilet. Passagererne får deres egen spise-salon, rygesalon og veranda med bar.

Skibets officerer får beboelse midtskibs, den menige besætning agter, alle undtagen de yngste drøge i enmandskamre. Der bliver baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning bliver luftkonditionerede, således at den indvendige temperatur kan holdes 4 grader Celsius under yder-temperaturen under tropeforhold.

I alle messer og saloner ophænges moderne dansk kunst, ligesom skibet forsynes med et indholdsrigt bibliotek.

Broen vil få enhver form for navigationsmæssigt udstyr: Radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, kommando-telefon med højttalere, Decca-navigator, radiopjeler, radiostation til lange og korte bølger samt radio-telefon.

Ny Reeferbåd til rederiet J. Lauritzen

Fredag den 14. februar søsattes fra Ålborg Værft bygningen nr. 108, en ny Reeferbåd til rederiet J. Lauritzen. Skibet blev navngivet af fru Leon Van Parys, Antwerpen, og fik navnet „Belgian Reefer“.

„Belgian Reefer“ er nr. 2 i en serie på 3 nye køleskibe. Det første, „Arabian Reefer“, blev leveret den 20. juli 1957, og nr. 3, vil blive leveret i 1959.

„Belgian Reefer“ er forsynet med køleanlæg, der er i stand til at holde en konstant temperatur, og lastrummene er isolerede med glasuld, og indvendig beklædt med aluminiumspader.

Skibet, der er på 5.800 tons dw, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	132,6 m
Fart, bananlastet	ca. 18,5 knob
Lastrums kubik	6.400 m ³

Fremdrivningsmaskineriet består af to B & W syvcylindrede motorer, type 750-VTBF-110 med udstøds-turboladning. Motorerne udvikler 9.100 ihk, hvilket giver skibet en service fart på ca. 17 knob, fuldt lastet, og ca. 18,5 knob bananlastet.

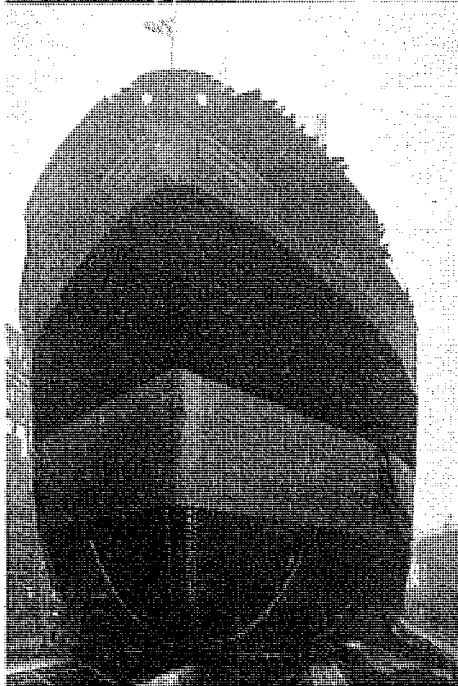
Beboelsen er dels indrettet midtskibs og dels agter med enkeltkamre til alle og iøvrigt med moderne udstyr og bekvemmeligheder. Alle kamre har luftkonditionering og andet udstyr til tropesejlds.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

M/T Evelyn Mærsk

Søsætning

Lørdag den 1. februar 1958 søsattes dette tankskib (Værftets bygge nr. 143) til A. P. Møllers rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.



Øverst: Gudmoderen, mrs. J. Houston Jackson.
Nederst: „Evelyn Mærsk“.

Skibet blev navngivet af mrs. J. Houston Jackson, som ledsagedes af sin mand, mr. J. Houston Jackson fra British Tanker Co., London. Afløbningen overværedes af indbudte gæster og repræsentanter for værft og rederi.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 29.400 tdw.

Skibets totale længde er 180,4 m, og dets bredde 24,7 meter.

Skibet får ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2 x 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 enmandskamre, ligesom der indrettes messer med cafeteria og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass 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 får B & W diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

M/t „Evelyn Mærsk“ er det tredje tankskib på 29.400 tons dw, som Odense Stålskibsværft søsætter for rederiet A. P. Møller. Derudover har værftet søsat og leveret et sådant skib, m/t „Floreal“, til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, og på den ledige bedding lægges efter afløbningen af m/t „Evelyn Mærsk“ køl til endnu et skib af denne størrelse til fransk rederi.

Nyt polarskib søsat til

Rederiet J. Lauritzen

Den 21. januar blev endnu et isforstærket fragtskib til rederiet J. Lauritzen søsat på Werft Nobiskrug i Rendsburg. Skibet blev navngivet af fru prokurist Alf Møller og fik navnet „Erika Dan“.

„Erika Dan“ er et søsterskib til „Anita Dan“ og „Frida Dan“, som alle er beregnet til tjeneste i Grønlands- og Finlands-farten og er konstrueret på basis af rederiets erfaringer indenfor issejlds.

„Erika Dan“, der er på 3.200 tons dw, har følgende hoveddimensioner:

Længde	82,3 m
Fart (fuldt lastet)	ca. 14 knob
Lastrumskubik ialt	ca. 4.500 m ³

Skibet har 4 luger med ialt otte 5 tons bomme foruden en 25 tons bom. Hovedmaskinen er en B & W motor med turboladning på ca. 3.200 ihk, i forbindelse hermed Ålborg Værfts gear og indstillelige skrueblade.

„Erika Dan“ er iøvrigt udstyret specielt med issejlds for øje, meget kraftig isforstærkning samt isbryderstævn, isfinder foran skruen, iskniv for beskyttelse af roret, og i formasten er indrettet en udkigstønde med alle navigations- og styreinstrumenter.

Opret

Index-konto

eller

Pensions-opsparing

i

SPAREKASSEN

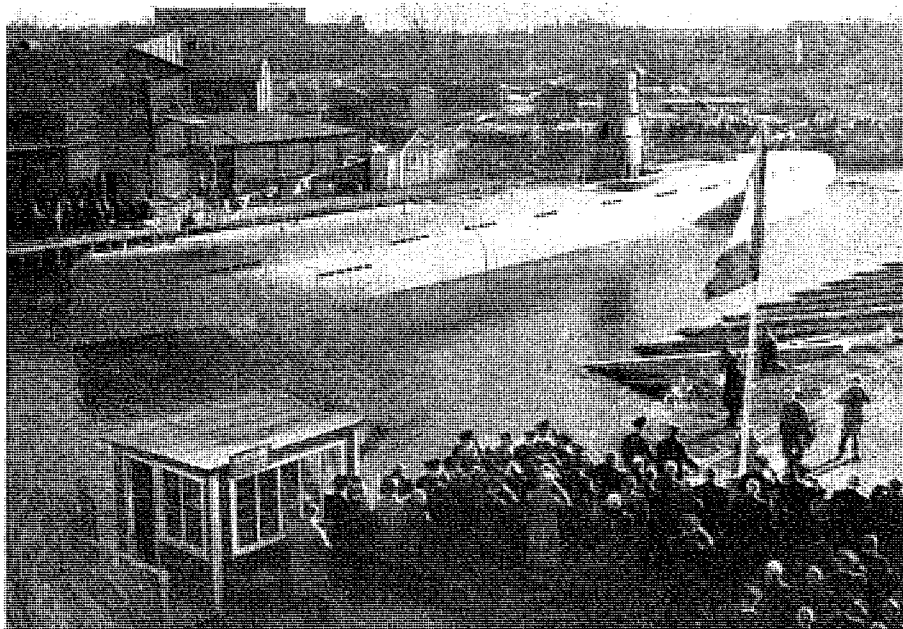
for

Kjøbenhavn og Omega

Den svenske undervandsbåd Bävörn søsat

„Hajen“, „Sälen“, „Valen“, „Illern“, „Bävörn“ og „Uttern“ er navne på de seks ubåde af Hajen-typen, som Kungl. Marinförvaltningen i 1952 resp. 1954 bestilte ved Kockums Mek. Verkstad i Malmö til erstatning for ældre, udrangerede typer. „Hajen“ og „Sälen“ afleveredes i begyndelsen af 1957. Orlogsværftet i Karlskrona færdiggjorde som underleverandør til Kockums samme år „Valen“ og søsatte „Illern“. 3. februar løb „Bävörn“, den femte enhed i serien, af stabelen hos Kockums.

På beddingen ved siden af stod det endnu kun halv-færdige skrog til „Uttern“, som skal sættes i vandet i september. Derefter begynder Kockums en ny serie på seks ubåde, som er bestilt for kun nogle måneder siden. Serien skal hedde Draken-typen og udgør et yderligere



„Bävörn“.

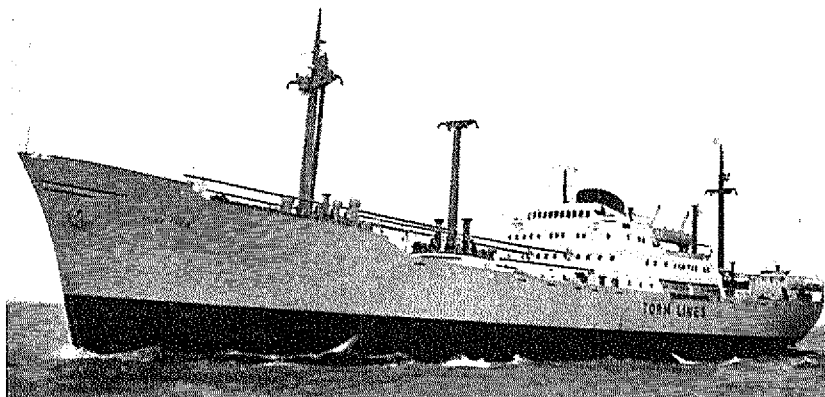
skridt i retning af mere moderne ubådstyper. To af disse både skal bygges i Karlskrona.

Søsætningen foregik under enkle, men traditionelle former. Kongen repræsenteredes af landshøvding G. A. Widell, regeringen af forsvarsminister Sven Anderson, forsvarsministeriet af statssekretær Olle Karleby og ma-

Atter en nybygning malet med

Hempels Skibsfarver

... og højtankene
på M/S Alice Torm
er behandlet
med
HEMPALIN
TANKER PROTECT



AMALIEGADE 8 . KØBENHAVN K.

rineforvaltningen af viceadmiral Stig H-son Ericsson, marinöverdirektör I. Oldenburg og marindirektör S. Samzelus. Desuden var et stort antal civile og militære gæster til stede.

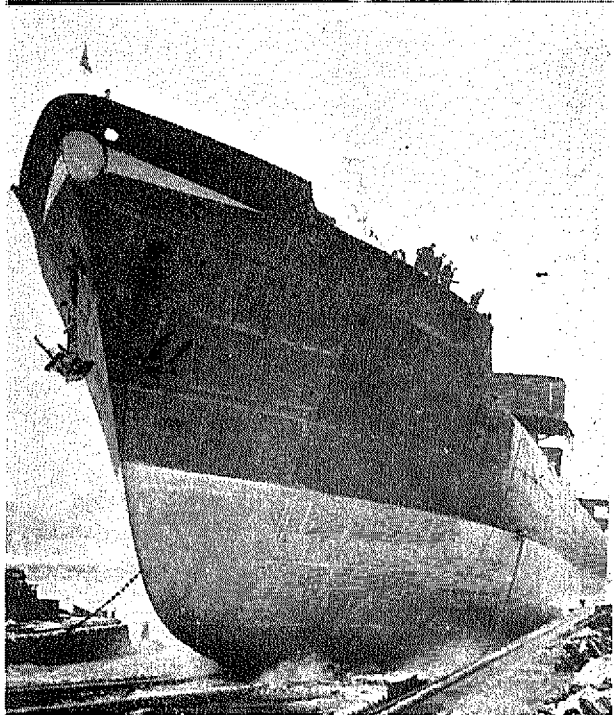
Den militære navngivning forrettedes af minister Anderson med de traditionelle ord: „Konungen har i nåder befallt att Ditt namn skal vare „Bävern“ . . .“ En fanevagt fra Malmö marinedistrikt paraderede, hornblæsere fra Karlskrona blæste de sædvanlige fanfarer, og Kockums orkester spillede.

Søsætningen foregik, som det er sædvanligt med ubåde nos Kockums, i tværskibs retning. På grund af den begrænsede vanddybde ved ubådsbeddingerne firedes skroget, som gled på 15 pærelle afløbningsbaner, forsigtigt ned mod vandet. Da det kun var nogle meter derfra, blev det frigjort og lagde sig med en mindre dønning til rette i værftskanalen. Jageren „Hälsingland“, som udrustes ved siden af ubådsbeddingerne, motortorpedobåden T 47, som er klar til levering, ubåden „Illern“ og den colombiske jager „20 de Julie“, som også er under udrustning, hidrog denne dag til at give Kockums et usædvanligt militært præg.

Den nye „Bävern“, som deplacerer ca. 800 tons og er 65 m lang, er konstruktionsmæssig en såkaldt enkeltskrogsbåd. Den har en relativt høj fart neddykket og et kraftigt, mod dybvandsbomber modstandsdygtigt skrog, som er godt stød- og lyddæmpet. Den har også snorkel, som tillader skibet at „ånde“ og med sine dieselmotorer at oplade de elektriske fremdrivningsbatterier uden at vise andet end snorkelhovedet oven vande, hvilket er af stor betydning, når det gælder om at undgå opdagelse af fjendtlige flyvere eller overvandskibe. Det spoleformede tryksskrog er forsynet med en overbygning af tyndere plade samt med passende udformede stævnpartier for og agter. Rummet i disse for og agter er for største delen ballasttanke, som fyldes, når båden skal dykke.

Længst forude i tryksskroget ligger torpedorummet. Der bor mandskabet i trange omgivelser forårsaget af torpedoer og elektrisk-hydrauliske apparater. Under dørken ligger de store akkumulatorbatterier. Agten herfor findes officersapteringen. Her har chefen sit eget lille rum, medens de andre fire officerer disponerer over et rum, der ikke er større end entreen til en moderne toværelses lejlighed. I officersapteringen findes desuder hydrofonkabine, radiokabine og kampinformationsrum. Fra officersapteringen kommer man ind på manøvrepladsen, som er fyldt med rat, manometre og andre instrumenter. Oven over manøvrepladsen i det trykfaste tårn findes de to periskoper, som kan skydes op og ned i recesser, og som beskyttes af det såkaldte falske tårn, en strømlinieformet overbygning på ubådens dæk. Det falske tårn indeslutter også en navigationsplads, som anvendes ved gang i overvandsstilling. Længere agter ligger kabyssen, som ikke er større end at kokken stående midt på dørken kan nå praktisk talt alle sine grejer. Under kabyssen findes proviant- og kølerum.

Agten for kabyssen ligger dieselmotorrummet. Hajenserien har to hurtiggående dieselmotorer, som driver hver sin generator. Skrueerne drives af elektromotorer både, når båden går i overfløden, og når den går neddykket. Længst agterude ligger apteringen for underofficererne.



Dir. Hilding Nielsen og gudmoderen, fru B. S. Larsen.

M/T **Fenborg**

Fra Götaverken søsattes den 11. februar et tankmotorskib på 17.300 tons dw, som er bestilt af D/S A/S Stokke/skibsreder N. Chr. Evensen, Oslo. Skibet fik af fru disponent B. S. Larsen navnet „Fenborg“.

Skibet bygges til Det norske Veritas højeste klasse, og er det tyvende af denne størrelse, som er bygget ved værftet.

Vikingen har mange gange omtalt typen.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Månerva *3232
Telegramadresser: »Dampøstland« 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 Bien A/S

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



^{A/S} Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

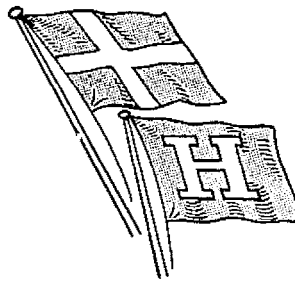
Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

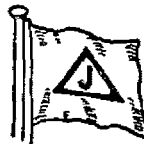
★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINC
KØBENHAVN Ø. DANMARK



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

^{A/S} Dampskibsselskabet VENDILA

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

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI ^{A/S}
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

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

Sjælland Bibliotek NPM 63 I

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

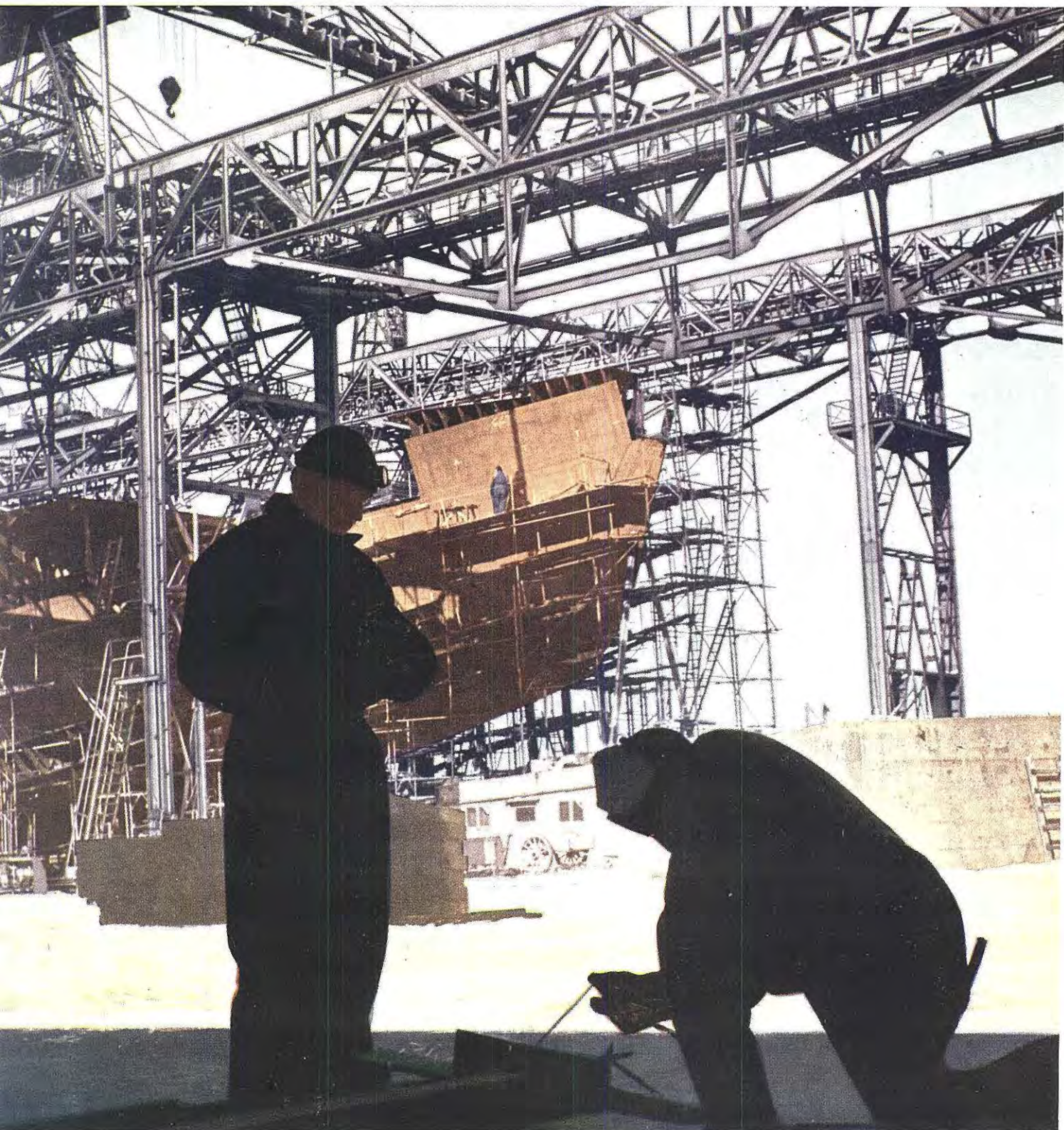
Kr. 1,85
1. april

Dok på Burmeister & Wain

Fot. HAK. JØRGENSEN

1958 - nr. 4

35. årgang



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

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

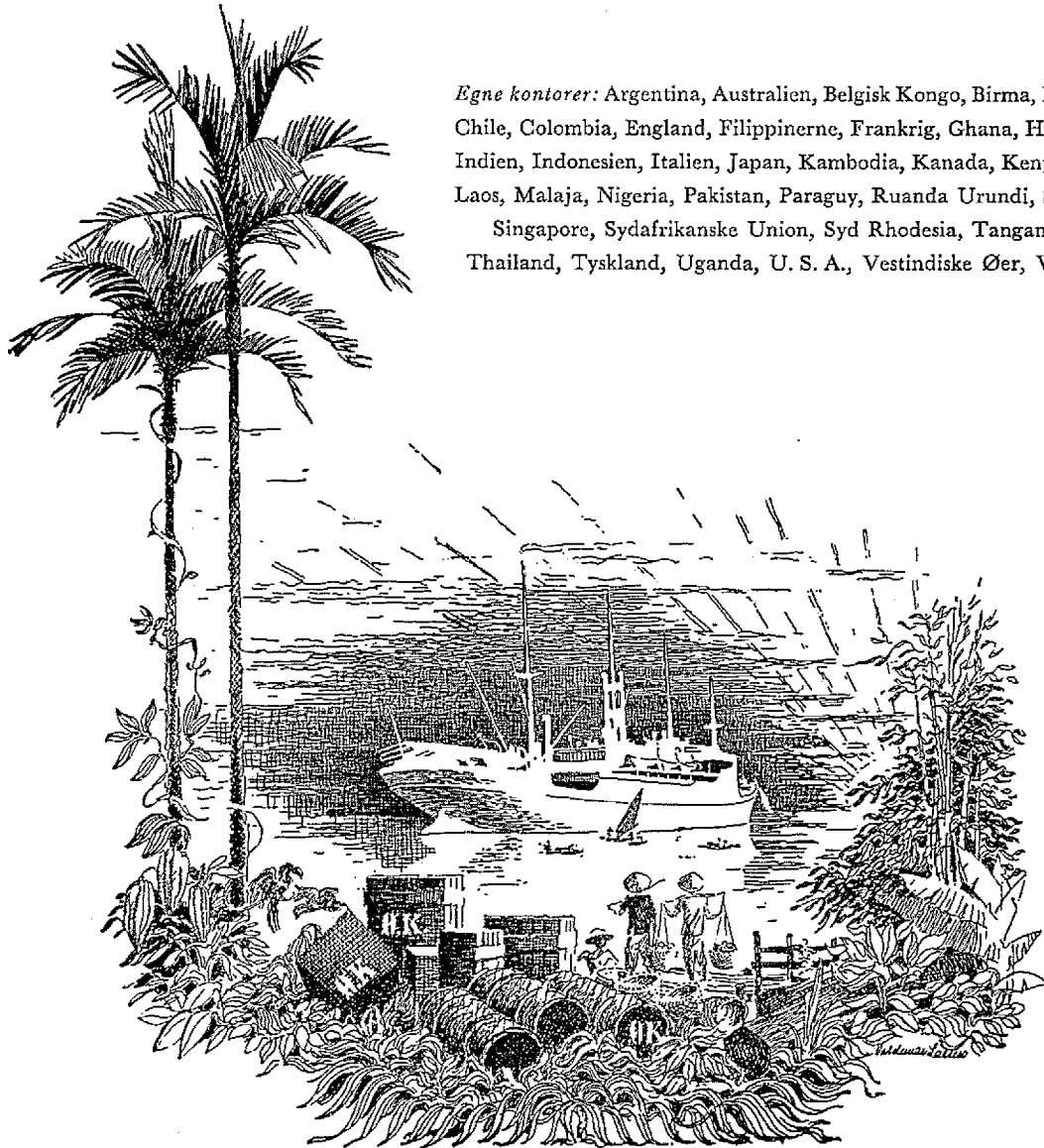
ARTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 ENGLAND FILIPPINERNE FRANKRIG GHANA HONGKONG INDIEN INDONESIEN ITALIEN JAPAN KAMBODIA KANADA KENYA KINA 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

Så fik vi begyndelsen til et ORLOGSMUSEUM

I sin tale ved åbningen af Orlogsmuseets udstilling i Nicolai Kirke gjorde professor Brøndsted fra Nationalmuseet opmærksom på nogle revner i kirkens puds. Mens signalthorn og trommer gjaldede og tordnede i kirkerummet, havde professoren siddet og spekuleret på, om væggene mon holdt til det!

Væggene lige akkurat holdt. Nicola: Kirke har været benyttet til forskellige koncerter i tidens løb, men aldrig før har dens tag været så nær ved at løfte sig, som da orlogsgasterne med deres tolv trommer og 24 horn bød de mange gæster til udstillingens åbning velkommen. Musikdirigent Knud Bentzen fik det gamle klartskibssignal til at lyde som en festlig fanfare. En mere kraftfuld indvielse kunne Orlogsmuseets udstilling ikke få.

Viceadmiral A. H. Vedel var første taler. Han understregede, at denne udstilling kun er begyndelsen til et rigtigt orlogsmuseum, men en meget vigtig begyndelse. Admiralen priste de skønne skibsmodeller i samlingerne og ridsede deres historie op. Samlingen er trods de brande, der har ramt den i tidens løb, en af de mest righoldige i verden, sagde han.

— Men målet er at få alle modellerne og de andre maritime minder samlet i et smukt og værdigt orlogsmuseum, sagde admiral Vedel videre.

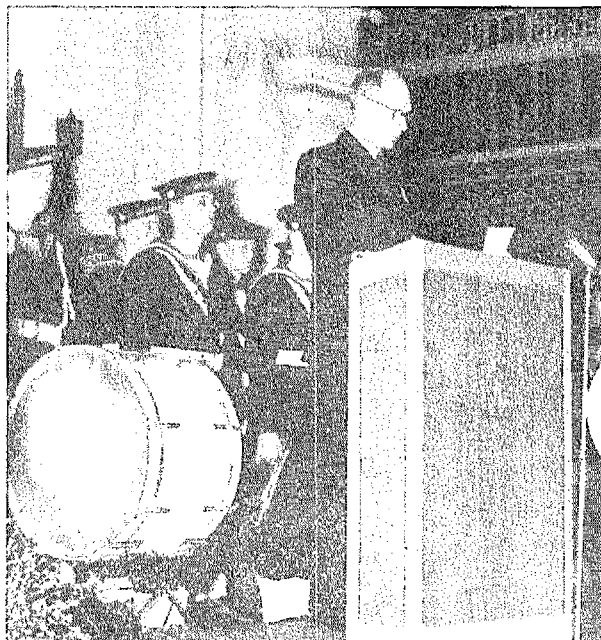
Viceadmiral Vedel har i de sidste år været en af de ivrigste forkæmpere for oprettelsen af et dansk orlogsmuseum, og selv om udstillingen kun er en begyndelse, havde admiralen grund til både at være glad og stolt.

Overborgmester Munk bød orlogsmuseet velkommen som lejer i Nicolai kirkebygning. Han fortalte om sit første møde med de mange skibsmodeller:

— Jeg blev forfærdet over, at disse værdifulde og skønne minder lå gemt hen under næsten pakhusagtige forhold, sagde overborgmesteren. Jeg føler det naturligt, at udstillingen foreløbig har fået til huse her, bl. a. fordi St. Nicolai jo er søfolkenes skytshelgen.

Professor Brøndsted talte med et lunt glimt i øjnene til de mange tilhørere:

— Hær og flåde har skabt deres del af vort lands historie. Hæren har forlængst fået sit eget museum i Tøjhusmuseet, og handelsflåden har sit museum på Kronborg. Først nu har vi fået begyndelsen til et orlogsmuseum. I det parisiske byvåben er afbildet et skib og



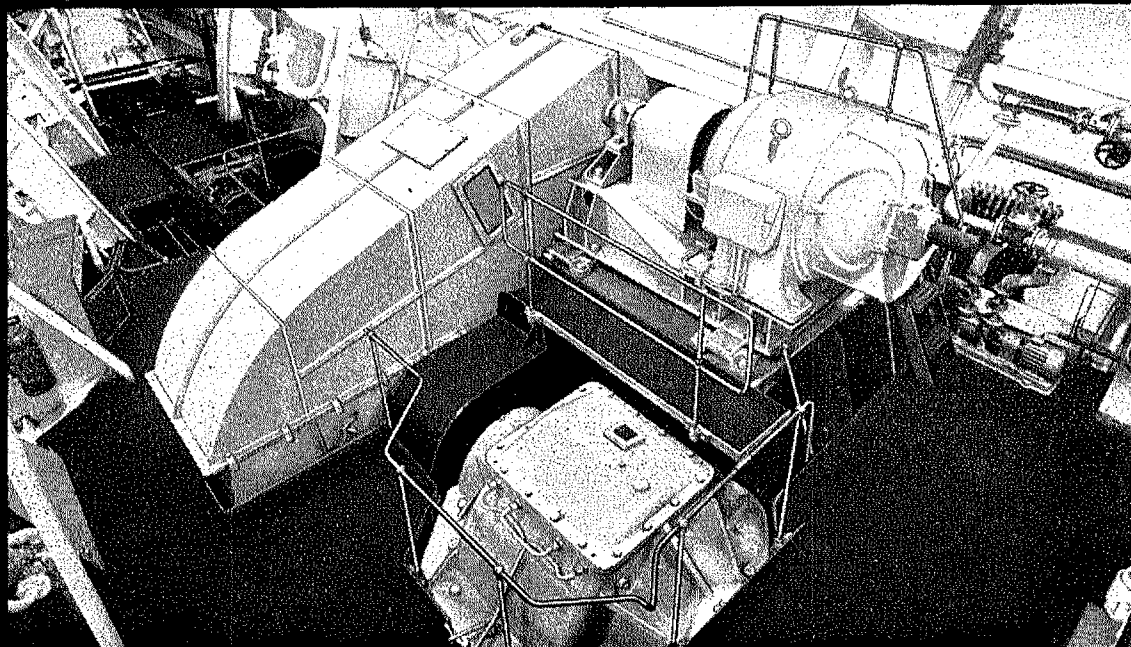
Viceadmiral A. H. Vedel holder åbningstalen.

under det står et valgsprog, som ofte oversættes sådan: „Det flyder, men det synker ikke“. Egentlig står der: „Det flyder og synker ikke“. Alt for længe har vore smukke skibsmodeller bogstaveligt talt *flydt*, og heldigvis er de ikke sunket. Denne samling er bedre værd end at pakkes ned, og her har den fundet sit første fristed. Men fremtidsdrømmen er det store, frie orlogsmuseum. Det *må* skaffes. Udstillingen her er kun begyndelsen til noget større!

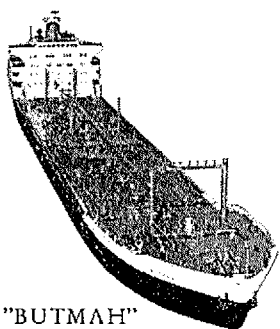
Og så gav Knud Bentzen tegn til en ny musikalsk kanonade, der fik det til at gibbe i tilhørerne. Når man her hørte og så, hvad marinens musikdirigent kan ar-

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



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 indvielsen i Nikolaj Ki-ke ses fra venstre: Admiralinde Vedel, viceadmiral, dr. phil. A. H. Vedel, direktør for Nationalmuseet, professor, dr. phil. H. Brøndsted, kommandør Sv. Greve, kontreadmiral F. H. Kjolsen, stabschef i kvindelige marinere, fru E. Kjær, overborgmester S. Munch, fru overborgmester Munch, vekselerer Holger Jensen, fhv. departementschef, direktør for Den kgl. Porcelænsfabrik E. Lindgren, vekselerer C. O. Henriques.

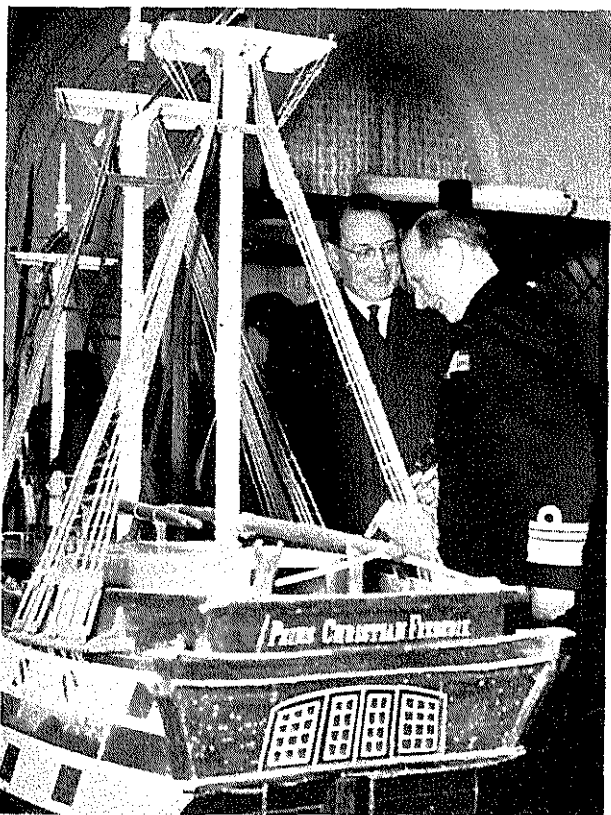
rangere med få midler, under man ham et virkeligt marineorkester med andet end bare trommer og signalhorn.

Nu er Orlogsmuseets udstilling åben for alle. Danskere og turister vil uden tvivl storme elevatoren, der fører op til samlingen, i de kommende sommermåneder. Her er noget at se for enhver dreng mellem fem og

hundrede år, og udenlandske turister vil komme til at indrømme, at magen til modelskibe findes intet sted i verden.

Samlingens pragtfuldeste modeller, siger eksperterne, er Otto Dørges af kystforsvarsskibet „Peder Skram“, og Erik Werges af lineskibet „Sophia Amalia“. Den sidstnævnte er først fornylig blevet helt færdig. Det tog Werge og hans hjælpere otte år at fuldføre den. Men ind imellem blev der selvfølgelig lavet andet, men alt i alt har modellen krævet ca. 12.000 arbejdstimer!

Modellen af „Sophia Amalia“ måler 2,65 meter i længden og 1,80 i højden. „Tovværket“ til rigningen er lavet på modelværkstedets egen diminutive reberbane og er slået akkurat som lineskibets originale tovværk. Et enkelt af faldene er slået af 81 enkelttråde, og



Direktor A. W. Nielsen (Carlsberg) og viceadmiral A. H. Vedel.



Af udenlandske gæster ses her fra højre, chefen for Sjöhistoriska museet i Stockholm, överintendent Gerhard Albe, og chefen for Norsk søhist. afdl., orlogskaptajn Scheen, dernæst kommandør-kaptajn K. Steen-Steensen og kommandør Sv. Greve.

til hele rigningen medgik 17 km snor, der er splejset 1200 steder. Riggen går igennem 600 meget små blokke. Til plankerne i skroget er medgået 500—600 meter liste i lindetræ! Modellen er samlet med 14.000 bitte-små træagler!

Den ældste af modellerne — den af „Anna Sofie“ fra 1669 — har engang hængt i Holmens Kirke, mener man. Den største model er den af lineskibet „Fyen“. Modeller byggedes i 1736 og oplevede og overlevede den store brand i 1796. Først hundrede år efter branden blev den restaureret.

Vi finder også en nedrigget model af „Prins Christian Frederik“, om bord i hvilket Willemoes faldt. Stecet, hvor han blev ramt, er markeret på modellens dæk.

Udstillingen er en farverig illustration til vor flådes historie. Vi finder også våben fra Tordenskjolds tid, hånd- og fodlænker, som brugtes til Holmens slaver, gamle våben og mange, mange andre ting. Blandt de mange seværdigheder ser man bl. a. vinduesglas fra et



Dampskibsselskabet
JUTLANDIA
JENS TOFT

Toldbodgade 29
TELF. *8192

gammelt kongeskib. Bl. a. har kejserinde Dagmar af Rusland og den senere kejser Wilhelm af Tyskland indridset deres navne i glasset.

Man kan være enige om, at der er nået et godt resultat på den knebne plads, der har været til rådighed. Forsvarsministeriet har ikke ment at kunne støtte museet, og i stedet har arrangørerne måttet hente hjælp andre steder. Københavns Kommune indså, at begyndelsen til dette museum er en turistattraktion og viste det velvilje. Forhåbentlig er myndighedernes samvittighed ikke dulmet, fordi samlingen nu har fundet et foreløbigt opholdssted.

Blandt gæsterne var mange udenlandske eksperter, bl. a. överintendent Gerhard Albe fra Stockholm, historikeren, orlogskaptajn Rolf Scheen fra Oslo, og museumsdirektør Svein Molaug fra Bygdøy søfartsmuseum. Samtlige gæster var enige om, at udstillingen nok skal få succes.
—wig.

William Jansens Skibsværft

Bygning af
moderne fiskekuttere i alle størrelser
til nær- og fjernfiskeri

Storre lystfartøjer i særklasse

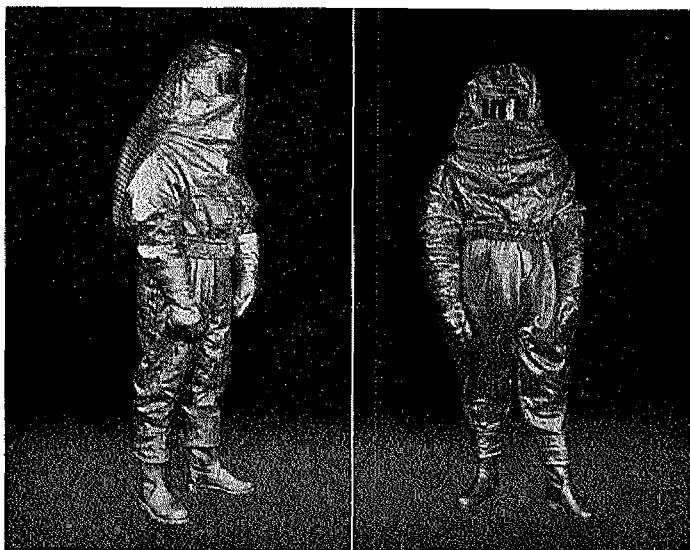
BRØNSODDE pr. VEJLE BREDBALLE 155

Skibs- og Yachtkonstruktion

3M-branddragten

Den nye 3M-branddragt er et uvurderligt hjælpemiddel ved skibsbrande. Dragten har bl. a. følgende vigtige fordele:

- ★ stor og vedvarende varmerefleksevne (ca. 95% af strålevarmen)
- ★ stor smidighed,
- ★ stor slidstyrke
- ★ mindre vægt



Nærmere oplysninger og priser fås hos:

DAN-REFLEX A/S
LØNGANGSTRÆDE 16, K. TLF. MI *6801
(Eneforhandler for Danmark)

Skibsproviantering gennem 100 år.

I et af Amaliegades mange gamle og ærværdige bygninger — nærmere betegnet i nr. 47 — har det ansete skibsprovianteringsfirma Julius F. Schierbecks Eftf. til huse. Firmaet, som d.

11. april fejrer 100 års jubilæum, har resideret i denne bygning lige siden starten i 1858.

Grundlæggeren, Julius F. Schierbeck, opnåede i 1858 kongelig bevilling til i hovedstaden at „etablere et udvalg for ankommende og afgående skibsførere af alle sådanne artikler, som henhøre til skibes udrustning og proviantering.“ Firmaet, der udviklede sig støt og roligt, blev i 1875 overdraget til grundlæggerens to medarbejdere, J. A. Olsen og Carl Philip, som videreførte det, indtil J. A. Olsens søn, Otto Harth, samt svigersønnen, F. W. Sternow, i 1910 overtog ledelsen.

Redelighed og god købmåndsmoral var til stadighed firmaets kendingsmærke, og dets nuværende indehaver, grosserer Aage Sternow, som trådte ind i firmaet i 1924, og blev dets leder i 1944, har forstået at føre disse traditioner videre på en sådan måde, at der stadig i søfartskredse står respekt om det gamle firma.

Det ligger i sagens natur, at skibsproviantering har været hovedbeskæftigelsen gennem de 100 år; men lejlighedsvis har man dog også oprådt som reder. Firmaet har således ejet barken „Anna“, skonnerten „Marie“ og dampskibet „Fulton“. Man har dog også gennem årene beskæftiget sig med havarisager, og det er betegnende, at den nuværende indehaver er uddannet søforsikringsmand med havarisager som speciale.

I udstrakt grad har firmaet provianteret skibe, som på deres vej gennem Øresund passerer København, og man har til dette formål anskaffet egen motorbåd, der er bygget specielt med proviantering til søs for øje. I strenge isvintre har firmaet desuden i mange tilfælde pr. flyvemaskine ladet nedkaste forsyninger til fartøjer i såvel Øresund som Store Bælt. For nok er Julius F. Schierbecks Eftf. et firma med gamle og rige traditioner inden for branchen, men man ved også at betjene skibsfarten med de mest moderne hjælpemidler.

I anledning af jubilæet udsendes et smukt, illustreret festskrift, som omhandler virksomheden gennem de 100 år. Det vil sikkert blive læst med interesse af firmaets og dets sympatiske indehaver, grosserer Sternows mange venner og forretningsforbindelser.



Grosserer Aage Sternow.

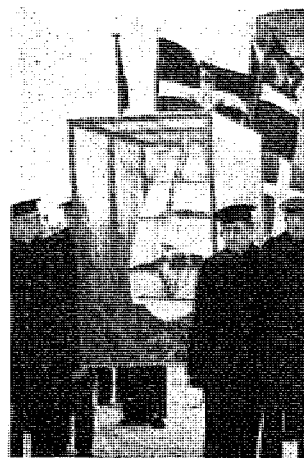
Observer.

„Justitia“fest i Stege

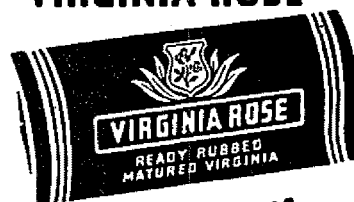
En smuk gammel tradition gentages hvert 10. år i Stege. Den gamle skibsmodel „Justitia“, som for over 200 år siden er skænket kirken af matros Hans Larsen, bliver anbragt i Steges kirke efter endt restaurering.

Det er ikke for meget sagt, at denne tradition bringer stor rørelse og fest i byen, når modellen føres til kirken af marinesoldater. Under højtidelige former ærer man de gamle skibsfartstraditioner, og denne gang skete det i forrygende snevejr.

„Justitia“-foreningen gør et stort arbejde for at holde disse traditioner vedlige og for at bevare den gamle model.



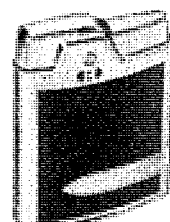
VIRGINIA ROSE



- en herlig shagtabak

RONSON - den fuldendte gave...

Ronson Essex
Det nyeste ny i lightere



RONSON

World's greatest lighters!

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

BALTICA FORSIKRING

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 Dorte 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

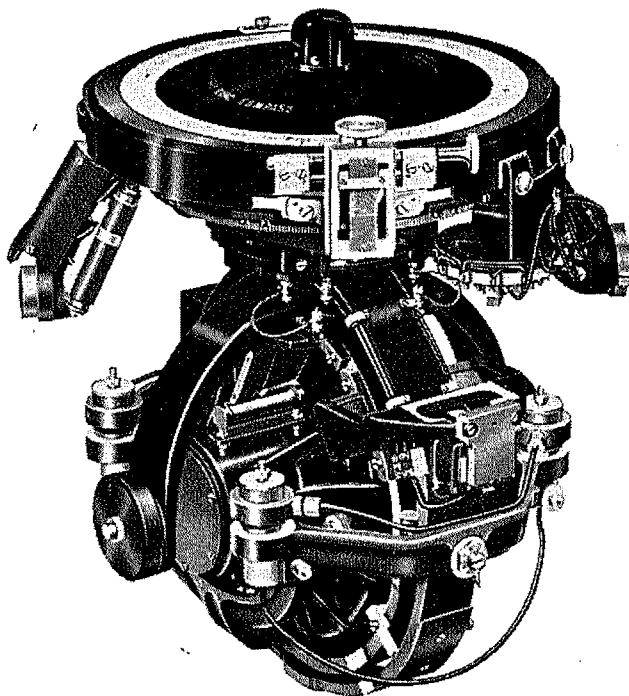
M/T Jakob Mærsk
 M/T Jane Mærsk
 M/S Java
 S/S Jelva Dan
 M/S Jens Mærsk
 M/S Jeppesen Mærsk

Altid på ret kurs med

SPERRY

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 Kifte 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 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 Missigsöt
 M/S Mombasa
 M/S Mongolia
 M/S Morelia

M/T Nelly Mærsk
 M/T Nerma Dan
 S/S Nevada
 M/S Noline 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 Rufha 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 Songhka
 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

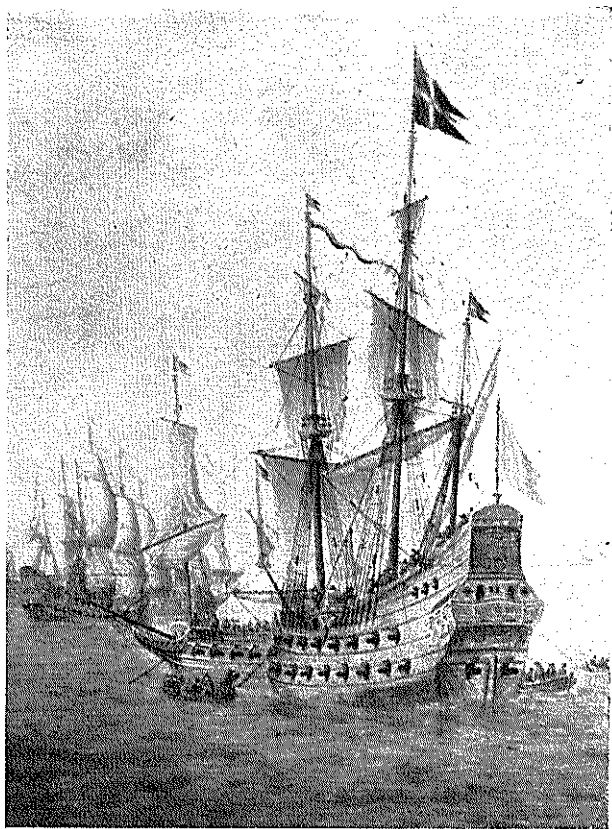
„ØRSTEDHUS“ - KØBENHAVN V - TLF. C. 8500 - Tlgr. BERENDSEN

Sensationelt forsøg på hævning af gammelt svensk orlogsfartøj

I 330 år har kong Gustav II Adolfs stolte orlogsfartøj „Wasa“ ligget på ca. 30 meters dybde i Stockholms strøm. Skibet kæntrede og sank på sin jomfrurejse i august 1628, men først i 1957 gik man for alvor i gang med forberedelserne til at hæve det.

Hvis alt kommer til at gå efter de foreløbige beregninger, vil Stockholm en skønne dag blive en stor sevärdighed rigere, idet byen efter al sandsynlighed vil få en pendant til verdens hidtil ældste bevarede brugsskib: den berømte lord Nelsons „Victory“, som var med ved Trafalgar, og som nu findes i London. Gennem længere tid har man arbejdet med forberedelserne til at hæve Gustav II Adolfs stolte orlogsfartøj „Wasa“, som kæntrede og sank i Stockholms strøm en sensommerdag i 1628 — netop som det stod i begreb med at stævne ud på sin jomfrurejse. Allerede på nuværende tidspunkt har dykkere bragt adskillige interessante ting op fra det sunkne fartøj, således bl. a. planker af forskellig art, bagbords gallionsfigur samt andre velbevarede skulpturer, som har prydet skibet.

At hævningen af „Wasa“ vil blive en i sin art enestående begivenhed, er hævet over enhver tvivl. Skibets skrog, der udelukkende består af eg, er velbevaret og må derfor søhistorisk set betragtes som intet mindre end en lækkerbidsken. Desuden regner man med om bord at finde omkring et halvt hundrede store bronze-



Orlogsskibet „Wasa“ på Stockholms Red.

kanoner, som historisk set er uvurderlige, og som samtiçig repræsenterer en metalværdi på ca. 1 million svenske kroner. Der er også stor mulighed for, at der om bord findes kister, som indeholder officerernes og mandskabets klæder, våben og ammunition samt orlogsfæg og signalvimpler. Fund af denne art skal vist nok endnu aldrig være gjort noget sted i verden.

Når den dag oprinder, da bjergningen af „Wasa“ er tilendebragt med godt resultat, vil man derfor utvivlsomt have gjort det største samlede marinehistoriske fund til dato.

Men lad os nu for et øjeblik skrue tiden tilbage til hin augustdag for 330 år siden, da den svenske flådes stolthed mødte sin skæbne. Herom har Bob Lodin i Kvällsposten fortalt følgende:

Den 10. august 1628 var en søndag. Langs stranden havde tusinder af stockholmere taget opstilling for at se, når „Wasa“ stod ud på sin første tur. Det var meningen, at skibet blot skulle ud på en mindre sejlads i Skärgården inden afgang til krigsskuespladsen i Tyskland, og besætningen havde af denne grund fået lov til at invitere koner og børn med. At turen kun skulle blive på nogle få hundrede meter, var der sikkert ingen, der havde drømt om . . .

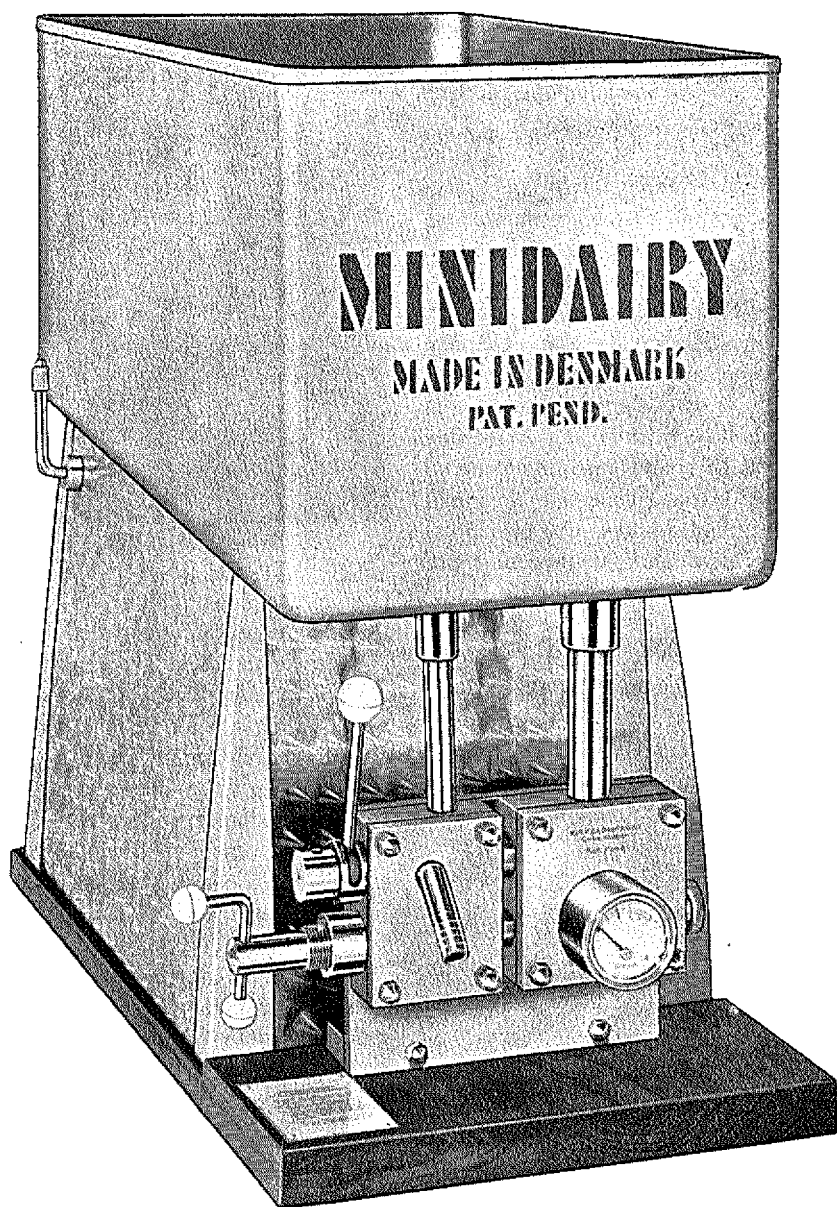
„Wasa“ var bygget på Skeppsholmens værft, dets lærgde var 50 m, bredden 12 m, og det havde flere kanondæk. Da skibet var færdigudrustet, blev der foretaget krængningsprøve, som overværedes af viceadmi-

Bagbords gallionsfigur, som er bjerget fra „Wasa“.



MINIDAIRY

Gir' frisk mælk ombord hver dag



Fabrikanten:

KIRK & KOMPAGNI

THOMAS LAUBS GADE 15, KØBENHAVN Ø.

TELF. C. *2750

Distribution:

COPENHAGEN GROCERIES

Langebrogade 6, København K. Telf. C. 7474

ralen. Prøven foregik på den måde, at 30 mand tog opstilling ved den ene ræling, hvorfra de hurtigt sprang over til modsatte ræling. Manøvren blev foretaget tre gang, hvorefter viceadmiralen — besynderligt nok — erklærede sig tilfreds. Forholdet var nemlig det, at kanonerne (64 ialt, deraf 48 med en vægt af hver 2 tons) endnu ikke var kommet om bord!

Da alt var klart, lå skibet et stykke tid og ventede på at få vind i sejlene. Den kom omsider — og det stolte skib begyndte langsomt at røre på sig. I et crescendo løftede jublen fra menneskemængden sig op mod sommerhimlen.

Men ud for Beckholmen kom der pludselig en faldvind, som fik „Wasa“ til at krænge foruroligende. Skibet rettede sig dog atter op, og ingen anede derfor uråd. Skibet krængede imidlertid kort efter over på ny — og efter den fjerde krængning rejste det sig ikke igen. Vandet begyndte at fosse ind gennem de åbne kanonporte, og det stolte skib begyndte at synke. Der udbrød panik om bord, og af de ca. 400 ombordværende blev kun omkring et halvt hundrede reddet.

Kongen nedsatte straks en undersøgelseskommission, der skulle søge årsagen til ulykken klarlagt hurtigst muligt. Kommissionen kom til det resultat, at der ikke var begået nogen fejl ved navigeringen, og at katastrofen formentlig måtte tilskrives en fejlkonstruktion ved skibet...

I mange år efter det dramatiske forlis ragede „Wasa“s stormast op af vandet som et dystert minde om tragedien; men efterhånden som sø og vind fik bugt med den, forsvandt også skibet i glemslen — indtil engang i midten af 1660, da en eventyrer ved navn Albert von Treileben opnåede kongelig tilladelse til at forsøge på at bjerge de værdifulde kanoner. Bjergningsforsøget blev foretaget ved hjælp af en yderst primitiv dykkerklokke og var sikkert det første, som indtil da var blevet gjort på så stor dybde. Alligevel lykkedes det von Treileben at bjerge adskillige af de store kanoner, som indbragte ham en pæn lille formue. Desværre findes ingen af de kanoner, han bjergede, bevaret — han lod dem nemlig alle omsmelte. Hvor mange, det lykkedes ham at få op, ved man heller ikke.

Men vraget lå der stadig, og ret hurtigt glemte man igen dets eksistens. Århundreder gik — og først nu er man for alvor begyndt at interessere sig for at få det hævet...

Det er den kendte svenske amatørforsker Anders Franzéns fortjeneste, at „Wasa“ igen er blevet fundet. Han lokaliserede vraget i august 1956 og har siden arbejdet energisk på at redde det „stora sköna skeppet“, som han mener efterhånden vil blive fuldstændig begravet. Skal skibet hæves, er det på høje tid, hævder han — kølen stikker allerede omkring tre meter dybt i ler.

Lykkes det at bjerge „Wasa“, hvad man inderligt må håbe, er det meningen, at skibet skal anbringes i Galärvarvsdockan, som skal udstyres med glastag og dermed bliver museum.

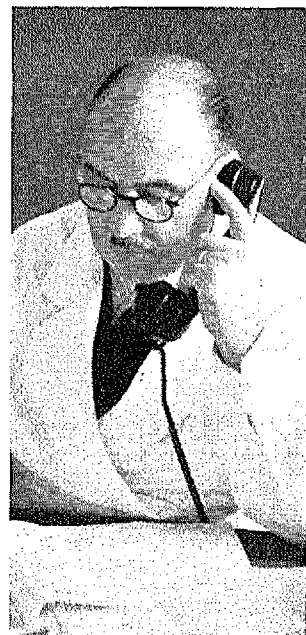
Vikingen har forelagt foranstående interessante oplysninger vedrørende „Wasa“s hævning for överintendent Gerhard Albe, chefen for Sjöhistoriska Museet, Stockholm, der udtaler, at man sikkert bør stille sig noget skeptisk med hensyn til fund af let forgængeligt grej om bord. Ligeledes vil han mene, at der ikke bør disponeres på længere sigt, før man har fået vraget ind på en betydelig lavere vandstand...

Disse udtalelser slår dog intet skår i den beundring, man ganske uvilkårligt kommer til at føle for dette projekt. Og

når man i den svenske presse læser om den kolossale interesse, som fundet har vakt i hele den svenske offentlighed og samtidig hører, at det vil koste 5—6 millioner kroner at bevare et enkelt søhistorisk minde — ja, da kan man godt føle et lille sting i hjertet af misundelse.

For her til lands ville det blive uhyre vanskeligt — for ikke at sige umuligt — at fremskaffe en lignende sum til skabelsen af et museum for i hundredvis af danske orlogsminder!

Heni.



Chefen for Sjöhistoriska Museet, överintendent Gerhard Albe.

Kaptajn H. P. Hagelberg død

Kaptajn H. P. Hagelberg er afgået ved døden i sit hjem i Ordrup, hvor han tilbragte sit otium.

Kaptajn Hagelberg var en stor personlighed, og hans arbejde indenfor Skibsførerforeningen, hvor han var formand i 27 år, vil sikkert blive erindret som et godt minde om hans store arbejdssevne.

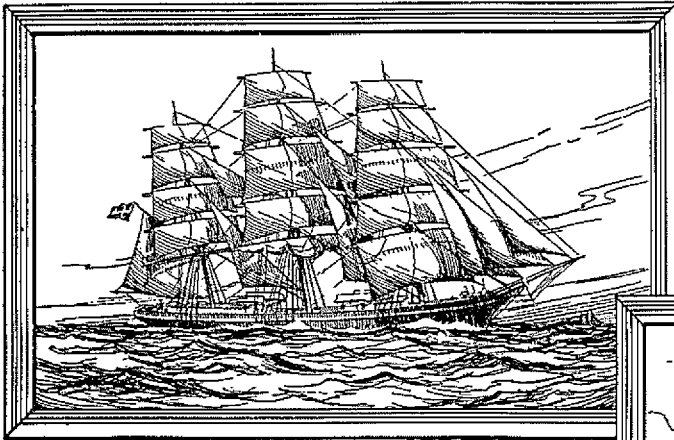
Kaptajn Hagelberg blev 80 år gammel. Han begyndte sin maritime gerning som Georg Stage-dreng og sejlede med såvel danske som udenlandske sejskibe i sin ungdom. Efter at have taget sin eksamen blev han knyttet til „Norden“, men allerede i 1915 fik han overdraget tilsynet med havnearbejde på Sct. Thomas og senere blev han repræsentant for American Bureau of Shipping.

Kaptajn Hagelberg var som forhandler er meget selvstændig natur. Han højnede sine standsfællers kår, og selvom han i mange tilfælde virkede stejl, var han respekteret for sin store forhandlingsevne.

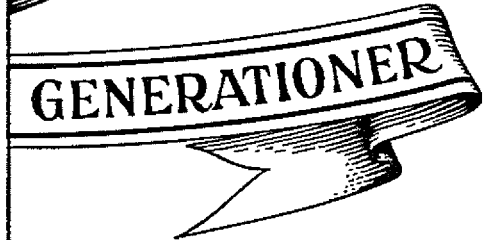
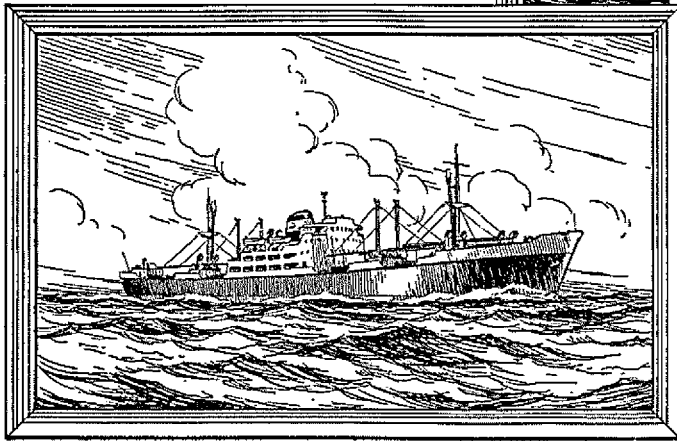
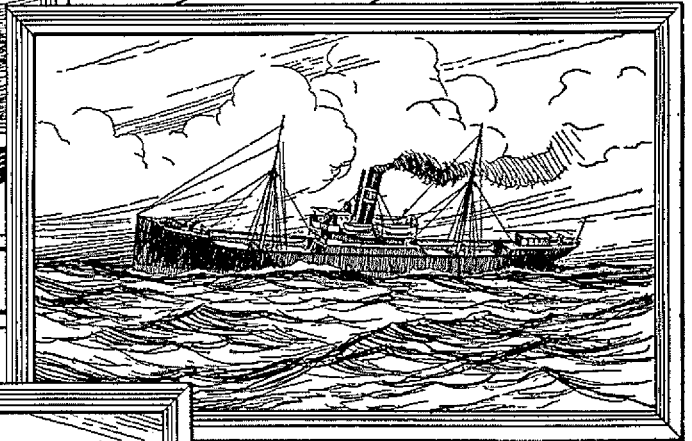
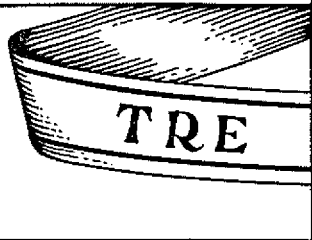
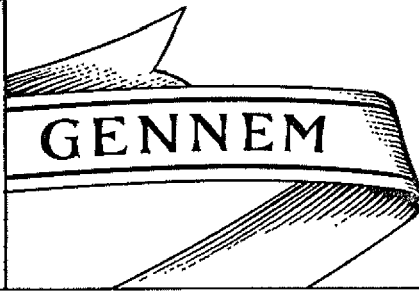
I 1947 trak han sig tilbage på grund af alder.

Æret være hans minde.

A. B.



H. SGM - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

På jagt efter olie - under havet!

Af H. DYSON

Der foregår for øjeblikket en hidsig jagt på nye olie-kilder, og samtidig med at der bygges nye, store tank-skibe på fuld kraft, har man udstrakt jagten til hav-bunden. Man søger olie på bunden af den mexikanske bugt, den persiske bugt og farvandet ud for Californien.

Største parten af det olieborings-udstyr, der bruges, og som er afmærket på søkortene, er kunstige øer, stå-ende på stålben. Men desuden findes der nogle specielle olieborings-fartøjer, hvis mage aldrig før er set.

Det mærkeligste fartøj af denne art er et ombygget orlogsskib, det 200 ft. lange 700 tons „Western Explorer“. Skibet bruges nu i jagten på olie tre sømil ud for Californiens kyst.

Planen om en sejlede olieborings-station begyndte at tage form for ca. to år siden, da en gruppe ingeniører og maskinmestre fra Standard Oil Company i Californien blev enige om, at mobilt olieborings-materiel var nødvendigt, når det gjaldt olieboringer på dybt vand i Stillehavet.

Man borer efter olie op til femten sømil ude i den mexikanske bugt, men på havdybder, der ikke overstiger fjorten favne. Ud for Californien er det sjældent at se sådanne kunstige olieborings-øer som dem i den mexikanske havbugt mere end en sømil fra land, fordi Stillehavets bund falder meget stejlt ud fra kysten. Der er endvidere her stærkt tidevand og somme tider høj sø.

I samarbejde med den amerikanske flåde i San Pedro fandt man frem til et skib, som man prøvesejlede i San Francisco Bugten, før man sejlede det i tørdok ved Long Beach, hvor ombygningen skulle foregå.

Man havde fundet ud af visse tekniske detaljer, som så ud til at være helt i orden på papiret. Men endnu vidste man ikke, hvordan de ville virke i praksis — altså i søen.

Skibets propellere skulle først og fremmest flyttes.

Dernæst måtte man — for at kunne sænke borerne ned midt igennem skibet — lave et hul med ti fods diameter lige foran for broen, og over det skulle rejses et 55 fod højt boretårn.

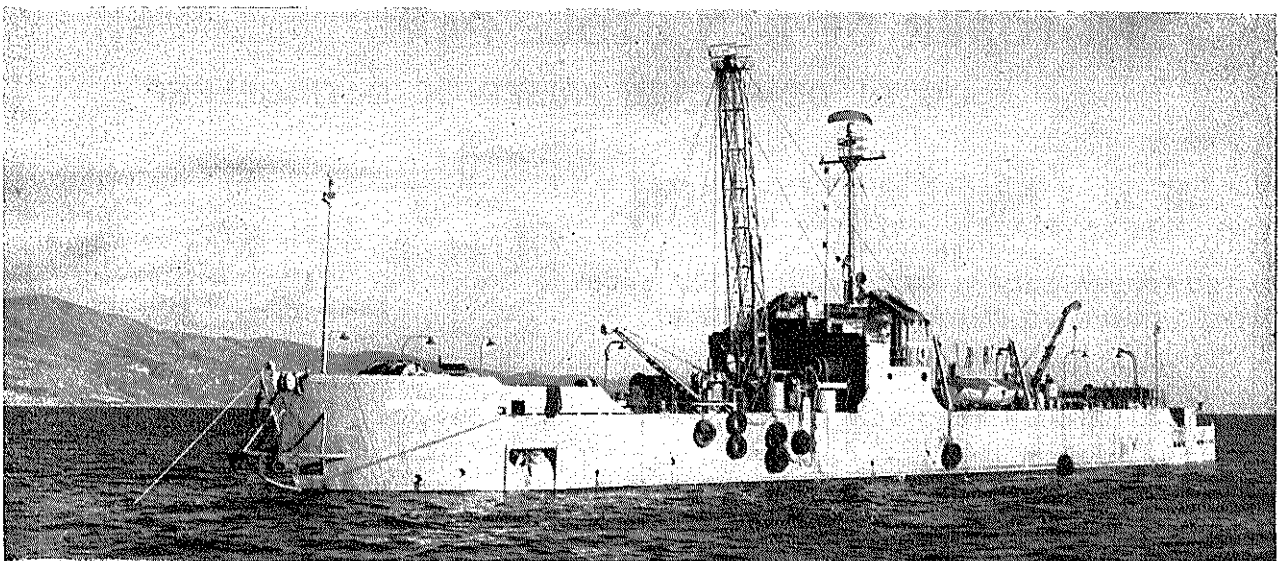
„Brønden“ ned igennem skibet var usædvanlig, for på de øvrige skibe til samme formål har man boret efter olie fra en platform, der rager ud over skibssiden. „Explorer“ blev forstærket i skroget forskellige steder og fik et ganske almindeligt boreudstyr af den slags, der bruges i land, om bord. Men desuden blev der installeret forskelligt kranudstyr, tanke m. m.

For at hindre skibets rulninger i at få for stor indflydelse på olieboringen, er en del af boreudstyret op-hængt kardansk ligesom et skibskompass, og ved hjælp af andre tekniske finesser bider boret sig stadig fast i havbunden, selv om skibet bevæger sig op og ned.

Af hensyn til besætningens sikkerhed medfører „Explorer“ lige så meget redningsudstyr som ethvert søg-ende skib, for mens besætningerne på de kunstige borings-øer bliver sejlet i land i hårdt vejr og alt pakket sammen, må „Explorer“ og dens besætning blive ude i al slags vejr. Kun når en orkan er i anmarch, forlader skibet sin ankerplads, hvorefter bugserbåde slæber det ind i mere beskyttet farvand.

Når en orkan har raset ud, kan „Explorer“ ved hjælp af sit radaranlæg og udlagte bøjer vende tilbage til sin tidligere plads med 15 fods nøjagtighed. Når skibet ligger på sin planlagte position, „svinebindes“ det ved hjælp af to bovankre og to varpankre agter.

„Western Explorer“ blev oprindeligt bygget til hård militærtjeneste og er langt fra noget smukt skib. Men hele dets form og indretning gør det ideelt til udførelsen af det specielle job, det nu har i jagten på den olie, der gemmer sig under havbunden.



Smuk er „Western Explorer“ ikke — men derimod effektiv. Skibet tilhører Standard Oil Company i Californien og ses her i arbejde ud for kysten i nærheden af Santa Barbara.

C.K. HANSEN



1856

REDERI og BEFRAGTNING

DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Marine Imprægnering

C-TOX er det sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskefartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer. Tilfredsstillende betingelserne for anvendelse i danske passagerskibe. Brandprøve 1101. Statsprøveanstalten 1957.

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

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



„AMETHYST“-affæren

C. E. LUCAS PHILLIPS:

IMPERIETS SØNNER

Oversat af Niels Andersen (Hirschprung)

Som det vil erindres, var den engelske fregat „Amethyst“ forsidestof i verdenspressen i de sidste aprildage 1949. På dette tidspunkt lå de kommunistiske hære på den ene side af Yangtse-floden og Chiang-Kai-Sheks styrker på den anden. Et afgørende slag var forestående, og England ønskede ikke at blive indblandet i dette kinesiske opgør. Derfor var „Amethyst“'s afløsning af det i Nanking stationerede vagtskib „Consort“ også tilrettelagt således, at begge skibe skulle kunne nå at være ude af det farlige område, inden kamphandlingerne satte ind. Men da „Amethyst“ den 20. april var på vej op ad floden, åbnede kommunistiske batterier fra bredden ild mod den uden varsel.

Beskydningen var så voldsom, at fregatten i næsten synkefærdig tilstand løb på grund. Broen fik to fuldtreffere, en granat gennemborede agterstavnens vandlinien, en anden splintrede lazarettet, største delen af det elektriske ledningsnet blev ødelagt, og dækket oversåedes med dræbte og sårede.

Af besætningen var mange unge og uprøvede folk, som netop i Hong Kong havde afløst en del af det gamle mandskab. De nye folk havde ikke tidligere været i kamp. Nu kom de det for alvor. Sammen med deres mere kampvante kammerater viste de imidlertid et beundringsværdigt mod under det voldsomme og helt uventede angreb. De store tab af officerer og erfarent mandskab kunne ellers nok have været egnet til at fremkalde panik.

Skibets chef, kaptajn Skinner, dræbtes, og kommandoen overtoges af den sårede løjtnant Weston, indtil det lykkedes kaptajnløjtnant Kerans, marineattachéen ved den engelske ambassade i Nanking, at komme om bord og afløse ham.

Forinden havde fregatten „Consort“ og krydseren „London“ forgæves forsøgt at komme til undsætning. Også de mødte en morderisk ild fra de kommunistiske batterier. Det lykkedes dog besætningen ved kinesiske nationaliststyrkers hjælp at bringe 20 hårdtsårede i land og videre til et hospital.

Diplomatiske protester fra engelsk side hjalp ikke. Kommunisterne ville ikke give skibet frit lejde til at sejle tilbage ad floden, før englænderne officielt havde undskyldt, at „Amethyst“ havde provokeret det første skud (!) . . .

Lucas Phillips bog er en klar og nøgtern beskrivelse af angrebet, besætningens trængsler, der blev båret med sejr britisk tålmod, og af de mange nerveopslidende forhandlinger, kaptajn Kerans måtte føre i land med en kommunistisk kommissær, som snart gav ham løfte om frigivelse af skibet, snart betegnede noget sådant som ganske udelukket. Efterhånden stod det klart,



Kaptajn Kerans.

at angrebet var en fejltagelse, som kommunisterne ville forsøge at redde sig ud af ved at gøre fregattens frigivelse betinget af en officiel engelsk tilkendegivelse af, at „Amethyst“ selv bar hele skylden for det skete.

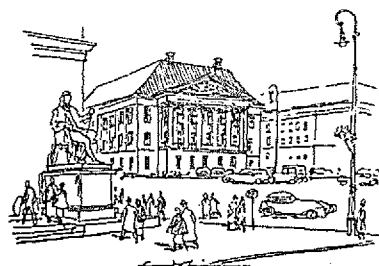
Dage, uger og måneder gik. Mandskabet savnede i allerhøjeste grad lægehjælp, medicin og fødevarer. Kun minimale forsyninger lykkedes det at smugle gennem de kommunistiske spærringer. Lucas Phillips beskrivelse af de lidelser, som mandskabet — især de sårede — måtte udstå, er meget bevægende . . .

Og så når vi frem til kapitlet „Skærmet af natten“, som omhandler „Amethyst“'s flugt tilbage ad floden (forbi to farlige kommunistiske forter) og ud på åbent hav igen. Ved at tage sagen i sin egen hånd, da skibets cliebeholdning næsten var opbrugt, gjorde den ranke kaptajn Kerans beslutsomt en ende på tre måneders enerverende kommunistisk fangenskab.

— I en fodnote til slut bemærker oversætteren, at Kerans, som af flådeautoriteterne blev hævet til skyerne efter den vellykkede undvigelsesmanøvre hin julinat, før nogle måneder siden fik sin afsked fra flåden. Bittert skrev engelske blade i den anledning, at „flåden ikke længere synes at have brug for helte“.

Ak ja — høje autoriteters gunst og bevågenhed er som så meget andet i denne verden gjort af forgængeligt stof . . .

Heni.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 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.: MERSEK

LARSEN COGNAC

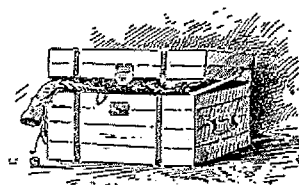
FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Kardansk ophængning

Skibskompasser, lamper og andre ting, der ophænges drejeligt om to på hinanden vinkelrette akser, så de uanset skibets slingren forbliver i samme stilling, er kardansk ophængt. Metoden kaldes sådan, fordi den er opfundet af den italienske læge og matematiker Geronimo Cardano, der levede fra 1501 til 1576.

Søværnet på Amalienborg

I anledning af Den kgl. Livgardes 300 års jubilæum til somer vil søværnet i tre dage overtage vagten på Amalienborg og Sorgenfri, for at Livgardens soldater kan få fri. Vagtstyrken bliver den mindst mulige — tolv mand på Amalienborg og ni på Sorgenfri — ifølge den nuværende instruks, idet kongen for at gøre det hele lettere har besluttet at bo om bord i „Dannebrog“ i festdagene. I anledning af vagtovertagelsen — den første af sin art i historien — har man på Søværnets kaserne indøvet et nyt geværgreb, nemlig „præsenter gevær“ fra „som skildvagt gevær i hvil“. Dette greb brugte flåden tidligere, men afskaffede det, mens Livgarden har bibeholdt det.

Russisk bluff!

I 1936 meddelte russerne, at de havde fået en ny minekrydser ved navn „Marti“. Minekrydserens dimensioner var nøjagtigt de samme som det tidligere russiske kejserskib „Standard“, og vestlige krigsskibseksperter fandt snart ud af, at de to skibe var identiske. Skibet var således ikke, som russerne påstod, bygget i 1936, men i 1895. Det var iøvrigt bygget af Burmeister & Wain i København som et af de smukkeste skibe, der nogensinde har forladt Refshaleøen!

Mere bluff

Fhv. dækskonstabel Erik Bang skrev i et nummer af „Gøsen“ (organ for søværnets stampersonel — desværre nu gået ind) fra 1944 om artilleriskibet „Niels Juel“s middelhavstogt i 1931. Han fortalte bl. a. om skibets sejlads i Sortehavet og ankomst til Odessa: „Da vi nærmede os byen, blev vi modt af tre hurtigsejlende motorbåde, hvorfra vi fik lods om bord og et par signalgaster, der var ved at dupere selv vor dygtigste signalgast. Der var en, som sendte med så stor hastighed, at han var ved at flå armene af sig selv; men vi blev enige om, at det var bluff, thi vi kunne dårligt nok se byen i kikkert endnu, og så stod der en med en kikkert ved siden af ham og sagde „forstået“ hele tiden. Bluff!“

Blåvand radio og et forlis

Et tragisk skibsforlis for 58 år siden var den indirekte årsag til, at Blåvand Radio, Danmarks lyttepost mod vest, blev oprettet. Den tyske damper „Remus“ var med en ladning majs på vej fra Philadelphia til Århus, da den i hårdt vejr strandede ved Horns Rev — ca. fem sømil fra land. I fem døgn led besætningen de største lidelser, der tænkes kan, om bord i vraget. Først det femte døgn blev strandingen nemlig observeret, og kun halvdelen af den 28 mand store besætning kom frelst i land. Den tragiske strandning gav anledning til, at fyrvæsenet lod installere radio i Vyl og Horns Rev fyrskibe, samtidig med at man oprettede Blåvand Radio.

Lægekonsultation pr. radio

I adskillige tilfælde er tilskadekomne fiskere og søfolk i Nordsoen blevet hjulpet takket være Blåvand Radio, som i alvorlige tilfælde sørger for, at redningsdamperen i Esbjerg står ud med

læge om bord. I mindre alvorlige tilfælde gives lægehjælpen over telefonisenderen, idet Blåvand Radio har mulighed for at sætte skibene i direkte forbindelse med en af lægerne på Esbjerg kommunehospital.

Kong Jürgensen

Jørgen Jürgensen, en dansk sømand og eventyrer, har indskrevet sit navn i Islands historie som landets diktator i en kort, hektisk periode, men det er omtrent 150 år siden. Jürgensen blev som dansk kaperskipper taget til fange under Englands kyst, men blev frigivet på æresord. Da han vidste, at Island manglede fødevarer, overtalte han i 1809 en engelsk købmand til at sejle nogle varer derop. Han tog selv med skibet derop, men islændingene ville ikke handle med briterne. Til sidst fik Jürgensen dog alligevel ladningen solgt — men med underskud. Jürgensen sejlede sammen med købmanden til Island med et nyt skib med tolv kanoner. Han mødte igen vanskeligheder, men tog den dansk stiftamtmand Greve Tramp til fange, satte sig på landets finanser og gjorde sig selv til diktator.

Nyt islandsk flag med klipfisk!

„Kong Jürgensen“, der selv kaldte sig protektor, slog sig ned i stiftamtmandens gård, gav danskerne ordre til at holde sig passive og lod alle våben inddrage. Alle ulydige blev truet med dødsstraf. Island blev erklæret uafhængigt af Danmark, og der indførtes et nyt islandsk flag, der var blåt med tre hvide klipfisk på langs!

Engelsk korvet slutter diktaturet

I ni uger regerede Jørgen Jürgensen, der havde faret til søs siden drengedårene. Han konfiskerede i den tid al dansk ejendom og strøg indbyggernes gæld til alle danske — deriblandt den danske konge. Men en dag ankrede en britisk korvet op i Reykjaviks havn, og Greve Tramp havde held til at komme i forbindelse med den engelske skibschef, kaptajn Jones. Enden på det hele blev, at købmanden og Jürgensen som fanger bragtes tilbage til England. Diktaturet på Island var slut.

Forvist til Tasmanien

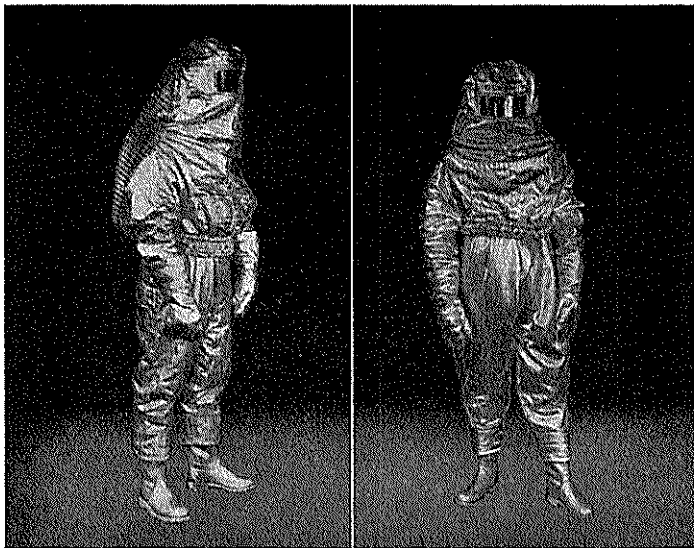
Kaperskipper Jürgensen blev i England sat i fængsel, fordi han var rejst til Island trods afgivet æresord. Hans regime på Island anså man ikke for nogen forbrydelse, England kunne tage sig af. Efter at være kommet ud af fængslet, rodede han sig ind i mange lyssky affærer og blev i 1825 landsforvist til Tasmanien. Ca. tyve år senere døde han i en alder af 65 år. En usædvanlig sømandsskæbne havde fundet sin afslutning.

Luftwaffes egen flåde

Det tyske Luftwaffe havde i virkeligheden sin egen flåde, som ikke alene bestod af mindre motorbåde og transportfartøjer, men også af større skibe. Således var ingen af de store tyske luftfartøjs-tendere underlagt Kriegsmarine, men flyvevåbnet.

Sotanks — ubåde med larvefodder!

Under Den første Verdenskrig anvendte den italienske flåde uden større held — nogle mærkelige „fartøjer“ til angreb på østrigske skibe i havn. Det drejede sig om en slags ubåde på larvefodder; de kaldtes „sea-tanks“. Hver af dem vejede ca. 20 tons og medførte to torpedoer. „Søtankene“ kunne både bevæge sig på havbunden og sejle, idet en propel kunne give dem en fart af højst fem knob.



Sikkerhed på søen

Sidste år demonstrerede firmaet Dan-Reflex A/S, København, en helt ny og yderst effektiv brandbeskyttelsesdragt for en stor forsamling sagkyndige i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Denne katastrofedragt er af en helt ny konstruktion!

Den nye dragt består yderst af asbest, „præpareret“ med aluminium (efter 3M-company's metode), ikke påvalset som på de første dragter, der kom frem, men med en blank aluminiums overflade, som er fremkommet ved, at man med patent-klebestoffer og under en speciel proces har påsprøjtet asbesten et lag fint aluminiumsstøv.

Denne fremstillingsmetode bevirker, at man i stedet for at få to materialer, der skal arbejde sammen, nu får *et* klæde, som har alle ønskede egenskaber — nemlig stor refleksevne, ca. 95 % af strålevarmen, smidighed, styrke — og mindste vægt!

Ved fabrikationen af dragterne indgår som yderligere isolation et vatlignende lag af flammesikret cellulid, og endelig er „3M-dragten“ forsynet med et glat foer.

Samtidig skal bemærkes, at „hætten“ på dragten er syet således, at brugeren er i stand til at bære iltapparat. Glasset, hvorigennem man ser, er fremstillet, så det reflekterer varmen, og man kan derfor ikke blive generet af stærkt ildskær.

Ved ovennævnte demonstration udmærkede dragten sig ved stor smidighed og ved at være særdeles let at iføre sig bl. a. på grund af det glatte foer.

Brandfolkene færdedes uhindret i stærk flammepåvirkning i forbavsende lang tid, og de kunne uden vanskelighed trænge ind i en flammefyldt kabine og bjerge en dukke.

Vikingens medarbejder, ingeniør Christensen, har fornylig besøgt Dan-Reflex A/S, hvor man oplyste, at man inden for industrien, både her og i udlandet,

har modtaget den nye 3M-dragt med glæde, især på grund af dragtens store og vedvarende reflekterende egenskaber. Således benyttes den bl. a. inden for glas- og porcelænsindustrien, hvor man anvender dragten ved store ovnreparationer. Ved disse reparationer kommer dragten ud for temperaturer fra 1400—1600 graders varme — og selv denne enorme prøve har dragten bestået med glans, hvilket jo uundgåeligt giver én indtryk af, at der her er tale om en dragt af særlig kvalitet og effektivitet mod varmestråling.

Det falder efter dette derfor naturligt at spørge: Hvorfor er man ikke inden for rederierne gået ind for brugen af ovennævnte dragter til brug ved bekæmpelse af katastrofebrande til søs? Medens man før stod ret hjælpeløs overfor den store varmeudstråling, der opstår ved en storbrand, har man idag et hjælpemiddel, som virkelig er effektivt, nemlig dragter i hvilke man uden gene kan komme nær til ilden og derfor have større chancer for at bekæmpe denne — ligesom man har større chancer for at kunne lukke branddøre, skodder med mere.

Udgiften til disse dragter skulle være ca. 1000 kr. pr. komplet dragt, men tager man i betragtning, hvilken enorm betydning, de kan have for både mennesker og materiel ved en skibsbrand, må dette beløb vel være givet godt ud!

I Sverige, hvor man fuldt ud er gået ind for brugen af 3M-dragter, har man foretaget følgende prøver:

Under prøve 1 og 2 anvendtes en 40—60 cm bred napalmbane udlagt i en halvcirkel med radius 2 m. Vinden drev ilden imod centrum.

Under prøve 3 anvendtes 2 stk. 40—60 cm brede napalmbaner på ca. 7 m's længde og med en indbyrdes afstand på 4 m.

Under prøve 4 anvendtes kun en bane napalm.

Prøve 1.

3 personer iført dragten stod i 15 sekunder i centrum. Ydertemperaturen målttes til 450° C ved hovedet og 350° C ved midjen. Indertemperaturen målttes til 30° C.

Prøve 2.

2 personer stod udenfor halvcirklen. Ydertemperaturen ved hovedet målttes til 450—500° C og temperaturen ved midjen til 500° C.

Prøvetiden var for den ene persons vedkommende 1 min. og 20 sek og for den anden persons vedkommende 2 min. og 50 sek.

Prøve 3.

Under en forsøgspersons færden i 2 minutter imellem de brændende baner målttes ydertemperaturen til 550° C ved midjen, og den indre temperatur steg til 31° C.

Prøve 4.

Forsøgspersonen var i stand til at promenerer 25 m i brændende napalm.

Som man ser af ovenstående, er der, selvom 3M-dragten er en nyhed på markedet, ikke tale om en dragt, der ikke er gennemprøvet eller som eventuelt kunne lide af „børnesygdomme“, men derimod et udmærket hjælpemiddel til bekæmpelse af skibsbrande med oftest uhyggelig udgang.

Miraklernes tid . . .

Af H. A. SONNICHSEN

I året 1898 bestod jeg mine nautiske eksaminer på Fanø Navigationsskole og skulle så ud at sejle igen. Da jeg var ung af alder, kom jeg på den tanke, at det kunne være rart at lære noget mere engelsk, inden jeg begyndte som styrmand og ville derfor ud med et engelsk skib.

Jeg kendte en mand her fra Fanø, som var fører af et engelsk dampskib, men som nu var flyttet med sin familie og boede fast i England. Men svigerfaderen, en gammel mand, boede her på Fanø, så jeg henvendte mig til ham og bad ham skrive til svigersønnen angående en hyre til mig. Dette lovede han, men, sagde han, når jeg får besked, må du være klar til at rejse med det samme. Damperen ligger ikke ret længe ved land.

Nogen tid efter kom han og meddelte mig, at jeg skulle rejse straks, damperen lå i Cardiff, og jeg kunne få hyren.

Jeg husker tydeligt, at jeg rejste 9. december med en af DFDS både, der hed „Georg“, en lille båd på 4—500 tons.

Naturligvis var det stormvejr af SV, da vi skulle sejle fra Esbjerg, med højvande op over kajen, og regn i stride strømme. Lodsens, vi havde med ud, kunne ikke komme fra borde og måtte gøre rejsen med til Parkeston (Harwich).

Vejret var så slemt, at damperen trods højvande huggede igennem 3 gange over barren.

Jeg var eneste passager og havde kun dæksplads. Jeg blev anvist plads på mellemdækket agter, og den eneste belysning var en flagermuslygte. Skibet havde rejsen før været emigrantskib for polakker. Der var opstillet jernkøjer i 3 etager, og hver gang skibet tog en overhaling, gav disse køjer sig med en knægen og bragen, og til med, når skruen slog ud af vandet, var der et spektakel af den anden verden, så det var helt umuligt at falde i søvn.

Uvejret blev værre, og skønt det var et lille godt skib, måtte det ligge underdrejet en tid, og da vi igen gik frem, var det kun med ringe fart. Almindeligvis tager rejsen 36 timer, men denne tur tog akkurat det dobbelte, så jeg var lidt nervøs for ikke at nå mit skib.

Vi ankom til Parkeston om natten ved 3-tiden. Det første, jeg spurgte om, var, hvornår det første tog afgik. Det var kl. 5.30. Ja, det skal jeg med, sagde jeg. Det kan ikke lade sig gøre, for toldvæsenet kommer først om bord kl. 6, og der må ingen bagage komme i land, før det er undersøgt af toldvæsenet, blev der sagt. Jeg blev dog ved så længe, at besætningen tog min køjesæk op af lasten uden om tolden, så jeg nåede akkurat toget i sidste minut.

Nu gik rejsen nord på langs den engelske østkyst.

Jeg husker, jeg sad og så ud af vinduet, da der på en fabrik, vi passerede, stod malet med store bogstaver „Otto Mønsted“, det var altså en dansk margarinefabrik.

Vi havde vel kørt en halv times tid, da vi holdt på en station; navnet husker jeg ikke, men da toget holdt, stod der folk med kurve fulde med boller, fint smørrebrød belagt med al slags pålæg. Passagererne fik det ind i toget til fællesspisning. Jeg vidste snart ikke, om jeg turde spise med, da jeg ikke anede, hvor og hvem det kom fra. Dette gentog sig et par gange. Nu fik jeg dog opklaret, at det var til emigranterne, og forplejningen var omfattet af billetten fra de store udvandrer-campskibsselskaber.

Ved 2-tiden ankom vi til byen Manchester, hvor jeg skulle skifte tog. Der var et par timers ophold. Efter at have fået en kop kaffe i restaurationen gik jeg ud på perronen for at røre benene lidt. Mens jeg spadserede der frem og tilbage, kom der en velklædt mand hen til mig, han talte svensk og spurgte, hvor jeg skulle hen? Jeg skal til Cardiff, sagde jeg; det var udmærket, sagde han, for det skulle han også, så kunne vi sammen gå lidt ud at se byen. Nej tak, sagde jeg, det interesserer mig ikke — nå, ja, heller ikke ham, men han ville gerne vi skulle have en øl sammen og så køre i samme kupe resten af vejen (toget var af de gamle, hvor konduktøren billetterer uden for kupeerne). Vi gik så hen på nærmeste publicus og fik et glas øl. Da han bestilte det, lagde jeg mærke til, han sagde mixbeer. Dette vakte min mistanke, og da han betalte og stod med ryggen til mig, byttede jeg glassene om, i fald der var rævestreger med i spillet.

Nu gik vi igen ned på perronen, hvor vort tog nu var ankommet, og jeg steg ind i en kupe, men kammeraten råbte på mig og sagde, at derhenne var der flere skandinaver. Og rigtig, der stod en mand i et kupevindue og vinkede, så gik vi derind, og så viste det sig, vi var 7 i kupeen. Så kørte vi. Lidt efter var der en, der tog et spil kort frem og sad og legede med, og snart var et kortspil i gang. Det var bondefangere og falskspillere de tre af dem, resten var søfolk, som nu skulle plukkes. De var også dumme nok til at indlade sig med dem.

Da spillet begyndte, vandt søfolkene en smule; men indsatsen blev større og større, for til sidst at blive helt urimelig stor, og så tabte søfolkene naturligvis. Jeg havde ikke penge, så jeg holdt mig passiv, endda jeg af og til blev opfordret til at deltage i spillet; men nej, lige efter overstået styrmandseksamen var pengene blevet for små til at spekulere i den slags. Det endte selvfølgelig med, at søfolkene tabte en masse penge; til sidst blev det ret uhyggelig at se på denne flok ophidsede mennesker.

Pludselig holdt toget ved en lille station, og ud fo'r de tre falskspillere; søfokene, der var blanket af, bagefter. Men bondefangerne var som sunket i jorden. Søfolkene henvendte sig derefter til stationsforstanderen, men denne kunne kun beklage, at man indlod sig med dem. De betaler deres billet, sagde han, men politiet er orienteret, så vi håber snart at få dem pågrebet. Nu var der intet at gøre, og så fortsatte rejsen.

Jeg husker ikke klokkeslettet, da vi ankom til Cardiff, men det var mørkt. Jeg fik min køjesæk udleveret, men der var ingen drager eller drosker på stationen (biler, cykler, taxaer kendtes ikke dengang). Henne på et hjørne stod en 16—17-årig knægt. Jeg spurgte ham, om han vidste, hvor søfolk logerede, og om han ville bære min sæk?

Jo, det vidste han, tog sækken på nakken, og så vandrede vi af sted til fods. Efter en god spadseretur sagde han, „her er det“; så gik vi derind, men sikken bule, berusede søfolk og glædespiger, savsmuld på gulvet, væltede spyttebakker på gulvet, væltede øl og andet snavs på bordene.

Nej, min ven, her vil jeg ikke være, du må finde et andet sted — nå ja, så skal vi om i en anden gade, der er et skandinavisk logihus. Det var svensk, der kom jeg så til at bo. Jeg mente jo, det kun var for denne ene nat, jeg troede jo, at damperen lå nede i havnen.

Næste morgen tidlig gik jeg rundt i dokkerne for at finde mit skib, men uden resultat. Nedslået gik jeg ind på havnekontoret og forhørte, men nej, den var ikke kommen ind endnu. Dette gav mig håb påny.

De følgende dage var jeg hver morgen på havnekontoret, men der var stadig ingen skibe af dette navn kommet ind. Det var mærkeligt, tænkte jeg, så bad jeg dem om at se listen over forventede skibe efter, og så viste det sig, at damperen ikke var forventet eller havde været i Cardiff.

Der stod jeg med håret ned ad nakken, ingen penge og ingen hyre. Jeg havde haft kost og logi en uge nu, og da jeg havde betalt værten, var der kun nogle få shillings tilbage. Jeg kom da til det resultat, at jeg hurtigst mulig måtte have en anden hyre, ligegyldig hvad skib det kunne blive; og jeg gav ronneren besked herom.

Nogle dage efter havde han en hyre til mig, som matros med en stor norsk bark, om jeg ville have den? Ja, sagde jeg, det vil jeg gerne. All-right, styrmanden kommer her i morgen, der er fire andre her fra huset, som skal med også.

Næste morgen kl. 10 kom styrmanden, han fik vore søfartsbøger, og så gik vi i sluttet trop. Vi skulle hen på det norske konsulat og mønstre. Mens vi nu gik op ad gaden, kom jeg til at se over på den anden side, og hvad i alverden var det? — kaptajnen på damperen, jeg havde opgivet, kom spadserende derovre lyslevende, men i modsat retning. Altså, tænkte jeg, er kaptajnen her, må skibet da også være her, og nu gælder det om at handle hurtigt og rigtigt. Jeg løb nu hen til styrmanden og sagde, jeg ville have min søfartsbog igen, jeg ville ikke mønstre og ville ikke med skibet. Han tænkte

nok, jeg var blevet skør. Hvorfor vil du ikke med? spurgte han. Det vil jeg ikke give nogen forklaring på. Nå, det måtte jeg så selv om, der var folk nok at få. Imidlertid tog det lidt tid, inden jeg fik min søfartsbog, og da var kaptajnen forsvundet, da jeg ledte efter ham i menneskemylderet.

Pludselig fik jeg den indskydelse at gå ind i en sidegade, men da jeg havde gået et stykke tid og ingen kaptajn fået øje på, vendte jeg om og — havde nær oversejlet kaptajnen, som kom ud fra et stort kontor. Jeg hilste så på ham og forhørte, om jeg kunne få hyre med ham. Ja, sagde han, du kan godt gå om bord. Jo, tak, sagde jeg, men hvor ligger skibet?. Jeg har været her i ca. 10 dage og kan ikke finde det. Nej, sagde han, det er ikke så mærkeligt, for vi ligger ikke her i Cardiff, men oppe i Penarth, står i tørdok, men gå nu om bord. Kost og logi kan du få om bord, indtil vi skal mønstre, det spiller ingen rolle. Jeg har nogle forretninger her i Cardiff at ordne, derfor er jeg her i dag.

Så gik jeg tilbage til logihuset, betalte værten, gik ud på stationen og løste billet til Penarth, hvor jeg snart fandt skibet. Da var der ikke en penny tilbage i pungen. Damperen sejlede jeg med i 14 måneder.

Ja, det var fortællingen. Det kan altså lade sig gøre at finde en enkelt mand i en storby, hvor han slet ikke skulle være — eller er miraklernes tid endnu ikke forbi?

— — —

Nu havde jeg altså fundet skibet, så jeg glædede mig til, at vi snart skulle mønstre og igen begynde at tjene penge efter saa lang tids stilstand.

Endelig kom dagen, hvor vi kom ud af tørdokken, og så snart der var damp nok, sejlede vi op til Cardiff og lagde til for kultørn. Dagen efter skulle vi mønstre. Det lod imidlertid ikke til, at besværlighederne endnu var overvundne; thi da vi kom og ville gå ind på mønststringskontoret, trådte der en mand frem og spurgte, om jeg havde „Union Ticket“. Nej, det havde jeg naturligvis ikke. Det skal du have, før du mønstrer, sagde han, ellers betragtes du som skruibrækker, og det er ikke godt at vide, hvad der så sker dig. Hvor kan jeg få sådan en ticket? Kom med over på vort kontor, så skal vi se på det. På kontoret ville de have engelske papirer, men da jeg ingen havde, blev de dog enige om at udstede en ticket til mig. Jeg skrev så mit navn og hjemsted i en bog, så var der ikke mere noget i vejen for at mønstre. Det vil sige, næste gang vi mønstrede, måtte jeg have en „Federation Ticket“. Da var rederierne de mægtigste, da duede Union Ticket til Vandsbæk. Sådan skiftede det omtrent hver gang, vi mønstrede. Jeg var nu ligeglad, da jeg ikke fortsat ville blive i engelske skibe. Det var i en brydningstid rederierne og fagforeningen imellem.

Vi fik nu kullasten og stak til søs bestemt for Rosario. På denne rejse hændte ikke noget af betydning. Damperen var på 3—4000 tons, en bredbovet fyr, som lastede godt. En hurtigløber var den ikke. Skønt der stod en fin triple-ekspansionsmaskine i den, var farten ikke mere end 7—8 knob med godt vejr, men bare med

lidt modvind gik farten betydelig ned, og tilmed var den vanskelig at styre.

Med godt vejr styrede vi med håndkraft, så længe vi kunne, det var det bedste; men når der var lidt sø, smed rattet os over akselen og ned i dækket, og så måtte vi have styremaskinen til, så kunne den nemt give et par streger på hver side af kursen, ja, sommetider var det, ligesom den ville vende sig om og se, hvor langt den var kommet. Forholdene om bord var helt gode, syntes jeg, men kaffe fik vi ikke, kun the, og det var the, som var kogt i vandet. Pålæg kendtes heller ikke, men middagen var god nok.

I lukafet hang en tavle, hvor hver mand kunne se, hvilken redningsbåd han hørte til, hvis der skulle ske en ulykke. Kaptajnen var dyreven, han havde duer om bord, 8—10 stykker, som tog sig en flyvetur ud over vandet og kom tilbage igen. Og kaniner, der var placeret på broen i kasser. De havde dog ynglet så stærkt, så der ikke var plads til dem alle i kasserne, hvorfor en del gik løse på broen og var til gene, men kaptajnen nænnede ikke at slagte dem. De kom dog i land senere, da de lavede griseri på broen. En dag sad styrmanden og maledé navnet på redningsbælterne, hvortil han brugte nogle små pensler. Da han skulle et ærinde ned på dækket, lagde han penslerne fra sig, men kaninerne havde spist alle hårene, da han kom på broen igen, så kunne han male med skafterne. Duerne gik det også ilde, det skete da vi var kommet ind på La Plata floden. Vi fik en norde, en stærk stormbyge, som de kaldes. Duerne var ude at flyve, vi kunne se dem til at begynde med, men de kunne ikke nå hjem, for stormen var lige imod. Vi så dem aldrig mere. Vort solsejl agter gik sig også en tur. Støtterne knækkede og det hele røg i havet.

Vi lastede hvede løs i lasten og gik hjem til England med den fra Rosario. Efter endt losning gik vi i ballast til Portugal, til en lille flække, der hed Pommerua, hvor vi lastede kobbererts til Baltimore.

Det var noget tungt stof, vi lastede bare i 2 luger. Det blev ikke spredt ud, men stod som en pyramide op i lasten, sådan sejlede vi det til Amerika med de to andre lastrum tomme. I Pommerua fik vi en lille gris ombord. Den blev bare puttet ned til bunkerullene, og siden så vi den ikke mere, før den skulle slagtes. Den måtte klare sig selv under alle forhold, selv når vi fyldte bunkers. Bådsmændene firedé æde ned til den gennem et jerndæksel. Grisen kommer jeg senere til at omtale.

Ankommet til Baltimore begyndte losningen, men ingen hvid arbejder ville i lasten, vi måtte have farvede folk. Det gik nu meget nemt, idet vi firedé de tomme spande helt ned til bunden i skibet, så satte negeren sig på skrævs over spanden, den blev hevet langs siden af pyramiden, og når den nåede toppen, sprang manden af, og spanden var fuld. Kun det allersidste blev skovlet op.

Herfra gik vi i ballast ned til Savannah. Der var gul feber, så vi måtte ikke sove om bord om natten. Vi skulle laste bomuld for Barcelona i Spanien. Mandskabet sov i en stor kælder, jeg vil antage, der var ca. 100 søfolk fra de forskellige skibe. Officererne sov også i land,

men et andet sted; altså kaptajner og styrmænd for sig, og dæksfolk og fyrbødere for sig. Kun den sidste nat forblev besætningen om bord. Skibet blev halet ca. 3 favne ud fra kajen og sat politivagt på kajen. Her var jo gode hyrer, så de var bange for rømning. Alligevel var vi to fyrbødere for kort, da vi skulle sejle, men fik dog to andre samme dag. Fra Barcelona gik vi i ballast til Bristolkanalen „Barry Dock“. Her skiftede vi kaptajn og fik en ren englænder om bord.

Der er forskel på fisk, siger man, men det er der også på kaptajner, jeg skal ikke sige noget ondt om dem, de var flinke mennesker begge, men hver på sin vis, dygtige navigatører var de begge. Således husker jeg en nat, kaptajn Staveley, engelskmanden, kom op på broen; det var diset vejr. Pludselig gik han hen til telegrafren og slog „stop“ på maskinen, der lå vi så stille et par timer til det klarede op, og da lå vi kun et par km fra Bermudaøerne.

På næste rejse var vi igen kommet til La Plata — Rosario, hvor vi lastede majs løs i lasten for England. Der lå mange dampere, blandt disse også nogle cattleships — kreaturbåde — og lastede kreaturer. Det var næsten dyrplageri at se på. Kreaturerne blev drevet frem i store flokke, så fik de en kædestrop om hornene og blev hevet om bord med dampspillet, de stakkels dyr; der var af og til en, der faldt ned, når hornene brækkede. Det er jo nu forbudt — heldigvis.

Vi kom så af sted med vore majs, og så nogle dage efter viste det sig, at de ikke var ordentlig tørrede, gik i gæring, og begyndte at gro. Da vi kom til linien, var alle mand i lasten for at høste majs, der da var i mands-højde. Vi bundtede stråene i knipper, hev dem op og smed dem i havet.

Vi anløb Las Palmas for bunkers. Her telegraferede kaptajnen hjem „Lasten ødelagt, hvad skal vi?“ Næste dag svartelegram „Gå til Limerick i Irland“.

Da vi nu kom til søs igen, skulle grisen slagtes. Sikken en svend, den var blevet til, og kulsort. Den skulle først vaskes og skrappes, det var jeg med til, men slagtingen foregik efter min frivagt, og det var godt, for jeg kan ikke lide at gøre dyr fortræd. Om aftenen, da vi kom på dækket, hang grisen under gallierne. Nu siger man, når man har slagtet gris om bord, får man storm, ja, det passede da i dette tilfælde. Ud på natten var vinden frisket til en veritabel storm, med medvind og høj sø. Vi purrede stewarden, hvad han ville med grisen? Den skal ned agter i pantryet. Javel, så tog vi 3 mand grisen på nakken og balancerede agterud med den. Vi kom også godt hen til kahytstrappen med den, da der kom en høj sø, vi kunne se, ville gå over agterskibet. Så smed vi den store kødkolos ned ad trappen og os selv bagefter. Da vi kom op igen var maierkabs-huset og flagstangen gået over bord. Men grisen var bjerget.

Den sidste rejse, jeg var om bord, gik også til La Plata med kul, og vi lastede igen hvede løs i lasten til Aarhus og Kolding. Til hjemrejsen havde vi fået 8 får om bord, der skulle slagtes efterhånden, som vi kom frem. Der blev lavet en provisorisk fåresti rundt om

skorstenen. Men det kunne fårene slet ikke tåle. Underlaget, de gik på, var altid varmt, og så fik de af og til en skvat saltvand over pelsen; de blev så forkølede, så det var ikke appetitligt at spise dem. Da det første af fårene skulle slagtes, skulle jeg hjælpe til, men det nægtede jeg. Det toges lidt fortrydelig op, men, sagde jeg, jeg er mønstret som matros, ikke som slagter, så var der ikke mere om det.

Vi kom godt til Aarhus med vor last, men det var hård vinter, så det kneb svært at komme ind gennem fjorden til Kolding. Vi klarede det dog.

Nu ville jeg gerne mønstre af, men det kunne ikke lade sig gøre, jeg måtte gå med til England — Sunderland — hvor jeg så mønstrede af, tog ned til Parkeston og hjem med englandsbåden til Esbjerg. Da havde jeg været om bord i 14 måneder.

H. A. Sonnichsen.

Rustfri kokekar 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

Stærkekassen!

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

LISSABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegsamadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

U. S. A. skærper overførselsreglerne for skibe

Længe har overførsel af amerikanske skibe til registrering i udlandet — f. eks. Panama, Liberia og Honduras — været tilladt, ja, ligefrem opmuntret, når blot det skete med garanti for, at det pågældende rederi bestilte et nyt skib på et amerikansk værft.

For ganske nylig har søfartsmyndighederne i Washington imidlertid strammet vilkårene for denne overførsel med henblik på at gøre det lettere at få skibene bragt tilbage under amerikansk flag igen i tilfælde af, at en kritisk situation skulle opstå.

De nye bestemmelser går først og fremmest ud på, at udlændinge eller udenlandske rederier, som amerikanske skibe overføres til, i USA skal være repræsenteret af en agent, der har fast bopæl i staterne og er anerkendt af de amerikanske søfartsmyndigheder. Han kan dog med tiden erstattes af en anden agent, uden at myndighederne på forhånd har givet deres samtykke dertil. Hensigten med denne forholdsregel er som nævnt at få større muligheder for at få skibene tilbage under amerikansk flag igen, hvis en eller anden situation en dag skulle nødvendiggøre det.

En anden ændring i reglerne vedrørende overførsel af amerikanske skibe til fremmede flag er, at formanden for direktionen samt et flertal af direktører og officerer skal være amerikanske statsborgere. Der er her tale om en skærpelse af kravet om, at hovedparten af selskabets aktier skal være på amerikanske hænder. *Observer.*

Manden, der illegalt solgte et slagskib til Schweiz

Politiet i Rom anholdt forleden en mand i det italienske flyvevåbens oberstuniform, da han fredsommeligt kom gående ned ad en af byens boulevarder. Tilsyneladende var der ingen grund til at arrestere ham, men detektiverne var sikre i deres sag. Manden var nemlig ikke oberst, ja, ikke engang militær. Det var selveste Angelo Nidoli, man havde fået fingre i, manden, som for ti år siden solgte et italiensk slagskib til Schweiz, uden at schweizerne nogensinde fik så meget som skyggen af det at se!

„Oberst“ Angelo Nidoli, der dengang var 25 år, solgte i 1948 det 23.622 tons „Giulio Cesare“ til et privat schweizisk foretagende for 400 millioner lire, hvilket svarer til ca. fire millioner danske kroner. Han optrådte som mellemmand for den italienske regering, sagde han, og havde fået til opgave i al hemmelighed at afhænde skibet. Det var Italien ligegyldigt, hvad køberne gjorde ved slagskibet, sagde han videre. De måtte endog hugge det op. Det eneste, den italienske regering var interesseret i, var, at Sovjetunionen ikke kom i besiddelse af det.

Schweizerne øjnede en stor forretning og betalte gladeligt den forlangte sum. Kort tid efter fik de at vide, at Nidoli var en svindler, og russerne fik trods alt skibet, der stadig gør tjeneste i Den røde Flåde. Det hedder under russisk flag „Novorossisk“.

„Giulio Cesare“ blev bygget allerede i 1911, men

blev sammen med andre italienske slagskibe af samme klasse moderniseret og ombygget 1933-37. Dets søster-skib, „Cavour“, blev under den anden verdenskrig stærk beskadiget ved et allieret bombeangreb. Da Italien kapitulerede i september 1943, var det under reparation. Det blev senere ophugget. Men „Giulio Cesare“ var ved krigens ophør så nogenlunde uskadt.

I henhold til fredstraktaten med Italien skulle Sovjetunionen have overdraget det slagkraftige skib, der kan præstere en fart af 27 knob og har en længde i vandlinjen på 250 meter.

„Giulio Cesare“ blev overdraget Sovjetunionen, mens Angelo Nidoli sad i fængsel. Han var for sin fantastiske og illegale transaktion idømt fem års fængsel. Allerede efter to års forløb blev han løsladt, men nu afventer han altså en ny dom. Han har siden det sensationelle salg af slagskibet bedrevet lidt af hvert, som politiet er meget interesseret i. Som oberst i det italienske flyvevåben har han franarret flere mennesker penge under foregivende af, at han var „hemmelig Nato-agent“.

Men „Giulio Cesare“ sejler altså endnu, og Schweiz fik intet slagskib. Iøvrigt sejler to andre slagskibe af omtrent samme type stadig under italiensk flag, nemlig „Andrea Doria“ (!) og „Caio Duilio“. De blev begge bygget i 1913 og er altså nyere end det omstridte „Giulio Cesare“. De blev ombygget samtidig med dette skib og kom til at tilhøre samme klasse.

Italienerne følger i spænding sagen mod Angelo Nidoli. Trods alt kan de ikke lade være at beundre ham lidt for hans frækhed, og — hånden på hjertet — vi synes såmænd også, at Nidoli er ganske smart og havde fortjent en bedre skæbne, der havde givet hans utvivlsomme talent de rette muligheder! *Ludwig.*

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

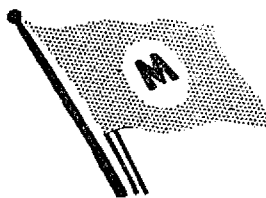
DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

AKTIESELSKABET

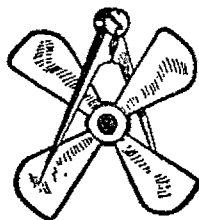
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



MOORE & Mc CORMACK A/S

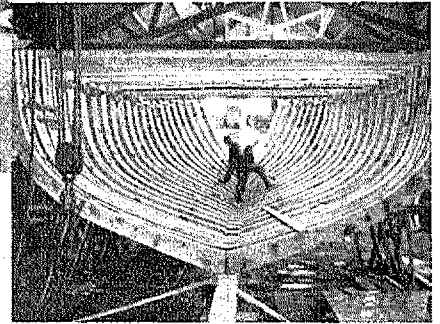
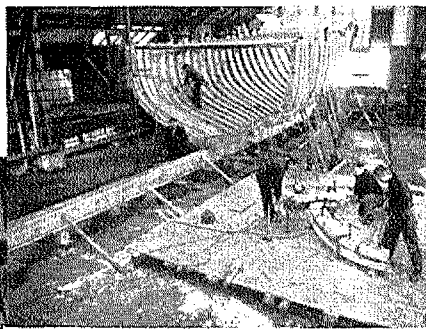
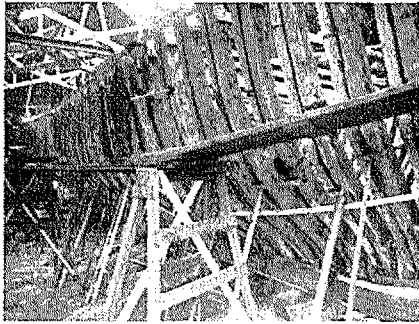
Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Maskinmester- og
elektroinstallatøruddannelse

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



Storkutterbyggeri på

William Jansens Værft

For et år siden havde vi her i Vikingen en lille meddelelse om, at William Jansen havde genåbnet skibsværftet på Brøndsodde ved Vejle hvor han allerede da havde bygget nogle større lystfartøjer til USA og havde påtænkt at genoptage bygning af fiskekuttere tillige, dog i begyndelsen kun i mindre størrelser.

Vi skrev dengang, at kendte vi skibsbygmester Jansen ret, så ville det ikke bliver derved.

Og det gik også således, at nu står der på værftet et 70 tons fiskefartøj i spant.

Fartøjet kan med lethed stå i værftets ene byggehal, men da det er umuligt at fotografere hele skibet på så nær hold, bringer vi et billede, hvor man ser forskibet spanterejst.

Kutteren, der er 25 m lang overalt, bygges til rederiet Hringur Sudureyri, Sugandafjordur på nordvest Island.

Den skal forsynes med en 280/310 hk alpha diesel motor og iøvrigt bliver den udstyret med alle de raffinementer, som der forlanges af moderne islandskuttere i dag: Ekkolod, radar, hydrauliske spil, radio-pejler og -sender, intern telefonanlæg m. m. m.

Skroget bliver bygget af træ, men maskinruffet, styrehuset, lugen og nedgangskappen skal være af stål.

Jansen har her fra værftet leveret fartøjer til USA og Grønland, og tidligere fra andre værfter tillige leveret til Finland og Venezuela samt naturligvis Danmark, og hans tegninger er kendt i endnu en del lande.

Mindestenen på Tordenskjolds dødssted i Hildesheim

I efteråret 1957 foretog repræsentanter for Norges Orlogsforbund og Danmarks Marineforening en rejse til landsbyen Gleidingen ved grænsen mellem Hannover og Hildesheim, hvor den dansk-norske søhelt, viceadmiral Peter Tordenskjold den 12. november 1720 blev dræbt i duel.

Dette første besøg her var af rent orienterende art, afstedkommet af nogle undersøgelser i statsarkive: i Hannover, foretaget af den norske skibsreder R. Halle, hvorved nye og interessante oplysninger om søheltens død, bl. a. en øjenvidneskildring til begivenheden, blev bragt for dagens lys. På basis af disse oplysninger er man nu i stand til at fastslå dødsstedet indenfor en omkreds af ca. 300 m i den nuværende kålmark Sehlwiese, nord for Gleidingen.

Tanken om rejsning af en mindesten på Tordenskjolds dødssted er taget op i forening af Norges Orlogsforbund og herhjemme af Marineforeningen med støtte af Carlsbergs Mindelegat for Brygger J. C. Jacobsen.

Først i marts måned i år rejste de to forhandlere, skibsreder R. Halle og Marineforeningens landssekretær, fuldmægtig Honnens de Lichtenberg, atter til Gleidingen, ledsaget af præsidenten for Norges Orlogsforbund,

lodsdirektør B. Gilhuus-Moe — beklageligvis var formanden for Marineforeningen, kommandør G. de Lichtenberg, af tjenstlige grunde forhindret i at deltage i rejsen — og denne gang var det til en realitetsbetonet forhandling med de tyske myndigheder på stedet.

Med anbefalinger fra ambassaderne i Oslo og København, fra det tyske udenrigsministerium i Bonn og den Niedersächsische landsregering viste de lokale myndigheder overordentlig stor interesse og forståelse for sagen. Hele det pågældende areal er nu byggemodent, udstykket, og så godt som alle byggegrundene er allerede solgt. Til trods herfor vistes der stor forståelse for denne fællesnordiske opgave, og man søgte på alle måder at imødekomme de norsk-danske forhandleres ønsker med hensyn til udvælgelse af en plads til mindestenen. Denne plads blev nu nøje fastlagt og retningslinierne for arbejdet videre fremover trukket op. Foreløbig ligger den påtænkte morænenest under høj sne i Norge; når den senere kan drages frem, vil den blive forsynet med inskription og fragtet til Tyskland. Her bringes den på plads i et passende anlæg med beplantning — alt sammen med henblik på at søge afløsningen af mindestenen på Tordenskjold dødssted arrangeret på søheltens 238-årige dødsdag den 12. november 1958. —del.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1958



Medlemmer

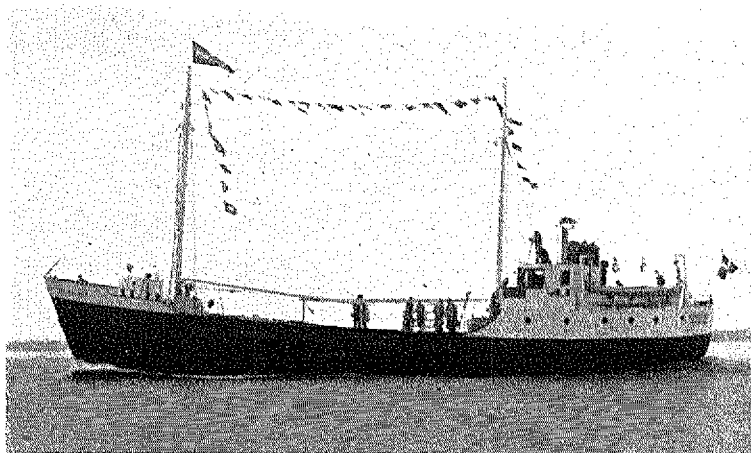
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Daanebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „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 „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

Fisketrawlere

A/S H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal

Da det har vist sig, at der herhjemme er ved at fremkomme et marked for fisketrawlere af stål, har A/S H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal, nu udarbejdet et pro-

jekt på en 90 brt fisketrawler, hvor efter det er meningen, såfremt der bliver afsætning for disse, at udbygge programmet således, at der vil kunne bygges trawlere fra 70 til 150 brt.



Dette og de efterfølgende 4 fotos er eksempler på forskellige typer af Marstal-fiskekuttere.

Hoveddimensionerne:

Længde overalt	27,60 m
Længde mellem perpendikulærerne	24,80 m
Største bredde på spant	5,70 m
Dybde	3,12 m
Dybgående fra underkant køl	2,65 m

Skibets hovedmateriale bliver dansk Siemens Martin skibsbygningsstål.

Det indeles ved 5 vandtætte skodder i følgende rum:

Ferskvandstank for ca. 4.000 liter vand.

Mandskabsaptering.

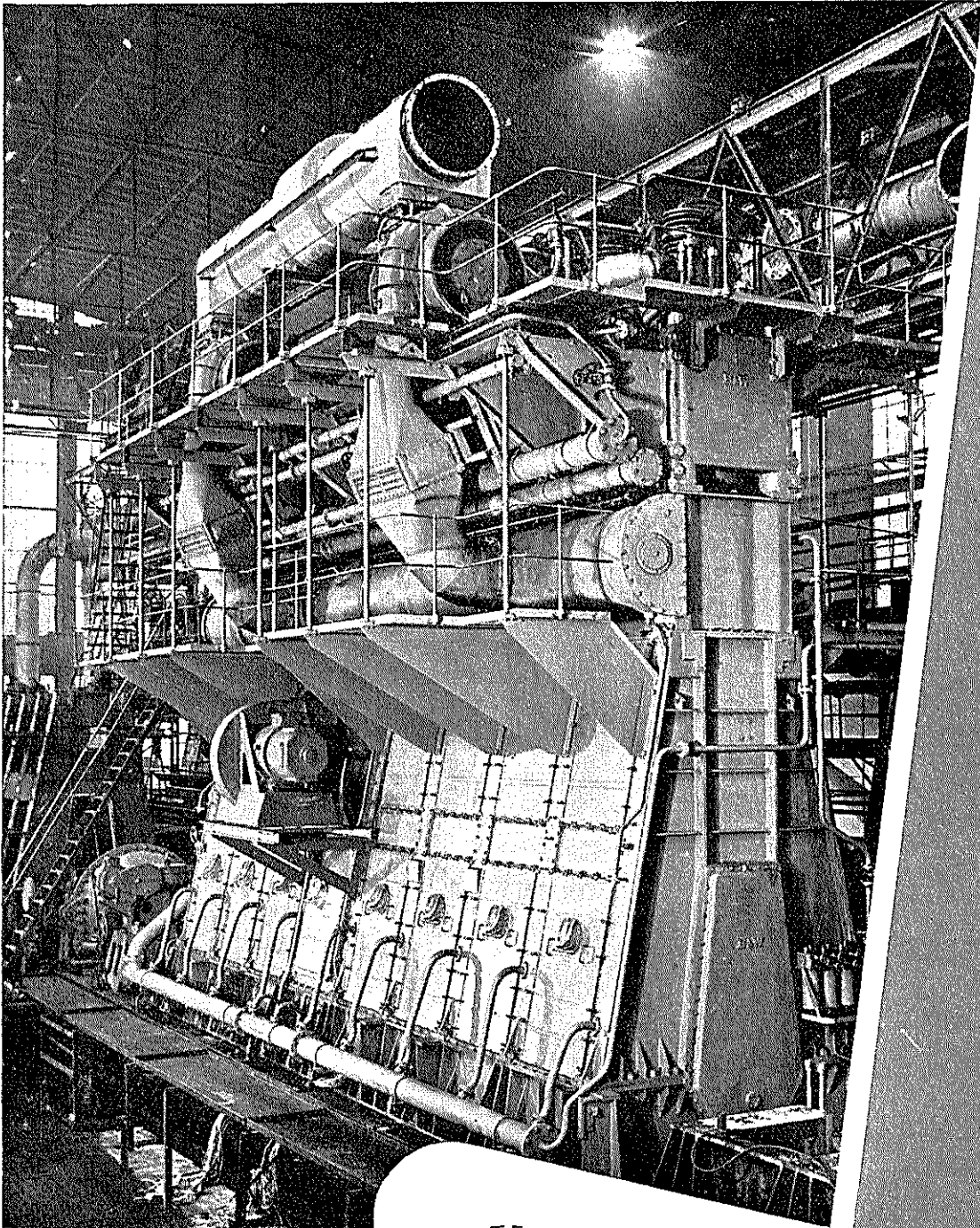
Motorrum.

Lastрум.

Netrum med brændselsolietank under.

Forpeaktank.

På hoveddækket anbringes et dæks-
hus med motorcasing på forkant, og
over casingen anbringes et styrehus
af teaktræ. I dækshuset indrettes rum
for kabys, nedgang til apteringen,
gasflaskeskab, vaskerum og wc. For-
dækket overdækkes af en åben hval-



BURMEISTER &

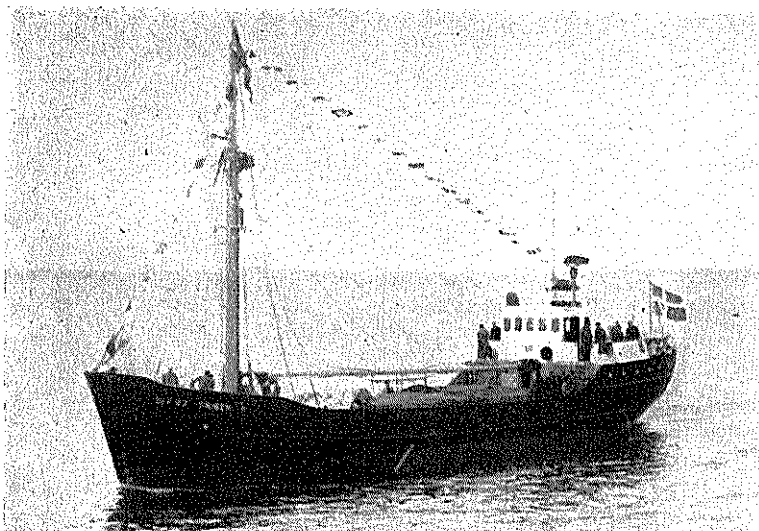


**SKIBSBYGNING
REPARATIONER**

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



bak. Skibet udstyres med 2 master med rørafstivninger, den forreste mast monteres med bom for lossegrej og den agterste mast med bom for sejlføring. Endvidere anbringes en mindre bom på dæks- huset for betjening af fiskeredskaberne. Skorstenen indrettes for opføring af ud- stødsrør for hoved- og hjælpemotor, af- træksrør fra centralvarmekedlen og for opstilling af tryktank til ferskvand og ekspansionsbeholderen for centralvarme- anlægget. Luftrør til ventilationen af mo- torrummet, opholdsrummet og de forskel- lige rum i dækshuset monteres på dæks- huset.

Redningsudstyret består af en 6-mands gummibåd anbragt oven på dækshuset samt almindeligt udstyr som rednings- kranse og redningsveste.

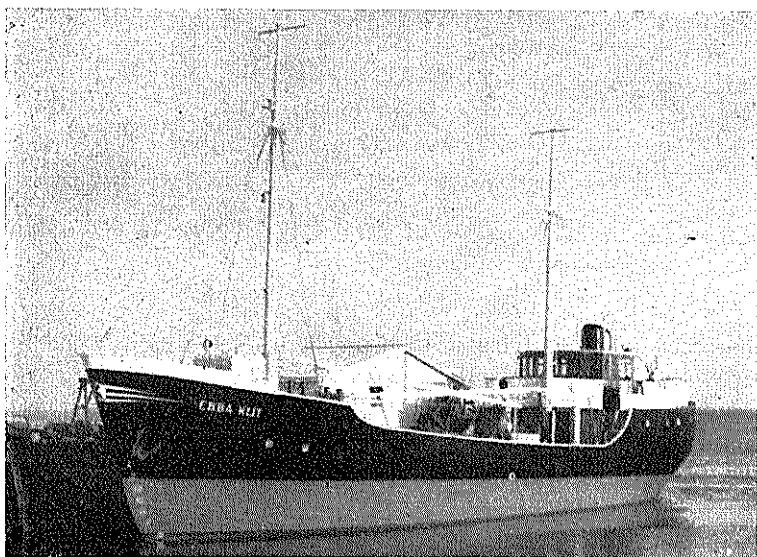
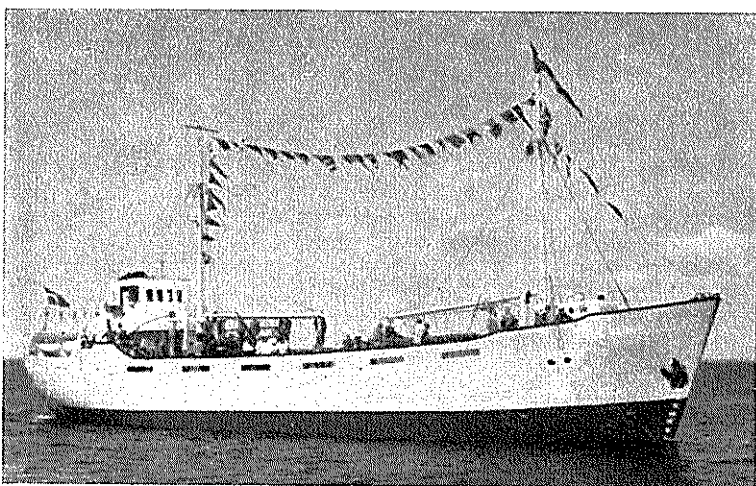
Skibet udstyres tillige med ankergrejer, fortøjningsgods, nautisk udstyr, inventar og værktøj.

Mandskabets opholdsrum, som er an- bragt agten for motorrummet, indrettes med køjer, som udstyres med springma- drasser. Opholdsrummet indrettes endvi- dere med klædeskabe, kommode, bord med vinylbelægning og kistebænke med hynder. Dørken belægges med vinylfliser. Opholdsrummet udføres i dels malet og dels i lyslakeret mahogni.

Et stort oplukkeligt skylight giver dags- lys til rummet. Fra opholdsrummet er der trappe op til en gang i dækshuset, hvorfra der er adgang til kabysen, som indrettes med skabe, bord med rustfri stålvaske med varmt og koldt vand, samt gasbord med rustfri stålplade og to gasapparater. Gas- flaskerne anbringes i et indbygget stål- skab i dækshuset. Fra gangen er der lige- ledes adgang til vaskerummet, hvor der er monteret to håndvaske med varmt og koldt vand og med spejle over. Fra vaskerum- met er der adgang til et wc med alminde- lig vandkloset og frostfri cisterne. Fra vaskerummet er der adgang til casingen, hvorfra der er adgang til motorrummet og styrehuset. Styrehuset, der udføres af teaktræ, indrettes med kortkommode på agterkant og med en dør i hver side for adgang til brovingerne, hvorfra der er adgang til dækket.

Lastrummet har et rumindhold på ca. 74 m³ og beklædes med træ på skibssider, skodder og dæk. Der opstilles endvidere 5 tværskibs og 2 langskibs deleskodder. I dækket anbringes 6 isdæksler samt en vandtæt luge.

Netrummet beklædes på dørken med



ristværk, og ribber anbringes på skibssider og skodder. På dækket anbringes en vandtæt luge.

På hoveddækket lægges et trædæk af Yang teak.

Hovedmotoren er en firecylindret, to-takts Alpha dieselmotor, der ved 375 omdr./min. yder 280/310 bhk. Motoren der er udstyret med hydraulisk friktionskobling og hydraulisk omstyringsanordning for skrue med vendbare blade, kan betjenes fra styrehuset.

Hjælpeaggregatet består af en radiator-kølet Bernard dieselmotor, der trækker en 5 kw 220 volt jævnstrømsdynamo, en 1,5 kw 24 volt jævnstrømsdynamo, en luftkølet startluftkompressor samt en 1½" centrifugalpumpe. Når skibet er i søen, trækker hovedmotoren aggregatet.

I motorrummet indbygges 2 sidetanke, som hver kan rumme 7.000 l brændselsolie, og ude for under netrummet indrettes tank for 5.100 l brændselsolie.

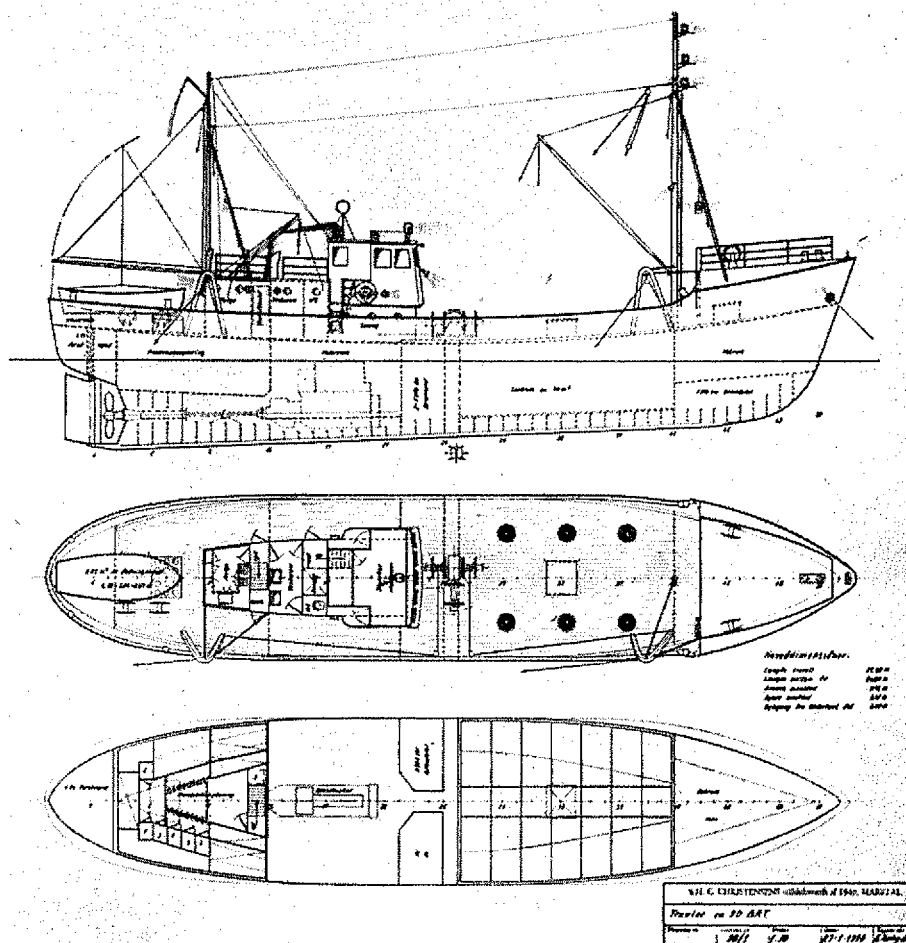
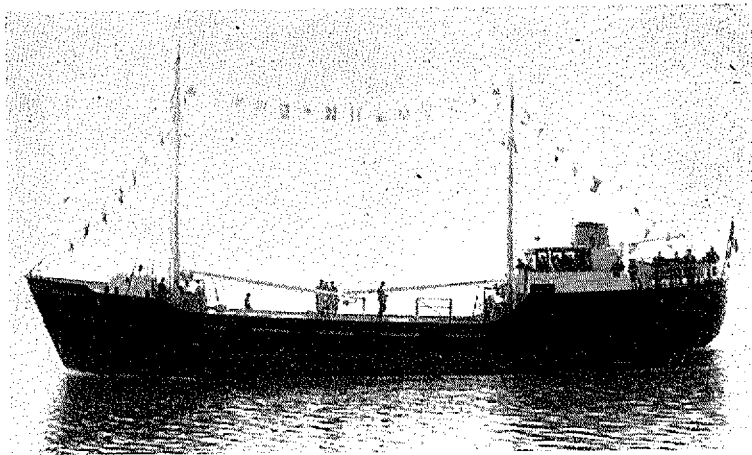
Styreanlægget udføres som håndbetjent kædestyringsanlæg, og styremaskinen er af Andreas Jensen & Sønners fabrikat. Styremaskinen tilkobles en selvstyrrer.

Et kombineret trawlspil og ankerspil og davider med tilhørende blokke af Andreas Jensen & Sønners fabrikat monteres på hoveddækket.

Mandskabets opholdsrum, kabys, vaskerum og styrehus opvarmes ved centralvarme fra en kedel i motorrummet. Kedlen er forsynet med termostatstyret oliefyrt.

Elektrisk arbejdsbelysning arrangeres på fordækket ved hjælp af to 200 watts dækslys anbragt på henholdsvis formaster og forkanten af styrehuset. På styrehuset anbringes desuden en 1000 watts projektør. Til belysning af agterdækket monteres et 100 watts dækslys anbragt på mesanmastens styrbords afstivning, endvidere anbringes almindelige skodlamper på dækshuset og under hvalbakken.

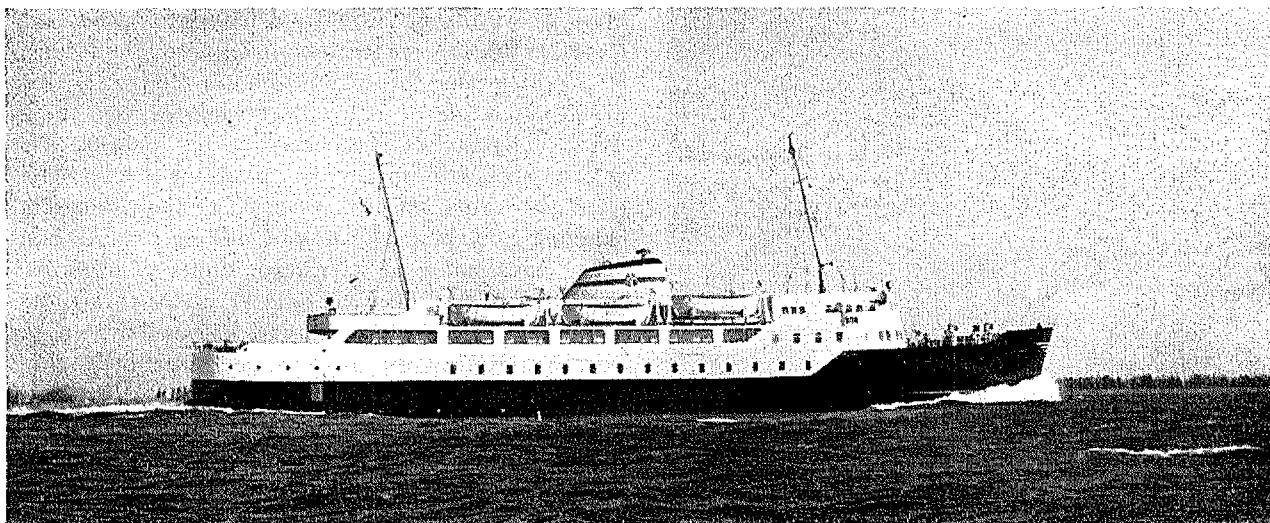
Almindelig belysning arrangeres i alle rum i skibet, og nødbelysning arrangeres i de vigtigste rum ved



hjælp af batteri-skodlamper. — Navigationslysene tilsluttes en lanternekontroltavle i styrehuset.

Der monteres et 100 watts radioanlæg komplet med sender, modtager og pejler af fabrikatet Disa, International Skibs Radio A/S. Tillige installeres et Behm ekkolod type BF 1—53 C 2.

Har De læst „Sejl og Motor“



M/s Djursland

Ålborg Værft A/S's nybygning nr. 118 er bygget til A/S Grenå-Hundested Færgeservice, Grenå. Det er udstyret som en fuldt moderne dobbeltskruet passager- og automobilfærge til Grenå-Hundested overfarten.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	80,50 m
Bredde	14,00 m
Dybde til vogndækket	5,10 m
Dybgang	4,00 m
Fri højde på vogndækket	ca. 3,55 m

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og med forstærkning ud over klassens krav for sejlads i is samt i overensstemmelse med nugældende dansk lovs fordringer for føring af passagerer og automobiler på Grenå-Hundested ruten. Der er overalt anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Styrehuset er udført af aluminium.

Skibet er forsynet med 2 agterror og 1 forror. Der bliver nem adgang for bilernes ind- og udkørsel i for- og agterenden af skibet. Forude bliver der en elektrisk-hydraulisk betjent bovport og agter en rulleport. Billedækket er ved en i midten langskibsgående casing delt i to halvdele; iøvrigt er dækket frit uden støtter eller forhindringer af nogen art.

M/s „Djursland“ er udstyret med moderne og smagfulde saloner. Fra promenadedækket, der er delvis lukket med store, hængslede vinduer, er der adgang til en hall gennem brede dobbeltdøre med facetslebne ruder. Skodderne i hallen er udført af oliebehandlet teaktræ. På agterskoddet er anbragt tre sofagrupper, skoddet er herover inddelt i felter, der er beklædt med plastictapet. Sofaerne og stolene er betrukket med lys brun naugahyde. I forkant af hallen er anbragt en sofagrupper i styrbord og en i bagbord side betrukket med rødt naugahyde. Mellem sofagrupperne er der en kiosk, hvorfra der kan sælges blade, tobak, chokolade etc.

Midt i hallen fører en åben trappe udført i stål, teak

og egetræ op til den på bådedækket anbragte 1. kl. passageropføring.

Agten for hallen ligger spisesalonen, her er der plads til 112 passagerer. Skodderne er her udført af lys, matlakeret egetræ med undtagelse af skodderne omkring buffetten, der er tapetseret med plastic.

Stolene langs yderskodderne er betrukket med gråt uldent stof, og stolene i midtergrupperne er betrukket med blåt uldent stof. Gardinarrangementet er indbygget i skodderne, og gardinerne belyses af skjulte lysstofrør. Loftet er udført af akustikplader, og belysningen er lysstofrør, delvis indirekte belysning.

Foran hallen er der indrettet cafeteria, skodderne er udført af nøddetræ. Stole og sofaer langs vinduerne er betrukket med blågrønt naugahyde, og alle midtergrupperne med gult naugahyde. Loftet i denne salon er ligeledes udført af akustikplader og belysningen som i spisesalonen. I forbindelse med cafeteriet er der indrettet et mindre rum for mødre med småbørn. Rummet er udstyret med to barnekøjer og et puslebord.

På bådedækket er indrettet en mindre separatsalon med skodder af makorè og med sofaer og stole betrukket med grønt uldent stof. To borde er her indrettet for skakspil.

Køjepladser er indrettet på bådedæk og mellemdæk i henholdsvis 2-, 3- og 4-mandskamre. De fleste af kamrene er udstyret med håndvaske med koldt og varmt vand.

På mellemdækket er der forude indrettet to saloner for chauffører.

Officerskamre er arrangeret på bådedæk og mellemdæk med møbler af mahogni og egetræ.

På mellemdækket agter er der beboelse for henholdsvis mandskab og tjenerpersonale med møbler af bøgetræ.

Kabys og pantryforhold er helt moderne med elektriske elevatorer mellem kabys og buffet. Smørrebrødsrum og opvask er anbragt i direkte forbindelse med buffetten.



Spisesal i forbindelse med cafeteria.

Brandsikring er opnået ved anvendelse af A- og B-skodder samt ved sprinkleranlæg i gangene samt på vogndækket.

Skibet udstyres med de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom radio, radiotelefon, radiopejler, to radaranlæg, Deccaanlæg.

Hovedmaskineriet består af to B & W syvcylindrede, totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrbare trunk-dieselmotorer med udstødsturboladning, der tilsammen udvikler ca. 3950 bhk ved 300 o/m. Hjælpemaskineriet består af tre B & W trecylindrede, totakts, enkeltvirkende trunk-dieselmotorer ligeledes med udstødsturboladning, hver ydende 150 bhk ved 600 o/m. Til hver hjælpemotor er koblet en 100 kw jævnstrømsdynamo.

Det øvrigt el-drevne hjælpemaskineri omfatter blandt andet startluftkompressorer, smøreolie-, brændselsolie- og kølevandspumper samt ballastpumpe, last- og brandpumpe og nødlænsepumpe. Endvidere findes automatisk virkende hydroforanlæg og automatisk kloakanlæg samt sprinkleranlæg for vogndæk m. m.

For kølediske og -skabe i pantries findes to automatiske Freon-12 kølekompressorer anbragt i maskinrummet. Nødinstitutionen omfatter en dieseldrevet nødbrandpumpe, en dieseldrevet nødluftkompressor samt et 22 kw dieseldrevet nøddynamoaggregat, der automatisk startes og indkobles, hvis netspændingen svigter.

Maskinrummet er opdelt i et hovedmaskinrum samt et forreste og et agterste hjælpemaskinrum, der alle er ventileret af elektriske ventilatorer og vel oplyste ved



Arbejdsrum for en skibsofficer.

hjælp af lysstofrør. Vekselstrøm for lysstofrørene leveres af to 15 kva vekselstrømsomformere. Desuden en 50 kw omformer for vekselstrøm fra land. I forreste hjælpemaskinrum er indrettet et værksted med drejebænk, boremaskine, el-slibemaskine og filebænk. Det agterste hjælpemaskinrum giver plads for et velindrettet maskinstoresrum samt bl. a. et 2.000 liter skumslukningsanlæg for brandslukning på dæk og i maskinrum.

For opvarmning af apteringen findes to oliefyrede varmtvandskedler, men samtidig er centralvarmesystemet forbundet til hovedmotorernes kølevandssystem, således at maskineriets spildevarme under drift alene afgiver den fornødne varme. Omskiftningen fra kedel til spildevarmeopvarmning og omvendt foregår helt automatisk.

M/T Point Lacre

Fra Uddevallavarvet søsattes d. 15. februar et 19.000 tdw tankmotorskib, som af fru P. Ravano fik navnet „Point Lacre“.

Skibet leveres til et italiensk rederi, Naves Shipping Corporation, Monrovia, Liberia, og bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping, men skal også opfylde Registro Italianos fordringer for at registreres i dets højeste klasse.

Værftet har leveret flere af denne type, som har været omtalt i Vikingen.

*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

M/s Otto Banck *afleveret*

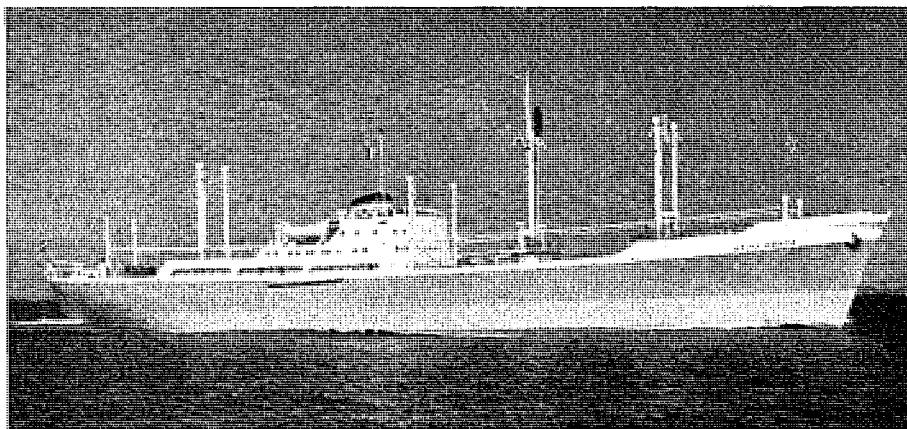
Fra Öresundsvarvet afleveredes d. 19. februar lastmotorskibet „Otto Banck“ på 9.740 tdw til Bancks Rederier, Hålsingborg.

Skibet er bygget som lukket/åben shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning.

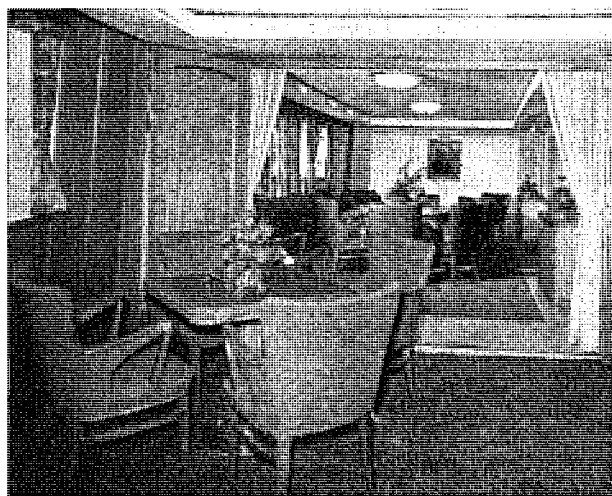
Ved løb på den målte mil opnåedes en gennemsnitsfart på 17,3 knob.

Skibets fører er kaptajn Gunnar Söderhjelm, og maskinchef er Axel Larsson.

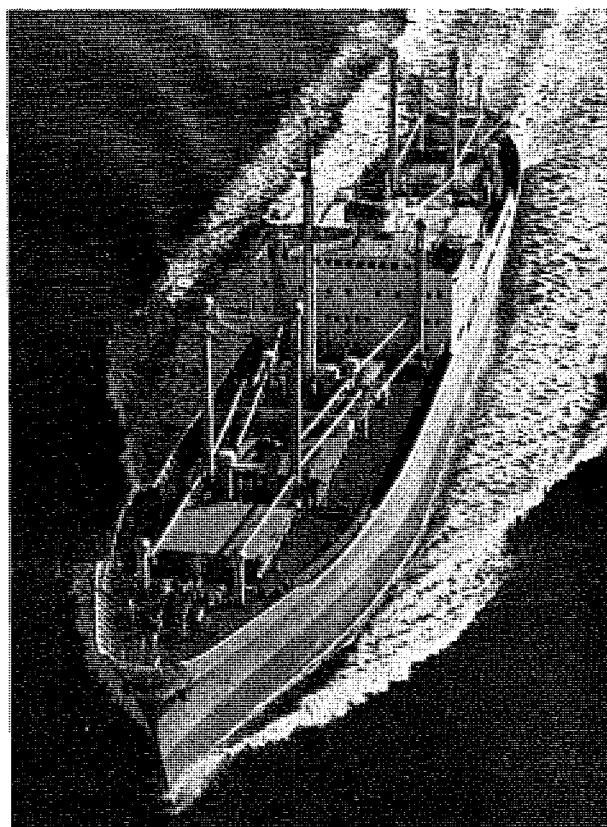
I Vikingen nr. 11 findes en udførlig beskrivelse af skibet.



„Otto Banck“.



Spise- og rygesalon i „Otto Banck“.



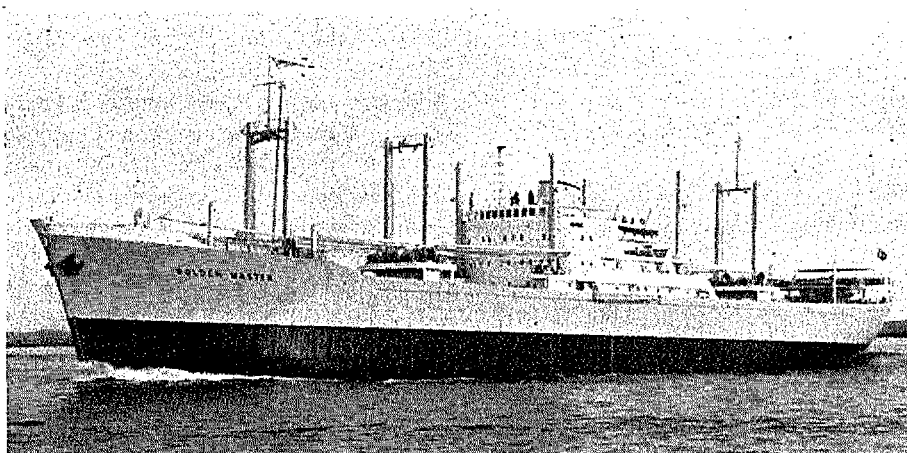
„Otto Banck“ (foto. Hammer).

M/s Golden Master

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 15. februar m/s „Golden Master“ til Skibs A/S Golden West, Oslo.

Skibet er et tørlastskib på ca. 10.500/12.500 tdw, bygget til at kunne anvendes enten som åben eller lukket shelterdækker. Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkninger for gang i is og føring af malmlaster.

Skibet er af værftets standardtype, som tidligere gentagne gange har været omtalt i Vikingen.



„Golden Master“.



Øverst: Skibets gudmor, mrs. J. C. Reed. — Nederst: „Axel Mærsk“.

Søsætning af ^M/_T Axel Mærsk

Lørdag 15. marts 1958 søsattes et tankskib (værftets bygge nr. 144) til A. P. Møllers rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af mrs. J. C. Reed, som ledsagedes af sin mand, mr. J. C. Reed, administrerende direktør for Eagle Tanker Company, som er tilknyttet det store engelske olieselskab Eagle Oil & Shipping Company Ltd.

Skibet opkaldes efter købmand, konsul Axel Hansen, Svendborg, der var medstifter af A/S Dampskibsselskabet Svendborg i 1904 og sad i dette selskabs bestyrelse indtil sin død i 1944.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 19.600 tons dødvægt.

Skibets totale længde er 155,4 m, og dets bredde er 21,9 m.

Skibet får ialt 21 tanke, 7 midtskibs og 2 × 7 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aPTering for kaptajn og dæks-officerer anbringes i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet anbringes i agterskibet i gode, rummelige enmandskamre, ligesom der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet bliver forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren er en syvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor med trykladning, som udvikler 9.200 ihk. Skibet får B & W diesel hjælpemotorer samt damp-hjælpemaskineri.

^M/_T Farmand

Den 8. marts søsatte A/S Akers mek. Verksted, Oslo, sin nybygning 514, et 17.400 tdw tankskib til Aksjeselskabet Antarctic (Anton von der Lippe), Tønsberg. Skibet fik af fru Torgunn von der Lippe navnet „Farmand“.

Denne søsætning er en milepæl i værftets historie, idet „Farmand“ er det største skib, det til dato har bygget.

Skibet bygges til klasse + A1, tankskib for olielast, i Det norske Veritas og efter Skipskontrollens regler med hoveddimensionerne:

Længde overalt	167,4 m
Længde mellem perpendikulærerne	155,8 m
Største bredde på spant	20,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	12,0 m
Dybgående lastet	ca. 9,2 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 17.300 tons

Det har et gennemgående dæk, bak, bro og hytte, stærk fremfaldende „soft nose“ forstævn, krydserhæk, 10 midtskibs 2 × 5 sidetanke, 2 pumperum midtskibs og et mindre forude. Skibet er i lasttankenes udstrækning bygget med langskibs spanter, korrugerede langskibs og tværskibs skodder, og er helsvejst i sektioner. For- og agterskib er bygget efter det tværskibs spantesystem. Dobbeltbunden under motorrummet benyttes til brændselolie-, smøreolie- og ferskvandstanke. Desuden er 2 højtanke til brændselolie indbygget i forkant af motorrum, og en større forude under og på begge sider af tørlastrummet.

Hovedmotoren er af typen DM 575 VTBF-150/50, som udvikler 7.300 bhk ved 115 o/m. Motoren er en totakts, enkeltvirkende krydshoved dieselmotor med modgående stempler, af svejst udførelse af Akers B & W fabrikat med fem cylindre, 750 mm diameter og 2.000 mm kombineret slag.

Den er udstyret med 2 turboladere og har desuden en elektrisk drevet reserve skylleluftpumpe. Denne blæser indkobles automatisk for at sikre, at et skyllelufttryk er til stede ved manøvrering.

Den elektriske skylleluftvifte udkobles automatisk, når det skyllelufttryk som er frembragt af turboladerne, overstiger viftens arbejdsdruk.

Hovedmotoren, som kan brænde enten kedelolie eller dieselolie, er direkte koblet til akselledningen gennem et særligt trykgleje.

Der installeres to firetakts, sekscylindrede hjælpe-motorer, hver tilkoblet en dynamo, som yder 240 kw ved 525 o/m, samt en dampdrevne generator 150 kw. I motorrummet installeres både elektriske og dampdrevne pumper. Fire lastoliepumper fordeles i to pumperum, og har hver en kapacitet på 400 m³ vand i timen. De er dampdrevne af typen duplex tandem-compound.

Der installeres to oliefyrede, cylindriske kedler af skotsk type, hver med tre fyrkanaler og et arbejdsdruk på 12,7 kg/cm². Desuden installeres en udstødsgaskedel af AMV's nyeste type med dampbeholder og en hedeblade for vandrør på 150 m².

Skibet bliver rigget med fire bomstøtter, hver med en 5-tonns bom, desuden en 5-tonns skorstensbom og en 1,5-tonns bom på agterkant af skorstenen for proviant. Kombineret radar- og signalmast monteres midtskibs på overbygningen.

Dæksmaskineriet bliver et 6-tonns og et 4-tonns damp-



Fra venstre: Skibsreder Anton von der Lippe, skibsreder Bror von der Lippe, fru Birgit Aamundsen, skibets gudmor, fru Torgunn von der Lippe, adm. direktør dr. C. N. R. Aamundsen.

spil midtskibs, et 11-tonns dampdrevet forhalingsspil agter, dampdrevet ankerspil samt elektro-hydraulisk styremaskine.

Aptering for kaptajn, reder og spisesalor: anbringes i



Hempel's

SKIBSFARVER

ER SØSTÆRKE



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

AMALIEGADE 8 • KØBENHAVN K.

dækshuset på bådedækket midtskibs. Apterling for dæks-officerer, steward og piger samt hospital anbringes i dækshuset på brodæk. Apterling for maskinchef og 2. maskinmester samt officerernes opholdsrum findes på bådedækket agter. Apterling for øvrige maskinofficerer, kabyspersonale, kabys, samtlige messer og mandskabets opholdsrum er anbragt på hyttedækket agter. Mandskabskamre med tilhørende vaskerum etc. findes på

hoveddækket agter. Kamrene er for største delen en-mandskamre. Køle- og fryserum for proviant samt tør-proviantrum er anbragt på hoveddækket agter.

Skibet bliver udstyret med de mest moderne navigationsmidler som radar, ekkolod, elektrisk log, trådløs telegraf med kort- og langbølgesender, telefoni, autoalarm og radiopejleapparat og foruden projektorkompass også gyrokompass med selvstyrer.

M/T World Spirit afleveret

Kockums Mekaniska Verkstad afleverede 28. februar turbinetankskibet „World Spirit“ på 40.750 tdw til Mercantile Tanker Co., et af datterselskaberne i Niarchos-koncernen. Skibet er registreret i Monrovia, Liberia.

Skibet er et søsterskib til „World Splendour“, som tidligere er omtalt i Vikingen.



„World Spirit“ (foto. Hammer).

M/T Mary Billner

Den 11. marts søsattes fra Kockums i Malmö et tank-motorskib på ca. 19.800 tdw til Billners Rederi AB, Göteborg. Skibet fik af fru Mary Billner hendes eget navn.

„Mary Billner“ er det andet skib i en serie på fire af samme størrelse og type, som rederiet har bestilt ved Kockums.

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

Længde overallt	169,8 m
Længde mellem perpendikulærerne	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgående	9,4 m

Farten på fuld last beregnes til 15,5 knob. Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ottecylindret Kockum-MAN dieselmotor på 9.000 ehk. Elektrisk strøm leveres af et turbinedrevet og to dieseldrevne vekselstrømsaggregater på 290 kva, 440 v, 60 per. Damp leveres af to skotske kedler, hver på 300 m² og en udstødsgaskedel på 340 m². Arbejdstryk 10,5 atm.

Skibet ventes at blive klar til levering i slutningen af maj.

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Saluttering fra Nyhavn

15. januar 1840 om aftenen førtes Fr. VI's lig fra „Amalienborg“ til Roskilde. Den kgl. flådes sidste hilsen til den afdøde monark bestod i salutskud, et hvert minut, fra 2 i Nyhavn liggende kgl. salut-skibe, hvilke ligesom gaderne, gennem hvilket ligtoget passerede, var illuminerede.

Opret

Index-konto

eller

Pensions-opsparing

i

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

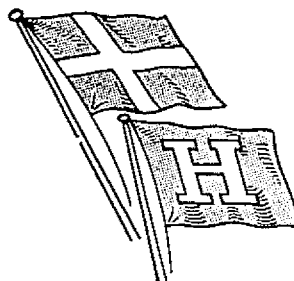


Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINC
KØBENHAVN Ø. DANMARK



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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

DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København



Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

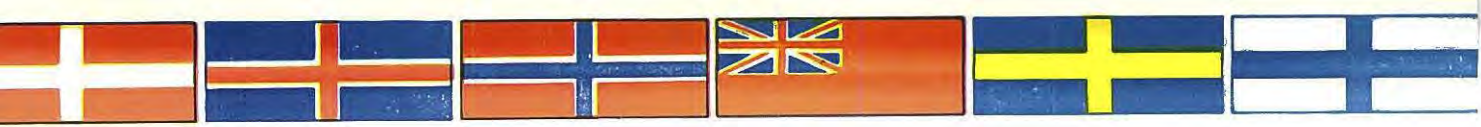
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

Opvarmning... *11/12 6'3"*

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Pr. 1,85
1. maj

Fore- and aft-skonnert

Maleri af FR. LANDT

1958 - nr. 5

35. årgang



Hempel's

TIL ALLE
SLAGS SKIBE



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

AMALIEGADE 8 . KØBENHAVN K

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERERE MAGASIN

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

Europas største togfærge til De Svenske Statsbaner

leveret fra

Helsingør Skibsværft den 19. april

Efter tre tekniske prøveture i Øresund blev „Trelleborg“ lørdag den 19. april overtaget af De svenske Statsbaner.

I december 1954 henvendte De svenske Statsbaner sig til Helsingør Skibsværft med anmodning om at projektere en ny fire-sporet togfærge til Trelleborg—Sassnitz ruten, som følge af den forøgede kapacitet på denne overfart og behovet for en yderligere færge.

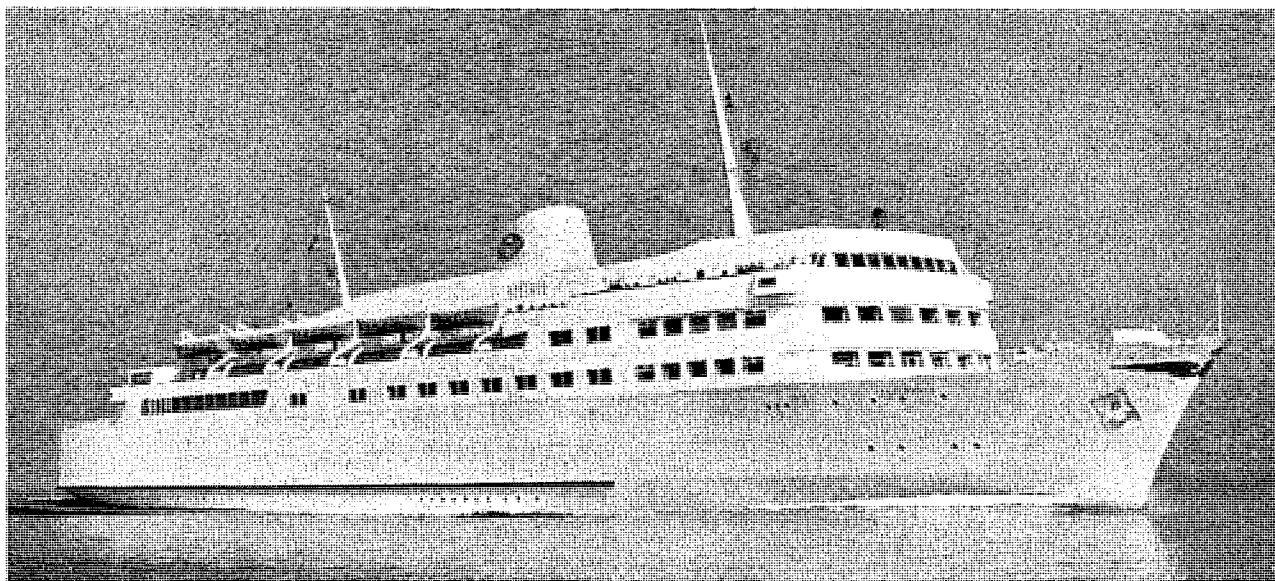
I april 1955 havde Helsingør Skibsværft projektet til den omhandlede færge klar til De svenske Statsbaner, hvorefter færgen blev udbudt i almindelig licitation i juni 1955. Et antal førende europæiske værfter indgav i september tilbud på den nye færge, og ordren blev i slutningen af december 1955 overdraget til Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, der er kendt som leverandør af hovedparten af De danske Statsbaners mange togfærger og flere færger til udlandet.

I anledning af afleveringen af den nye færge med-

deles hermed nogle af de vigtigste data for nybygningen. Dimensionerne er: Længde overalt 138 m, bredde 18,3 m, dybgangen, som i det væsentlige er bestemt af forholdene i færgehavnene, bliver 5,4 m, og deplacementet er ca. 7000 tons.

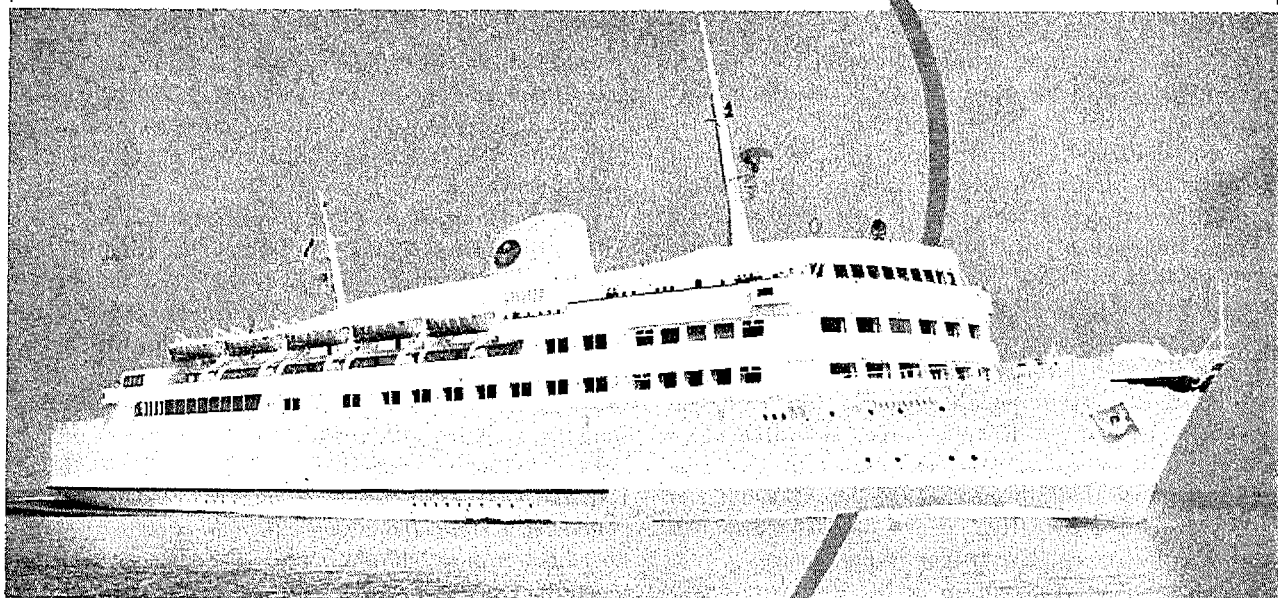
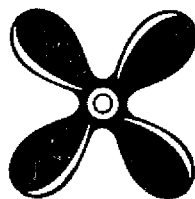
Færgens maskinanlæg består af 2 turboladede Helsingør/Burmeister & Wain dieselmotorer, fremstillet af værftets dieselafdeling, ialt på 10.000 ihk, som beregnes at give skibet en fart af godt 19 knob. Denne rigelige motoreffekt er ikke i første linie beregnet til højest mulig fart, men også til at have en rimelig reserve til at imødegå isvanskeligheder, forsinkelser etc. og sikre en punktlig afvikling af trafikken.

Propellerne har indstillelige blade og fremstilles af Karlstad mek. Verkstads A/B, såkaldte KAMEWA-propellere. Fra kommandobroen kan man direkte regulere hovedmotorernes omdrejningstal og propellerbladenes indstilling for frem- og baggang.



Den smukke nybygning.

**Her - som overalt
hvor der stilles krav
til kvalitet -
ønskede rederiet**



M/F TRELLEBORG

FARVER fra

International Farvefabrik A/s

KØBENHAVN S.





En nyskabelse for en færgе er de 60 aeroplanstole i verandaerne i SB og BB side. De kan indstilles i flere vinkler, og fra dem har man udsigt over søen gennem de meget store verandavinduer.

Der er indbygget Denny Brown stabilisatorer for at modvirke skibets rulning i høj sø. Sådanne stabilisatorer er med godt resultat indbygget i et antal nyere passagerskibe, bl. a. m/s „Gripsholm“ og m/s „Prinsesse Margrethe“ og har vist sig i høj grad effektive. Såvidt vides er den nye færgе den første togfærgе i verden, som forsynes med stabilisatorer, og beslutning

herom er taget såvel af hensyn til passagerernes komfort som til overførslen af jernbanevogne.

For at forbedre det store skibs manøvrerevne under særlige strøm- og vindforhold i de ret vanskelige færgehavne, forsynes færgen foruden med sædvanligt forror med en i en tværkanal indbygget styrepropeller af typen Voith-Schneider.

Færgen er bygget i overensstemmelse med de højeste krav, såvel hvad angår inddeling i brand- som vandtætte afdelinger og vil blive udstyret med de mest moderne hjælpemidler til navigeringen.

Første 4-sporede færgе i Skandinavien

Med ca. 400 m effektiv sporlængde kan den 4-sporede færgе medføre ca. 40 godsvogne eller person- og godsvogne, og ca. 1000 passagerer, og i en særskilt garage ovenpå vogndækket ca. 30 personbiler. Lastbiler, busser etc. vil blive transporteret på vogndækket.

Der er taget vidtgående hensyn til passagerernes komfort, således er der foran på bådendækket en spisesal med 174 siddepladser og agterover på samme dæk en rygesalon med barservering for 92 gæster. På dette dæk er der ligeledes indrettet en rummelig og veludstyret elektrisk kabys.

Elevatorer mellem dækkene

På promenadedækket findes i forkant en cafeteria-salon for 181 gæster, i hvilken forplejning udleveres fra en moderne selvbetjeningsdisk. På dette dæk ligger også i borde verandaer med hvilestole af aeroplanstypen, samt I kl. rygesalon, I kl. salon for ikke-rygere, II kl. salon for ikke-rygere og salon for mødre med børn, samt kiosker, telefonbokse, billetkontor etc. Passagererne kan komme til og fra færgen direkte fra promenadedækket gennem en hall med rigelig bagageplads. Passagererne



„Trelleborg“ har KAMEWA-propellere, der kan indstilles direkte fra kommandobroen, som iøvrigt er udstyret med lige så mange instrumenter som en moderne trafikflyvemaskines kontrolbord. Rattet fylder ikke meget!

EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

VIETNAM
FRANKRIG
UGANDA
TYSKLAND
THAILAND
TANGANYIKA
SYD RHODESIA
NONN
KAMBODIA
KANYA
KENYA
KINA

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANYA
KENYA
KINA

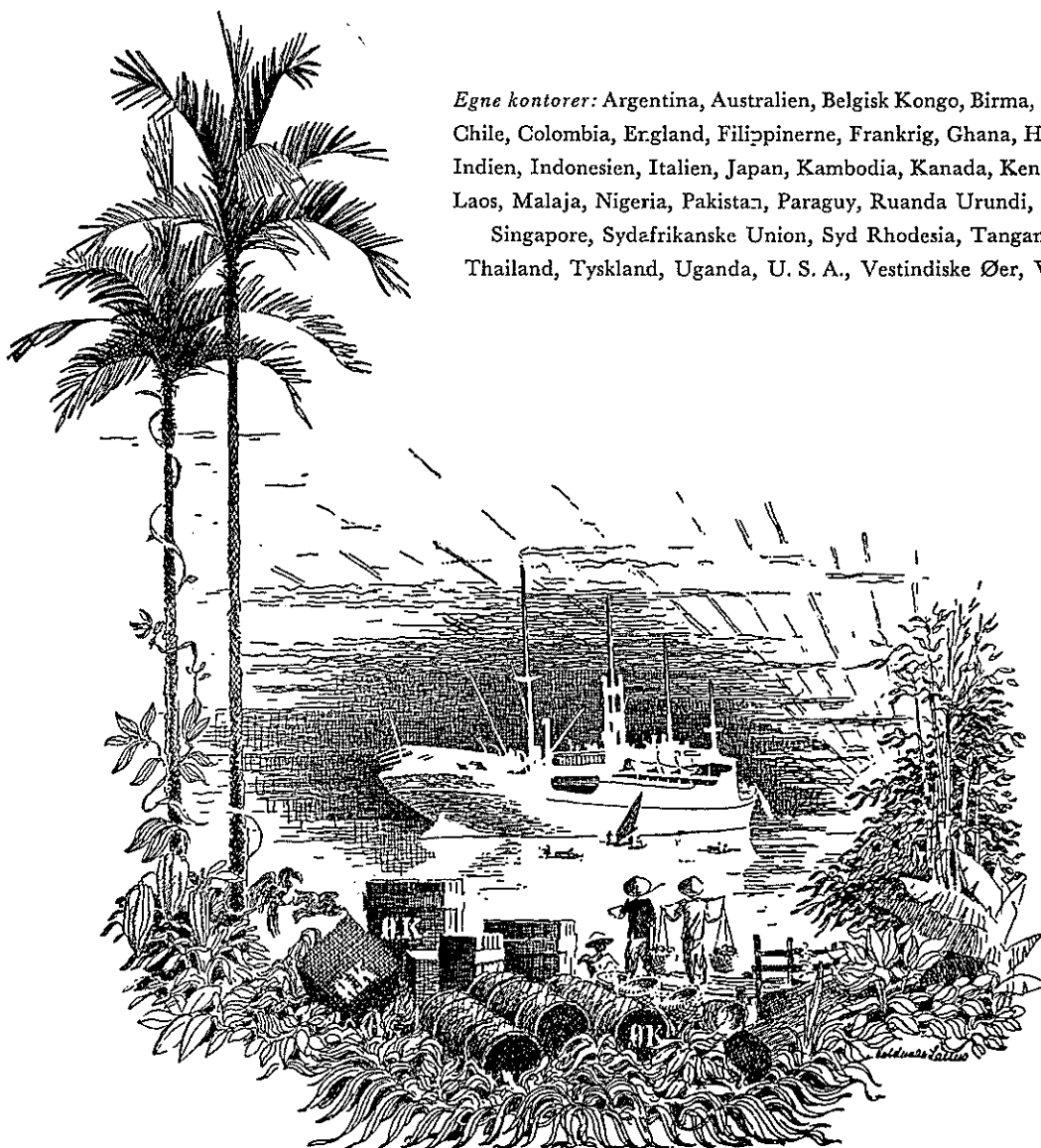
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

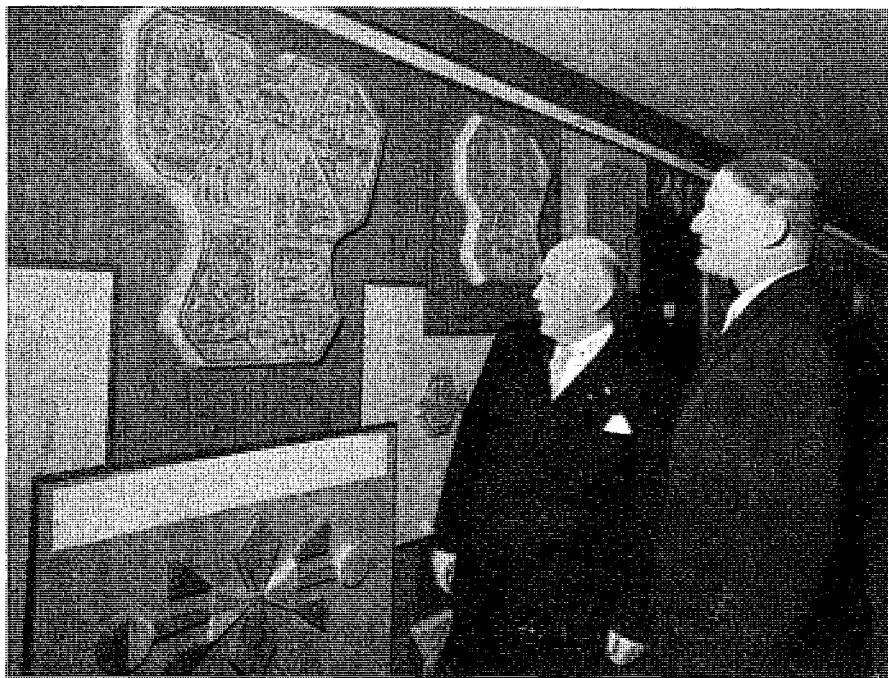
Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



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

I kl. spisesalon har de svenske lens-våben, udført i stentøj, indfældet i væggen. Her beundrer generaldirektor Upmark fra De svenske Statsbaner (th.) dekorationerne.



har adgang til soldæk på både- og brodæk. Et mindre antal sove- og hvilekahytter for passagererne findes på mellemdekket. Der findes fire personelevatorer til passagererne for at lette op- og nedstigning mellem dækkene.

Skibets store dimensioner medfører, at færgelejerne på begge sider af Østersøen er ombygget, samtidig med at havnen i Trelleborg er udvidet betydeligt.

Det første indtryk, man får af motorfærgen „Trelleborg“, når man ser den ligge ved kaj, er overvældende. Dens størrelse og smukke udseende imponerer. Går man ind på vogndækket, får man ligeledes et indtryk af dens størrelse, idet man uvilkårligt sammenligner det med størrelsen af vogndækket på de danske, største tresporede færger, som synes lilleputagtige i forhold til „Trelleborg“.

Går man f. eks. op i færgen med en elevator, bevares dette indtryk. Overalt er der god plads, og der er i alle måder tænkt på passagerernes bekvemmelighed; men ikke nok med det. Man glæder sig over det smukke udstyr af apteringen og det gedigne arbejde, der er udført af Helsingør Skibsværft. SJ har ønsket en færge, der ikke alene nu, men også i en årrække fremover må betegnes som den smukkeste og mest moderne færge på jorden.

Alene opvaskeanlægget kan ikke undgå at imponere en besøgende. I stirridserne sættes det snavsede service i ståltrådskurve, der på en rullebane føres hen til elevatorskakten. Når elevatoren er ledig, kommer den automatisk op og tager kurven, som føres ned til opvaskemaskinen. Når servicet er rent, sker den omvendte operation, og kurven afleveres i det samme stirrids, hvorfra den er hentet.

Også styrehuset er imponerende. Al manøvrering sker ved trykknappbetjening, indstilling af skrueblade, ror-manøvrer, igangsætning af styrepropelleren og dens indstilling m.m.

Helsingør Skibsværft, som ikke alene her i landet, men også i udlandet, er kendt som specialist i færgekonstruktion, har — for at bruge et forslidt udtryk — atter overgået sig selv.

Det er forståeligt, at byen Trelleborg dagen efter afleveringen, da færgen „Trelleborg“ ankom til sit hjemsted, stod på den anden ende af begejstring og modtog den med flagning, musik og anden festivitas. Ikke alene byen, men hele Sverige kan være stolt af den smukke færge.

„Christian Radich“-filmen har stor succes i New York

Den norske technicolor-film om skoleskibet „Christian Radich“ — *Windjammer* — der havde premiere i New York medio april, og i hvilken også skoleskibet „Danmark“ medvirker, har opnået en kolossal succes. Efterspørgslen efter billetter er så stor, at der til mange forestillinger er udsolgt lang tid i forvejen.

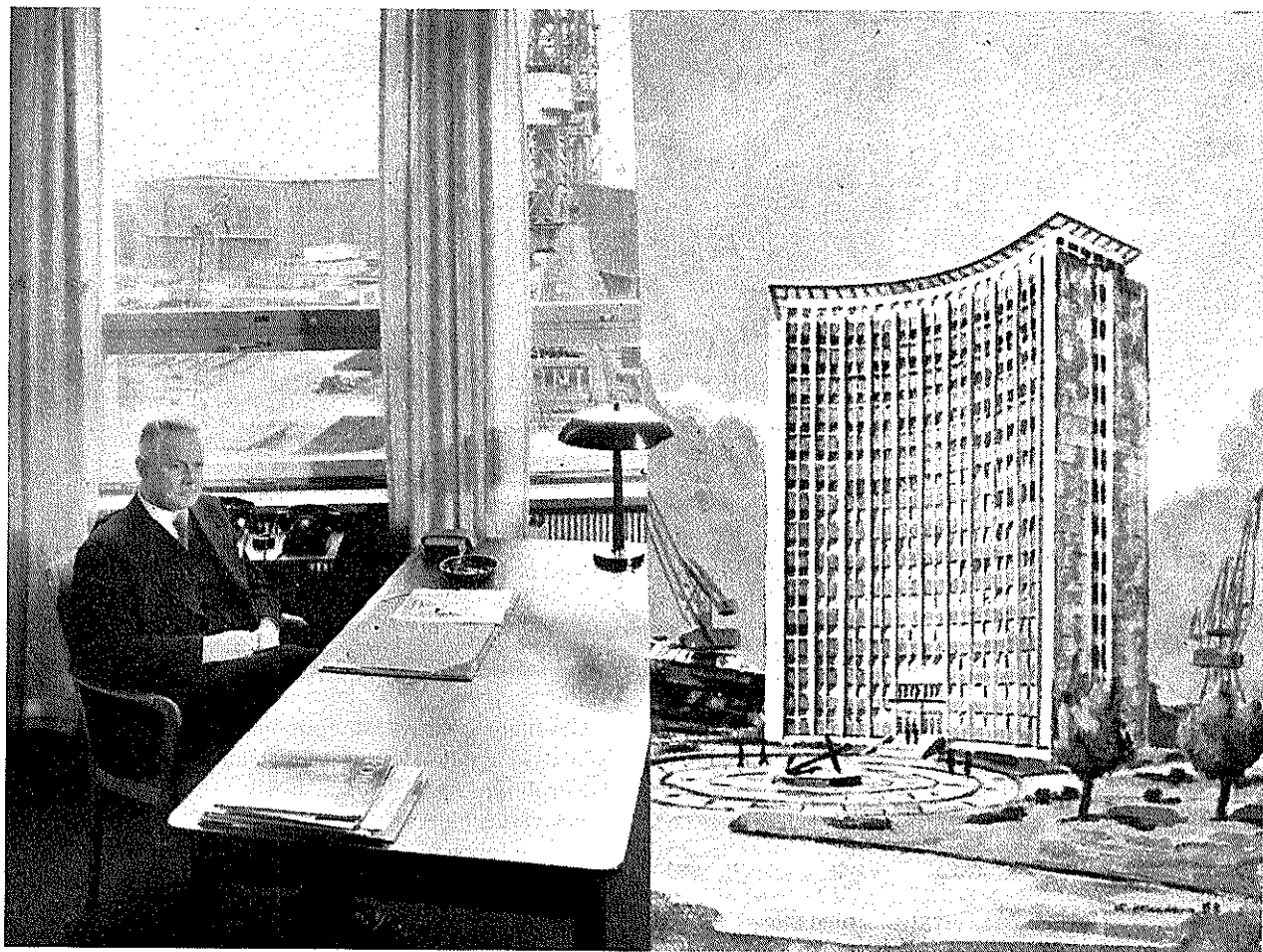
Filmen har fået ualmindelig fine anmeldelser i hele New York-pressen, og Norway House på Manhattan oversvømmes med anmodninger om billeder, artikler m. m. om skoleskibe — og sejlskibe i det hele taget.

I amerikanske skibsfartskredse er man ovenud begejstret for filmen, som man mener vil stimulere interessen for sømandserhvervet blandt ungdommen og virke som en indirekte reklame for handelsflåderne verden over.

Mange amerikanske forældre har givet udtryk for deres glæde over, at der endelig er kommet en film-succes i farver uden sex og brutalitet, som man trygt kan lade sine børn se.

Sammenfattende kan man sige, at „Windjammer“ i Amerika betragtes som intet mindre end et psykologisk vendepunkt i filmproduktionen af i dag.

Observer.



Administrerende direktør Gösta Lundeqvist i sit kontor.

Kockums mekaniska Verkstads nye administrationsbygning.

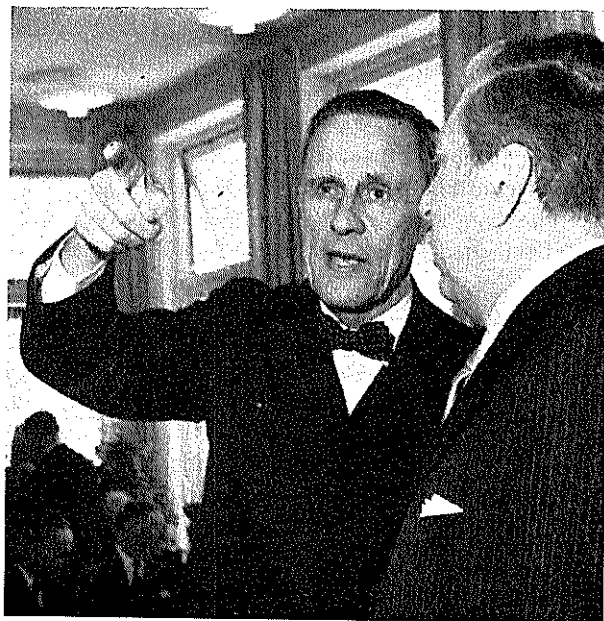
Kockums mekaniska Verkstad

har indviet en ny administrationsbygning på 15 etager

— men hvilken bygning — et højhus, så skønt i linierne, stræbende mod den blå himmel med elegance og air, som skulle man tro var umuligt at skabe om et så gigantisk bygningsværk.

Professoren Paul Hedqvist har skabt en bygning, som er en pryd for hele Sverige. Dens installationer er de mest moderne, dens udsmykning, som er udført af kunstneren Tor Hörlin i glasmosaik, er elegant og hypermoderne — måske lidt vanskelig at forstå for almindelige mennesker, men skabt efter en indlevelen i skibenes verden; men bygningen er det, man ikke kan glemme. Den er bygget 3-fløjet med facaderne trukket ind, og den virker så let og luftig med sine blå facader, at man henfalder i beundring over denne fremragende arkitekts enestående indsats.

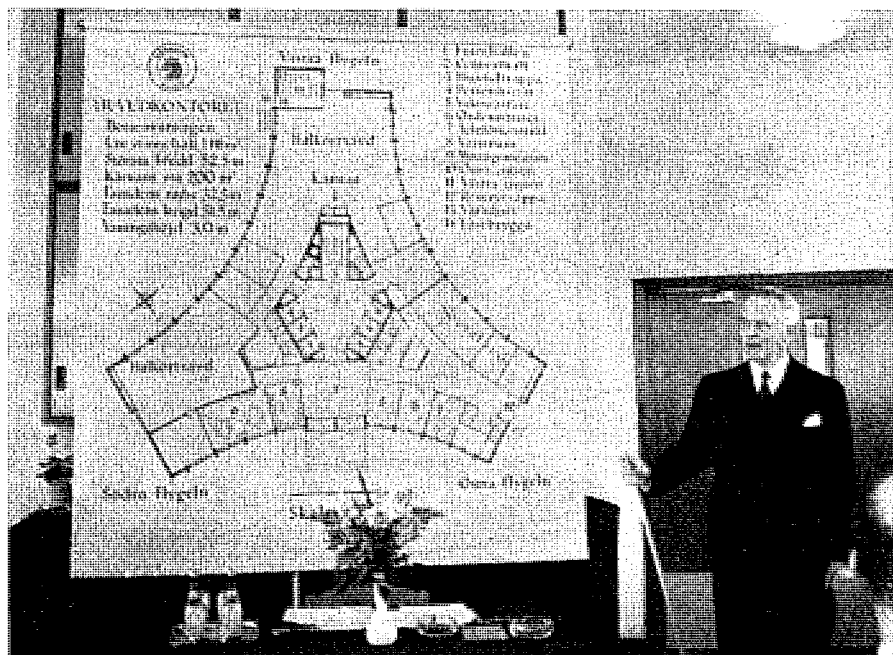
Selve indvielsesdagen, som blev overværet af en repræsentativ forsamling med landshövdingen G. A. Widel og statsfuldmægtig, ordførende ombudsmand S. A. Johansson i spidsen, blev en hyldest til Kockums leder, direktør, civilingeniør Gösta Lundeqvist, som nu forlader sin post som daglig leder.



Professor Paul Hedqvist i samtale med kunstprofessoren Ragnar Josephson.

Ufatteligt er det, når man kender Gösta Lundeqvist, at han forlader det værft, som han endnu i mange år kunne lede; men som han selv siger: jeg har givet al min tid på at føre Kockums Mekaniska Verkstad frem til det, det er i dag og forsømt alt andet, så nu vil jeg lade andre tage ansvaret for det daglige og trække mig tilbage, kun være medlem af bestyrelsen.

Enhver ved, at skibsbygning i dag ligger hårdt, men Kockums Mekaniska Verkstad har bragt sin kvalitet frem til en sådan standard, at man ude i verden betragter det som særdeles anbefalingsværdigt at få bygget skibe der, og skulle det gå langsomt med bestillinger på handelsskibe, har den afgæede direktør også sikret sig goodwill til at gå over i andre skibstyper, en fremsynet, som vil støtte værftet fremover.

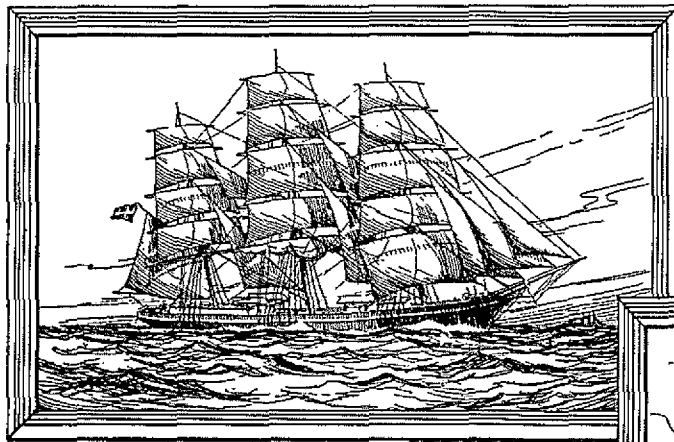


Direktør Gösta Lundeqvist holder et indledende foredrag for de mange gæster om den nye administrationsbygningens udnyttelse.

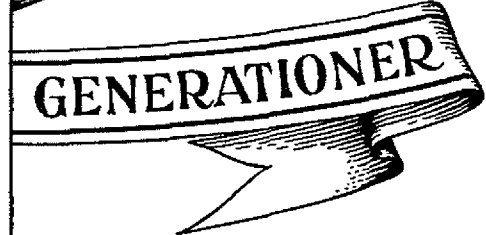
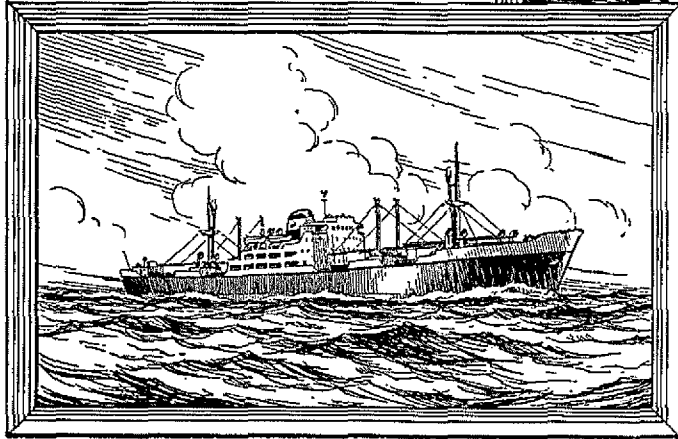
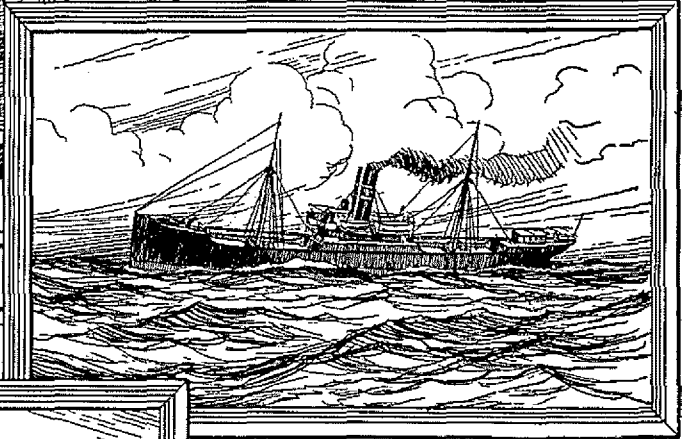
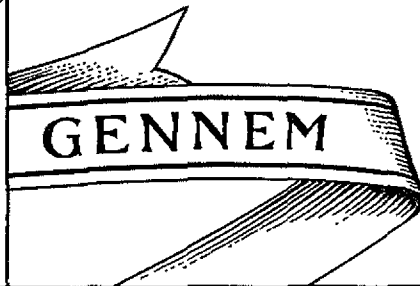
VIKINGEN takker værftet og dets direktion for et forstående samarbejde i de år, hvor direktør Lundeqvist har siddet ved roret. *Axel Barentzen.*



Smukke kontordamer glæder sig over den pragtfulde udsigt fra 15. etage.



H. 5GH - P



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

En autentisk og enestående beretning

fra sejlskibenes sidste dage

William H. S. Jones: HVITE SEIL. Mine fire år som prentice om bord i fuldriggeren „British Isles“.
(J. W. Eides forlag, Bergen).

Det er en kendsgerning, at svenske og norske forlag ligger foran deres danske kolleger, hvad udgivelsen af bøger med maritimt indhold angår. Særlig med hensyn til engelske oversættelser er vi langt tilbage her til lands. Man skulle dog ellers tro, at i hvert fald en del af den absolut læseværdige lektur om livet til søs — såvel i dag som i fordums tider — der i så rigt mål udgives på engelsk, også måtte have bud til mange danske læsere.

Tilsyneladende deler danske forlag ikke denne anskuelse, og det får da være en trøst, at i hvert fald norske bøger læses omtrent lige så let som danske. Det er netop *Hvite Seil*, kaptajn H. S. Jones' autentiske og enestående skildring af sine fire år som prentice (lærling) om bord i fuldriggeren „British Isle“, et glimrende bevis på.

Mens man vender de mange blade i den tykke og smukt udstyrede bog (den er rigt illustreret), fyldes man med beundring for sømændene i de gamle sejlskibe. Når man læser om det hårde liv, de måtte friste, især i de forrygende storme ved Kap Horn, som oftest drivvåde og dødtrætte af mangel på tilstrækkelig søvn, ja, da forstår man, at sejlskibene kunne fostre sømænd i dette ords virkelige betydning — sømænd, som lige fra drengsårene var oplært til at tage alt i stiv arm i den rækkefølge, det kom, og som med strålende sømandsånd sled sig frem fra havn til havn for en ussel hyre. Men de elskede deres gerning, satte en ære i at kunne deres ingenlunde ufarlige og hårde fag til bunds og at føle ansvar over for såvel skib som kammerater.

Forfatteren, som i dag er bosat i Australien, mønstrede selv i 1905 som 15-årig ud som prentice om bord i fuldriggeren „British Isles“ og kom allerede på sin første rejse ud for en af de hårdeste og mest dramatiske sejladser, som nogen sinde er foretaget rundt om Kap Horn. I ikke mindre end 52 døgn kæmpede den store fuldrigger mod en forrygende snestorm, som rasede døgn efter døgn, uge efter uge med orkans styrke. Besætningen var nærmest magtesløs i dette inferno, hvor det følte, som om luften var svirrende fuld af små, spidse knive af sne og is. Det var forbundet med næsten umenneskelige anstrengelser at entre til vejrs i den voldsomme storm og med valne fingre hale og slide i de stivfrosne sejl for at samle dem op på de tilisede ræer. Hver gang en brådsø kastede sig mod den dybt lastede skude, var det et spørgsmål, om den ville rette sig op igen og komme hurtigt nok op af den afgrundsdybe bølgedal, parat til at møde den næste lavine, som væltede imod den. „Når jeg tænker tilbage på disse mange og lange døgn og uger, forundrer det mig, at

der i det hele taget blev nogen tilbage, som kunne berette om en af de mest forrygende Kap Horn-storme, som et fartøj har været ude for uden at kæntræ eller gå ned,“ skriver kaptajn Jones.

Da man omsider nåede rejsens mål, Pisagua i Sydamerika, var besætningen, der ved afsejlingen fra England havde talt tyve mand, svundet ind til sytten, idet tre mand var blevet slået over bord og druknet. Senere døde tre mand af læsioner, de havde pådraget sig på den hårde rejse, to blev invalider for livstid og andre to delvis invalider. I sandhed en høj pris at betale for levering af en last på 3600 tons kul! Men ulykker af den art virkede ikke dengang skræmmende i samme grad, som det sikkert ville være tilfældet i dag. Besætningerne i de som oftest underbemandede fuldriggere var på alle områder hærdet i sømandslivets hårde skole — og de unge blev det hurtigt.

Nu kunne man vel have ventet, at kaptajnen i Pisagua havde sørget for assistance til losningsarbejdet. Men nej — selv om besætningen var halveret, måtte de udkørte søfolk på ny holde for. Enhver reder på den tid ville nok også have betragtet det som noget ganske horribelt, hvis kaptajnen havde tilladt sig den flothed at hente folk i land, så længe der var mandskab om bord, der kunne udføre arbejdet. Også forfatteren og hans tre medlærlinge måtte hver dag fra seks morgen til seks aften lempe kul. De tilhørte jo, som Jones skriver, „den kommende generation af officerer“ og skulle være fortrolige med alt arbejde om bord og samtidig foregå det øvrige mandskab med et godt eksempel.

Skibets kaptajn, Barker, har forfatteren mange lovord at sige om. Han var omkring de 30, trods sin ungdom dog allerede en erfaren sømand af det helt store format, streng i sine krav til besætningen, også lærlingene, men retfærdig. Han var en habil bokser, som de fire prentice efter tur måtte agere boksebold for, så han kunne holde sig i form. Dette kunne måske være nødvendigt, for disciplinen om bord opretholdtes jo for en stor del ved hjælp af magtmidler, noget man dengang — lige fra skipperen og ned til den yngste prentice — fandt ganske naturligt.

Samtlige kapitler i kaptajn Jones bog giver detaljerede prøver på hans viden om og sikkerhed i at behandle sit stof. Intet øjeblik er man i tvivl om, at man foran sig har en sømand, der til bunds kender livet om bord i de gamle sejlskibe. I alt, hvad han skriver, fornemmer man ligefrem sprøjt af saltvand og duft af hav.

Allerede i sit tredje læreår (han var da 18) beordredes han af kaptajnen til at fungere for 2. styrmand, der var kommet alvorligt til skade. Han klarede det ansvarsfulde job med bravour, selv om enkelte besætningsmedlemmer knurrede over at blive kommanderet af en grønskolling. Dette hørte dog op, efter at han en dag

havde slået en af de mest opsætsige i dækket med en veritabel upper-cut. Ikke for intet havde han været boksebold for sin kaptajn!

Forfatterens læreår om bord i „British Isles“ falder sammen med sejskibenes sidste fortvivlede kamp for at hævde sig i konkurrencen med dampskibene, hvis erobring af verdenshavene var godt i gang. At de ville komme til kort, var vel ingen i tvivl om, selv om det endnu omkring 1906—07 ikke var noget særsyn at se 60—70 store fuldriggere ligge fortøjet side om side i sydamerikanske havne som Pisagua og Iquique, skriver kaptajn Jones; men Panamakanalens åbning i 1914, der muliggjorde en langt lettere og hurtigere sejlads fra Atlanterhavet til Stillehavet end rejsen syd om Afrika, gav sejskibene dødsstødet. Forfatterens beskrivelse af de stolte skuders anstrengelser for til det sidste at hævde deres berettigelse på verdenshavene er et bevægende, historisk epos...

Hvide Seil er så afgjort en bog, der fortjener vid udbredelse i maritime kredse. Den unge generation vil læse den med respekt, den gamle, som endnu husker tiden, før de stolte sejskibstraditioner helt blev brudt, vil sluge den med begejstring — og sikkert ind imellem med vemod tænke tilbage på det, der var engang.

Heni.

En velkomsttale

I året 1872 var en tysk flådeafdeling på togt til japanske farvande, og efter international skik aflagde den tyske kommandant en høflighedsvisit hos chefen for den japanske kystflåde.

Da han antog, at den japanske kommandant alligevel ikke forstod tysk, mente han nok at være i stand til at holde en lille tale uden at have forberedt sig. Han instruerede sin stab, og idet han gjorde et dybt buk for sin japanske kollega, begyndte han med langsom og højtidelig stemme at tælle:

— Ein-und-zwanzig, zwei-und-dreissig, drei-und-vierzig...

Uden at fortrække en mine påhørte japanerne den sælsomme tale. Så bukkede den japanske kommandant for sin tyske kollega og svarede ham med værdig stemme:

— Vier-und-fünfzig, fünf-und-sechzig, sechs-und-siebzig...

Naturligvis affødte de sælsomme taler stormende munterhed blandt de tilstedeværende — de to kommandanter inclusive.

—g.

KOCKUMS
SUPERTYFON[®]
MÅLMÖ SWEDEN

SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

TYFON[®]
damprevet

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MÅLMÖ · SVERIGE
GRUNDLAGT 1840

Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

- Minimalt forbrug af luft eller damp.
- Uovertruffen hørbarhed
- Elektrisk-automatisk manøvrering

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

Altid parat!

DEN AMERIKANSKE KYSTBEVOGTNING I KRIG OG FRED

Verdens største søredningstjeneste

Under en storm på Atlanten anmodede et norsk handelsskib engang om øjeblikkelig lægehjælp. En matros om bord var i den høje sø blevet kastet ind mod en jernbjælke med alvorlige læsioner som følge. Det norske nødråb blev hørt af US Coastguard, den amerikanske kystbevogtning, der straks afsendte et af sine vejrmeldeskibe med station på Atlanten. Det amerikanske skib nåede hurtigt frem til den opgivne position, og skønt stormen stadig steg i styrke og piskede søerne op i en højde af seks-syv meter, sattes en motorbåd i vandet med en læge om bord.

Det sidste stykke af vejen over til det norske skib bød på dramatik i den helt store stil, og det skyldtes kun usædvanligt fint sømandsskab både fra norsk og amerikansk side, at det lykkedes at få lægen og hans rekvisitter overført til skibet med den hårdt medtagne sømand. Da først lægen var kommet om bord i det fremmede fartøj, begyndte han en vanskelig operation af den norske matros, mens skibet kastedes fra side til side og skibsskruen af og til hvirvlede rundt i den tomme luft, så det dirrede i hele skroget. Men operationen lykkedes, og den stærkt tilskadekomnes liv blev reddet.

Ja, sådanne situationer kan medlemmerne af Coast Guard komme ud for. Historien om det norske skib er endda ikke valgt, fordi den overskygger så mange andre om kystbevogtningens arbejde, men udelukkende fordi den fandt sted for kun kort tid siden. Coast Guard, der må betegnes som verdens største redningskorps, har haft utallige spændende opgaver og går gennem ild og vand for søfarten.

At det med ilden ikke er overdrevet, viser beretningen om en skibsbrand i New Yorks havn under krigen. I april 1943 lå et stort amerikansk handelsskib fortøjet i havnen for at indtage en last af ca. 1.300 tons sprængstof. Da det sidste af lasten

var kommet om bord, udbrød der brand i skibets kedelrum. Selv om mandskabet hurtigt var i gang med slukningsarbejdet, var det ikke muligt at begrænse ilden, der tværtimod bredte sig med foruroligende hast.

Mandskab fra kystbevogtningen blev selvfølgelig tilkaldt, men kaptajnløjtnant John Stanley, der havde kommandoen over styrken, indså, at slukning af branden på normal måde var udelukket. Det brændende skib med dets farlige last ville frembyde en alvorlig trusel for store dele af New York. Skibet måtte hurtigst muligt ud til søs.

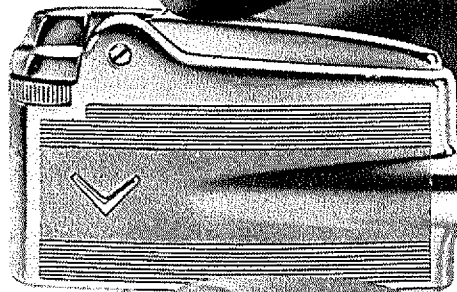
Kaptajnløjtnanten overvurderede på ingen måde faren. Han huskede, hvordan det var gået med ammunitionsskibet „Mont Blanc“ i Halifax under den første verdenskrig. Det lykkedes ikke at få dette skib af vejen, før eksplosionen indtraf, og resultatet var, at 1800 mennesker blev dræbt og 800 såret. Noget sådant måtte ikke ske igen.

John Stanley sørgede for, at alle mennesker i New Yorks havneområde blev advaret over radioen, og samtidig satte han det risikable arbejde i gang med at få det brændende skib bugseret ud på dybt vand. Det var umuligt at komme til søventilerne om bord, og da skibet var kommet et passende stykke ud til søs, gav kaptajnløjtnanten ordre til at pumpe oceaner af vand om bord i skibet. Coast Guard-folkene arbejdede med livet som



En af de store Coast Guard-isbrydere i Antarctic. Kystbevogtningens isbrydere opererer alle vegne, på de store søer, på floderne, i havnene og på havet. De er også med i kampen mod isbjergsfaren.

En ny epoke i form og teknik...!

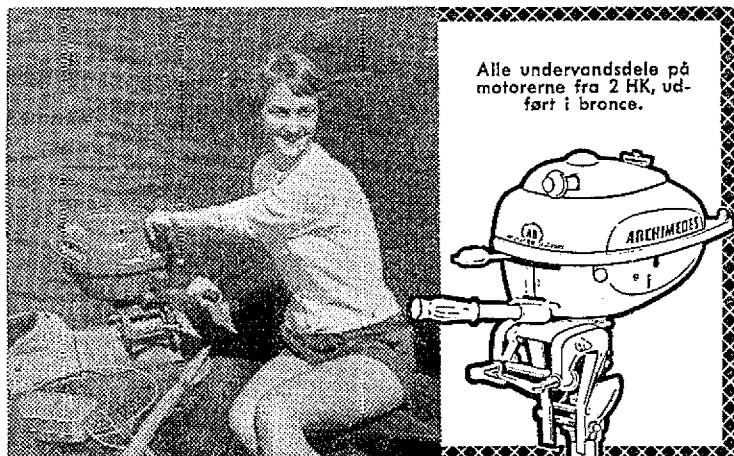


RONSON

Varaflame

- revolutionerer begrebet gaslister

Prikken over „i“ med **ARCHIMEDES**



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

indsats. Deres skæbne afhang kun af, om de kunne nå at poste vand nok om bord i det brændende skib, inden eksplosionen indtraf. Men de vandt kapløbet med ilden. Inden flammerne nåede at få tag i ammunitionen, begyndte skibet at synke. Der var nu gået to timer, siden kapløbet begyndte, men stadig måtte mændene blive på deres post. Stanley lod vandet fosse ned i lastrummene, og endelig gav han sine folk ordre til at gå fra borde. Først da vandet nåede over ammunitions-dækket, sprang han selv over i et andet fartøj.

Som verdens største redningskorps råder Coast Guard over det mest moderne materiel, og foruden sin egen flåde har korpset sit eget private „luftvåben“, der også kommer ud for lidt af hvert.

For et par år siden meddelte et britisk handelsskib, der var blevet meget stærkt forsinket på grund af storm, og som stadig befandt sig et godt stykke til søs, at det måtte have øjeblikkelig hjælp, hvis ikke passagererne om bord skulle dø af sult. Det med sulten var alvorligt ment, og Coast Guard sendte med det samme et par maskiner ud over Atlanten for at møde det nødstedte skib. Nogle timer senere dalede nogle containers ned i søen i nærheden af det britiske fartøj. Englænderne satte bådene i vandet og halede de nedkastede fødemidler på det tørre. Da man oppe på skibets dæk åbnede de bjergede containers, indeholdt de et vældigt forråd af regnorme, halm m. m. — Havde Coast Guard gjort grin med skibets passagerer? Nej, for passagererne var alle firbenede! Skibet medførte en hel zoologisk have, og alle blev reddet!

US Coast Guard er et foretagende med fornemme traditioner. Det blev startet allerede i 1790 af Alexander Hamilton, men fik dengang navnet US Revenue Marine. Som man vil kunne se af navnet, havde korpset det dengang som sin hovedopgave at drive jagt på smuglere. Korpset havde en flåde på ti mindre fartøjer, forresten de første armerede skibe i USA. Korpset sorterede under finansministeriet, men ni år efter starten fik det et bijob: Under en eventuel krig skulle det assistere den nystartede amerikanske marine.

Gennem historien har kystbevogtningen deltaget i mange krige, helt fremme i forreste linie. En af de første krigsbedrifter, om hvilken der stadig går frasagn, var kutteren „Eagle“s kamp mod den engelske brig „Dispatch“ i 1812. Det amerikanske skib var på grund af sin størrelse det britiske underlegent, og da besætningen ikke længere kunne klare sig i kampen, sejlede „Eagle“ op på klipperne på Long Island, hvorefter skibets kanoner toges fra borde. Da kanonerne var anbragt på klipperne, kæmpede besætningen videre.

Heldigvis er kystbevogtningens deltagelse i krige stadig kun bijob, men alligevel er korpset den gren af det amerikanske forsvar, der led de forholdsvis største tab under den første verdenskrig, ligesom det var med i den anden verdenskrig for fuld kraft lige efter Pearl Harbour. Coast Guard-folkene var med til invasionen i Normandiet og i de tilsvarende operationer i Nordafrika, på Sicilien, på Okinawa og mange andre steder. Den amerikanske kystbevogtnings skibe deltog i de

yderst vigtige konvojeringer af allierede handelsskibe, deltog i jagten på tyske og japanske u-både samt bevogtede indløb til havne rundt om på kloden. Til disse mange og store opgaver havde Coast Guard ikke selv fartøjer nok, men overtog under krigen en mængde destroyere, fregatter og andre krigsskibe.

Den krig, Coast Guard nu fører, er en kamp på liv og død i humanitetens tjeneste. Alt, hvad der har med sikkerhed på søen at gøre, angår også Coast Guard. Det er på een gang Amerikas fyr- og vagervæsen, isbrydningsvæsen, toldvæsen, redningsvæsen, kystudkigsvæsen, skibstilsyn og mange andre maritime „væsener“. Men dets virkeområde er ikke bare lokalt. Coast Guard arbejder i høj grad til den internationale søfarts gavn — og forresten også for luftfarten og for folk i land. Korpset var med lige fra den internationale istjenestes første dag. Ja, det er faktisk *identisk* med istjenesten, som opsporer, rapporterer og eventuelt uskadeliggør drivende isbjerge, som er til fare for søfarten. Desuden afgiver korpset personel til de amerikanske vejrmeldeskibe, der inden for rammerne af et internationalt meteorologisk samarbejde er placeret på Atlanten. De flydende meteorologiske stationer er på havet under alle vejrforhold. Ingen orkan får dem til at søge havn. Altid er de på pletten for at vejlede sø- og lufttrafikken, og her midt ude på oceanet er de til enhver tid parat til at give nødstedte skibe en hjælpende hånd. Desuden arbejder korpset på de store amerikanske indsøer og på floderne, hvor de er med til at bekæmpe oversvømmelserne og deres følger.

Personellet i kystbevogtningen får — foruden den civile specialuddannelse, som er yderst nødvendig — en militær uddannelse og er iøvrigt klædt næsten ligesom flådens personel.

Coast Guard har et motto, som personellet aldrig har gjort til skamme. Mottoet lyder: „Altid beredt“. At mottoet følges, fremgår vel alene af den kendsgerning, at korpset et enkelt år før krigen over radioen modtog 8.140 anmodninger om hjælp fra nødstedte skibe. Ikke een gang svigtede personellet, der arbejder langs en kyststrækning på ca. 45.000 miles og på åbent hav, hvorfra der er mange døgnsejlsads til nærmeste havn.

Kystbevogtningen er uhyre populær blandt det amerikanske folk, men var i nogle år lige ved at sætte folkets kærlighed alvorligt på spil. På toldpatrolje under spiritusforbudet var Coast Guard-folkene meget ihærdige, og det syntes kun få af amerikanerne om. Men nu, da personellet på ingen måde hindrer amerikanerne i at få slukket tørsten, er al populariteten forlængst genvundet og de grimme minder glemt.

Hvert år poster Mississippi omtrent 600.000 millioner kubikmeter vand ud i havet. Men kommer der en hård vinter, fryser mange af tilløbene og de store søer, og når våren atter kommer, kan den smeltende sne og is afstedkomme alvorlige katastrofer langs flodens bredder. De vældige diger brydes ned af den svulmende strøm, og store landstrækninger sættes på kort tid under vand. Så rykker Coast Guard ud for at udbedre digerne samt for at evakuere mennesker og kvæg, og til det



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

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:

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

PHOTOS HA. 155

sidstnævnte arbejde rådes der over en hel flåde af mindre fartøjer, fly og helikoptere.

I dag tæller personellet i Coast Guard ca. 20.000 mand, men det var under den sidste krig helt oppe på 187.000 mand. Alle de mange fra krigens tid er parat til at tage en tørn med i tilfælde af en ny mobilisering, og der uddannes også stadig nye folk. Alle håber de på, at de fredelige forhold vil vedvare. Mændene i Coast Guards tjeneste behøver ikke en krig for at få spænding nok. Det daglige arbejde optager dem fuldt og helt og byder ofte på afveksling i rigt mål. F. eks. modtog besætningen på en af korpsets store isbrydere engang telegrafisk anmodning om at anløbe en lille, isoleret by ved kysten uden læge. En mand lå alvorligt syg og behøvede øjeblikkelig lægehjælp. Fuld kraft frem! Gang på gang sad skibet fast i isen, men dets mange hestekræfter banede det dog vej frem til havnen. Men da man var kommet i havn, mødte man nye hindringer. Sneen lå i vældige driver, men heldigvis havde man snerydningsmateriel om bord, og det lykkedes for skibets læge at nå frem til patienten i rette øjeblik.

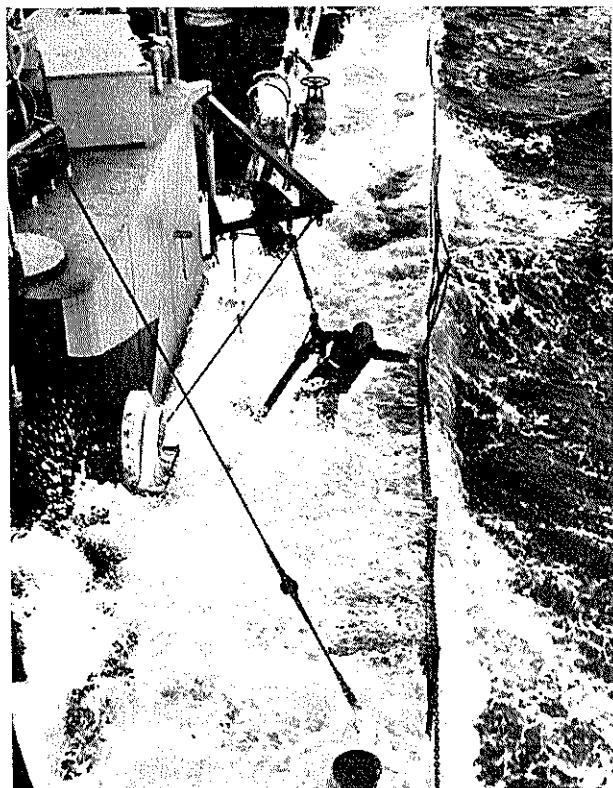
Coast Guard driver også jagt på forladte skibsvrag, der driver rundt til fare for skibsfarten. Hvis det ikke er muligt at bringe sådanne skibe i havn, sænkes de ved hjælp af kanoner.

Den amerikanske søafmærkning er noget af det, der giver Coast Guard mest at lave, hvilket man vil forstå, når man hører, at ca. 37.000 fyr og sømærker passes af kystbevogtningens personel, der til dette formål råder over ca. 40 skibe.

US Coast Guard var blandt de første, der anvendte helikopteren i humanitetens tjeneste. Kystbevogtningen brugte første gang denne mærkelige flyvemaskintype under den første verdenskrig til redningen af en mængde sårede søfolk fra et krigsforlis. Helikopteren er anvendt utallige gange senere til lignende opgaver, både til søs og i land. Denne maskintype kan selv i meget uroligt vejr tage forulykkede søfolk om bord uden at lande, og den har haft mange og afvekslende opgaver. En af de morsomste kom en af Coast Guard-piloterne ud for, da han for nogle år siden så et lystfartøj drive hjælpeløst ind mod et farligt skær. Sejleren kunne ikke lægge kursen om på grund af ugunstig vind og havde så småt sagt sin dejlige båd farvel. Men pludselig fløj helikopteren hen imod ham, dalede ned foran båden, hvor den holdt sig nogle få meter over vandoverfladen og arbejdede for fuld maskinstyrke. Som piloten havde forudset, var den kraftige vind, propelleren frembragte, nok til at puste båden væk fra det farlige sted. Jo, Coast Guard er altid parat!

Ved en bestemt lejlighed under den sidste krig behøvede en mængde sårede søfolk øjeblikkelig blodtransfusion. På det sted, hvorfra den nødvendige blodplasma hurtigst kunne fremskaffes, kunne ingen almindelig flyvemaskine starte eller lande. Men Coast Guards helikoptere kunne, og de reddede ved den lejlighed mange søfolks liv.

Coast Guards deltagelse i den sidste krig er et uhyre spændende kapitel. Så hårdt var korpset engageret, at



Personellet fra Coast Guard må tage mangen drøj tørn. Her klamrer en matros sig til en talje for livet. Han er lige blevet sat om bord i en havareret og forladt tanker, man vil forsøge at bugsere i havn.

det endog måtte tage større lystsejlere i brug under jagten på tyske og japanske u-både. Et af de skibe under Coast Guard, der tog den hårdeste tørn under krigen, var dog „Campbell“. I februar 1943, mens det 2.216 tons tunge skib var på vej over Atlanten med en konvoj, fik dets besætning øje på en fjendtlig u-båd, som var i færd med at dykke en sømil borte. En hidsig jagt begyndte, og det endte med, at u-båden måtte lade livet under en voldsom byge af dybvandsbomber. Men lidt senere samme dag mødte „Campbell“ endnu en fjendtlig u-båd, der ligeledes blev trakteret med dynamit. Om angrebet lykkedes, vides ikke, men i alle tilfælde kom skibet samme dag ud for u-båd nummer tre, der blev set lige foran for styrbords bov. Rorgængeren fik ordre til at lægge roret styrbord over for derved at vædre det fjendtlige fartøj, men i samme øjeblik ramtes „Campbell“ af en torpedo midtskibs. Et øjeblik efter lød en eksplosion i maskinrummet. U-båden foran for stævnen var ramt af det store skibsskrog og begyndte at synke. Tyskerne sprang til deres kanoner, men nåede ikke at skyde. En amerikansk byge strøg hen over dækket. Så fik u-båden et par dydbomber, og dens skæbne var beseglet. Fem af tyskerne blev reddet. Selv måtte „Campbell“ hjem og i tørdok for at blive repareret.

Der er ingen tvivl om, at arbejdet i Coast Guard, både under krigs- og fredsforshold, kræver søfolk af højt karat. Under krigen kunne det knibe med at uddanne nyt personel tilstrækkelig hurtigt, men vi danske kan med stolthed konstatere, at skoleskibet „Danmark“ og

mange af dets besætningsmedlemmer samt det første „Georg Stage“ — under navnet „Joseph Conrad“ — medvirkede ved uddannelsen af officerer til Coast Guard. Alene om bord på „Danmark“ uddannedes 5.000 unge kadetter, hvoraf 3.000 blev officerer.

Nu har Coast Guard sit eget sejlskoleskib, som korpsets ledere sætter meget stor pris på. Skibet er det tidligere tyske „Horst Wessel“, som amerikanerne beslaglagde efter den sidste krig og døbte om til „Eagle“ som et minde om den kutter, der i 1812 så heltmodigt forsvarede sig mod den britiske overmagt. Den maritime uddannelse, personalet i Coast Guard nu får, gives næppe bedre i hele verden.

Den amerikanske kystbevogtning er altid rede til at hjælpe, og selv på steder langs USA's kyst, hvor Coast Guard-folkene ikke selv er til stede, viser korpset vej, nemlig ved hjælp af de Loran-stationer, personalet selv har bygget.

Otto Ludwig.

Troldmanden i Aalborg

Ålberg og Nørresundby har en troldmand. Nick hedder han — blandt søfolk, men skattevæsenet kalder ham Jens Nicolaisen. Han er service- og kontaktmænd for Ålborg-Nørresundby Søfarts-Service, som nu har eksisteret i seks år.

Nick klarer alt for søfolkene. Han arrangerer bryllup — for dem, der vil have det — sportsskampe, svømmeprøver og udflugter. Han hjælper søfolkene med alle mulige og umulige ting. F. eks. fik han telegram fra en engelsk styrmand, der befandt sig i søen, og som ved sin ankomst til havnen gerne ville have en sangerinde, et klaver og en pianist klar til at indspille en selvkompnere: sømandsvals på plade. Da skibet ankom to dage senere, fik styrmanden sit ønske opfyldt, og efter et par timers prøve var pladen klar. Den blev senere udsendt i den engelske søfartsradio.

I den årsberetning, Ålborg-Nørresundby Søfarts-Service har udsendt, findes mange flere eksempler på, hvordan Nick sidste år stod på hovedet og tryllede for søfolkene. Selvfølgelig skaffede han også det obligate gebis til en sømand, der havde tabt sine forlorne tænder i søen og telegraferede til Nick om assistance!

Nick arrangerer også sammenkomster for søfolkene, bestiller billetter for dem til teater, biograf, cirkus og koncerter. Men søfolkene er, som også eksemplet med den engelske styrmand viser, tit selv meget musikalske. Den engelske kulbåd „Frederick T. Everard“s besætning blev så begejstret for Nicks service og byens gæstfrihed, at den kvitterede med at lade sit skiffle-band, der i øvrigt hed „Ted Fosters yellow peril Hep-cats“, spille i Kilden.

Joh, der er skam liv og glade dage i Ålborg og Nørresundby, og Nick gør sit til, at fremmede søfolk ikke så snart skal glemme de jyske tvillingebyer!

—wig.

Superlinere efter 21 år gamle planer!

For nylig meddeltes det, at der nu for amerikansk regning på et stort hollandsk værft skal bygges fire kæmpe-passagerskibe på hver 108.000 tons. Men som bekendt siger et gammelt ord, at „der er intet nyt under solen“ — og således også her. Det viser sig nemlig, at planer til kæmpelinere af denne størrelsesorden allerede fandtes på papiret i 1937, da en engelsk skibskonstruktør ved navn *de Malglaire* i et foredrag for engelske skibingeniører redegjorde for muligheden for at bygge sådanne superlinere. De Malglaire var i øvrigt senere med til at konstruere den kendte franske atlantehavs-liner „Normandie“.

I 1937 vandt hans plan om superlinere imidlertid ikke gehør; men nu — 21 år efter — er planerne blevet aktualiseret. Det skete, da den amerikanske bankier Edgar Detwiler for ganske nylig oplyste, at han forhandlede med et stort værft i Rotterdam om bygningen af fire 108.000-tonnere, som hver skal kunne tage 8000 passagerer.

Detwiler har til et engelsk blad udtalt, at alle tekniske detaljer endnu ikke er udformede, men der kan dog på nuværende tidspunkt gives følgende oplysninger om planerne:

De første to skibe skal sættes i fart i 1960 eller 1961. De vil komme til at sejle under portugisisk flag og skal betjene en rute mellem Hoboken, New Jersey, og Lissabon. I begge disse havne vil der blive bygget specielle kajer til dem.

De to andre skibe bygges til en rute mellem Plymouth og Hoboken, og også i Plymouth skal der bygges specialkajer.

Af økonomiske grunde vil superlinerne ikke komme til at ligge mere end et døgn i europæisk havn. Det bliver derfor nødvendigt at have seks besætninger på hver 1250 mand, som bytter skib.

Skrogene til de jættestore skibe bygges i en 670 meter lang tørdok. Motorerne bliver på 40.000 hestekræfter og vil kunne give superlinerne en fart af 35 knob.

Observer.





Peter Jensen overrækker præmierne.

Kokkene foran deres præmierede eksamensresultater.

Et nyt kuld søkokke

Med en overdådig frokost afsluttede Teknologisk Institut eksamen for de nye søkokke, og igen kunne Peter Jensen se tilbage på afslutningen af et hold, som i kvalitet overgik de foregående.

Både fyrbøderne og sømændene havde skænket præmier til de flinkeste kokke, og også fra anden side havde man betænkt kokkene med en opmuntring på dagen.

I øvrigt afsluttedes eksamen som en hyldest til den afgåede formand Peter Jensen. Mange rosende ord lød

for Peter Jensens store indsats for sine kokke af afdelingschef Ove Nielsen, der bragte Peter Jensen en tak for hans fine og noble væremåde. Det havde været ham en særdeles stor glæde at samarbejde med Peter Jensen i de forløbne år.

Vi, der har kendt Peter Jensen i en årrække, kan tilslutte os disse varmtføjte ord: Bedre mand får man ikke på denne post.

A. B.

Fiskeriet på Grønland

Da der i den senere tid har foreligget en del forespørgsler vedrørende fiskerimuligheder ved Grønland, skal her kort gengives de vigtigste regler om emnet.

Retten til at drive erhvervs-mæssigt fiskeri på det grønlandske søterritorium er forbeholdt danske statsborgere, der af statsministeren måtte få særlig tilladelse dertil. Fiskeri må kun foregå med skibe, der sejler under dansk flag, og man må i givet fald påregne, at tilladelsen vil blive gjort betinget af, at der tages indtil halv grønlandsk besætning ombord i vedkommende fiskerifartøj. Fiskeritilladelse meddeles af statsministeriet, hvortil ansøgning indsendes på særlig blanket.

I tilladelsen vil der kunne fastsættes nærmere regler om forbud mod fiskeri på visse beskyttede områder, om begrænsning med hensyn til, hvilke fisk der må fanges, samt om forbud mod benyttelse af visse fangst- og fiskerimetoder. I sidstnævnte henseende bemærkes, at trawlfiskeri er forbudt i grønlandske farvande med undtagelse af fiskeri efter rejer, sild og anmgagssat med vod eller trawl. Notfiskeri efter torsk er ikke udelukket

ved nogen udtrykkelig bestemmelse. Da sådant fiskeri — efter hvad Grønlandsministeriet har oplyst — imidlertid ikke anses for ønskeligt i Grønland, vil en eventuel fiskeritilladelse formentlig blive gjort betinget af, at fiskeri af nævnte art ikke finder sted.

Endelig vil en fiskeritilladelse — hvis ikke ganske særlige forhold gør sig gældende — blive gjort betinget af, at fangsten afsættes til den grønlandske handelsorganisation (sorterer under Den kgl. grønlandske Handel). På Grønland findes imidlertid også et for dansk, norsk og færøsk kapital oprettet privat aktieselskab, kaldet „Nordafar“, der har den største og bedste havn, og som har tilladelse til at aftage fangsten. Dette selskab benyttes så godt som af alle udenlandske skibe. For fangsten, der afsættes til dette selskab, svares der bestemte afgifter til den grønlandske konjunkturudligningsfond, hvis hovedformål er at tilstræbe en udjævning af svingende konjunkturer på de grønlandske eksportvarer. De nævnte afgifter påvirker dog ikke fangstprisen.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Får „United States“ et søsterskib?

Først i februar måned i år anmodede United States Lines direktør, John Franklin, de lovgivende amerikanske myndigheder om statstilskud til bygning af et søsterskib til liniens berømte flagskib, kæmpedamperen „United States“, der er indehaver af Atlanterhavets „blå bånd“.

Et tilsvarende skib anslås i dag at ville koste omkring 128 millioner dollars (ca. 1 milliard kroner), og dette kæmpebeløb vil rederiet ikke alene kunne udrede. Man vil kun være i stand til at betale de 47 millioner dollars af det store beløb, såfremt driften af skibet skal kunne svare sig.

„United States“ har, siden det blev sat i fart, givet en gennemsnitlig årlig fortjeneste på 1.314.000 dollars, hvilket beløb repræsenterer 3,76 % af rederiets investeringer. Søsterskibet vil imidlertid blive betydelig dyrere at bygge, og man regner foreløbig med, at det kun vil komme til at give 823.000 dollars i årligt udbytte.

Da „United States“ i sin tid blev bygget, betalte rederiet 35 millioner dollars af de samlede udgifter på ialt 78 millioner dollars, men i øjeblikket kan man betale mere, fordi salget af et af liniens ældre skibe, „America“, ventes at ville indbringe 10 millioner dollars.

Fra rederiets side hævdes det, at 47 millioner dollars svarer ret nøje til det beløb, som udenlandske værfter ville forlange for at bygge skibet uden noget af alt det

ekstra udstyr, der kræves af det amerikanske forsvarsministerium.

Direktør Franklin, som selv tidligere har beklædt en højere post inden for det amerikanske forsvar, lægger megen vægt på, at liniens skibe i krigstilfælde skal kunne anvendes i forsvarsojemed. Han hævder i denne forbindelse, at „United States“ med lethed vil kunne transportere 350.000 soldater over Atlanterhavet til Europa årligt. Som sammenligningsgrundlag kan nævnes, at de to engelske kæmpeskibe „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ under Den anden Verdenskrig årligt transporterede 115.000 soldater over havet. For lånet af disse to skibe ydede den amerikanske regering over 75 millioner dollars.

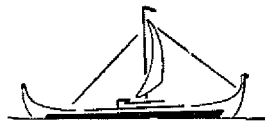
Alene på baggrund heraf skulle bygningen af en ny amerikansk superliner kunne betale sig, da ingen jo kan udelukke den mulighed, at USA atter bliver inddraget i krigeriske forviklinger, anfører man fra rederiets side.

Heni.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimpregnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrøbnede fartøjer.

C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

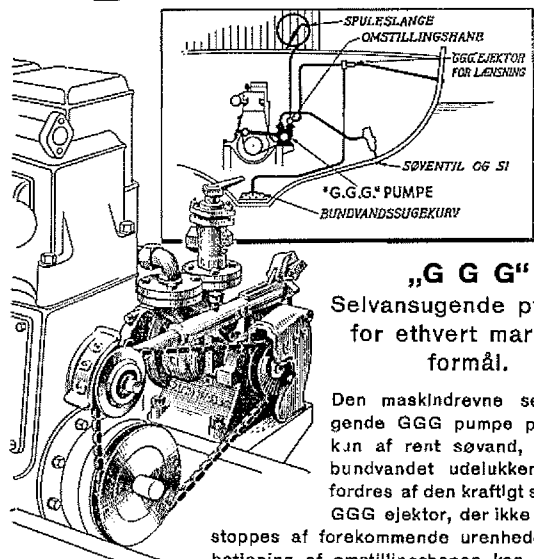
KIRK & KOMPAGNI

THOMAS LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.

TLF. CENTRAL *2750

GILKES PUMPS

GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandpumpe



„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den maskindrevne selvansugende GGG pumpe passeres kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejektor, der ikke kan forstoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshanen 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.

En væsentlig del af beordrede norske skibe skal udstyres med B&W-motorer

Der sker en rivende udvikling af fremdriftsmaskineri til større skibe, og det er derfor af interesse at se, hvorledes ordrerne fordeler sig mellem turbine og diesel og mellem de forskellige dieselmotor typer.

En sådan oversigt over norske skibe over 500 brt i ordre foreligger nu.

Der er ialt pr. 1. marts 1958 foruden optionskontrakter 413 skibe i ordre med en samlet maskinkraft på ca. 3.397.000 ehk. Af disse er 366 motorskibe og 47 turbineskibe, svarende til 88,7 % dieselskibe og 11,3 % turbineskibe.

Maskinkraften fordeler sig med 78,8 % diesel og 21,2 % turbine. Forøvrigt er der mulighed for, at 6 af turbineskibene bliver ændret til diesel.

På tegningen ses hvilke motortyper, der skal installeres i de 366 motorskibe, opgjort såvel efter antal skibe som hestekraft.

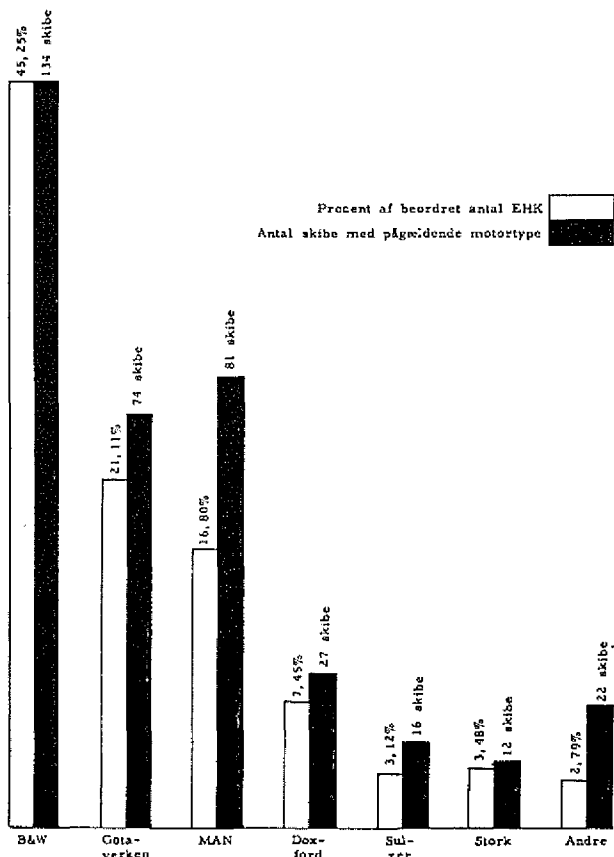
Det er bemærkelsesværdigt, at mere end 45 % af hestekræfterne er beordret hos B & W og licenshavere.

Ser vi på motortankskibe på over 30.000 tons dw, viser det sig, at af 33 beordrede skibe skal 22 udstyres med B & W-motorer, svarende til 66,7 % af den samlede motorkraft.

Som supplement hertil foreligger også en oversigt over nybygninger på over 500 brt, leveret til den norske handelsflåde i året 1957.

Der er leveret 97 skibe, hvoraf 87 er motorskibe og 10 turbineskibe. Blandt motorskibene har B & W dieselmotoren en fremtrædende stilling, idet B & W tegner sig for ikke mindre end knapt 36 % af de installerede hestekræfter. Tager vi turbineskibene med, har B & W og licenshavere leveret motorer, der repræsenterer knapt 30 % af hestekraften i alle skibe på over 500 brt. Nedenfor gengiver vi en liste, der viser fordelingen mellem de forskellige dieselmotor typer.

Maskineri	Antal skibe	EHK	EHK i % af motorskibe	EHK i % af motor- + turbineskibe
B & W	27	178.825	35,95	29,25
Götaverken	17	120.350	24,20	19,70
MAN	21	92.630	18,63	15,18
Sulzer	9	57.900	11,65	9,48
Doxford	3	24.700	4,96	4,05
Stork	4	14.550	2,92	2,37
MAK	3	4.050	0,81	0,66
Nohab	2	2.430	0,48	0,40
Deutz	1	2.000	0,40	0,33
Motor-skibe ialt	87	497.435	100,00	81,42
Turbine	10	113.300		18,58
Total	97	610.735		100,00



C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPSKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Danmarks tankflåde

nu på over 1 mill. tdv.

Med leveringen af motortankskibet „Albert Mærsk“ til A. P. Møller er den danske tankskibsflåde nu kommet op på over 1 million tons dødvægt fordelt på 56 skibe på over 2000 tons dødvægt og en række småskibe.

Den danske tankskibsfart begyndte i 1890, da Det Danske Petroleum-Aktieselskab (nu Dansk Esso) modtog Danmarks første tankskib fra Burmeister & Wain. Skibet kunne laste 2400 tons olie og 450 tons kul. Ved udbruddet af Den anden Verdenskrig var tankskibsflåden nået op på 22 skibe på tilsammen ca. 140.000 tons dødvægt, og i dag efter erstatningen for krigstidens tab og de sidste års store udvidelser består den af skibe fra rederierne A. P. Møller, Basse & Co., C. K. Hansen, Dansk Esso, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Det Østasiatiske Kompagni, J. Lauritzen, Torm og Vendila.

Danmark råder i dag over verdens 11. største tankskibsflåde, og medens de danske tankskibes gennemsnitsalder ved slutningen af Den anden Verdenskrig var 13 år, har anskaffelsen af de mange nye skibe og salget af ældre tonnager nu bragt gennemsnitsalderen ned på godt 7 år.

Tendensen til anskaffelse af stadig større tankskibe har også gjort sig gældende indenfor den danske tankskibsfart. Medens de største danske tankskibe ved krigens slutning var på omkring 16.000 tons dødvægt, så tæller den danske tankskibsflåde i dag skibe på næsten 30.000 tons dødvægt, og endnu større skibe er bestilt.

For at opnå den størst mulige effektivitet og den bedste driftsøkonomi er alle danske rederier indenfor tankskibsfarten gået over til brugen af motorskibe. Den sidste danske tankdamper blev solgt i 1953. De fleste danske tankskibe er i dag udstyret med B & W-dieselmotorer. Af de 56 danske motortankskibe på over 2000 tons dødvægt med en samlet tonnager på 1.003.778 tons dødvægt, sejler de 45 på tilsammen 836.067 tons dødvægt med dieselmotorer leveret af Burmeister & Wain eller selskabets licenshavere, d. v. s. 80,36 pct. af skibene og 83,29 pct. af tonnagen.

115 km Rockwool-Batts i færgen „Trelleborg“

Helsingør Skibsværfts nybygning nr. 336, den 6.500 tons store svenske jernbanefærgen „Trelleborg“, som afleveredes fra værftet lørdag den 19. april, bliver Europas største færgen og tillige det mest velisolerede skib hidtil.

Ikke mindre end 92 tons Rockwool er medgået til den omfattende varme- og lydisolering, som for sidstnævnte forholds vedkommende er udført i samarbejde med Polyteknisk Lærestalts lydtekniske laboratorium, og foruden at virke som en komfort-isolering for passagererne tjener isoleringen også sikkerhedsmæssige formål som brandisolering.

Vogndækkene er således isoleret med 50 mm Batts som brandtæt isolering på dækkenes underside, og isoleringen under vogndækkene er yderligere forstærket med et hængeloft med 50 mm Batts som en lyd- og komfort-isolering for passagererne i de underliggende kamre.

Maskinrum, hjælpemaskinrum og stabilisatorrum er brand- og lydisoleret med Rockwool opsat bag pladebeklædning, og i stabilisatorrummet, hvor særlige støjproblemer gør sig gældende, er denne isolering udvidet til 250 mm Rockwool mod de øvrige rums 50 mm isolering.

Skibet er iøvrigt brandsikret med A-skodder og A-dæk samt 104 branddøre, alt isoleret med 50 mm Batts, og hele skibet rundt såvel over som under vandlinien er der i apteringen anbragt en komfort-isolering på 50 mm Rockwool-Batts, oplæbet på bagsiden af vandfaste Bodex-plader. Ventilationskanaler og rør er isoleret med lamelmåtter af nyeste type.

Hvor omfattende den samlede isolering af „Trelleborg“ er, får man et indtryk af, når det oplyses, at de anvendte 92 tons Rockwool svarer til en samlet længde på 115 kilometer af de almindeligt kendte Batts.

Det er strækningen fra København til Korsør belagt med Batts efter Batts og mere end hele den nye færges sejlstrækning på ca. 107 kilometer mellem Trelleborg og Sassnitz.

ANTWERPEN

TYBJERG & CO.
LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Ej, ej — hvilken admiral!

Kronprins Frederik (Fr. VII) var og forblev barnløs. Engang, før han blev konge, drøftedes blandt nærstående familie-medlemmer det spørgsmål, om han ikke skulle gifte sig med en prinsesse, som kunne føde landet en tronarving. I privat drøftelse mellem en prinsesse og Chr. VIII's admiral („en ægte havgasse“ hedder det) gjorde han sit synspunkt om emnet gældende ved at hævde, „at det kunne være en politisk pligt for kongen at lade andre besørge det, som manden ikke evnede.“

VENEDIGS GONDOLER

ER SNART KUN FORTIDSLEVNINGER

Det skønne Venedig er stilhedens by. Her er ingen knallerter, ingen biler, ingen sporvogne, ja, knapt nok en cykel!

Hov, nu overdriver De, siger en og anden læser. Det er rigtigt nok, at der ikke findes nogen storbytrafik i almindelig forstand i Venedig. Den eneste form for køretøjer, byen ejer, er barnevogne og trækvogne. Den kendsgerning, at byen består af ca. 120 tætbebyggede øer, som er forbundet ved hjælp af ca. 400 broer, gør kørende trafik umulig. Men støj er der alligevel. I stedet for sporvogne er der „vandbusserne“, der piler af sted gennem kanalerne, stopper for rødt i „vej“-krydsene og har deres bestemte stoppesteder som enhver anden bus. Selvfølgelig kommer de noget mere lydløst frem end de hvinende sporvogne, men i krydsene lyder nu og da en hæst og elektrificeret hvæsen fra deres bilhorn, for der skal passes på både i kryds og sving.

Og så er der byens brandvæsen. Heller ikke det er lydløst. Brandsprøjterne, der i ledige timer ligger for tøjlet i brandstationerne inde under husene, får pludselig liv ved brandalarm og drøner med chris-craft-fart og stort spektakel gennem kanalerne.

Men en interessant by er Venedig uægtelig. Al trafik af format sker på kanalerne. Her kommer murerne med deres stilladspramme, og ligesom vi har vore male- riske ølvogne, har Venedig sine øl-både, som alle er smykket med farvestrålende plakater.

Sidst, men ikke mindst er der gondolerne, men heller ikke de er helt lydløse mere. Iøvrigt er det gået voldsomt tilbage for gondolerne i de sidste år. I det 16. århundrede var der 10.000 åredrevne gondoler i Venedig, men omkring år 1900 var der kun ca. tusind tilbage. Lige før den sidste krig var der kun 600, og i dag er der lige nøjagtigt 428.

Udviklingen går mod motordrevne gondoler, og det hjælper ikke, at årens tilhængere protesterer nok så meget. Udviklingen kan næppe heller standses på dette område.

Om nogle år vil turisterne, hvis byrådet da ikke skrider ind, kun kunne se gondoler med påhængsmotorer fare rundt i kanalerne. Motorerne vil blive diskret camouflerede, og styringen foregår ved hjælp af

en lang styreåre agter, så man har illusionen om, at man bliver „vrikket“ frem som i de gode gamle dage. Motorens omdrejninger regulerer føreren ved med foden at trykke på en pedal.

Af de 428 vrikkende gondolierer, som stadig er tilbage i Venedig, har de tredive meddelt, at de i vinter vil lade deres fartøjer udstyre med motorer. De øvrige stråhattebærende gondolierer ser med mishag på denne udvikling og stritter voldsomt imod den. I dag har gondolerne kun betydning for romantik-søgende turister, der har råd til at betale ret horrible priser. Byens love siger, at ingen både må sejle med over tre knobs fart, men disse bestemmelser har forlængst overlevet sig selv.

De rigtige gondolierer forudsiger, at Venedig inden længe vil være en by med neonreklamer, cironende motorer og en voldsom benzinstank som alle andre storbyer.

„Men folk kommer ikke til Venedig for at skynde sig,“ siger de. „Venedig er den eneste by i verden, hvor man rigtigt kan hvile — endnu.“

Efter gondolierernes mening ødelægger motorbådene ikke bare idyllen i kanalerne. De undergraver også med deres kølvand bygningernes fundamenter. De gamle, antikke huse, er ikke bygget til at modstå bølgerne fra jagende fartøjer. De passer i byggemåde og udseende kun til de åredrevne gondoler.

Årernes sidste forsvarere har prøvet alle mulige krumspring for at standse udviklingen. I 1949 foranstaltede de en masse-demonstration på Grand Canal.



Fra Venedigs årlige gondol-fest.

Hver eneste af deltagerne var iklædt gamle dragter, og hver af gondolerne førte store protestplakater.

En morgen i 1950 vågnede venezianerne op til et mærkeligt syn: Der var ikke een gondol at se på kanalerne!

„Kan De lide at se Venedig sådan?“ spurgte gondoliererne byens vise fædre. „Hvis De lader udviklingen fortsætte på denne måde, vil den eneste Venedig-gondol snart være at finde på et museum.“

Men motorerne drønedede videre i stadig større antal, og i 1951 gik gondoliererne meget drastisk til væks. De foranstaltede en ceremoni, som de kaldte „Gondolens bisættelse“. En hel lille flåde af 30 fods både sejlede gennem kanalerne, og midt i optøget sejlede et fartøj med en gennemsigtig ligkiste. Inden i ligkisten stod en gondol! Få minutter senere, da „bisættelsen“ var overstået, knaldede syv gondoler med motorer for fri udblæsning gennem Grand Canal. Venedigs indbyggere blev chokerede. En uhyggelig fremtid stod lyslevende for dem, og mange tænkte med gondoliererne, at Venedig ville miste sit særpræg.



D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

LISSABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

VENEZIA

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Men heller ikke den demonstration virkede ret længe. Gondolerne er ved at uddø efter 850 års herredømme i den mærkelige by. — Udviklingen kan ikke stoppe. Venedig er ved at blive en moderne by, som forlængst er vokset ud over sine egne grænser. På den anden side af den lange dæmning, som fører ud til kanal-byen, ligger en stor, travl og rygende havneby med summende kraner, støjende skibsværfter, store motor- og dampskibe og med masser af biler langs kajerne! Venedig tjener mange penge på turisterne, som må betale tårnhøje priser for alt — ikke alene for en tur med de overlevende gondoler — men det er først og fremmest havnen og landsidens store industri, venezianerne skal leve af, hvadenten de synes om det eller ej!

—wig.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva *3232
Telegramadresser: »Dampbetland« eller »Steampacific«
Fjernskriver: no. 2250

★

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S
Joint Owners I/S
A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S



- 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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Mysteriet om „Waratah“

Af H. DYSON

Et af havets største mysterier blev fornylig gjort til genstand for livlig omtale i den britiske presse, efter at der var fundet en rusten skibs-stålplade på havbunden ud for Syd-Afrikas kyst.

Skibspladen, der formentlig stammer fra det uheldige skib „Waratah“, som forsvandt med alle ombordværende i 1909, er nu genstand for en nærmere undersøgelse hos Barclay Curle & Company i Glasgow, som byggede „Waratah“.

Skipperen om bord på den trawler, der fiskede skibspladen op, fortæller, at hans ekkolod antydede tilstedeværelsen af et stort skib på havbunden.

„Waratah“ var på 10.000 tons, havde to skruer, kunne sejle med en fart af 13 knob og var bygget som kombineret passager- og lastdamper med tre dæk for og agter. Skibet blev klasset hos Lloyds og erklæret for egnet til fart på de store have af Board of Trade.

Skibet var hovedsagelig beregnet for emigranttrafik til Australien og ejedes af Blue Anchor Line. Dets kaptajn hed Ilbery og var en yderst erfaren sømand. „Waratah“ gennemførte sin jomfrurejse uden uheld af nogen art.

På den anden rejse gjorde kaptajn Ilbery imidlertid opmærksom på, at skibet havde vanskeligt ved at manøvrere i havn uden ballast, men erklærede, at skibet ellers var sødygtigt.

Den 27. april 1909 sejlede „Waratah“ med 119 besætningsmedlemmer og passagerer fra London med kurs mod Australien. Efter et ophold på et par måneder forlod skibet Australien igen den 7. juli med kurs mod Durban i Syd-Afrika.

Den 25. juli indtog „Waratah“ i Durban en last på 248 tons, 300 tons kul og 92 passagerer. Ialt havde skibet nu en last på over 10.000 tons om bord plus 211 passagerer og besætningsmedlemmer.

Næste dag, den 26. juli, afsejlede skibet fra Durban med kurs mod Cape Town. På vejen passeredes kl. 6 om morgenen den 27. juli damperen „Clan MacIntyre“, der holdt samme kurs og var på vej mod East London i Syd-Afrika. De to skibe signalerede sammen pr. morse-signal, inden „Waratah“ forsvandt i det fjerne.

Ifølge „Clan MacIntyre“s log var vejret på det tidspunkt stormende med vind fra sydvest og med hård sø imod. Vinden skiftede lidt senere til nordvest.

Den 28. var vejret endnu hårdere. „Clan MacIntyre“s log meldte om orkanagtig storm, der blæste i flere timer.

Efter at „Clan MacIntyre“ var nået ind til East London, begyndte meddelelser at indløbe fra andre skibe, der var afsejlet fra Durban efter „Waratah“, og som havde fulgt nøjagtigt den samme rute.

To skibe, „Harlow“ og Union Castle-fartøjet „Guelph“, mente, at de havde observeret et skib, der

ikke kunne være noget andet end det savnede „Waratah“. Den 27. juli, mens „Harlow“ sejlede i nordøstlig retning langs Syd-Afrikas kyst, observerede dets fører røg fra et dampskib ca. 20 sømil borte. Senere, om aftenen, observerede han lys fra en toplanterne og en rød bagbordslanterne agter i samme retning som røgen.

Tre timer senere, kl. 21.30, observerede man fra „Guelph“, der sejlede ud for Hood Point i nærheden af East London, en stor passagerdamper.

Måske har det virkelig været „Waratah“, man har observeret både fra „Harlow“ og „Guelph“, men sikker herpå kan man ikke være. „Clan MacIntyre“ udvekslede lyssignaler med „Waratah“ kl. 6 om morgenen den 27., hvilket betyder, at „Waratah“ kun tilbagelagde 70 sømil, efter at den passerede „Clan MacIntyre“, og indtil den eventuelt observeredes af de to andre skibe.

En af teorierne om „Waratah“ går ud på, at skibet kom ud for et maskinhavari, men også her halter teorien, for hvis dette virkelig var tilfældet, vil skibet være blevet observeret igen af „Clan MacIntyre“, der jo kom agtenfra.

En mere sandsynlig teori går ud på, at „Waratah“s last af kul, 300 tons, forskubbede sig under stormen den 27. og 28. juli, hvorefter skibet kæntrade, inden det lykkedes at få kontrol over lasten.

Fragtskibet „Huronian“, der var et helt nyt skib tilhørende Allan Line, gik tabt på akkurat den samme kurs under boerkrigen.

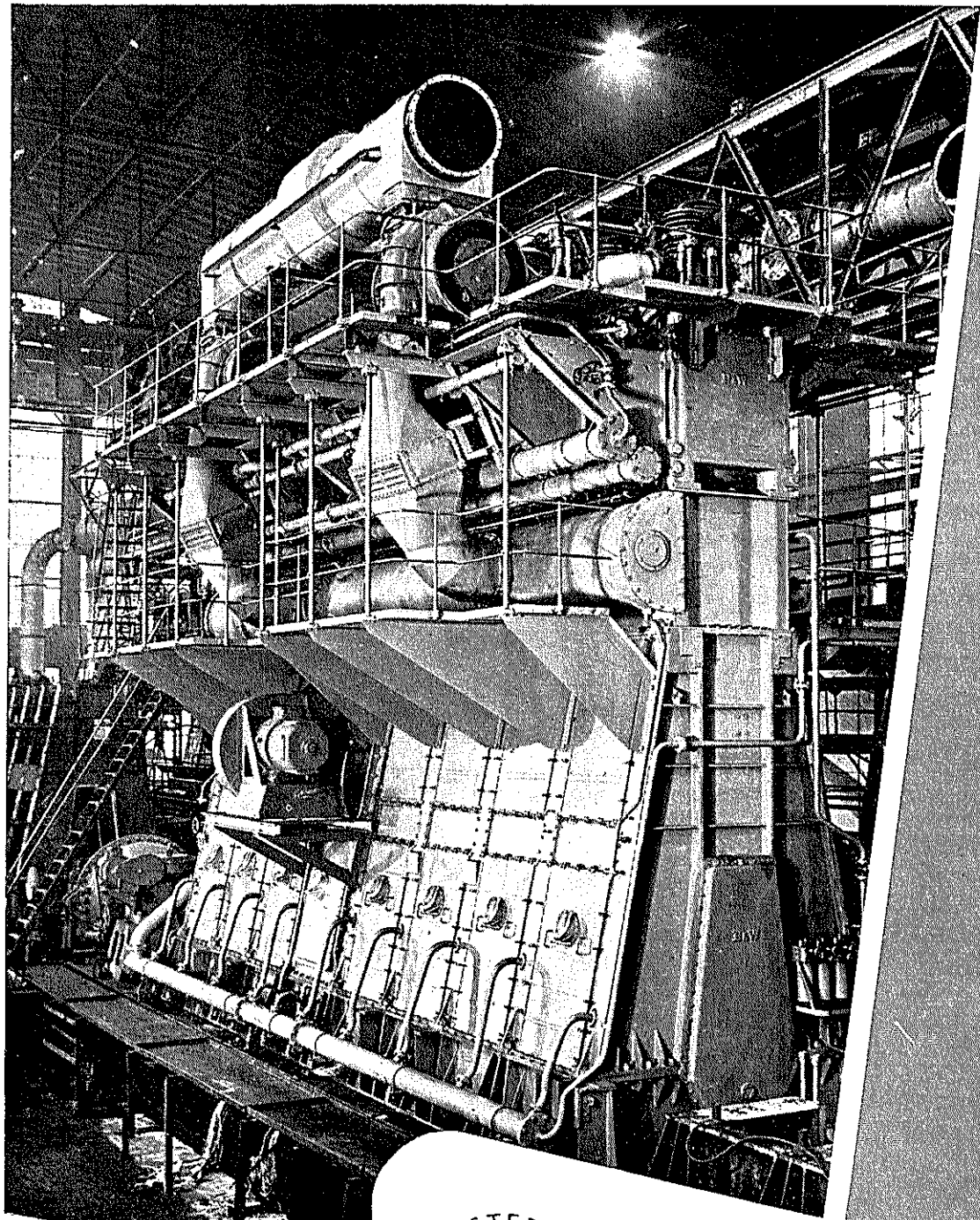
Et vældigt eftersøgningsarbejde blev sat i gang for at finde „Waratah“. I eftersøgningen deltog tre krigsskibe, det australske skib „Severn“ og Blue Anchor Lines „Sabine“. Alle disse skibe trawlede et område på over 14.000 sømil igennem, men forgæves, og man måtte se sandheden i øjnene: „Waratah“ var gået ned med alle mand.

Søretten i London behandlede sagen om „Waratah“s forsvinden fra den 16. december 1910 til 23. februar 1911. Det blev fastslået, at skibet havde været udrustet med tilstrækkelige redningsmidler. Man formodede, at „Waratah“ var kæntræt i den voldsomme storm og høje sø.

Måske når man nu et skridt videre hen imod mysteriets løsning ved fundet af skibspladen på havbunden ud for Umzumbi-flodens munding 60 sømil syd for Durban.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



BURMEISTER &

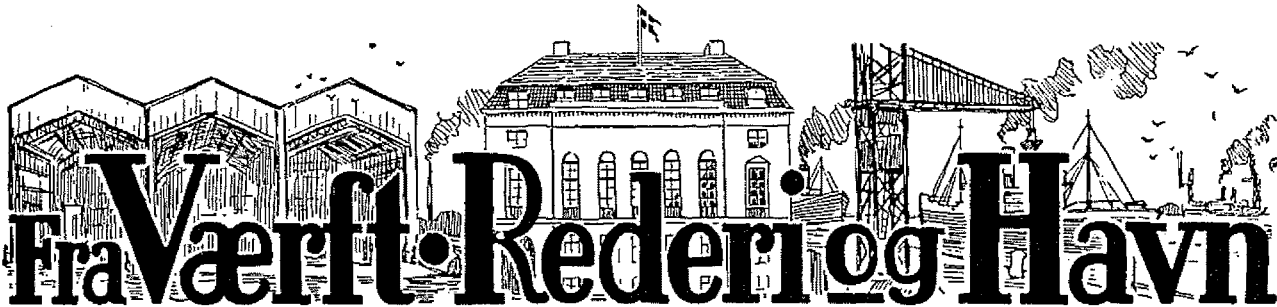


**SKIBSBYGNING
REPARATIONER**

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. maj 1958



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 Kulkompani
 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 Bugterselskab 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. 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

Passagermotorskib „KONGEDYBET“

Tirsdag den 1. april forlod passagermotorskibet „Kongedybet“ Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen for anden gang for at foretage prøvetur i Sundet for derefter at genindsættes på ruten København-Rønne.

Første prøvetur var som nybygning i marts 1952, og siden har skibet sejlet i uafbrudt fart på nævnte rute indtil det først i januar ankom

til værftet for udførelse af den ønskede forlængelse og ombygning.

Skibet, der er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse, er forlænget med 6 spantefag á 26" (0,366 m) svarende til 13' 0" (4,08 m) i alt, således at længde overalt nu er 95,5 m mod før 91,6 m. Øvrige hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendicularer	88,5 m
Største bredde på spant	13,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,2 m
Sidehøjde til awningdæk	7,5 m
Kontinuerlig fart	15¼ knob

Overskæringen, der blev foretaget midtskibs, har givet plads for ekstra 66 passagerkøjer, uden at pasagerantallet i dagfart derved forøges. Desuden har forlængelsen ved et ændret arrangement agter givet plads til et betydeligt antal automobiler, samtidig med at der er foretaget flere moderniseringer i den hidtidige aptering. Således er der på agterste del af promenadedæk indrettet cafeteria-arrangement, spisesalonens kapacitet er forøget, og mandskabets aptering er forbedret.

M/S „Kongedybet“ har 5 dæk. På de nederste dæk findes midtskibs kamrene til 1. kl. passagerer og agter saloner til 3. kl. passagerer (fællesklasse). På promenadedæk midtskibs er placeret restaurant og rygesalon for 1. kl. passagerer, agten for restauranten er indrettet cafeteria med selvbetjeningsdisk og 120 pladser. Bådedækket giver plads til en stor veranda overdækket med solsejl samt

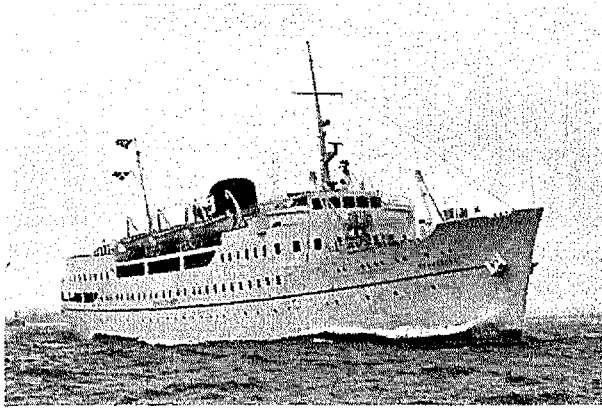
hus agtenfor styrehus med aptering for kaptajn-, dæks- og maskinofficerer.

Der forefindes på 1. kl. ialt 143 kamre med 319 køjer, hvoraf 28 i enmandskamre.

1. kl. rygesalon er arrangeret på promenadedækkets forreste del, udført i oval form med store vinduer med lyse elmetræsfatninger. Skodderne er beklædt med poleret palisander. Rygesalonens agterste væg er dekoreret med farvelagte silhuetter af rederiets tidligere og nuværende skibe.

På skod mod hall, over trappe, er placeret en silhuet i samme udførelse af „Kongedybet“ efter den foretagne forlængelse.

Loftet er beklædt med nøddetræsfiner under den indirekte belysning, medens det øvrige loft er tapetseret med hvid plastic. Salonen har 54 siddepladser; møblerne, der er udført af poleret nød, består af magelige sofa-



„Kongedybet“.

er og lænestole betrukket med naturfarvet læder, bordene har bordplader af sort plastic.

Hallen har tværskibsskodder beklædt med poleret kaukasisk nød og langskibsskodder samt loft beklædt med poleret fransk nød. Dørene til salonerne er dobbelte, rammefri glasdøre.

Billetkontor har billetluget og en rude med køjpladserne sandblæst og ætset i glasset.

Den udvidede 1. kl. spisesalon har tværskibsskodder udført af poleret kaukasisk nød og langskibsskodder samt loft af poleret fransk nød. Salonen har efter udvidelser 116 siddepladser mod før kun 88 pladser. Møblerne er af poleret fransk nød med stole betrukket med naturfarvet læder og borde med sort plasticbeklædning.

Cafeteria agter har 120 siddepladser og stor selvbetjeningsdisk.

Skibssider er beklædt og malet i en frisk gul farve, medens loftet er hvidt. Skoddet bag cafeteriadisken har fået en orangerfarve, medens agterskoddet er dekoreret med farvelagte tegninger af alle de plantearter, der forekommer på Bornholm. Selve cafeteriadisken er udført af teaktræ.

Bordene er udført af teaktræ, medens stolene er udført af stål med sæder af læder i blågrå farve.

Rygesalonen agter er udført med hvide tværskibs plasticbeklædte skodder og hvidlakerede sidevægge samt loft. Møbler er udført i poleret fransk nød.

Samtlige passagerkamre er tapetseret med hvid plasticbeklædning. Møblerne er hvidlakeret og naturbehandlet bøgetræ. Alle døre i passagerkamre er udført med en fyldning anbragt i gummiramme. Fyldningen kan sparkes eller trykkes ud, således at en person i nødstilfælde kan passere gennem den fremkomne åbning.

Hele passagerapteringen er mekanisk ventileret i forbindelse med opvarmningssystemet. Reguleringen af opvarmningen foregår fuldautomatisk med trykluftstyret automatik. Luftindblæsning kan reguleres i hvert kammer. Ved vinduer i styrehus og 1. kl. rygesalon indblæses varm luft for at hindre dugdannelse.

Der er i „Kongedybet“ taget særlig sigte på i sommersæsonen at kunne befordre ca. 1500 passagerer på dækket såvel i nat- som i dagsejls, hvorfor skibet foruden brede promenadedæk langs salonhuse er forsynet med stor, delvis overdækket veranda på bådedæk med

brede vinduer i siderne samt mindre, ligeledes overdækket veranda agter på awningdækket.

Som en særlig sikkerhedsforanstaltning for passage-erne er skibet forsynet med et elektrisk, automatisk virkende brandalarmsystem, som ved lys- og klokkesignal på broen og andre steder i skibet straks angiver, hvis temperaturen i et af skibets mange rum stiger over en vis grad. Desuden findes der på broen en særlig røgdetektor, som markerer den mindste røgudvikling i lastrummene.

Som tekniske hjælpemidler for navigation findes — næsten som en selvfølge — radar, gyrokompas, radiopejler og ekkolod. Desuden er der telefonisender og -modtager med en telefonboks for passagerer i hallen på awningdæk.

Lastrummene er specielt indrettet med henblik på befordring af stykgods på lossebakker og containers og på at disse kan placeres hurtigt og let i rummene ved hjælp af små elektriske trucks.

Til betjening af godset findes i øvrigt 4 elektriske dækskraner, nemlig to 3 tons og to 4 tons kraner.

Hovedmaskinen er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, toakts, syvcylindret, krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til at udvikle 3400 ihk svarende til 2700 ehk ved 155 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede B & W firetakts hjælpemotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Nyt polarskib afleveret til rederiet J. Lauritzen

Fredag den 11. april afleveredes fra Werft Nobiskrug, Rendsburg, et nyt polarskib til rederiet J. Lauritzen, m/s „Erika Dan“. Skibet, der er et søsterskib til m/s „Frida Dan“, er ligesom dette specielt bygget med sejls i isfyldte farvande for øje. M/s „Erika Dan“ blev søsat den 21. januar d. å.

„Erika Dan“, der er på ca. 3200 tons, har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularererne	82,3 m
Fart (fuldt lastet)	ca. 14 knob
Lastrummene, ialt ca.	4.475 m ³

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med isforstærkning udover Finsk isklasse I A's krav.

Maskineriet er leveret af B & W, dieselmotor type DM 550-VTBF-110, der udvikler 3.250 ihk. Skibet forsynes med Ålborg Værft vendegear og stilbar propeller.

„Erika Dan“ udstyres iøvrigt som rederiets andre skibe med de mest moderne arrangementer for lastning og losning og navigation, ligesom beboelsen er udstyret med alle moderne bekvemmeligheder.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

M/s Christel Heering

M/s „Christel Heering“ er det første af to søsterskibe, som Århus Flydedok og Maskinkompagni A/S bygger til firmaet Peter F. Heering's ny rederiafdeling: Cherry Heering Line.

M/s „Christel Heering“, der gik på prøvetur i Århus bugten den 26. marts 1958, og som blev afleveret dagen efter, blev søsat den 29. oktober 1957.

Skibet er et enkeltskruet motorskib bygget til Lloyd's Register of Shipping, „full scantlings“, højeste klasse med isforstærkning og for uindskrænket fart på alle have.

M/s „Christel Heering“, som er en shelterdækker med maskinen agter, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	78,50 m
Bredde	11,50 m
Dybgående, åben shelterdækker	4,40 m
Dybgående, lukket shelterdækker	5,65 m
Tonnage	ca. 1100 brt
Dødvægt, åben	ca. 1450 tons
Dødvægt, lukket	ca. 2350 tons

Fremdrivningsmaskineriet er en direkte omstyrbar, femcylindret, totakts trunkdieselmotor, fabrikat Helsingør, type B & W 535-VHF-62 med trykforstøvning og trykladning, som udvikler ca. 1400 bhk ved 300 omdr./min. og ved moderate vejrforhold og med 1450 tons ladning giver skibet en fart af 12,8 knob.

Hjælpemotorerne er to trecylindrede firetakts trunkdieselmotorer, type B & W 320-MTBH-30 med turboladning og trykforstøvning, som ved 600 omdr./min. yder ca. 150 bhk.

Dæksudrustningen består af 4 hydrauliske spil, ankerspil, varpespil etc. Endvidere er skibet forsynet med portalmaster med teleskoptop og stållagedæksler.

Navigationssystemet, der er helt up to date, omfatter radar, selvstyreanlæg, gyroanlæg, ekkolod og radiopejler.

Beboelsen er udført som enmandskamre, der alle er smukt udstyrede. Desuden er der rygesalon for både officerer og mandskab, samt badeværelser med rindende koldt og varmt vand. — Skibets salon, der er belig-



„Christel Heering“.

gende mellem kaptajnens og rederens kahytter, er beklædt med kirsebærtræ.

Ovenvandsfarven på m/s „Christel Heering“ er en dybrør Cherry Heering farve, og alt opstående og rigning er malet i en lysegrøn farve, der leder tanken hen på forårets kirsebærblade.

Skibets hovmærke er det heeringske bomærke med ordene „Trade and Navigation“, der nu igen kommer til deres gamle ret.

M/T Evelyn Mærsk

Aflevering

Den 15. april har A. P. Møllers Rederier overtaget ovennævnte skib (værftets bygge nr. 143) 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.

Skibets totale længde er 181,4 m, og bredden 24,7 m.

Skibet har ialt 24 tanke, 8 midtskibs og 2 x 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 apering 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 med cafeteria og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radio-telefon.

Maskinen består af en nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor med trykladning, som udvikler ca. 12.500 ihk. Skibet har B & W diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

Skibets fører er kaptajn O. E. G. Knudsen, og S. Bülow Jensen er maskinchef.

Opret

Index-konto
eller
Pensions-opsparing

i
SPAREKASSEN

for
Kjøbenhavn og Omegn

M/s **Gert Hansen**

Fredag den 18. april søsattes nybygning nr. 71 fra A/S H. C. Christensen's Stålskibsværft i Marstal.

Skibet, der er af caroline-typen, er bygget til skibsfører Holger Hansen, Marstal. Fru Holger Hansen gav skibet navnet „Gert Hansen“.

Til nybygningen er udelukkende anvendt dansk stål, og den er bygget til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L. 1.1. great coasting trade ice, samt til dansk lovs fordringer. Skibet vil blive udrustet til indskrænket fart.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	32,83 m
Længde mellem perpendicularerne	30,48 m
Største bredde på spant	6,48 m
Dybde til hoveddæk	2,95 m
Dybgående lastet	2,69 m

Skibet er inddelt i 4 vandtætte rum og har et stort lastrum med en luge. I forskibet indrettes kamre for mandskab og i hytten indrettes salon, kabys, styremaskinrum samt soverum for fører og styrmand. Opvarmningen er overalt centralvarme.

Hovedmotoren er en trecylindret B & W Alpha dieselmotor type 403 VO, der ved 375 o/m yder 210/230 bhk, som vil give skibet en fart på ca. 10 knob. Hjælpe-motoren er en 28 hk Perkins dieselmotor.

Det elektriske anlæg udføres for 24 volt jævnstrøm.

Styremaskinen er af fabrikatet Tenfjord v/ ing. T. Dahl's skibsservice A/S, Herlev, København. Losse-spillene er diesel-lossespil og ankerspillet, der er af Fåborg Jernstøberi's nye type, drives gennem kædetræk fra det forreste lossespil.

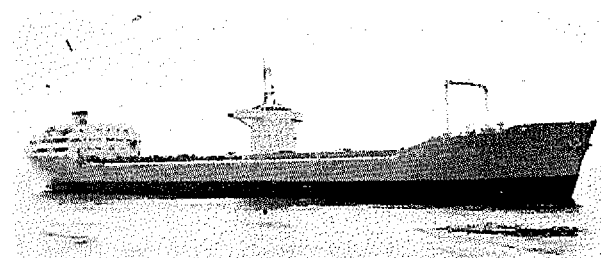
Af navigationsudstyr kan nævnes et 75 watt radio-telefonianlæg med pejler fra fa. M. P. Pedersen, København.

Endvidere installeres decca.

M/s **Virihauere**

Det kombinerede malm- og tankmotorskib „Virihauere“ på 21.780 tdw, som er bygget hos Kockums Mek. Verkstad i Malmö til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund, blev den 18. april afleveret.

M/s „Virihauere“ er af samme type og størrelse som „Vittangi“ og „Vistasvagge“, som tidligere har været



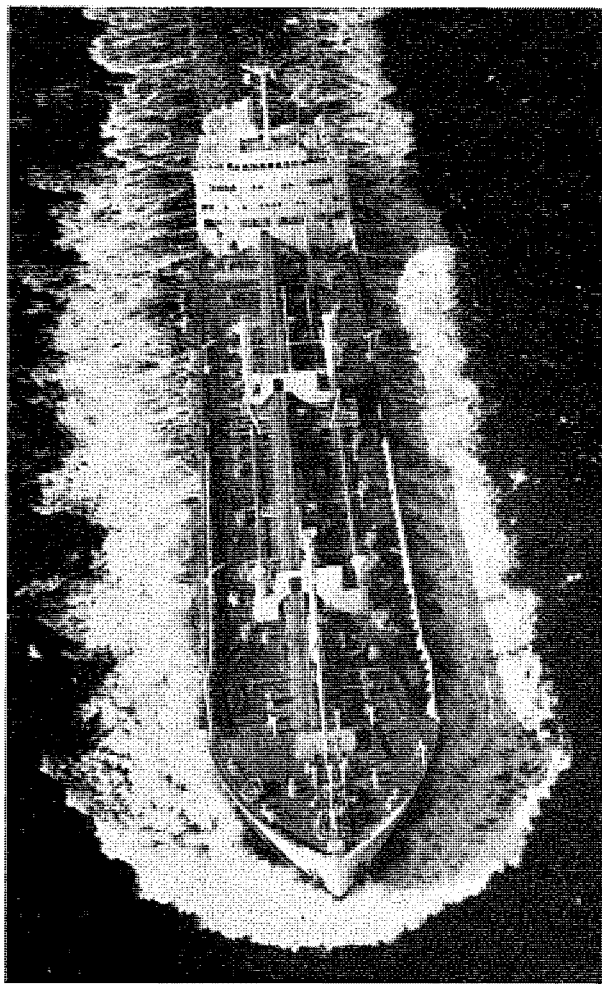
„Virihauere“.

omtalt i Vikingen. Yderligere tre sådanne skibe skal leveres i de kommende 12—13 måneder.

Den kontraherede fart på 14,5 knob opnåedes med lethed på prøveturen.

Fører er kaptajn Åke Mossberg, og maskinchef er B. Tjernberg.

Skibet afgik samme dag til mexikanske Gølfen for ordre. Skibets første last skal være korn.



„Ternöy“ (fot. Hammer).

M/T **Ternöy afleveret**

Tankmotorskibet „Ternöy“ på 19.250 tdw, som er bygget til Skibs A/S Truma, Arendal, blev den 20. marts afleveret fra Götaverken.

Hermed har Götaverken leveret 100 tankskibe til Norge med en sammenlagt dw-tonnage på 1.471.000 tons.

Det første tankskib, som værftet leverede til Norge, var m/t „Hamlet“ på 7.210 dwt i 1916. „Hamlet“ var i tjeneste lige til 1955, og var bekendt som verdens første oceangående tankskib, bygget efter systemet med to gennemgående skodder, et system, som er blevet almindeligt på så godt som alle tankskibe.

„Ternöy“ gør 16 knob på fuld last.



Skibsreder Ole Schröder, kaptajn Waldemar Jensen, skibsreder Olay Bae og direktør Hilding Nielsen.

Skibet føres af kaptajn Waldemar Jensen med Terje Noddeland som maskinchef.

Vikingen nr. 1 har en yderligere omtale af „Ternöy“.

M/S **Hosanger**

Fra Kockums Mek. Verksted søsattes den 16. april et lastmotorskib på 13.600 tdw til Westfal-Larsen og Co. A/S, Bergen. Skibet fik af fru Elsa Lundeqvist, gift med Kockums nylig afgåede direktør Gösta Lundeqvist, navnet „Hosanger“.

„Hosanger“ er det ottende skib, værftet bygger til

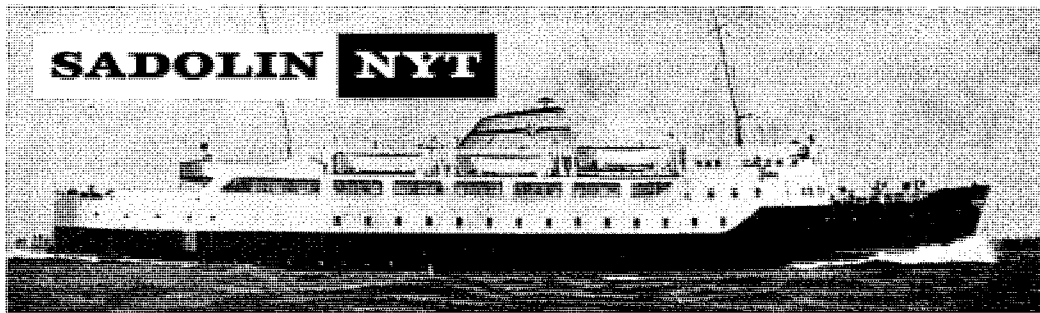
dette rederi. Ved sidste verdenskrigs udbrud bestod Westfal-Larsens flåde af 34 skibe, men decimeredes under krigen med ca. 70 %. For tiden består den af 32 skibe på tilsammen 376.000 tdw. Rederiets byggeprogram omfatter yderligere 13 skibe på ca. 243.000 tdw. Foruden „Hosanger“ har Kockums bestilling på et 19.000 tons tankskib, som skal leveres i 1959.

„Hosanger“ skal leveres som lukket shelterdækker, men kan også gå som åben shelterdækker. Skibet bygges med to gennemgående dæk og visse ekstra is- og malmforstærkninger til højeste klasse i Det norske Veritas. Skroget er partielt langskibs spantet og sølsvejst. Overgangen mellem dæk og klædning er afrundet. Her ligesom i overgangen mellem bund og skibsside samt i andre vigtige forbindelser er stålet af ekstra sejt kvalitet.

„Hosanger“s hoveddata:

Længde overalt	151,3 m
Længde mellem perpendicularerene	140,2 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Dybgående	9,3 m

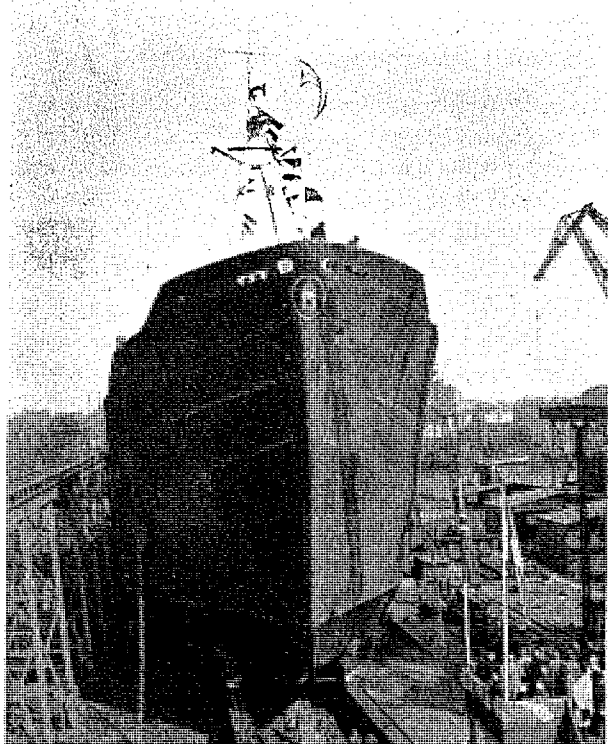
Maskineriet anbringes midtskibs. Rumfanget af lasterne, 20.850 m³ grain, fordeles i fem lastrum. I last 3's underrum findes to højtanke på tilsammen ca. 1300 m³. Skibet forsynes med to selvstændige master og tre par bomstøtter, som ialt betjener 19 bomme.



Grenaa-Hundested færger „Djursland“

*Også denne nybygning er
malet med*

SADOLINS SKIBSFARVER



Øverst: Fru Elsa Lundqvist og direktor Nils Holmström.
Nederst: m/s „Hosanger“.

Apteringen er beregnet for 52 mand. Officererne og økonomipersonalet forlægges midtskibs, den øvrige besætning agter. Med automatisk brandalarm, brandhæmmende skodder, rigelig slukningsmateriel m. m. opfylder skibet Det norske Veritas krav for klassebetegnelsen F (fireproof).

Apteringen ventileres mekanisk efter en ny Kockum-standard. Al opvarmning sker centralt, hvorved sædvanlige radiatorer bliver overflødige. Anlægget kan om nødvendigt kompletteres, så central nedkøling af den indblæste luft kan ske.

Skibets hovedmaskineri skal bestå af en syvcylindret, totakts enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 ehk ved 115 o/m. Farten er kontraheret til 14,75 knob under prøvetørsforhold.

Elektrisk kraft leveres af tre sekscylindrede dieselaggregater med vekselstrømsgeneratorer på 240 kva, trefaset, 140 v, 60 p/s samt et havneaggregat på 56 kva.

Dæksmaskineriet er elektrisk og forsynet med Ward-Leonard omformere. Også styremaskineriet bliver elektrisk.

Skibet beregnes leveret i slutningen af juni.

M/s **Montevideo**

Et lastmotorskib til Johnsonlinjen er søsat fra Lindholmens Varv i Göteborg. Skibet fik af grevinde Marie-Claire Cronstedt, Fullerö, datter af generalkonsul Axel Ax:son Johnson navnet „Montevideo“.

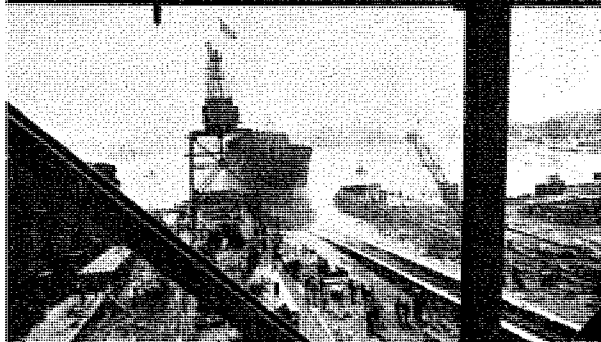
Skibet er det tredje af en serie på seks, som Rederiaktiebolaget Nordstjernen har bestilt på værftet til sin regulære trafik på Brasilien, Uruguay og Argentina, af hvilke m/s „Rio de Janeiro“ og m/s „Buenos Aires“ allerede er i tjeneste, og som vi har omtalt tidligere i Vikingen.

M/T **Carl Gorthon**

Den 22. marts søsattes fra Uddevallavarvet et 19.000 tdw tankmotorskib til Rederi AB Gefion (Gorthons Rederier), Hälsingborg. Skibet fik af fru Brita Jarnmark navnet „Carl Gorthon“.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og skal desuden opfylde de svenske og engelske lovs fordringer og 1948 års sikkerhed konvention forskrifter.

Vi har tidligere i Vikingen omtalt søsterskibet „Ragna Gorthon“.



Øverst: Gudmor, fru Britta Jarnmark mellem skibsrederne S. og O. Gorthon samt dir. Bertil Larsson. Nederst: „Carl Gorthon“.

Ældre eksemplarer af „Vikingen“ og „Jul på Havet“ købes:

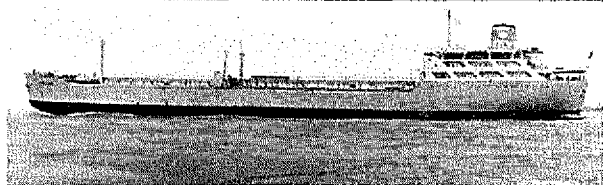
Nr. 11, 1927, købes for kr. 2,00.

„Jul på Havet“ 1952 og 1953 købes for kr. 5,00 pr. stk.

Henvendelse: „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V.



Øverst: Skibsreder Johs. Engelbrechtsen, kaptajn Sam. Isaksen, direktør Hilding Nielsen og skibsreder Valdemar Matheson. Nederst: „Melina“.



M/T Melina afleveret

Götaverken afleverede den 11. marts turbinetankskibet „Melina“ på 20.420 tdw til A/S Tanktransport, Tønsberg.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

I Vikingen nr. 12, 1957, er skibets tekniske detaljer udførligt omtalt, og vi skal derfor yderligere kun nævne følgende.

Besætningen får smukke og rummelige kamre — næsten udelukkende enmands — og alt bliver moderne. I mandskabsmessen bliver der servering efter kafeteria-systemet fra en bardisk med termostatreguleret varmebord. Der findes også for natskafning kølebord for drikke og smørrebrød. Tallerkener, bakker etc. er alt af rustfrit stål. Kabysen har alle moderne maskiner, elektriske ovne og -komfur.

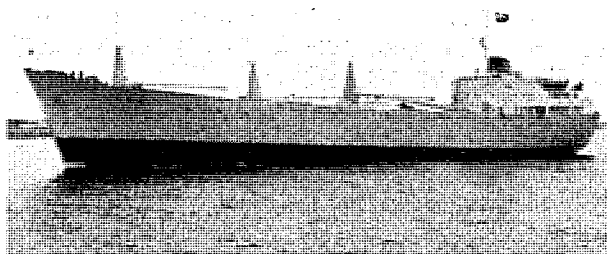
Hele apteringen er luftkonditioneret.

Brandbeskyttelsen svarer til Det norske Veritas klasse F.

T/T „Melina“ føres af kaptajn Sam. Isaksen, og maskinchef er Georg Cullaksen.

M/s Inga

Den 10. april afleverede Hälsingborgs Varvs Aktiefolag lastmotorskibet „Inga“ til Aktiefolaget Transmarin i Hälsingborg.



„Inga“.

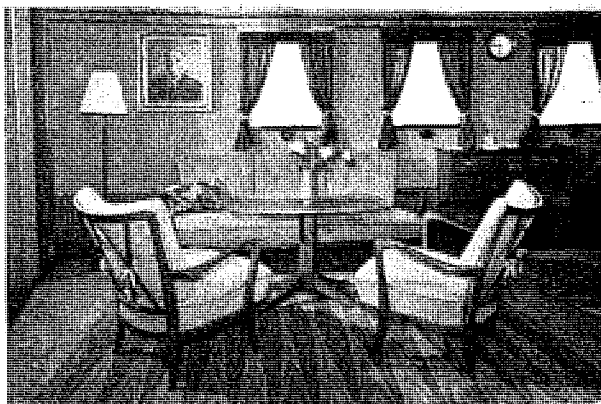
„Inga, som er et moderne lastmotorskib med maskinrum og aptering agter, er et søsterskib til det i juli samme rederi leverede skib „Neva“, omtalt i Vikingen nr. 10, 1957.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med forstærkning efter finsk isklasse 1 B og udrustet efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

På prøveturen opnåedes en fart på 14,5 knob.

M/s Skeldervik afleveret

Öresundsvarvet AB afleverede den 25. marts lastmotorskibet „Skeldervik“ på 9330 dwt til Rederiaktiefolaget Falken, Maud och Skeldervik, Jonstorp, og AB August Leffler och Son, Göteborg.



Spise- og rygesalon.



„Skeldervik“ (foto. Hammer).

Skibet er bygget som åben/lukket shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning.

På den målte mil opnåedes 17,03 knob.

Skibet føres af kaptajn A. Assarson med T. Karlsson som maskinchef.

M/s „Skeldervik“ er omtalt i Vikingen nr. 1.

Engelske værfter skal bygge elleve passagerskibe

10 over 20.000 brt store passagerskibe er bestilt af engelske rederier ved engelske værfter. Hertil kommer et stort passagerkib til Portugal. Disse elleve enheder på ialt 325.000 brt har en værdi på ca. 90 millioner pund sterling og udgør 4,8 % af den ordrebestand, de engelske værfter har. Det viser, at også englænderne har tro på passagerskibsfartens udvikling.

I det forløbne år er et eneste passagerskib løbet af stabelen, det 29.000 brt store „Pendennis Castle“. Det er bestemt til Union Castle Line. I det forløbne år er for første gang siden 1947 intet stort engelsk passagerskib sat i drift. „Pendennis Castle“ skal være færdig i 1959. Samme år skal også det første af tre søsterskibe til Royal Mail Lines, det 20.000 brt store „Amazon“, være færdig. De omtrent lige så store passagerskibe „Aragon“ og „Arlanza“ skal afleveres i 1960. Royal Mail Lines vil hermed erstatte de fire i 1928 og 1929 byggede enheder af Highland-klassen.

Ligeledes i 1960 skal det 38.000 brt store „Windsor Castle“ til Union Castle Line sættes i drift. Man antager, at Union Castle Line vil erstatte sine otte skibe med syv, større og hurtigere enheder, af hvilke „Pendennis Castle“ er det første.

I slutningen af 1960 følger så et 45.000 brt passagerskib til Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, som skal indsættes i stedet for de i 1931 byggede „Strahaird“ og „Strathnaver“. Samtidig vil Orient Line overtage det 40.000 brt store „Oriana. 1960 vil blive et rekordår for engelsk passagerkibsbygning.

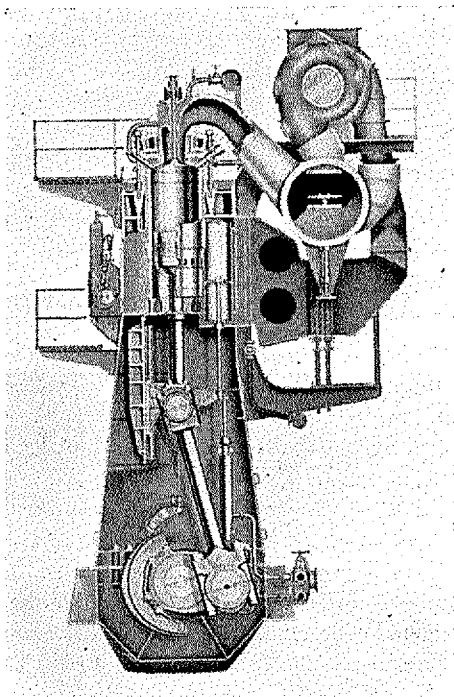
I foråret 1961 skal to store passagerskibe afleveres. Det er „Cunarderne“ (28.000 brt), som skal indsættes på linien Liverpool—New York, og et 27.500 brt Empress-skib til Canadian Steamship Co. 1962 følger yderligere et Union Castle-skib, som efter uofficielle oplysninger skal være på 38.000 brt. Det 20.000 brt store skib til Portugal skal afleveres 1960 eller 1961.

Også i andre lande vil i de nærmeste år blive bygget store passagerskibe. 1960 skal det franske „France“ (55.000 brt) erstatte „Ile de France“ og „Liberté“. Bygning af et erstatningsskib for „USA America“ bliver på grund af den amerikanske finanspolitik antagelig udskudt. Holland—Amerika Lijn vil i foråret 1959 overtage det 29.000 tons store „Rotterdam“. For Italia S.P.A. i Genua vil i 1959 eller 1960 et 20.000 brt skib blive sat i drift. Endnu et italiensk passagerkib, det 20.000 brt store „Frederico G“ er for nylig løbet af stabelen i Genua og skal indsættes i fart på Sydamerika.

GV-dieselmotorer

Götaverken har udsendt et smukt hefte med en ny teknisk beskrivelse af dets dieselmotorer.

GV-motorerne, Götaverkens hovedmotorer til skibe, er totakts enkeltvirkende krydshovedmotorer med eller uden trykladning med effekter mellem 375 og 1250 hk pr. cylinder ved et indiceret middeltryk på 6,75—8,80 kg/cm² og omdrejningstal fra 160 til 112 pr. minut.



Gennemsnit i en trykladet GV-hovedmotor.

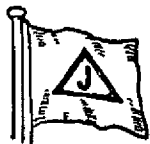
Ved konstruktionen har grundtanken været at fremstille en robust og driftssikker hovedmotor, enkel i udførelsen og med alle dele let tilgængelige. Særlig hvor det gælder tankskibe, er det af største betydning, at demontering af forskellige maskindele i forbindelse med rutineeftersyn kan udføres så hurtigt som muligt, da den skibstype har en stærk begrænset liggetid i havn.

De første GV-motorer havde støbte bundrammer og stativer, medens de, der nu bygges, med få undtagelser, har disse dele svejst.

På grund af den effektive skylling, det enkle og pålidelige brændselolieindsprøjtningssystem samt at krumtapsrummet er helt adskilt fra arbejds cylindrene, er GV-motorerne særlig egnede til drift med tyk olie, hvilket også mange motorer er forsynet med.

Driftsresultaterne fra et stort antal skibe med GV-motorer viser, at højt stillede fordringer til driftssikkerhed og pasning er indfriet, hvorfor motorerne er værdsat af redere og maskinofficerer.

Den årlige fremstilling på Götaverkens egne værksteder beløber sig til ca. 30 hovedmotorer, hvortil kommer et betydeligt antal hos licenstagere i Sverige og udlandet.



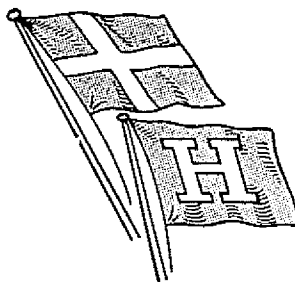
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

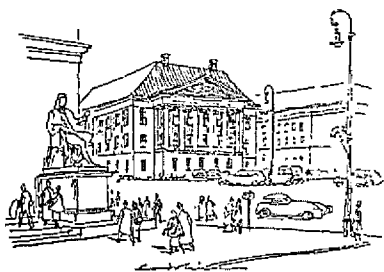
Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København



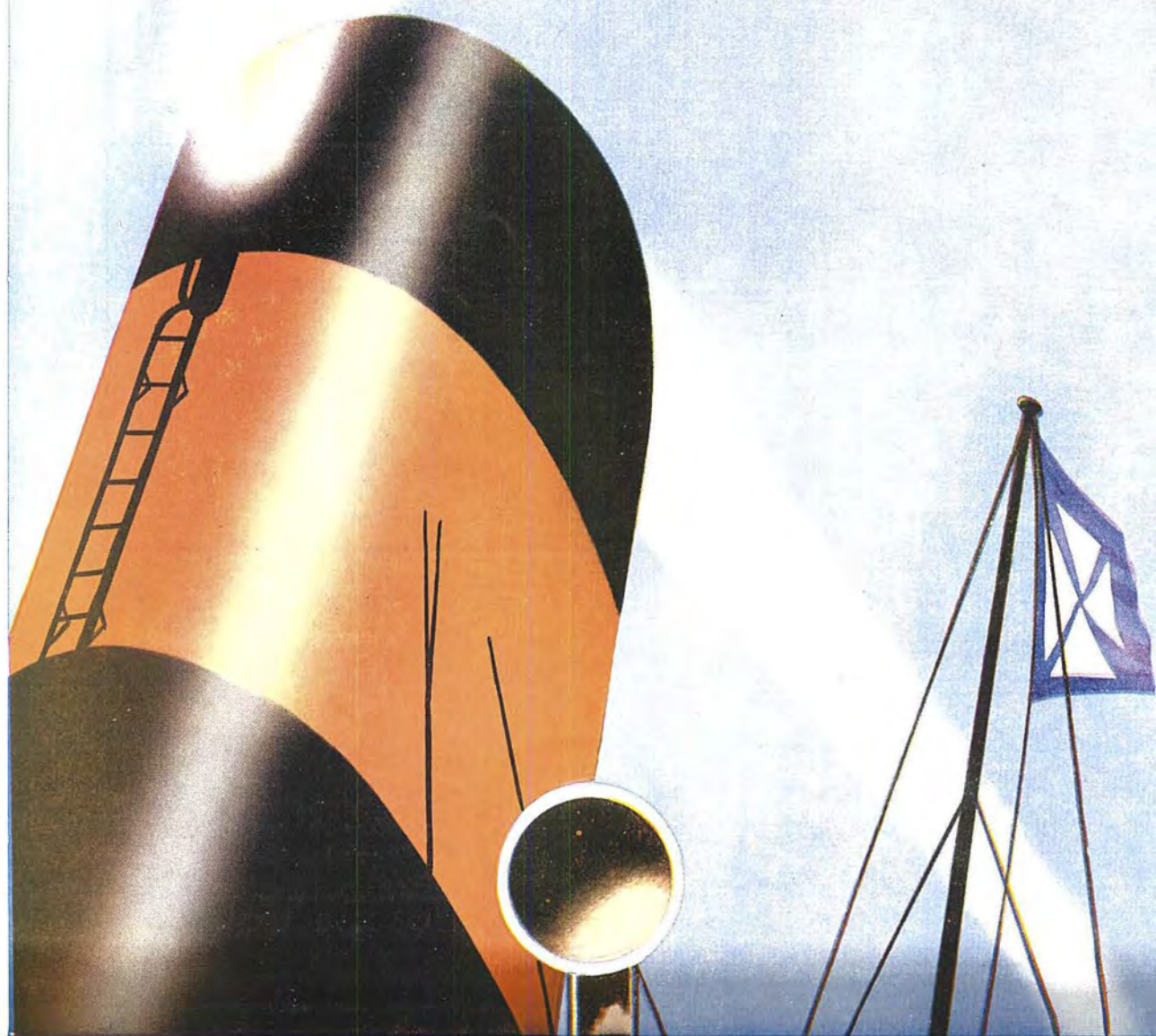
Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
„MYREN“
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. juni

Skoleskibet „Danmark“ på prøvetur

1958 - nr. 6
35. årgang



EGENE 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

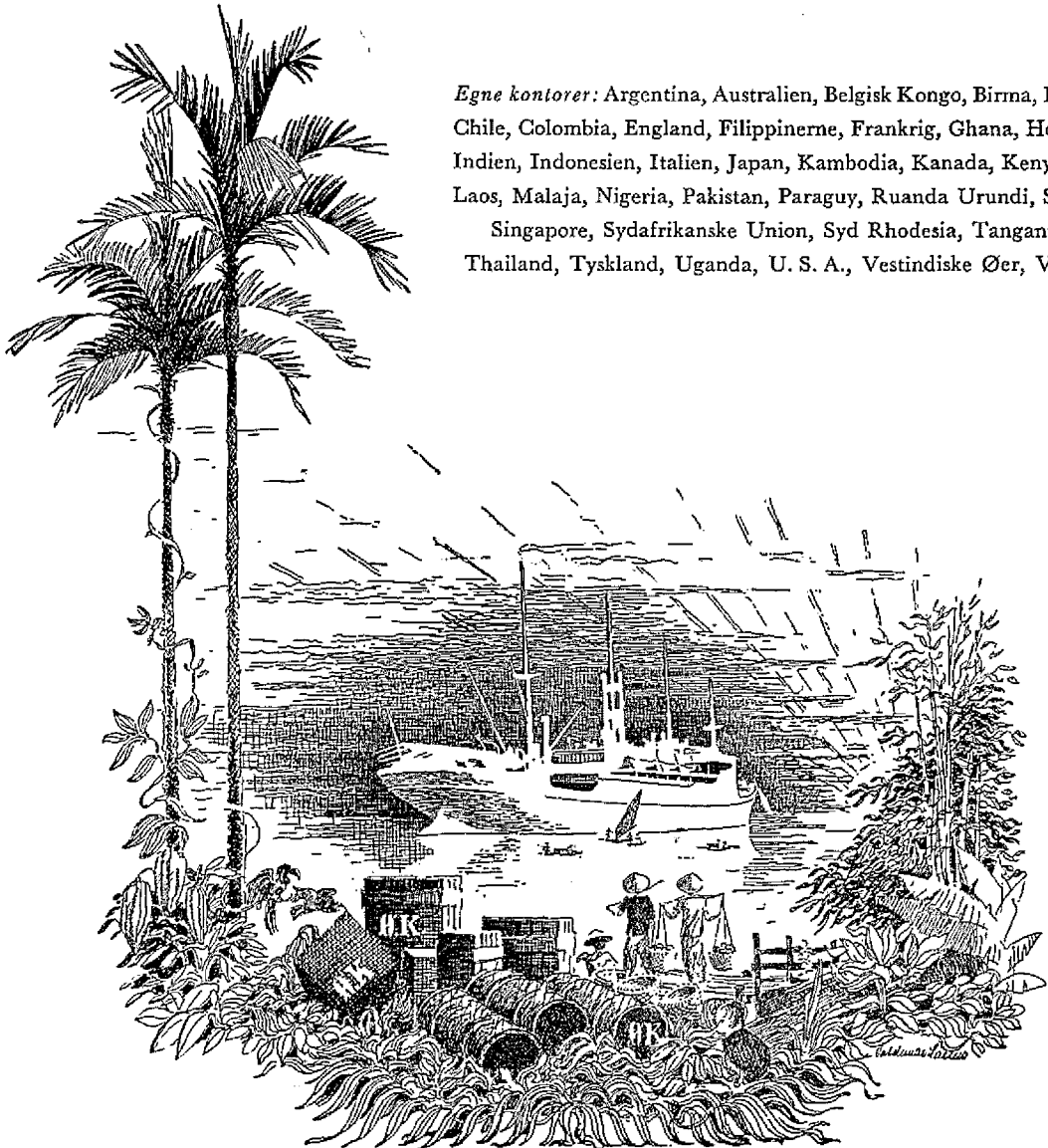
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og 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

Direktør Hakon Christiansen

50 år i Ø.K.

**Kontoreleven, der blev siamesisk departementschef,
danske rederes ordfører og Ø.K.s chef**

Da det første nummer af „ØK bladet“ udsendtes i februar måned, blev det præsenteret med et forord af administrerende senior-direktør Hakon Christiansen, der bl. a. skrev om Det Østasiatiske Kompagnis virke i alle verdensdele. En af sætningerne lød:

„Kompagniet er kommet til at blive betragtet som en international erhvervsfaktor, men uanset dette vil kompagniet altid — hvor det end træder frem internationalt — helt og fuldt være dansk.

Den 3. juni kan direktør Hakon Christiansen fejre 50 års jubilæum for sin ansættelse i ØK, og når man i den anledning skal give en karakteristik af ham, kan man faktisk ikke gøre det bedre end ved at bruge den sætning om ham, som han selv brugte om ØK.

Hakon Christiansen har virket i det meste af verden. I lange perioder ad gangen har han været borte fra Danmark, men alligevel er han forblevet dansk i sjæl og sind. Det er ikke for meget sagt, at han er en af de betydeligste personligheder, dansk søfart har skabt. Sit danske sindelag viste han tydeligst under krigen, da han i den allierede verden virkede såvel for sit verdensomspændende firma som for hele den danske handelsflåde og hele det danske samfund.

Den karriere, Hakon Christiansen har haft, er et eventyr i sig selv og kan tjene som forbillede for dansk ungdom. Da han blev født den 23. januar 1893 i den lille by Vallekilde som søn af håndværksmester J. P. Christiansen, tænkte ingen sig den mulighed, at han engang skulle blive en af dansk skibsfarts og erhvervslivs største mænd. Men interessen for skibe fattede han, da familien senere flyttede til København.

Hakon Christiansen tog realeksamen og blev ansat i ØK's tjeneste den 3. juni 1908 — samme dag kompagniet rykkede ind i sin nye bygning på Gammelholm. Denne bygning, hvor solid den end var, nåede ikke langt nær så mange års tjeneste som Hakon Christiansen. Bygningen blev schalburgteret under krigen, mens Hakon Christiansen arbejdede for kompagniet i London — i sikker overbevisning om nazismens nederlag.

Direktør Hakon Christiansen er den første, som kan fejre 50 års jubilæum i selve kompagniets tjeneste. Et sådant jubilæum er i sig selv usædvanligt, men endnu mere bemærkelsesværdigt er det, når jubilaren kan fejre dagen i direktørstolen efter at være begyndt bogstaveligt talt fra neden. Hakon Christiansen gennemgik hele den reglementerede læretid i regnskabsafdelingen, hvorefter han blev indkaldt til militærtjeneste.

Egentlig skulle den unge Hakon Christiansen meget tidligere, end tilfældet blev, have været sendt til et af ØK's kontorer i udlandet. Men der var før den første verdenskrig rigeligt at gøre på hovedkontoret. Det var



Direktor Hakon Christiansen.

jo netop på den tid, da ØK's første motorskib, „Selandia“, stadig var en sensation og bragte kompagniets og Danmarks navn på alles læber verden over.

Men så kom krigen, og derved forsinkedes Hakon Christiansens udsendelse til filialtjeneste yderligere. Mange andre ville måske være gået i stå på grund af så mange hindringer og forsinkelser. Men Hakon Christiansen sad ikke med hænderne i skødet. Han gik på aftenskole og tog studentereksamen og filosofikum. Men det var ikke nok for en mand med en sådan energi og virketrang. Han måtte endnu videre og kastede sig derfor over forskellige juridiske og statsvidenskabelige studier, der senere kom både kompagniet og ham selv til uvurderlig gavn.

Det er ikke så underligt, at den daværende direktion hurtigt fik øje på en så energisk ung mand. Kompagniet benyttede ham flittigt til forskellige specialopgaver. Han blev sendt på rejser til de baltiske og østeuropæiske stater, hvor han undersøgte handelsmulighederne og medvirkede ved opbygningen af den organisation, der etableredes i ØK's engelske søsterselskabs navn. Han kom også til Sovjetunionen og opholdt sig et halvt år i Moskva for at stifte bekendtskab med de nye forhold i det kommunistiske Rusland.

Der gik seksten år fra Hakon Christiansens ansættelse i kompagniet til hans første udsendelse til filialtjeneste. I 1924 sendte ØK ham til Bangkok, og her blev han kun tre år senere filialleder. I 1926—27 havde han iøvrigt været hjemkaldt til en speciel opgave i Danmark.

I Bangkok kom Hakon Christiansens usædvanlige evner, energi og kundskaber rigtigt til deres udfoldelse. I de ti år, han ledede afdelingen derude, styrkede han det gamle, traditionelle venskab mellem Siam og Danmark — et venskab, der stadig består. Han var i Bangkok, da de „tre raske prinser højt fra Nord“ aflagde besøg under deres rejse til Østen i 1931, og ved den lejlighed overrakte den daværende siamesiske konge ham personligt hans første siamesiske dekoration.

Den siamesiske regering kunne — ligesom kompagniet — ikke undgå at lægge mærke til den unge danskers dygtighed, intelligens og handlekraft, og i 1932-33 var han — efter opfordring fra allerhøjeste sted i Siam — udlånt af ØK for at virke i Siam-regeringens tjeneste som Principal Trade Commissioner. I nogen tid var han også departementschef i det siamesiske handels- og trafikministerium.

Hakon Christiansens navn blev på den måde indskrevet i Siams historie, sådan som det havde været tilfældet med mange danskere før ham. Både ØK og Danmark har grund til at være stolte over den tillid, Siam viste en så forholdsvis ung dansker.

Det ville have lignet Hakon Christiansen dårligt, hvis han — skønt han havde nok at gøre i Bangkok — indskrænkede sit virkeområde til Siam, mens han opholdt sig derude i Østen. Han deltog også i udviklingen af ØK's videre organisation i andre af de østasiatiske lande.

Men der var brug for en mand af hans støbning på hovedkontoret i København, og i 1937 blev han kaldt

hjem og udnævnt til direktør. I de følgende år varetog han navnlig ØK's skibsfartsinteresser.

Så kom den 9. april 1940 og dermed den tyske besættelse af Danmark. Ved et tilfælde var den samlede direktion på det tidspunkt i København og blev enige om, at det ville gavne ØK og danske interesser at få et medlem af direktionen sendt ud i den frie verden. Valget faldt på direktør Christiansen, selv om han kun havde været hjemme i nogle få år. Det var svært at få rejsen i stand, men allerede i maj 1940 havde Hakon Christiansen heldet med sig og kunne rejse til Italien, hvorfra han rejste til USA.

I USA kunne Hakon Christiansen have fået det behageligt. Han behøvede ikke at savne noget derovre eller at mærke noget til krigen. Men behagelighed lå ikke for ham, og stadig var han på rejse for at forhandle og handle. Aldrig under sine rejser var han bange for at tale Danmarks sag.

I april 1941 kom Hakon Christiansen til London — til nye opgaver og voldsomme bombardementer. Han slog sig ned i ØK's datterselskab UBC, i London City, hvor han fra den første dag lærte krigens gru at kende. Dagen i forvejen var denne bydel blevet udsat for sit hidtil voldsomste bombardement, og der var næppe en hel rude i selskabets kontorer. Hakon Christiansen og de øvrige medarbejdere vadede bogstaveligt talt i glasskår. Men arbejdet blev ikke standset af den grund.

Senere kom både V-1 og V-2 bomberne til London, men den engelske krigsindsats og beslutningen om at føre kampen for frihed til sejr styrkedes. På sin måde og med sine specielle evner deltog Hakon Christiansen i denne kamp, samtidig med at han gennemførte ting, der blev ØK og dermed Danmark til gavn efter krigen. Igen tog han ud på lange rejser til allierede og neutrale lande og ledede herfra ØK-kontorerne i den frie verden. Han åbnede nye ØK-afdelinger forskellige steder i Sydamerika og lagde grunden til anden virksomhed i Amerika, Canada og Afrika. I Canada købte han på ØK's vegne skovland og opnåede skovkoncessioner, og her opbyggedes en ØK-organisation, som efter krigen har antaget et betydeligt omfang.

Få dage efter besættelsens ophør vendte Hakon Christiansen tilbage til Danmark og hovedkontoret i København. Men de danske redere havde brug for ham. Han blev formand i „udvalget vedrørende erstatningsbeta-linger for danske skibes sejlads i engelsk krigstjeneste“. I november ledede han en dansk delegation under de første forhandlinger med den britiske regering. Den good-will, han havde skaffet sig i England under krigen, kom hele det danske samfund til gode. Efter en måneds forhandlinger, der fra dansk side var præget af direktør Christiansens fænomenale forhandlingsevner, kunne den danske delegation rejse tilbage fra London med et acceptabelt tilbud i lommen.

Senere valgte de danske redere Hakon Christiansen til formand i „udvalget vedrørende den danske krigsforsikring for skibe“, og efter vanskelige forhandlinger kom et forlig i stand, som alle redere kunne gå ind for.

Men de danske redere havde stadig brug for Hakon

Christiansens forhandlingsevner, og derfor måtte han også lede en dansk delegation under erstatningsforhandlinger med Frankrig. Igen førte han vigtige forhandlinger til en for Danmark tilfredsstillende afslutning.

Direktør Hakon Christiansen kunne med de strålende forhandlings-resultater bag sig ikke undgå at blive valgt til formand for Dansk Dampskibsrederiforening i 1950. Formandsposten beklædte han indtil 1953, da han blev senior-direktør i ØK, efter at Prins Axel udtrådte af aktiv tjeneste i kompagniet.

Mens Hakon Christiansen var formand for Dansk Dampskibsrederiforening, så man ofte hans billede i aviserne. Han talte som formand ofte ved maritime begebenheder.

Hakon Christiansens arbejdsevne er — trods hans 65 år — ganske usvækket. Kun de hvide hår fortæller lidt om alderen. Forhåbentlig har han endnu mange års virke foran sig til fortsat gavn for ØK, dets mange datterselskaber, dansk søfart, dansk erhvervsliv — og hele Danmark!

Den 3die nye undervandsbåd søsæt fra Orlogsværftet

Efter kapitulationen i 1945 var den danske orlogsflådes undervandsbådsstatus lig nul.

Vore u-både var efter flådens sænkning 29. august 1943 så grundigt ødelagte, at selv håbet om en kostbar istandsættelse af de 4 nyeste både af „Havmanden (II)“ klassen måtte opgives.

For så hurtigt som muligt at få u-bådstjenesten og den hertil hørende uddannelse af personalet reetableret, overtog søværnet 3 enheder — „Springeren“-klassen — på lejebasis fra England.

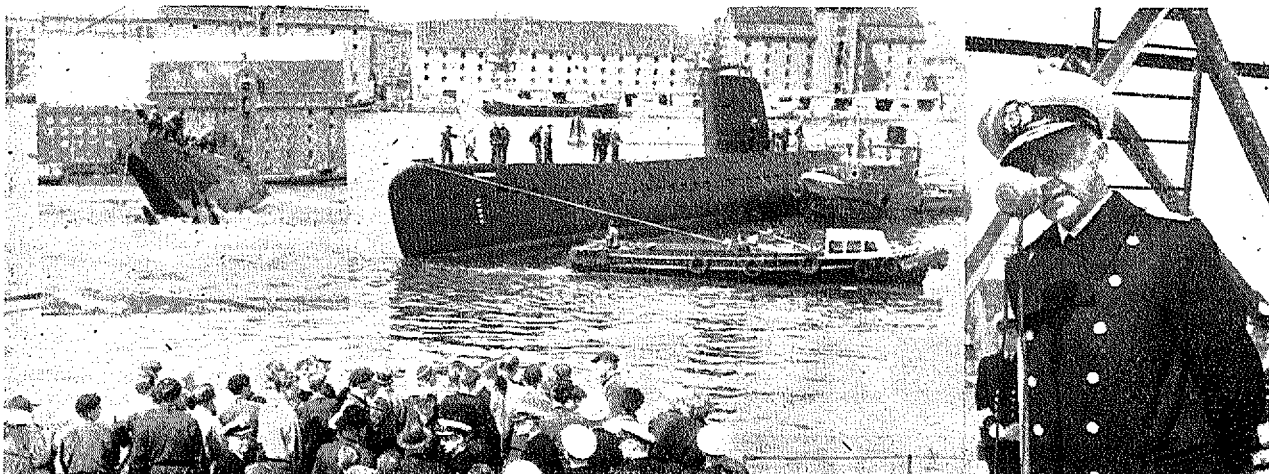
Senere påbegyndtes overvejelser om vort fremtidige u-bådsvåbens omfang indenfor en genopbygget dansk orlogsflåde, og resultatet heraf blev, at en styrke på omtrentlig samme størrelsesorden som før 2den verdenskrig måtte anses som første målsætning for genopbygningsarbejdet.

Bygningen af de 3 nye både blev derfor betragtet som et skridt på vejen mod de 6 enheder, der ansås for ønskelige, idet man håbede på, at der kort efter kunne lægges køl til flere. Den lange byggetid og hensynet til teknikkens rivende udvikling også indenfor dette specielle skibbyggerområde har imidlertid medført, at de 3 første undervandsbåde i realiteten kommer til at virke som erstatning for „Springer“-klassen, og da de økonomiske forhold hidtil ikke har gjort det muligt at påbe-

gynde flere undervandsbåde, vil færdiggørelsen af „Delfinen“-klassen således ikke betyde den ønskelige forøgelse af undervandsbådenes antal, den indskrænker sig til at være en kvalitativ forbedring. 2 af de fra England lejede undervandsbåde er ved lejemålets udløb fornylig afleveret. Flåden har i dag kun een „Springer“-båd tilbage til brug ved prøvesejladserne med de tre nybyggede.

Den 4. maj 1956 søsattes undervandsbåden „Delfinen“ fra Orlogsværftet, som den første i sin klasse på 3 både.

Fartøj nr. 2, der har fået navnet „Spækhuggeren“, søsattes den 22. februar 1957, og samtidig med søsætningen af den tredje båd vil afleveringsprøverne blive påbegyndt med „Delfinen“, medens „Spækhuggeren“s holværksprøver ventes påbegyndt i efteråret 1958. Navnene på de nye undervandsbåde har tidligere været benyttet af danske orlogsskibe og -fartøjer, de er taget lige ud af de gamle flådelister. „Delfinen“ er således nr. 6 i rækken af skibe, der har båret dette navn, medens de øvrige henholdsvis er nr. 2 og 4. Den ældste af de nævnte forgængere var orlogsskibet „Tumleren“, der fandtes i flådens tal i årene 1682 til 1720, det indgik bl. a. i kattedegatskadren under Tordenskjold i 1719. Senest kendt er disse skibsnavne fra de torpedobåde, som blev bygget lige før 1. verdenskrig og som gjorde



Indsat: „Spækhuggeren“, da den vippede over. Midten: På ret køl. Til højre: Admiral Lundsteen takker for det smukke arbejde.

god fyldest under sikringsstyrken 1914—18, de udgik af flådens tal i begyndelsen af trediverne.

Den 22. maj 1958 tog den tredje og sidste båd i „Del-fin“-klassen vandet fra Orlogsværftets byggebedding. Under afløbningen krængede den tilsyneladende stærkt styrbord over, hvilket skyldtes at installationen indenbords var mere fremskredet end i de 2 andre både, da de blev søsat. Den ulige vægtfordeling inden det ende-

lige trim medvirkede sammen med en trosse, der fiskede, til den opståede slagside — dog „Tumleren“ rettede sig hurtigt op, da den flød i sit rette element. Gammel skibsovertro siger, at styrbords slagside giver lang rejse — hvilket i dette tilfælde forhåbentlig kan udlægges som en kommende lang og virksom tjeneste for den nye undervandsbåd i det danske søværn.

—del.

Danmarks Hydro- og Aerodynamiske Laboratorium

Den 16. maj fandt kranshejsningen sted på det hydro- og aerodynamiske laboratorium i Klampenborg.

Formanden for byggeudvalget, direktør, dr. tech. h.c. H. P. Christensen, udtalte sin glæde over, at der nu kunne ses hen til løsningen af dette spørgsmål, som der havde været arbejdet på siden arhundredekiftet. Modelforsøg var absolut nødvendige for skibsværfterne, hvis de skulle kunne opfylde de krav, som rederierne stillede. Allerede i 1896 havde man på Orlogsværftet udført slæbeforsøg med modeller under meget primitive forhold, da man var klar over, at det var ganske nødvendigt for med sikkerhed at kunne bestemme en nybygnings modstand og dermed hestekraften for den fart, man ønskede.

Ved en gennemgang af byggeriet på dets nuværende stadium fik man et levende indtryk af den omhu og sans for selv de mindste detaljer, der var udvist. Der er næppe tvivl om, at Danmark med dette laboratorium får et anlæg, der er „second to none“.

Hydro- og aerodynamisk Laboratorium er en selvejende institution, som er oprettet af Akademiet for de tekniske Videnskaber, Danmarks tekniske Højskole og Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark for midler stillet til disposition af staten samt midler skænket af Otto Mønstedts Fond, Thomas B. Thriges Fond og Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark.

Laboratoriet består af to teknisk videnskabelige afdelinger med fælles værkstedsafdeling og kontorafdeling. De tekniske afdelinger er:

- a. Hydrodynamisk afdeling, omfattende en skibsmodeltank til slæbe- og fremdrivningsforsøg, samt mindre bassiner og andet udstyr til yderligere forsøg af interesse for skibsbygning og skibsfart.
- b. Aerodynamisk afdeling, indeholdende vindkanaler egnet for en række forskningsopgaver samt for undervisningsformål.

Laboratoriet har til opgave at udføre prøver og forsøg for privat og offentlig regning samt at drive teknisk videnskabelig forskning indenfor laboratoriets arbejdsområde. Ligeledes skal der i samarbejde med Danmarks tekniske Højskoles skibsbygningsafdeling finde undervisning sted for højskolens studerende samt i mere begrænset omfang for andre interesserede.

Skibsmodeltanken er et vandbassin, der er 240 m langt, 12 m bredt og har en vanddybde på 5,5 m. Over tanken, som i dag er færdigstøbt, og hvis overdækning nu ved rejsegildet er så vidt fremskredet, at den sidste tagbjælke i hallen er på plads, vil der senere blive anbragt en vogn, målevognen, der kører på skinner på tankens sider og spænder tværs over denne. Målevognen er nu under montage ved tankens vestende. Den bliver forsynet med elektromotorer på ca. 400 hk og vil kunne køre med en hastighed på ca. 14 m/sek. På denne vogn findes de til forsøgene nødvendige måleinstrumenter foruden betjeningspersonalet.

Forsøgene udføres med skibsmodeller, der har en længde på 4 a 8 m. Modellerne støbes af paraffin i et lertrug, og en specialbygget fræsemaskine indfræser en række „Vandlinier“ i modellen, således at dennes form fastlægges med stor nøjagtighed, hvorefter den endelige afpudsning af modellen foretages i hånden.

Modellen ballastes til den ønskede dybgang og slæbes gennem tanken med en række valgte hastigheder, idet vandmodstanden nøje bestemmes ved hvert af disse forsøg. Såfremt modstanden skønnes for høj, ændrer man på modellens form og gentager forsøgene — og således bliver man ved, indtil tilfredsstillende lav modstand er opnået.

Modellen bliver endvidere forsynet med en eller flere skruer, der drives elektrisk, således at den kan sejle frit gennem tanken uden anden forbindelse med målevognen end de nødvendige elektriske ledninger.

En bølgemaskine vil blive anbragt ved tankens vest-

BALTICA
FORSIKRING

ende. Det vil derfor også være muligt at prøve model-
lerne i „hård sø“.

I mindre bassiner kan stabilitets- og vibrationsunder-
søgelser foretages.

I den aerodynamiske afdeling vil i første udbygning
findes to vindtunneler, hvoraf den største består af et
ringformet rør med et tværmål varierende mellem én og
tre meter og med en total længde på ca. 50 m. En pro-
peller, drevet af en elektromotor på 150 hk, vil heri
kunne frembringe en luftstrøm med en hastighed på ca.
75 m/sek. I denne vindkanal kan undersøges luftmod-
stand af legemer af virkårlig form, f. eks. modeller af
flyvemaskiner, jernbanetog, automobiler og skibe, lige-
som man kan finde vindtryk på bygninger, broer og
lignende samt virkning af læhegn og meget andet.

I begge laboratorier kan iøvrigt løses en lang række
opgaver af mere videnskabelig betonet art, så der vil
næppe blive mangel på arbejdsopgaver.

Det vil være af betydning, at der endelig skabes en
mulighed for, at vi her i landet kan deltage aktivt i den
udvikling, der finder sted inden for de nævnte områder.
Danmark har således været et af de få skibsbyggende
lande, som var uden egne forsøgsmuligheder, og selv
om danske værfter og rederier er blevet godt betjent
ved udenlandske institutioner, vil den mere direkte kon-
takt mellem praktiker og teoretiker, der nu vil kunne
skabes, blive til gavn for dansk industri.

Det må ligeledes hilses med glæde, at vi herhjemme
får mulighed for et mere intimt samarbejde med udlan-
det inden for disse meget vigtige områder, på samme
måde som det er lykkedes at etablere det på mange
andre felter. For at være med i et sådant samarbejde,
må man også selv være i stand til at præstere en forsk-
ningsindsats, og herfor skabes nu gode muligheder.

De tekniske installationer er allerede godt i gang og
håbes fuldført sent på sommeren, således at hele anlæg-

get kan forventes at være afprøvet og klart til at tages i
brug i industriens og forskningens tjeneste inden årets
udgang.

Realisation af planerne for laboratoriet og admini-
stration og tilrettelæggelse af projektering og byggeri er
blevet forestået af et byggeudvalg bestående af direktør,
dr. tech. h.c. H. P. Christensen (formand for byggeud-
valget) som repræsentant for Foreningen af Jernskibs-
og Maskinbyggerier i Danmark, rektor, professor dr.
tech. h.c. Anker Engelund som repræsentant for Dan-
marks tekniske Højskole og direktør, diplomingeniør
Georg Dithmer som repræsentant for Akademiet for de
tekniske Videnskaber.

Når laboratoriet er færdigt, vil ledelsen overgå til en
bestyrelse, hvortil ministerierne vil vælge fire medlem-
mer og hvori iøvrigt skibsværfterne, Akademiet for de
tekniske Videnskaber og Danmarks tekniske Højskole
vil være repræsenteret.

De daglige ledere af laboratorierne vil blive professor,
dr. tech. C. W. Prohaska bistået af professor, dr. tech.
S. A. Harvald.

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Stenkast mod dansk skib

Gennem en længere årrække i 1800-tallet gik danske
skibe i fast fart mellem København og Kiel. I 1851,
hvor de oprørske slesvig-holstenere efter 3-årsrigens
afslutning var endnu mere hadefulde mod danskerne
end før, hændte det, at dampskibet „Eider“, da det
den 10. maj gik ud fra Kiel, blev bombarderet med
sten, over 30, ved hvilken aktion styrmanden blev så
hårdt såret, at han måtte gå til sengs for længere tid.
Episoden førte til, at man truede med fartens ophør.

Den danske sømandsmission bygger sømandshjem i England

Indenlandsk Sømandsmission har afsluttet kontrakt
med entreprenørfirmaet J. A. Would Ltd. i Grimsby om
opførelse af et nyt sømandshjem i Grimsby.

Forarbejderne har nu stået på i et par år, og der har
været et indsamlingsarbejde i gang i særdeleshed i
fiskerikredse. Der er indtil nu indsamlet lige ved
200.000 kr., hvoraf de 20.000 kr. er indsamlet på Fær-
øerne. Fra alle sider er bestræbelserne på at få rejst et
nyt sømandshjem i Grimsby, der besøges af 6—800
fiskekuttere årlig, blevet mødt med den største velvilje.
Der er nedsat en lokal byggekomite i England, der bl. a.
består af den danske vicekonsul W. W. Brown og fiske-
riattaché ved ambassaden i London J. C. Bogstad. Her-
hjemme har tidligere fiskeriminister Chr. Christiansen i
ganske særlig grad interesseret sig for byggesagen.

Bygesummen beløber sig til 21.782 pund, og da
man har fået tilsagn om en 1. prioritet i ejendommen
på 10.000 pund, skulle de resterende penge gerne skaf-
fes i Danmark i løbet af foråret. Man mangler endnu

ca. 40.000 kr., og det er sømandsmissionens håb, at det
skal lykkes at få disse penge som gave fra interesserede
kredse.

Monteringen vil beløbe sig til ca. 55.000 kr., og af
disse penge råder man allerede over de 35.000 kr.

Bygningen opføres efter skitsetegninger, der er ud-
arbejdet af sømandsmissionens arkitekt, Peter Koch
M.A.A., København. Detailtegninger er udført af arki-
tekt I. Fred Pye, Grimsby. Dette har været nødvendigt,
for at huset kunne blive bygget efter engelsk byggeskik.
I modsat fald ville byggeudgifterne have været betyde-
lig højere.

Sømandshjemmet bliver opført på Cleethorpe Road,
og Grimsby kommune, der i den forløbne tid har vist
sagen stor interesse, har stillet grunden til rådighed
mod en symbolsk leje. Huset kommer i stueetagen til at
rumme en stor hall med et blomstervindue mod haven,
og fra hallen er der opgang til første sal, hvor der fin-
des en badeanstalt for fiskere, et sygeværrelse og et min-

dre antal værelser til udlejning. På denne etage er der yderligere en dagligstue til fiskerhustruer og deres børn, bestyrerlejlighed og værelser til personalet.

Fra hallen er der adgang til en skrivestue, sømandshjemmets kontor og opholdslokalerne. Man kommer først ind i en restauration med 60 siddepladser, derfra til en afdeling med billard- og bordtennisborde og videre ind i en stor dagligstue, der med franske døre er sat i forbindelse med haveanlægget. Dagligstuen vil kunne rumme ca. 75 gæster. Den afsluttes med et lille kapel, som Esbjerg-fiskere har ønsket skulle indrettes, og når der holdes søndagsgudstjenester, vil kapellet blive kirkekør og dagligstuen kirkeskib, og der kan på den måde rummes imellem 150 og 200 mennesker i kirken. Denne løsning af projektet er både pladsbesparende og meget økonomisk og skyldes arkitekt Peter Koch.

Byggearbejdet begyndte den 1. maj og skal ifølge kontrakten være afsluttet den 28. februar 1959. Man håber på, at bestyrerparret kan flytte ind i deres lejlighed i løbet af oktober måned, og at det gamle sømandshjem endelig kan blive lukket inden årets udgang.

Det er et betydningsfuldt kapitel i sømandsmissionens historie, der derved finder sin afslutning. Man har haft sømandshjem i Grimsby siden 1926 i lejede lokaler, og nu får man endelig foden under eget bord.

Samtidig med byggeriet i Grimsby er der i øjeblikket to andre betydningsfulde byggearbejder i gang: sømandsnejmeme i Ålborg og Naskov. Det sidste bliver færdigt til indvielse i august måned, hvorimod bygningen i Ålborg først vil kunne indvies sidst på efteråret.

Alssund Skibsværft i likvidation

En tung skæbne synes at have hvilet over skibsbyggeriet i Alssund, siden C. G. Schumann under krigen drev værftet, som da arbejdede for den tyske krigsmarine. Værftets tekniske anlæg må nu anses som værende tilfredsstillende, medens en gennemgribende økonomisk rekonstruktion vil være nødvendig.

Værftet ligger inde med en række ordrer for norsk regning samt et enkelt skib af den såkaldte Clipper-type til dansk reder.

Efter at C. G. Schumanns værft var blevet beslaglagt af de danske myndigheder, enedes en kreds af borgere i Sønderborg om at fortsætte virksomheden som dansk værft og startede i 1947 A/S Sønderborg Skibsværft.

Efter en forsåvidt lovende start måtte værftet på grund af kapitalmangel træde i likvidation i 1949, væsentligt hidrørende fra World Friendship Association's konkurs, idet værftet havde ombygget dette selskabs passagerfartøj „Friendship“.

I 1952 blev værftet drevet af Ejner S. Petersen, der allerede måtte holde op i 1953. Han nåede at påbegynde bygningen af den store amerikanske motoryacht „Glenmore“, som skibsingeniør Knud E. Hansen havde konstrueret for rederen, og som han måtte færdigbygge for rederens regning.

I 1955 startedes atter et nyt værft, A/S Alssund

Skibsværft. Blandt stifterne var brdr. Weiss, Gråsten, der i mange år havde drevet et mindre værft i Gråsten, Skibsværft Toft, som nu indgik i det nye værft, der ledes af brdr. Weiss.

Knapt et år efter værftets start blev begge brødrene imidlertid dræbt ved en bilulykke, men en udbygning af værftet var allerede påbegyndt under deres ledelse, og flere nybygninger afleveret, deriblandt en bugserbåd til Brasilien. Siden er værftet blevet yderligere udbygget, således at det er i stand til at bygge skibe op til 1000 tons dw. Værftet har i de forløbne år leveret en række mindre skibe, deriblandt en kølebåd til Norge og skibe af den såkaldte Clipper-type, en særlig hensigtsmæssig type for dansk småskibsfart, og sidst et 850 tons dw motorskib, m/s „Sletter“, for rederiet Karlander, Frederiksstad.

Allerede for over et år siden fratrådte bestyrelsens tekniske konsulent Knud E. Hansen efter at have krævet en ny ledelse, hvilket krav en indkaldt ekstraordinær generalforsamling ikke ønskede at imødekomme. komme.

Værftet beskæftigede inden lukningen ca. 150 mand, og der vil sikkert blive gjort store anstrengelser for at værftet efter en rekonstruktion kan fortsætte.

En sømandshobby går i land

F. Brandt-Møller og Kaj Lund: „Knyttbogen“.

Erik Lundsgaards Forlag, kr. 8,50.

Det var sandelig på tide, vi fik en bog på dansk med vejledning i den fine, gamle, traditionsrige sømandshobby: Knytning af garn i mønstre til bæltter og andre smukke brugsgenstande. Der er naturligvis en del, som endnu kan kunsten. Nogle har måske læst sig til den i udenlandske bøger, andre har lært den af ældre skibskammerater. Nu kan kunsten blive hver sømands eje — og landkrabbernes med.

Knyttbogen er nemlig blevet til i samarbejde mellem en sømand og (undskyld) en landkrabbe. Sømanden, Kaj Lund, har øjensynligt sørget for, at hans farende kolleger ikke i for høj grad behøver at vrænge næse ad terminologien, hvor man dog pænt har holdt sig til en gylden middelvej. Til gengæld kan man måske takke medforfatteren, husflidslærer F. Brandt-Møller, for den tydelige reverens til det smukke køn, som præger bogen.

Dette er nemlig også en bog for damer — og andre landkrabber, og den er fyldt med gode illustrationer.

Begyndelsesgrundene i knytning er udførligt behandlet, og desuden gennemgås en række grundmønstre med letfattelige eksempler. Naturligvis bringes et stort antal bæltmønstre og desuden mødeller af servietring, rem til armbåndsurs, samt forskellige typer af indkøbsnet og dametasker.

Der vil altid findes mennesker, som har tid til at slappe af, og som kan lide at holde hænderne beskæftiget imens. Keelung sagde: „Når hænder former smukke ting, tænkes smukke tanker.“ — Knytning er en smuk hobby, og den giver tid til at tænke.

Ny administrerende direktør ved **KOCKUMS**

Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö, har afholdt ordinær generalforsamling, som godkendte flere foreslåede ændringer i aktieselskabets statutter samt en forøgelse af aktiekapitalen fra 30 til 60 mill. kr.

Samtidig med at administrerende direktør Gösta Lundeqvist trak sig tilbage, besluttedes det — som en erkendtlighed for hans store indsats for selskabet — at der af udbyttet skulle hensættes 250.000 kr. til et fond, hvis afkastning efter direktør Lundeqvists ønske skal anvendes til fremme af den videnskabelige forskning inden for skibsbygningskunsten ved Tekniska Högskolan i Stockholm.

Det vedtoges endvidere at udvide antallet af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter. Til nyt bestyrelsesmedlem valgtes direktør Einar Hansen, Malmö, og til suppleanter nyvalgtes direktør Thorolf Hjort, Malmö, disponent Jan Herslow, Köpingbro, samt kontorchef Gottfried Kockum, Åkarp, da konsul Erskine Hain havde frabedt sig genvalg. I øvrigt genvalgtes bestyrelsesmedlemmer og revisorer.

Den nye administrerende direktør

Til administrerende direktør efter Gösta Lundeqvist har selskabet udnævnt den tidligere stedfortrædende administrerende direktør Nils Holmström.

Direktør Holmström er født i Stockholm i 1904. Han blev student i 1922, cand. jur. i 1926, gjorde fra 1926-30 tjeneste som notar, var fra 1931-33 konstitueret som offentlig anklager i den svenske landsret og tiltrådte derefter en stilling som sekretær i Svenska Arbetsgivareforeningen, hvor han i 1938 forfremmedes til direktør-assistent og endelig i 1939 til direktør.

Til Kockums kom direktør Holmström i 1941. Han ansattes som økonomidirektør, men udnævntes allerede det følgende år til stedfortrædende administrerende



Den ny direktør for Kockum, Nils Holmström.

direktør. Efter 16 år på denne post var han altså nu overtaget den administrative ledelse af selskabet.

Fire nye direktører

Endvidere er til direktører ved Kockums udnævnt kontorchef Gottfried Kockum, chef for økonomiafdelingen, overingeniør Harry Jönsson, chef for central-planlægningsafdelingen samt driftsafdelingen, overingeniør Gunnar Kockum, chef for produktion og salg af jernbanevogne, samt fuldmægtig Lars Frædholm, chef for den personaleadministrative afdeling.

Disse fire nye direktører har allerede længe været ansat i selskabet, og udnævnelserne indebærer derfor ingen forandringer i selskabets organisation.

Farve- og lakbranchen går over til liter...

Det er ikke nyt, at der skrives om rationalisering, men det er af mere interesse, når der ligger realiteter bag meddelelserne.

Når det nu oplyses fra Foreningen for Danmarks Lak- og Farveindustri, at man pr. 1. juli i år går over til kun at levere flydende malervarer i liter, da er denne lakoniske meddelelse mere end blot en korte ordlyd. Der ligger bag meddelelsen et mere en 10-årigt branchemæssigt organisationsarbejde, som de, der kender til denne form for arbejde, vil forstå at vurdere efter for-tjeneste.

Forberedelserne blev gjort i begyndelsen af trediverne

Allerede i begyndelsen af trediverne, hvor forenkling i produktionen ikke var et ukendt begreb, drøftede man indenfor branchen, hvordan overgangen til liter burde foregå. Desværre kom den sidste krig på tværs af løsningen, men i 1947 blev spørgsmålet igen forceret med udsendelse af de to standardblade for lak- og farveindustriens blikemballage, nemlig nr. DS 360 og DS 361. Der skulle imidlertid gå endnu nogle år, før blikvarerbranchen kunne omstille sig til disse standards, som medførte nye værktøjer etc.

Ligeledes krævedes store omstillingsarbejder på medlemmernes fabriker, hvor hele organisationen fra første produktionssted til vareudleveringen, bogholderi m. m. m. skulle omstilles.

Efter et par år, hvor de første indledende, praktiske forsøg er blevet gjort, er man nu fra samtlige medlemmer af Foreningen af Danmarks Lak- og Farveindustri i stand til pr. 1. juli i år at kunne afslutte dette arbejde.

En række betydelige fordele for forhandlere og forbrugere

Det siger sig selv, at denne omstilling har sigte både udadtil og indadtil, og på fabrikerne kan aftapningsarbejde, lager- og ekspeditionsarbejde forenkles betydeligt. Men udadtil — hos farvehandlerne — betyder ordningens ikrafttræden, at der bliver langt mere orden på hylderne, at ekspeditionen bliver lettere, og at der bliver færre reklamationer, fordi dåserne altid er fyldte.

Malermesterers tilbudsaflevering bliver lettere, og den private forbruger vil forstå at værdsætte, at dåserne altid er fyldte, og at der ikke forekommer huddannelser i en udstrækning som før.

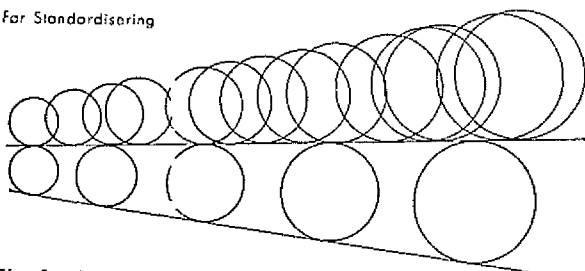
På linie med udlandet

Det har ikke været uden betydning, at man i de seneste år har søgt en orden på det europæiske marked, enten under den ene eller anden form. Med sin ny ordening har lak- og farvebranchen bragt sig på linie med de øvrige nordiske lande samt England og USA, hvilket blandt andet betyder en lettelse ved eksportforretninger, der bliver lettere at realisere, når emballageenhederne er af samme rumfang.

Farve- og lakbranchen står godt rustet til fremtidens konkurrence

Få er vel de brancher, hvor der stilles mere krav til fleksibilitet og hurtige omskiftninger, end farve- og lakbranchen. Snart ændres byggemetoderne, snart finder nye fabrikationer sted i industrien, som kræver helt nye malingsarter og hjælpemidler hertil.

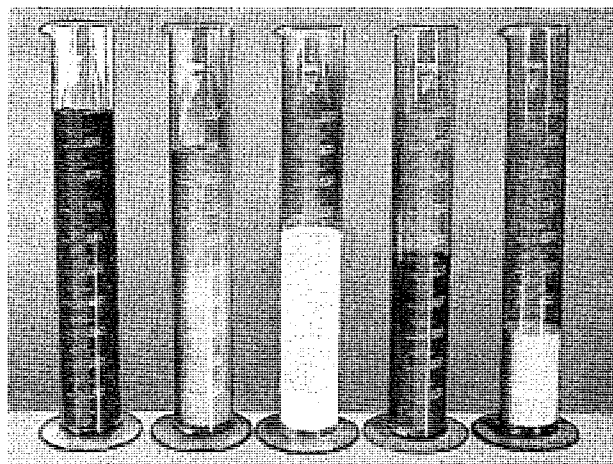
For Standardisering



Efter Standardisering

Emballagestørrelserne før og efter standardiseringen.

Allerede i midten af trediverne begyndte branchens virksomheder en opbygning af sine forskningslaboratorier, som i dag tilsammen beskæftiger mere end 150 højt kvalificerede kemikere. Sideløbende hermed arbejder branchens eget forskningslaboratorium, som er henlagt under Akademiet for de tekniske Videnskaber.



Forskellen i rumfang af lige vægtdele af forskellige strygefarver fremgår tydeligt af dette billede. Glassene indeholder hver et kilo — fra venstre: sort emaille, rød emaille, hvid emaille, grundfarve og strygefærdig blymonnie.

Disse veluddannede fagfolk vil sammen med produktionspersonalet og den merkantile stab indenfor branchen være et godt kort på hånden i den konkurrence, som ganske givet vil komme, hvadenten den ene eller den anden markedsform bliver resultatet af regeringens overvejelser.

Farve- og lakbranchen arbejder ikke på „øjeblikkets marked“, og enorme er de investeringer, som det anførte forskningsarbejde har medført. Det er imidlertid hævet over al tvivl, at skal en branche klare sig fremover, da må der investeres i fremtiden, og dette eksempel har farve- og lakbranchen tilfulde bevist gennem sin indsats.

Fra kilo til liter — en detalje — men

Rent umiddelbart synes den skitserede overgang fra kilo til liter, som farve- og lakbranchen nu gennemfører pr. 1. juli at være en detalje, som ikke bør vække opmærksomhed i sammenligning med de store ting, som vor presse normalt beskæftiger sig med. Ordningen er imidlertid et skole-eksempel på, at det kan lade sig gøre at gennemføre en forenkling i en hel branche, at denne forenkling ikke blot har interesse for producenterne, men også forhandlere og forbrugere, samt at denne tilsyneladende lille detalje vil kunne få stor betydning for hele branchens fremtidige konkurrenceevne overfor udenlandske virksomheder, enten her eller på verdensmarkedet.

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Helsingør færgfolk

1843, 10. december, genindviedes Kronborg slotskirke i kongelig nærværelse. Da kongen steg i land på kajen i Helsingør, modtoges han af færgfolkene med en sang-hyldest, hvorefter de deltog i processionen til Kronborg ved at trække en båd, som var pyntet med blomster og flag.

Viceadmiral

Aage Helgesen Vedel

gået af

Når dette læses, har chefen for søværnet taget sin afsked (pr. 1. juni) efter 42 års virke som søofficer, et virke, der i retrospektiv betragtning præges af usædvanlig dygtighed, klartskuede indsigter i forholdene, forhandlingsevne, psykologisk forståelse og så de sjældnere personlige egenskaber, som altruisme og humanisme udtrykker.

Sentensen „Æblet falder ikke langt fra stammen“ kan stillingsmæssigt finde anvendelse her, idet hans fader, Helge Vedel, besad posten som underdirektør for Orlogsværftet. Fra sin første tid i marinen fortæller den afgæede admiral dette lille, morsomme træk, at man i familien om ham og en forlængst afdød broder sagde: „Ja, Aage bliver nok admiral, og Erik — ja han er jo et geni.“

Den ærefulde udmærkelse, som „Gerners Medalje“ er, blev Vedel til del ved hans afgang fra Kadetskolen i 1916. Kun få har fået den siden, og som præmie er den udtryk for beståelsen af afgangsprøven i land med højeste middelkarakter samt udmærkelse. En succesfuld karriere begyndte at tegne sig! Fra sekondløjtnantgraden 1916 indtil den som kommandørkaptajn 1939 viser admirals data udkommandoer med blandt andre krydserne „Hejmdal“ og „Valkyrien“, torpedobådene „Delfinen“ og „Høgen“, inspektionsfartøjet „Beskytteren“ under Færøerne og Island, næsten alle som næstkommanderende eller chef, og fyrinspektionsskibet „Argus“, hvor han foruden at være fører også var fyrinspektør. Kædet ind herimellem er en masse lærerposter, hvoraf blot skal nævnes den som lærer i strategi, stabstjeneste og marineorganisation for søofficerer på stabskursus (1927—29), som lærer i søkrigskunst ved Hærens Officersskole og ikke mindst den ærefulde som lærer for Kronprins Frederik og Prins Knud (1919—23), hvormed knyttedes et venskab for livet mellem begge parter.

Da nazi-fjenden besatte Danmark, sad Vedel som souschef i marine-staben, og ingen fædrelandskærlig mand kunne føle større sorg over torten og smerten den 9. april end han. De ved okkupationen ændrede forhold i forbindelse med dansk politiks indstilling hertil medførte skift af viceadmiral-posten, hvortil han som den bedst kvalificerede udnævntes i 1941, et spring-avancement fra kontreadmiral af samme år, hvilket er enestående i en søofficers karriere. Hvilke betænkeligheder må han ikke have næret — for det ansvar, som i en så vanskelig tid hvilede på flådens kommanderende admiral, eftersom han ikke helt kunne lede, som han ville, det være sig efter hjertet, og hvad der kunne både landet bedst. Men med mandsmod og kærlighed til sit land overtog han stillingen for at kunne tjene dette på bedste måde.



Viceadmiral A. H. Vedel.

Så oprandt hin sørgelige 29. august 1943, hvor størsteparten af flåden for ikke at falde i fjende-hånd sænkede sig selv, *hvilken handling faktisk gjorde udslaget for Danmarks optagelse i Forenede Nationer*. Kommen-tidens Danmarkshistorie vil derfor omfatte navnet Vedel — manden, admiralen, der ikke fik lov til at kæmpe til sidste granat som visse forgængere, men som alligevel reddede landets ære ved sin kommande nævnte morgen: „Udfør ordren“ (jvfr. kommandør Kjølens bog: „Da Danmarks flåde blev sænket“), som betød det hemmelige signal „Sænk“, der iværksattes kl. 4.08 af chefen for kystflåden, kommandør P. Ipsen. — Eftermiddagen før havde kystflåden fra regeringen fået instruks om, at fjendtlig besættelse af skibene ikke måtte imødegås med magt, men hvortil søværnskommandoen uforknytt føjede sin ordre om sænkning, forudsat flugt til Sverige var umulig. Efter dette kunne man have befrygtet likvidering af også admiral Vedel, sådan som det sørgelige udfald blev for andre frihedskæmpere. For landet, os, gik det heldigvis ikke sådan. Forsynet havde som tak forundt ham at genopbygge flåden, når frihedens time slog. Når flåden ikke er kommet op på det stade, som enhver frihedselkende mand og kvinde kunne ønske, da har han så sandelig ikke skylden herfor.

Med sin store begavelse og flid har Vedel også drevet det vidt udenfor marinen, i hvilken betragtning man som sammenligning mindes et forbillede på viceadmiral-posten fra vor tid: G. C. Amdrup. Adskillige er således de tillids-hverv, man har forlenet ham med, hvoraf kan nævnes medlem af bestyrelsen for Østasiatisk Kompagni, Dansk Sømandskirke i fremmede Havne, af Stiftelsen Georg Stages Minde, og så den højt estimerede post som

T.T. »WORLD SPIRIT«

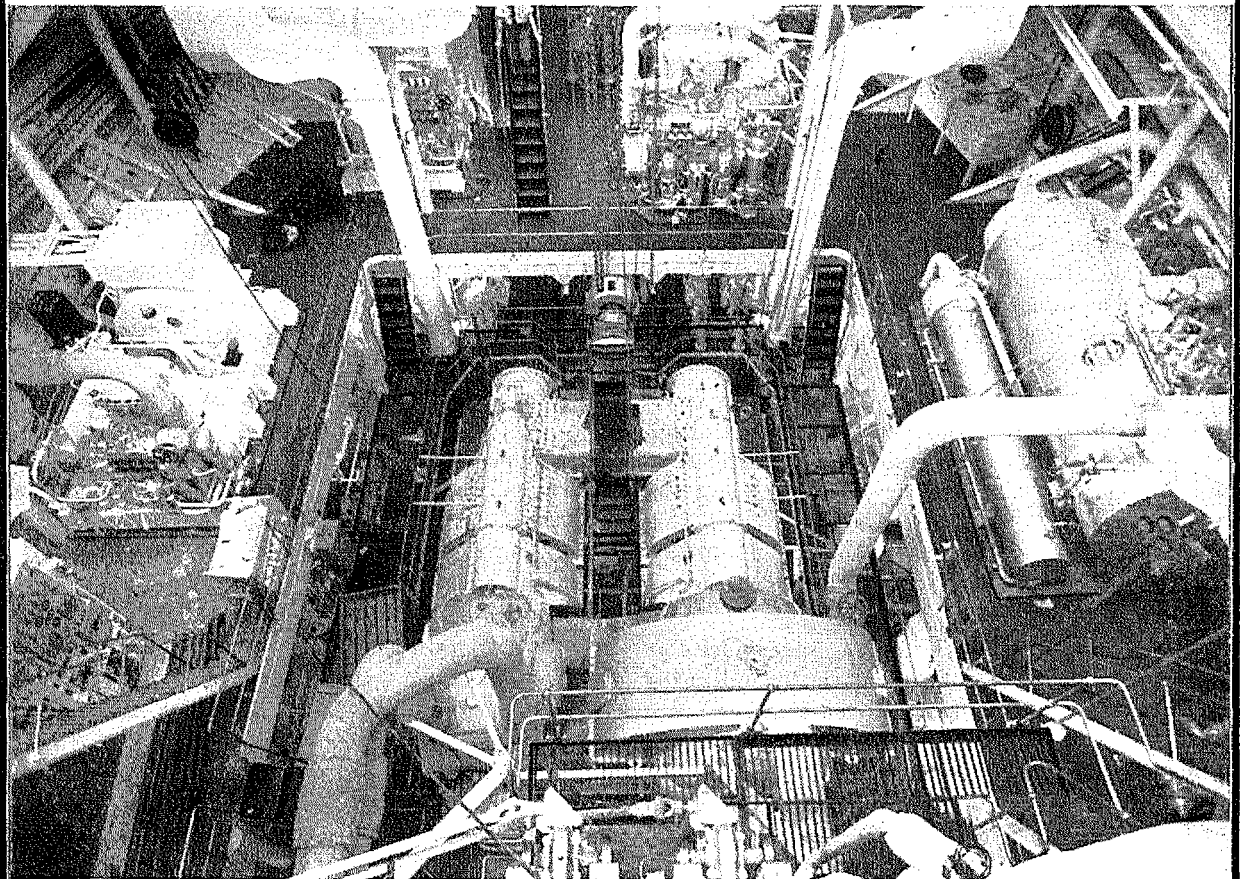
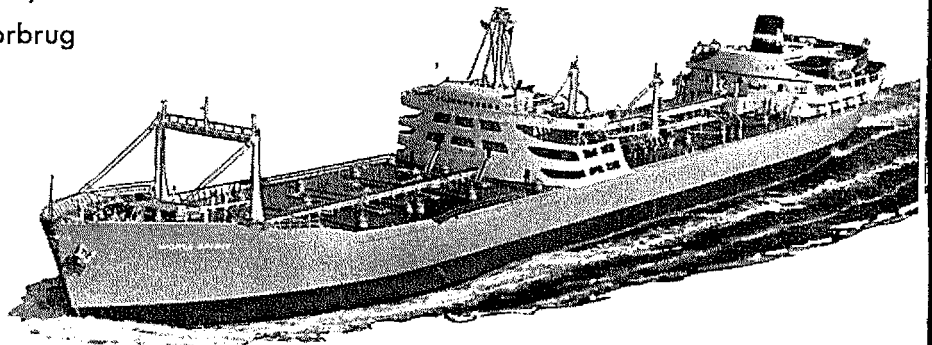
40.750 tons d. w. 16.500 a. h. k.

Leveret 1958 til Niarchos-Koncernen.

Prøvetursresultat: 17,75 knob.

på et døgn olieforbrug

af 95,5 tons.



KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

vicepræsident for Det kongelige danske geografiske Selskab. Nær knyttet til hans officers- og sømands-liv er interessen for videnskabelige ekspeditioner, som også er resulteret i stillinger som formand eller komite-medlem: Dansk Pearyland Ekspedition og Galathea-Ekspeditionen, der i dag er kronet med formands-posten for Dansk Ekspeditionsfond og Dansk arktisk Instituts Råd. Alt dette begyndte forresten i praktisk tjeneste, eftersom Vedel i 1933 var chef for skonnerten „Nordstjernen“, som foruden inspektion var på ekspedition i østgrønlandske farvande. For denne hans store interesse og indsats for videnskaben hædredes han i 1956 af Københavns Universitet med graden: Dr. phil. h. c. — et sjældent appendix til en admiral og sømand, for dette sidste er Vedel jo også i både sind og skind!

Næppe er nogen anden grads-forfremmelse i hans søofficers-liv, end ikke til admirals-graderne, blevet fejret mere festligt og ovationsmæssigt, som da søløjtnant II Vedel i 1923 blev kaptajnløjtnant, en tid, hvor den danske orlogsfåde hverken havde mange eller unge kaptajnløjtnant-avancementer. På grund af sin særlige dygtighed på navigationens område havde han siden 1919 været lærer ved Kadetskolen og dermed også haft stillingen som navigations-officer i hver sommers kadet-skib. For 1923 blev det krydseren „Valkyrien“, ombord i hvilken Vedel havde gjort tjeneste et par gange før, blandt andet på konge-togtet til Island-Grønland i 1921. Udnævnelsen til kaptajnløjtnant forelå pr. 1. juli. Denne dag havde „Valkyrien“ forladt Falmouth ved middagstid for at gå direkte til St. Cruz på Tenerife (Canariske Øer), og her på Atlanten efter udskejningstid begyndte så ovationerne for den yderst afholdte søofficer og „nybagte“ kaptajnløjtnant. Gamle, hyggelige og plads-rige „Valkyrien“ havde jo de rette rammer herfor! Gratulanterne i søofficers-messen var denne dag ikke så lidt under de snore, som ellers havde adgang hertil, således et par fyrbødere, der anmodet af en officer mødte op så sorte, de var, for at takke kaptajnløjtnanten, „fordi vi kom klar af den kost, som stod midt i Kanalen“, og et par andre sorte, nemlig kullemperer, hyldede ham med chanties til harmonika-akkompagnement. Gaver kom der også en del af, heriblandt fra officers-kolleger den obligate „blomsterbuket“ af tovværk og flagdug, fra „gristerne“ (Vedel var også radio-officer, der yderst interesseret fulgte tidens pejlings-forsøg) et sæt radio-pejlinger i morsom sammensætning af højspændings-lyn, og fra marine-maleren Benjamin Olsen (med ombord som marineministeriets gæst) en skitse af „Valkyrien“ udfør Falmouth. Dagens usædvanligste gratulant blev dog en søslange, endda en rigtig levende en, som var entret ind over lønningen om styrbord (undertegnede, der som værnepligtig var med ombord, attesterer). Den hylede tilmed, da Vedel kaldtes op på dækket, hvorfor næstkommanderende varskoede: „Klar til at varpe søslangen udenbords“, en ordre, som gentoges med bådsmandspiber skibet igennem. Imidlertid fik den 3 minutters respit, hvilke den benyttede sig af ved at udskille sig i led, der successive af kaptajnløjtnanten inviteredes ned

i messen. Leddene viste sig da at være dæksofficers-elever og -lærlinge, hvilke i et sammenrullet kuld-sejl i slange-facon havde vredet deres kroppe i sådanne bugtninger, som zoologien aldrig har opvist magen til! Kommet ned i messen trakteredes de med vin, chokolade og cigaretter, hvilket for sidstnævntes vedkommende samtidig betød tilladelse til at ryge dem, altså en undtagelse fra ryge-forbudet for disse yngste ombord. Så det var med stolthed og vigtige miner, drengene forlod messen for at gå forefter. De havde fået „en dag ud af året“, de sent vil glemme! — Festen kulminerede i messen ved en middag, som i dagens anledning var yderst superb, og under den sang gæsterne en hyldest-sang, som var begået af skibets hus-digter, kadet Salicath (nu i Bangkok), på melodien „Kommer hid i piger små“. — Det havde været nær ved, at dagens festligheder ikke blev til noget, for ved sin udfart fra Falmouth Bay var „Valkyrien“ ved at komme i kollision med norsk damper „Eidsvold“ (af Christiania), der kommende om bagbord stik imod søfarts-reglerne skar dens kurs ved at rende lige foran boven i alt for nær afstand. Omgående blev der i „Valkyrien“ slået „Fuld kraft bak“, hvilket til alt held maskinen straks lystrede. Som gammel kunne den til tider ellers betænke sig lidt for længe. —

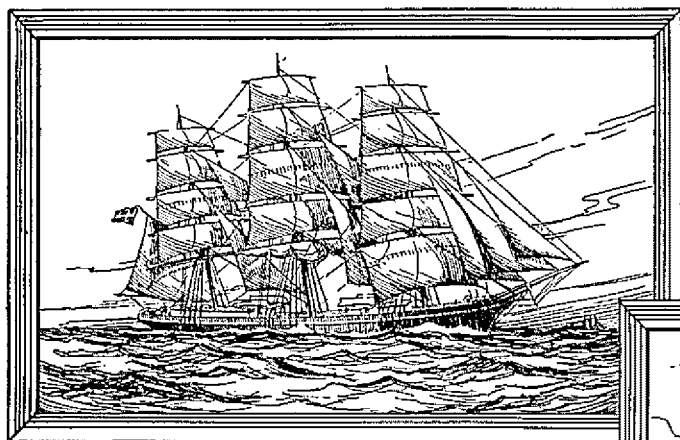
17 år i tjeneste som viceadmiral er for Vedels vedkommende en rekord i vor tid. Man skal vist meget langt tilbage for at finde ligheds-tilfælde. Sjælden er tillige alders-opnåelsen heraf, 47 år. Lad så end for eksempel Tordenskjold være bleven admiral i langt yngre alder, men det var jo under en anden epoke.

I sin sidste tjeneste-måned, så vidt som arbejdet tillod, har Vedel taget afsked med visse myndigheder og søværnets forskellige institutioner, og ved en reception i Søofficersforeningens stilfulde lokaler med pressen, hvor han som altid hyggelig vært viste omsorg for hver gæst. Spontant hyldede Vikingens redaktør, A. Eærentzen, admiralen for velvillighed og det gode forhold, flåden gennem sin øverste kommanderende havde haft til pressen, samt opfriskede digteren Axel Juel's kommentar ved hans udnævnelse til viceadmiral, „at her får flåden ikke alene en ny admiral, men også en meget afholdt mand.“ Denne Juel'ske kurs-sætning holat stik. Vedel i dag har næppe nogen fjende. I en kort svartale rettede admiralen sin tak til pressen med tilføjelsen: „Jeg har altid haft kærlighed til marinen, en kærlighed, der i min tid som viceadmiral er vokset yderligere. Herunder har kårene for flådens personel altid ligget mig stærkt på sinde, og jeg tror, at min efterfølger heri vil gå i mit kølvand.“

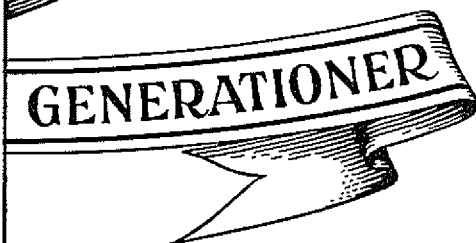
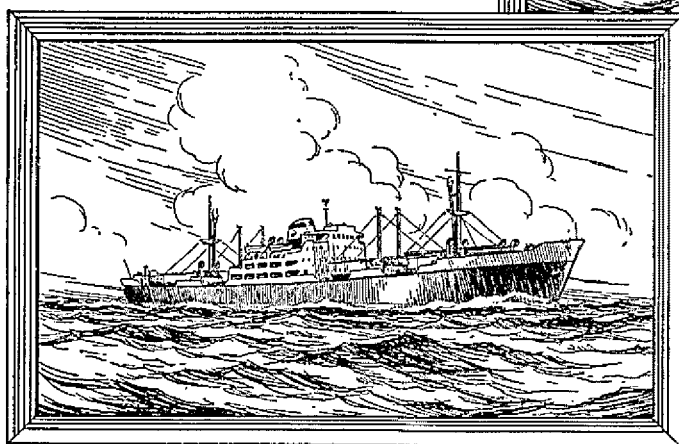
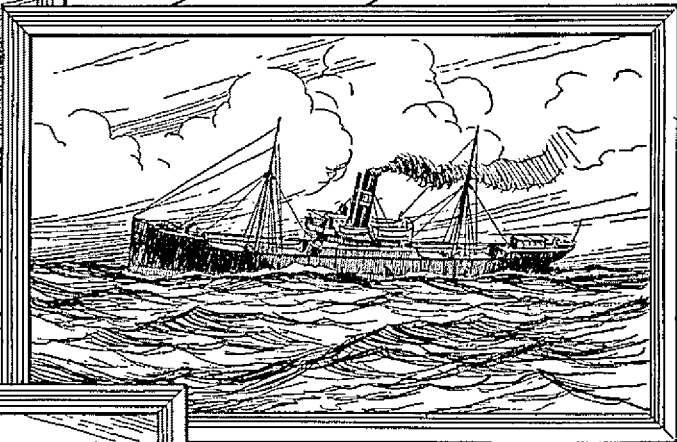
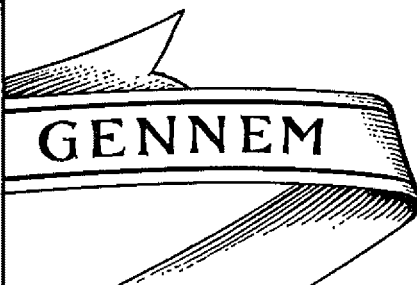
— — —

„Skansevagten til monstring“ — „Giv agt — præsenter gevær“ med påfølgende honnør fra faldrebs-gæster og bådsmandspibe — admiral Vedel går fra borde for sidste gang — en admiral uden opstiltethed, men med en favnende forekommenhed udsprungen af sand religionspræget humanisme. I en forbisejlende sejlads kipper Vikingen sit flag for at udtrykke sin hjerteligste tak for admirals-imødekommenhed og -interesse. — God bidevind på otium-søen!

Carl Østen.



H. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

„Danmark“s

skæbnetime slår

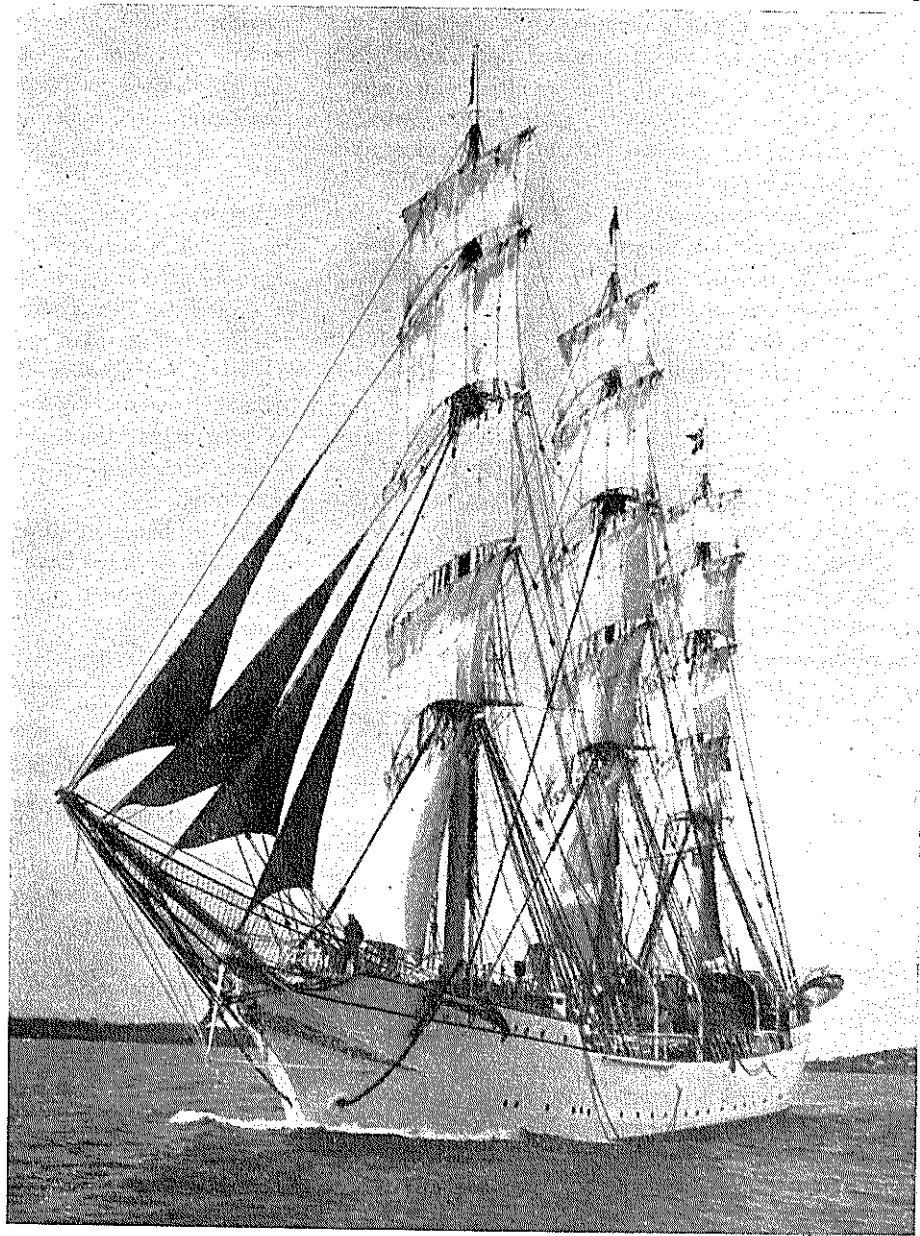
Skoleskibet „Danmark“ har ikke — siden det vendte hjem fra allieret krigstjeneste for omtrent tretten år siden — været så meget omtalt i dansk presse som nu. Alle, der holder af sejlskibe, har ikke ligefrem været begejstrede for den megen publicity, skoleskibet har fået. Bl. a. har der jo været talt om at lægge „Danmark“ helt op.

Værdien af sejskibsuddannelse i vore dage diskuteres ivrigt — også blandt de søfarende selv. Sømændenes Forbund er imod, mens både styrmændenes og skibsførernes organisationer hele tiden har talt meget kraftigt for bevarelsen af sejskibsuddannelsen. Også de danske redere går fuldt og helt ind for sejskoleskibene.

Redernes interesse for skoleskibet „Danmark“ kom tydeligt til orde, da skibsrederne for et par uger siden tilbød at forhøje deres årlige tilskud til skoleskibet betydeligt. Hidtil har rederne betalt 16 øre pr. netto register tons af deres flåde til „Danmark“, hvilket andrager ca. 130.000 kroner om året. Dette tilskud vil de forhøje til 50 øre pr. tons, således at der hvert år bliver tale om ca. 500.000 kroner til skoleskibets drift.

Til gengæld forlanger rederne, at staten, der har brugt skoleskibet i 25 år, betaler for skibets reparation og 24-års klasning, hvilket kun synes rimeligt. Redernes forslag drøftes i disse dage i Folketinget, men som sædvanlig kom søfarten i sidste række. Før politikerne gik i gang med skoleskibets fremtidsmuligheder, diskuterede de skolelov og landbrug, og „Danmark“s fremtid drøftedes derfor i forjaskede og forhastede forhandlinger, inden politikerne ilede på sommerferie.

Selv de søfarende, der har været og er imod tvungen sejskibsuddannelse, indrømmer, at skoleskibet „Danmark“ i de forløbne år har været en af de bedste ambassadører for det land, hvis navn det bærer. Skibet er



Statsskoleskibet „Danmark“.

en af verdens mest benyttede „fotomodeller“ og en skattet medarbejder af turistchefen. Enhver dansker ved, hvor meget det betød for vort lards renommé ude i den store verden, at skoleskibet „Danmark“ under den sidste krig medvirkede på allieret side.

Overalt, hvor skoleskibet kommer frem, bliver det modtaget med begejstring. Ingen anden dansker får en sådan presseomtale i udlandet som netop „Danmark“. Alle steder er skibet forsidestof. Der bringes store billeder i aviserne af skib og besætningsmedlemmer og interviews med kaptajn og officerer om dansk søfart og danske forhold i det hele taget.

Det er en gammel og ofte gentaget sandhed, at handlen følger flaget. Tidligere var det altid orlogsflaget, man tænkte på, når denne sætning blev sagt eller skrevet. Men det sker efterhånden sjældent, at danske orlogsskibe kommer på rigtig langfart, fordi der i højere

grad er brug for dem herhjemme. — Skoleskibet „Danmark“ vækker større opsigt i enhver havn end selv det største amerikanske slagskib. Folk er efterhånden blevet så vant til at se store krigsskibe, at der skal meget til at imponere dem i den retning. Men et sejlskib er et sjældent og meget skønt syn. Kanoner kan nu engang ikke konkurrere med hvide sejl, hvad skønhed angår. „Danmark“ kommer altid som repræsentant for den fredelige, internationale samhandel over de frie have — og som en meget velskabt og charmerende repræsentant.

Man må heller ikke glemme, at „Danmark“ ofte er et bindeled mellem udvandrede danskere og deres gamle fædreland.

Men trods alt er det vel nok det uddannelsesmæssige, der betyder mest, når „Danmark“'s fremtid drøftes. Skibsreder Jørgen Carl traf lige i centrum, da han fornylig sagde til mig:

— Man ser bedst, hvad uddannelsen om bord i et sejlskib betyder, da en understyrmænd sidste år faldt over bord fra „Danmark“. Uheldet skete i vindstyrke seks, mens skibet befandt sig i rum sø på vej fra Washington til St. Croix. Trods den høje sø lykkedes det i løbet af få minutter at redde den unge mand. En sådan bedrift kan kun gøres efter af søfolk, der har lært vind og vejr samt betydningen af præcision og disciplin at kende om bord i et sejlskib.

De danske skibsredere har ved deres forslag til Folketinget vist, at de er enige om, at „Danmark“ bør bevares. Men hvorfor skulle de ikke være det, når selv den amerikanske flåde med sine atomdrevne ubåde og Sovjetunionen, sputnik'ernes fædreland, stadig går ind for sejlskoleskibe? Selv Vesttyskland, der fornylig oplevede tragedien med „Pamir“'s forlis, har allerede planer om at bygge et nyt sejlførende skoleskib.

Der har i flere blade været talt om, at „Danmark“, hvis redernes forslag går igennem, skal besøge andre farvande end de sædvanlige. Men det betvivler eksperterne. Kommandørkaptajn Niels Juel-Brockdorff siger:

— Man må se i øjnene, at togterne bliver af kortere varighed end tidligere. Derfor bliver der næppe tale om de store rundrejser. Man kan måske sende skibet til Middelhavet, men det er ikke godt med de mange havneanløb. Alt for megen kostbar tid går til spilde i havn. Eleverne lærer mest, mens skibet er i søen. For så vidt kan der stadig blive tale om en årlig tur over Atlanten i begge retninger, men der bliver næppe tid til at anløbe ret mange havne.

Der har været utallige forslag fremme om „Dan-

mark“'s fremtid. Men da vi mangler et havundersøgelses-skib efter oplugningen af „Galathea“, hvorfor så ikke slå to fluer med ét smæk ved at bruge „Danmark“ som kombineret skole- og havundersøgelses-skib?

Redernes forslag om at forhøje tilskudet til „Danmark“'s drift gælder for en forsøgsperiode af ikke nærmere fastsat varighed. Meget afhænger af, om tilgangen til skoleskibet bliver stor nok, når sejladsen med sejlskib bliver frivillig. Man må formode, at den bliver det, navnlig i betragtning af at antallet af elever om bord påtænkes nedsat betydeligt, således at mulighederne for at lære noget stiger betydeligt. Nedgangen i antal af elever tænkes opvejet ved en forøgelse af den faste besætning.

Lad os håbe, at „Danmark“ fortsat får lov at vise flaget på de store have i stedet for at skulle ligge og rådne op i bunden af en eller anden dansk havn eller fjord!

Otto Ludwig.

Sørøveri eller lovlig kaperjagt?

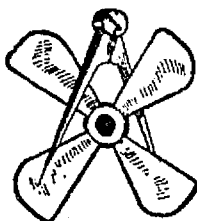
Wilhelm Dampier (1652—1715), den berømte britiske opdagelsesrejsende og en af det 17. århundredes dristigste søfarere, faldt som ganske ung i hænderne på fribyttere og deltog bl. a. i deres sørøverkrig mod Spanien. Hans beretninger om sine oplevelser blandt sørøverne hører til de mest interessante inden for genren.

På hans tid krydsede sørøverne for en stor del planløst rundt på havene, og for at give deres virksomhed et skær af lovlighed var de som regel udstyrede med de mærkværdigste kaperbreve.

Således sejlede en sørøverkaptajn under et kaperbrev, der var udstedt af guvernøren for de Dansk Vestindiske Øer. Det var et uhyre elegant dokument med silkesnore, segl og flotte underskrifter, men da det var skrevet på dansk, var ingen i stand til at læse det. På fuld kraft afbrændte dets indehaver derfor by efter by og erobrede skib efter skib, fuldt overbevist om sin „lovlige“ ret hertil.

Men en skønne dag fik en dansker tilfældigt lejlighed til at læse kaperbrevet. Der stod i det, at indehaveren havde „ret til at jage geder og svin på Haiti!“

—g.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursus til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektroinstallatørprøven for maskinister begynder først i august 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

Flagskipper med guld-udmærkelse -

„Farvel, kaptajn Fabricius, og tak for turen over.“ Dette var just, hvad en svensk stilig herre sagde til føreren af DSB's „Absalon“ lige inden landgangen forleden dag i Malmö. Og sådan er der mange, både svenske og danske passagerer, som har et venligt ord tilovers for København—Malmö-rutens højst populære, velbefarne kaptajn S. E. Fabricius-Jørgensen, der med sine godt og vel 25 år bag sig i Dampskibsselskabet Øresund (siden 1944 DSB) kan smykke sig med titlen flagskipper. Hvad nævnelser af guld-udmærkelse angår, da har den relation til idrætsmærket i guld, som kaptajnen erhvervede sig bare for et års tid siden. Så han er en af de få flagskipper, om ikke den eneste, der foruden godt hoved til sømandsskab har fin krops-fysik til idræt, så fin, at den kan takseres i guld!

Efter at kaptajn Fabricius en morgen i „Absalon“, „hans skiv“, har givet kommandoen „Lad gå for — hiv ind agter“ og overvåget sejladsen ud af Københavns yderhavn, snakker Vikingen karriere og sømandsliv med ham i hans arbejds-rum lige bagved styrehuset. Den rummelighed og moderne komfort, som præger skibet, omfatter ikke mindst kaptajns-lokaliteterne, der bestående af salon, sove-lukaf, bade- og toilet-værelse samt nævnte arbejds-rum leder tanken hen på oceanfarende kollegers! Et par billeder smykker skodderne, det ene visende „Absalon“s gudmoder, fru fhv. søfartschef Bager.

„Hvad — ryger en idrætsmand som De?“ siger vi til kaptajnen, der lige har tændt ild på en cerut.

„Ja, men ikke meget. Jeg har ellers ikke røget tobak i 25 år. At jeg er begyndt, skyldes en ven af mig, en praksis-gammel landlæge, som sagde: „Tag du dig bare en smøg, når det kan passe dig.“ — Det kan jo højst bevirke, at idrætsmærket ikke får en sløjfe mere.“

„Nå, men det var jo om Deres agterudsejlede liv til søs, vi skulle snakke.“

„Tja, — der er såmænd ikke så meget at fortælle. Jeg er en af de få sømænd, som synes det, Vorherre har holdt sin hånd over, hvad ulykker og farer angår — kort sagt, der er liden eller ingen dramatik forbundet med mine nu godt 40 år til søs, selvom jeg har været „deep-water-sailor“. Det begyndte i Helsingør, hvor jeg er født. Der kom jeg dog lige efter min konfirmation i luftskrædder-lære —“

„Hvad for noget?“

„Ja, det er fra sejlskibenes tid, dette udtryk. Ved det forstås sejlmager-lære. Mine forældre ville ikke, da jeg var konfirmeret om efteråret, have mig til søs ved vintertid. Næstfølgende forår opfyldtes så mit ønske om at komme ud at sejle, og det blev som dæksdreng med

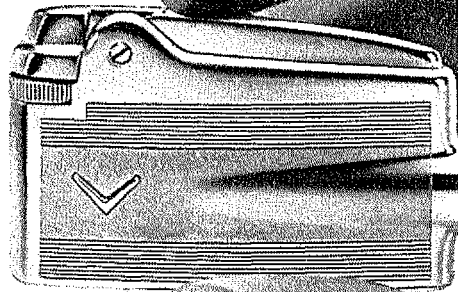


Kaptajn Fabricius.

Af
CARL ØSTEN

Grønlands-fareren „Fox II“, hvis fører var kaptajn H. Rasmussen, en meget kendt Ishavs-farerer, måske endnu husket under navnet „Den tavse dansker“. Mit næste skib blev noget større, barken „Sterna“, som jeg påmønstrede 1917. Den gik i ballast herhjemme fra til USA, hvor den i New Port News lastede kul for Buenos Aires og herfra gik med „linseed“ til New York. — Skal jeg blive ved, bliver det for det meste en opremsning af skibe og deres fragter, men det kan jo være, at en og anden jævnaldrende kollega, som læser Vikingen, kender disse skibe, måske selv har været forhyret med dem. Fragternes karakter siger måske også nutiden noget. I New York påmønstrede jeg barken „Mågen“, som lastet med stål-kabler skulle til Santos og derfra til Sao Francisco (lille by syd for Santos). Her fik vi træ til Buenos Aires og herfra igen til New York med „linseed“ (hørfrø). Nu kunne jeg godt tænke mig at gense njejlige strande, så derfor lod jeg mig forhyre med barken „Valdivia“, bound for Nr. Sundby. — Som matros gjorde jeg derpå en tur på Middelhavet med „Danefærd“, hvorefter jeg med C. K. Hansen's „Kronborg“ atter stak til Amerika. Det var i 1920, året, hvor min moder døde, hvilket bevirkede, at jeg efter tilbagekomsten til Danmark arbejdede en tid på Helsingør Skibsværft. Udlængselen blev imidlertid igen for stærk, så med fuld-riggeren „Asgerd“ gik det atter til USA. Fra den rømte jeg, fordi jeg gerne ville lære engelsk, altså søge hyre i udenlandsk skib. Med hensyn til rømningen skulle jeg bare have vidst, at hele besætningen i „Asgerd“ blev afmønstret en uges tid efter. — Nå, jeg kom så med en amerikansk damper, „Lake Sterling“, som gik i stykgods-fart mellem New York og Richmond, tildels også smugler-fart, for bådsmanden, en russer på hele 6 fods højde, smuglede whisky til New York — det var jo under forbuds-tiden i USA. Jeg mener, at en af officererne var med i det, for en skønne dag var de borte, så det endte nok galt tilsidst. — Min følgende båd blev en tanker, „Silver Shell“, hvis styrmand, mr. Boye, var dansk, vistnok fra Marstal. Vi var de to eneste danske ombord. Skipperen var forresten svensk. På den tid var det usædvanligt, at familien kunne komme med på rejserne, alligevel havde han sin kone med, men det var sandsynligvis uden tilladelse, for hver gang repræsentanter for rederiet kom ombord i de forskellige havne,

En ny epoke i form og teknik...!

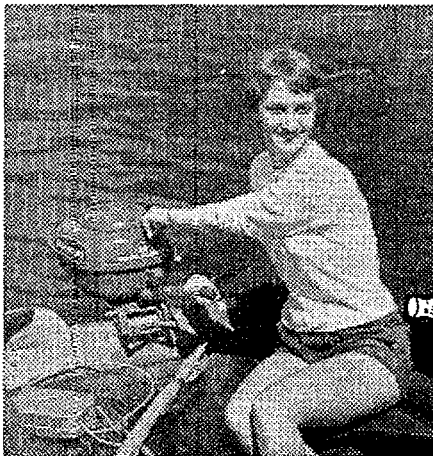


RONSON

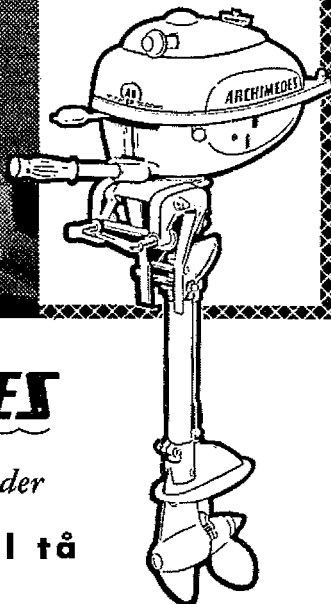
Varaflyme

- revolutionerer begrebet gaslister

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, Trondhjemsgade 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

vi anløb, stoppede han hende ind i sit klædeskab! — Fra „Silver Shell“ mønstrede jeg af i Baumont i Texas for at tage arbejde i land. Her kom jeg ind i noget helt nyt, nemlig med at lægge rør-ledninger fra olie-kilderne ud til kysten. Det var noget af et wild-west-liv, vi førte, vel det mest spændende i hele min tilværelse. Skyderne sad løse, så man skulle passe på, ikke alene, hvad man gjorde, men også, hvad man sagde. Hver gang, en ny kilde opdagedes, forårsagede det et nyt rush til stedet, ganske som i guldgraver-eventyrene. En konstant fare var de mange slanger, som ligefrem fandtes i vrimmel. Men også dette onde, slange-bid, gik jeg fri for —“

„Skulle fortjenesten fra dette olie-eventyr gemmes til læsning til styrmand?“

„Ja, men der var nu også en anden grund til, at jeg allerede i 1922 lagde Texas bag mig — jeg nærmest flygtede derfra. Som før sagt, skyderne sad løse, så da en oberst havde skudt sin kones elsker uden at blive arresteret derfor, hvortil kom, at min værtindes svigerdatter, der boede i det samme hus, fattede en vis interesse for mig, fandt jeg det bedst at fortrække, tilmed, da hendes mand var medlem af Ku-Klux-Klan, så man vidste aldrig, hvad der kunne ske. Med amerikansk damper „Chester Valley“ tog jeg til Hamburg, derfra hjem. — Efter bestået styrmands-eksamen på Københavns Navigationsskole gik jeg ind til Suenson & Jespersen med tjeneste som 2. styrmand i min gamle „Danefærd“. Fra den kom jeg ombord i deres „Dane-konge“, 4-mastet motorskonnert, som med sin lastevne af ca. 3.000 tons var Danmarks største skonnert og derfor et meget kendt skib. Den var forresten bygget i Rødby havn, og med den kom jeg på min første lange rejse østover, helt til New Zealand. Alene fra Rødehavet, hvor vi havde indtaget last af fosfat, tog rejsen til New Zealand ca. 3 måneder, og 2½ måned varede det at komme fra Port Perie i Australien, her en kornlast, til London. — Det år skrev vi 1925.“

„Da var De jo højst soldat-moden?“

„Kan siges. Men jeg fik udsættelse med min indkaldelse til marinen, fordi jeg først ville have min skibsfører-eksamen samt radiotelegrafist-prøven. Som almindelig basse aftjente jeg så min værnepligt i torpedo-båden „Makrellen“, som den sommer lå på fiskeri-inspektion under Skagen. Chef var kommandørkaptajn Rosted, en herlig chef.“

„Var det herefter slut med de lange rejser?“

„Ja. Men inden jeg i 1932 gik ind til min gamle reder Suenson i „Øresund“, da havde jeg blandt andre sejlet i et par år for det udmærkede Odense-rederi og -kulfirma, Lauritz Andersen. — Det vil sikkert huskes af mange, at dengang solgte styrmændene i Malmö-bådene billetter ombord, hvorved man kom til at kende en masse mennesker, svenske som danske, ligesom jeg med årene lærte at sætte stor pris på det storsindede svenske folk. Hvert år viste stadig fremgang i passagerantal, lige indtil krigen satte en stopper for trafikken og derved gjorde besætningerne arbejdsløse. Selskabet var imidlertid yderst kulant ved at give os halv gage under

hele krigen samt satte os til disposition for istjenesten. Om sommeren sejlede jeg med Malmö-båden „Sverig“, der chartret af Bornholmske Dampskibsselskab af 1866 gik i rute-fart på Bornholm. I den strenge is-vinter 1941 fik vi med gamle isbryder „Thor“ — jeg var 1. styrmand ombord — et par hårde døgn i Langelandsbæltet. En lille damper, „Helene“, var i fare for at blive skruet ned af isen, hvorfor dens besætning for natten toges ombord hos os, det vil sige, den forlod først skibet, da isen fuldstændig spillede bold med det — så hård var isgang og skruringer. Iøvrigt ville skipperen ikke forlade sit skib, men 1. styrmanden nærmest bar ham ind på isen. Som et spøgelses-skib i et fantastisk måneskin drev nu den herreløse „Helene“ bort fra os, og hele natten blev det til en formelig jagt på hende for ikke at tabe hende af syne. Vi endte begge nede i Femern Bælt. Her bedredes is-forholdene så meget, at „Helene“s besætning mente det forsvarligt at gå ombord igen. Af „Lillebjørn“, som havde station i Gedser på det tidspunkt, bjærgedes både den og „Thor“ ind dertil.“

„Det blev en dejlig dag, da „Øresund“s både igen kunne besejle Malmö?“

„Den dag i 1946, da farten efter 6 års dvale atter begyndte, glemmes ikke. For mit vedkommende genså jeg Malmö som fungerende fører af nyt skib „Sct. Ibb“, og i 1953 gik jeg over til „Hälsingborg“ som ny-udnævnt kaptajn. — Summa summarum: Jeg har haft mange gode år i Øresund-Selskabet, et vel ledet rederi, der holder sine skibe i eksemplarisk stand. Ikke mindst værdsætter jeg den ære, DSB viste mig ved at lade mig føre tilsynet med bygningen af „Absalon“, der sat i fart 1955 blev rutens flagskib. I 1944 var selskabet med personel jo overtaget af DSB.

— — —

På det stereotype afslutnings-spørgsmål: „Hvad har De af hobbies, kaptajn Fabricius?“ bliver svaret: „Kun to, mit skib og mit hjem.“

Efter derom rettet forespørgsel oplyser stationsforstander M. Jensen, kontoret i Havnegade, at antallet af passagerer i 1957 er 2.187.000 for samtlige både på DSB-ruten Havnegade—Malmö. Ergo — en stor part heraf kan „Absalon“ og dermed kaptajn Fabricius og hans besætning tegne sig for.

Carl Østen.

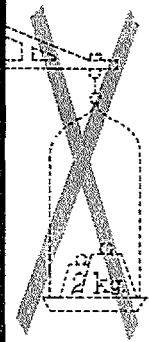
John M. Christensen død

Vor mangeårige medarbejder, John M. Christensen, er den 30. april afgået ved døden. John M. Christensen var særlig kendt af VIKINGEN's annoncører, for hvem har var et bindeled med bladet.

Han forstod på en særlig fascinerende måde at gøre dette samarbejde interessant, og VIKINGEN havde i ham en særdeles dygtig og energisk medarbejder, som det er os en stor sorg at have mistet.

Æret være hans minde.

Axel Bærentzen.



Malermester
Walter Hansen
A S Burmeister & Wain.

Al maling måles og sælges NU i LITER

Vi er altid interesseret i praktiske forbedringer indenfor indkøb og oplagring. Fremetter vil de standardiserede emballage-størrelser give mere rationelle oplagringsmuligheder. Kontrollen af indholdet opnås hurtigere ved det nye litersystem, end ved det gamle vægtsystem. - Ved beregninger over såvel reparations- som nybygningsarbejder vil det også betyde en økonomisk fordel.

Som et led i dansk erhvervslivs rationaliseringsbestræbelser har en del farve- og lakfabriker gennem de sidste år forberedt overgangen fra salg i kilo til salg i liter.

Ændringen har i praksis vist sig at give forbrugerne mange fordele, hvoraf specielt skal fremhæves:

Samme kvantum - uanset vægtfylde og nuance.
System og orden - ensartet emballage.
Bedre økonomi - mindre spild.

Derfor har samtlige medlemmer af Foreningen for Danmarks Lak- og Farveindustri vedtaget, med virkning fra 1. juli 1958, at gå over til at sælge alle flydende malerverer efter rumfang.

Det er foreningens håb, at forbrugerne vil vise imødekommethed overfor denne ordning og bære over med eventuelle vanskeligheder i forbindelse med ændringen.

**FORENINGEN FOR
DANMARKS LAK- OG FARVEINDUSTRI**



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

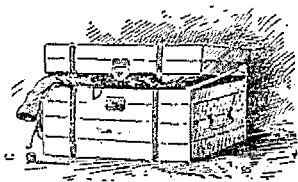


KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Atomkraft og skibsklokke

Det er allerede blevet bestemt, at USA's og verdens første atomdrevne passager- og fragtskib skal hedde „Savannah“. Der er tradition i dette navn. Det første skib, som under amerikansk flag sejlede over Atlanten, hed nemlig også „Savannah“. Skibet afsejlede fra Savannah den 22. maj 1819, og siden har den 22. maj været fejret som USA's „nationale, maritime dag“. Det første „Savannah“ fik kun en kort karriere. Allerede i 1822 gik det på grund og sank ud for Long Island. Dykkere leder nu ihærdigt efter gamle „Savannah“s skibsklokke på havbunden. Klokken skal efter planerne ophænges om bord i det atomdrevne „Savannah“.

Japansk atomkraft

Japanerne er også med på atom-moderne. De har planer om at bygge et 20.000 tons atomdrevet emigrant-skib, der skal sættes i fart mellem Japan og Sydamerika. Det er Mitsubishi-koncernen, der arbejder med planerne, som vil blive forelagt på FN's atomfreds-konference i Genève i september. Skibet skal efter planerne kunne tage 2.500 passagerer og 8.000 tons gods på een gang. Dets fart bliver 23 knob.

Japan, Israel og supertankere

Den israelske handelsflåde er i konstant vækst, og nu har den israelske regering truffet beslutning om at lade to supertankere bygge i Japan. Skibene vil blive på mellem 47.000 og 52.000 tons hver. De bliver således de største i Israels handelsflåde. Leveringen skal finde sted i løbet af to år. Regeringen vil senere sælge skibene til et af Israels store rederier.

Britisk fuseri

Det engelske blad „The Syren and Shipping“ har cellerede forleden over, at et andet engelsk blad havde kaldt det nye skib „British Bugler“ for „British Bungler“. — „Bungler“ betyder „Fuser“!

Der er forskel på likør og sild!

Få dage efter trådte „The Syren and Shipping“ selv i spinaten og gjorde opmærksom på det i et følgende nummer. Bladet omtalte det danske likør-skib „Christel Heering“ og det traditionsrige, danske firma, hvis nye rederiafdeling det kaldte „Cheery Heering“ — „Den glade sild“!

Luftfart og skibsfart

R. D. Ropner, der er præsident for det britiske Chamber of Shipping, udtalte forleden: „Jeg har lyst til at sige to ting om luftfarten og den dermed forbundne industri. For det første, at vi selvfølgelig må have luftfart. For det andet, at jeg mener, at luftfarts-industrien i løbet af de sidste ti år har fået mere finansiel støtte fra regeringen, end skibsfarten har fået siden Dronning Elizabeth den Førstes regeringstid!“

En ide for Albe?

Der er også noget af maritim interesse på verdensudstillingen i Bruxelles. I den britiske pavillon kan man finde en meget stor model af den nye 45.000 tons P. and O. -liner „Canberra“. Skibet i sig selv er meget ejendommeligt. Det har kun een mast og tvillinge-skorstene, der er anbragt side om side helt agter. Øverst dæk er helt fri for de traditionelle redningsbåde, som i stedet er anbragt tre dæk længere nede, hvor de hænger plant med

skibssiden. De forskellige rum i skibet er angivet på en stor tavle ved siden af modellen og har numre. Når man drejer et af rummenes numre på en telefonskive, får man i telefonen en beskrivelse af det pågældende rum på engelsk, fransk og tysk. Ved at trykke på en knap kan man se, hvordan biler bringes til og fra borde på skibet. Ved tryk på en anden knap „søsættes“ en af redningsbådene. — Det er vist lige noget for museums-direktør Gerhard Albe i Stockholm, hvis Sjöhistoriska Museum er et af de interessanteste og mest mekaniserede museer i verden.

Den lille forskel

Den såkaldte „recession“ i USA er en modbydelig ting, der ikke alene har ramt amerikanerne, men hele verden — og navnlig skibsfarten. Med recession menes lavkonjunktur, men amerikanerne kan ikke lide at sige „depression“. Hvad er da forskellen? Joh, forhenværende præsident Harry Truman har en forklaring parat. Han siger: „Når fyren ved siden af Dem mister sit job, er det recession. Når De selv mister Deres arbejde, er det depression!“

„Døgnfluer“

Under den første verdenskrig eksperimenterede den engelske flåde med skibsbaserede fly, der anbragtes på kanontårnene om bord. Når maskinerne skulle starte, gav man deres motorer fuld gas og lod dem starte på en meget kort startbane. Der var ikke tale om at få flyene om bord igen. Det havde man tidligere praktiseret, men hen mod krigens slutning gjorde ubådene denne praksis yderst risikabel. I stedet måtte piloterne forsøge at nå land eller gå ned på vandet i nærheden af ventigtssindede handelsskibe eller trawlere, der kunne fiske dem op. Kun få af disse piloter overlevede krigen, og endnu færre af flyene blev reddet. Derfor kaldtes både fly og piloter „ephemerer“ — „døgnfluer“!

„Queen Mary“ ruller ikke

Nu har hele otte af Cunard-liniens skibe fået installeret stabilisatoranlæg, der skal reducere deres uønskede bevægelser i hård sø. „Queen Mary“ var det ottende i rækken. De syv øvrige er: „Queen Elizabeth“, „Saxonia“, „Ivornia“, „Carintia“, „Sylvania“, „Media“ og „Parthia“. Maskinmestrene ombord i „Queen Mary“ fortæller, at skibets rulninger selv i meget hårdt vejr på Nordatlanten ved hjælp af stabiliserings-finnerne er begrænset til 3 grader. Kommer der en særlig voldsom sø, kan rulningen i værste fald blive 6—7 grader mod tidligere 20 grader.

Det var ikke billigt

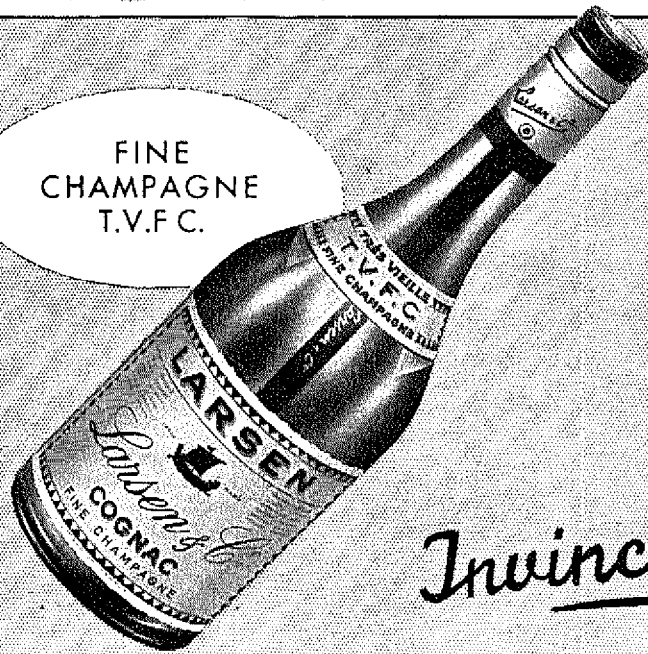
Installationen af stabilisator-finner om bord i „Queen Mary“ tages som et bevis på, at den nu 22-årige „lady“ af rederiet stadig betragtes som yderst ungdommelig, og at man spår skibet endnu mange år i passagerfarten på Atlanter. Installationen kostede nemlig rederiet 500.000 pund sterling!

Så fik også Prins Charles „sit“ skib

Det kunne selvfølgelig ventes, at også Storbritanniens Prins Charles fik „sit“ skib på den måde, at et fartøj blev opkaldt efter ham. Men de fleste havde jo nok regnet med, at der så blev tale om en prægtig liner. Sådan gik det ikke. Prinsens navn er blevet givet en 730 tons trawler, der hedder „Prince Charles“ og er hjemmehørende i Hull!

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Vi holder
os til



ESBJERG TOV

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

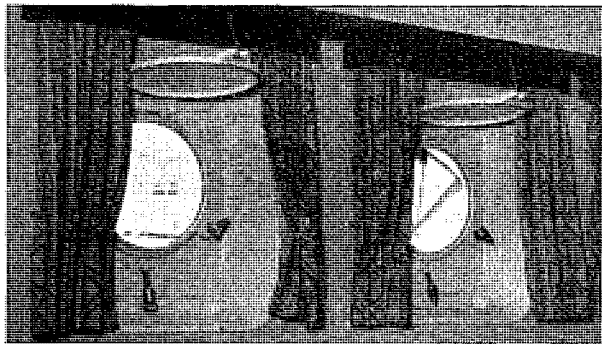
•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)

TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«



Ventilrammer i glasfiber-armeret plastic

Skånska Ättikfabriken A/B, Perstorp, som blandt andet fremstiller de kendte Perstorp Plader, godkendt til skibsbrug, har præsenteret værftsindustrien for endnu en nyhed. Det er en dekorativ ventilramme med indbygget vandrende, alt fremstillet af glasfiber-armeret plastic.

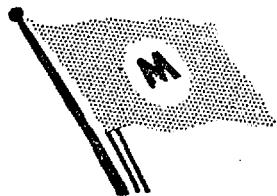
Ventilrammerne leveres i mange forskellige størrelser, og foruden varierende dybder har ventilrammerne om-bøjede kanter, som muliggør en tilpasning til næsten alle spantedimensioner.

Der er såvel runde som rektangulære typer.

Fordelene ved disse rammer er blandt andet, at materialet er varme- og kuldebestandigt, robust over for slag og stød og gennemfarvet, således at afskalning ikke kan finde sted.

Ventilrammerne er gennemprøvet og anvendt ved svenske værfter i det sidste par år og har fået en rosende omtale.

Salget i Danmark foregår gennem: Harald Kjær & Co., København.



MOORE & Mc CORMACK A/s

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

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

L I S S A B O N

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

Hjem til USA igen!

Overførslen af amerikanske skibe til Panama, Honduras og Liberia synes for øjeblikket at være gået helt i stå — bekvemmelighedsflagene har tilsyneladende mistet deres tiltrækningskraft. Hvorvidt der er tale om noget forbigående eller noget mere permanent, er på nuværende tidspunkt ikke godt at sige; men i hvert fald er tendensen i den senere tid gået i den modsatte retning — nemlig tilbageførsel til USA af skibe, som tidligere har sejlet under fremmede flag.

Grunden hertil er fragtraternes fald. Selv med de lave omkostninger under bekvemmelighedsflagene kan denne trafik ikke længere betale sig, da de amerikanske redere kan tjene betydelig større penge ved at lade deres skibe sejle med amerikanske, statsfinansierede laster under amerikansk flag. Grundlaget herfor er den lov, der forbeholder privatejede skibe under amerikansk flag mindst 50 % af alle amerikanske, statsfinansierede laster.

Der er intet til hinder for, at et amerikansk skib kan tilbageføres til registrering i USA efter at have sejlet under fremmed flag. Betingelsen er blot, at ejerne er og hele tiden har været amerikanske statsborgere.

Nu kunne man jo spørge, hvordan det vil stille sig, hvis ejerne skulle finde på at føre skibet tilbage til fremmed flag igen, når dette måske en skønne dag atter vil kunne betale sig. Svaret herpå er, at de amerikanske søfartsmyndigheder nu følger den praksis ikke at give tilladelse hertil, med mindre det pågældende rederi forpligtiger sig til ved et amerikansk værft at lade bygge et nyt skib.

Det kan som et eksempel herpå nævnes, at søfartsmyndighederne har givet tilladelse til, at damperen „Pen Trader“ overføres fra Liberia til registrering i USA. Skibet blev oprindeligt overført til Liberia under den forudsætning, at ejerne, Penntrans Co., skulle lade bygge en ny 32.600 tons tanker til registrering under amerikansk flag. Der blev også sluttet kontrakt mellem rederiet og et værft i San Francisco. Penntrans har imidlertid for ganske nylig ansøgt den amerikanske regering om at få eftergivet en del af den skadeserstatning, som rederiet er blevet dømt til at betale for at have undladt at bygge skibet. Ansøgningen er dog blevet afslået, og søfartsmyndighederne hævder nu, at Penntrans enten må betale den fulde skadeserstatning eller omgående gå i gang med at lade skibet bygge.

Observer.

Opret

Index-konto

eller

Pensions-opsparing

i

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Redningsbådskaprøning bliver tradition

En frisk forårsbæst strøg over Langelinie søndag den 4. maj, da solen og et festligt skuespil havde trukket mange hundrede københavnere til byens waterfront.

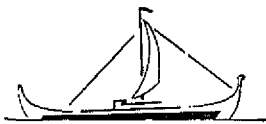
For tredje gang arrangerede Handelsflådens Velfærdsråd redningsbådskaprøning for sømænd fra handelsflåden og søværnet. Arrangementet fandt sted i samarbejde med bl. a. havnevæsenet, Det forenede Bugsererselskab, hvis nye båd fungerede som dommerskib, søværnet, som stillede travaljer og hjælpemandskab til rådighed, samt Søfartsklubben og Norske Amerikaliniens københavnskantor.

I kaprøningen deltog 3 hold fra søværnet og 3 fra handelsflåden, heraf eet norsk. Der blev vist fin roning med et pænere samlet felt end ved tidligere kaprøninger. Resultatet blev, at Middelgrundsførtet ligesom sidste år løb af med sejren, hårdt presset af den norske passagerbåds hold. Her er tiderne for den 1000 m lange bane fra nokken af Langelinie til Isbjørnen:

Middelgrundsførtet	5 min. 19,8 sek.
Stavangerfjord	5 min. 21,5 sek.
Stevnsførtet	5 min. 23,1 sek.
Navigationsskolen	5 min. 31,7 sek.
Lynetten	5 min. 32,0 sek.
Lilli Scarlett	5 min. 46,0 sek.

Efter roningen var kaptajn Grønbukt i „Stavangerfjord“ vært for alle deltagerne ved en reception med forfriskninger, ved hvilken lejlighed stævnelederen, velfærdssekretær Bent Ohrt, overrakte Politikens førstepræmie til vinderholdet, medens „Stavangerfjord“ og Stevnsførtet fik tildelt sølvskjolde af kontorchef H. Christiansen, der er formand for Handelsflådens Velfærdsråds idrætsudvalg.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

ANTWERPEN

TYBJERG & CO. LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

Maskinskolens elevforening

40 års jubilæum

Maskinskolens elevforenings jubilæum blev en fest udover det almindelige. Fra alle sider blev foreningens bestyrelse lykønsket, og mange, som før i tiden havde stået skarpt overfor de unges forening, benyttede dagen til at bevise foreningen deres anerkendelse, så det var lutter idyl. Man bøjer sig for foreningens dygtige ledelse.

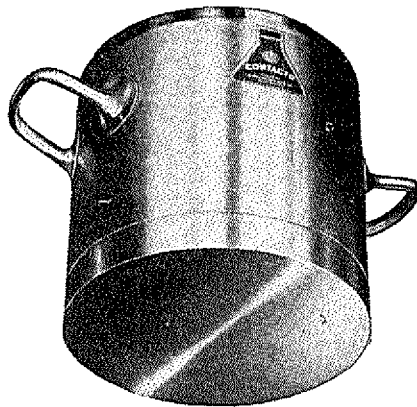
De bestyrelser, foreningen har haft i årenes løb, har med stor takt og dygtighed navigeret mellem de mange farlige skær, hvor bølgerne gik højt. Foreningens stifter, Marius Nielsen, og navnlig den senere formand, S. A. Sørensen, høstede mangan en tak for den gerning, de har udført for foreningens trivsel. Også bladets redaktør H. U. Bartholdy blev hyldet for det udmærkede blad, som foreningen udsender. Bogfondens bestyrelse fik også deres anerkendelse. Bogfonden er jo også foreningens aktiv såvel kulturelt som økonomisk. Aftenen sluttede med en fest, der var udover alle dimensioner, og som hos det festklædte publikum virkede meget imponerende, og den nuværende formand, Helge Bartholdy, blev stærkt hyldet. Kort sagt, hatten af for Maskinistiskolens elevforening og lykke frem over til de 50.

A. B.

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med planlebet bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

Tlf. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Støttekassen!

Vikings årshefte

sætter igen rekord

VIKINGENs tekniske årshefte, der nu er udkommet, slår i år alle rekorder. Hefte er på 156 sider og indeholder flere illustrationer end noget tidligere år, og som sædvanlig er flere af illustrationerne i farver.

Årsheftet bringer fuldstændig oversigt over dansk skibsfart og skibsbygning med beskrivelse og billeder af alle nye danske skibe og skibe, som er bygget til udlandet på danske værfter. Af det „traditionelle“ stof kan endvidere nævnes en fuldstændig oversigt over danske og svenske værfters produktion, udvidelser og fremtidsplaner. Desuden indeholder heftet en lang række special-artikler skrevet af eksperter.

Hefte indledes med et interview med formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør L. O. Normann, om aktuelle skibsfartsproblemer. Der er sprængstof i denne samtale, for direktør Normann er aldrig bange for at tage bladet fra munden.

Direktør V. Wenzell fra Rederiforeningen har skrevet en interessant artikel om den danske handelsflåde i 1957, og også han kommer ind på aktuelle problemer af betydning for hele det danske folk.

Arkitekt Kay Kørbing fortæller i et interview om „Fremtidens skibe uden skorstene og master“. Han fremsætter opsigtsvækkende teorier om skibenes fremtidige indretning og aoptering og fortæller bl. a., at vi om få år vil kunne købe billet til „fællesklasse med hvilestol“ på kortere sørejser — akkurat som i luften.

Burmeister & Wain fortæller i en brandaktuel artikel om „Rivende udvikling indenfor det danske tankskibsbyggeri“. I en anden artikel fortælles om Rudolf Diesel, der med sine motorer skabte verdenshistorie.

„Skibe i fugleperspektiv“ er et interview med fotografen og flyveren Herman Hammer, der lever af at fotografere skibe fra luften. Hammer har skibsredere

fra hele verden som kunder og er den fornemste specialist på sit område. I interview'et, der er illustreret med nogle af hans fantastiske fotografier, fortæller han om interessante og spændende oplevelser under sit arbejde.

Direktør W. Vollert fra de svenske skibsværfters sammenslutning fortæller om „Svensk Varvsindustri 1957“.

Hefte bringer også en meget indgående artikel om de norske skibsværfters rivende udvikling.

Underdirektør Emil Olsen fra Det Forenede Dampskibs-Selskab fortæller om „The Progress of Shipping“. Artiklen bringer yderst interessante oplysninger om skibsfartens fremtid.

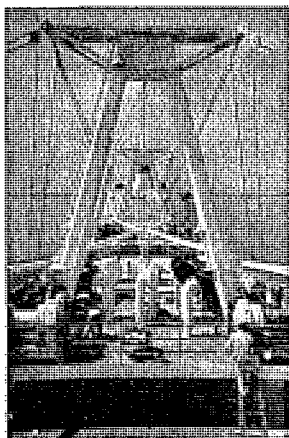
„Atomdrift for handelsskibe?“ Dette spørgsmål stiller ingeniør J. A. Thorvang i en artikel, der nok vil give anledning til diskussion inden for skibsfarten. Forfatteren besvarer til dels spørgsmålet selv, og vi kan røbe, at han ikke mener, at „atom-tabletterne“ lige straks vil afløse olien inden for handelsskibsfarten.

Illustrationerne i årsheftet er et helt kapitel for sig. Som nævnt er flere af illustrationerne i farver, og der bringes store sort-hvide billeder bl. a. af Prinsesse Margrethe om bord i sit „eget“ skib og af den berømte kaptajn Kurt Carlsen — nej, ikke om bord i det „skæve skib“, men i gang med at lære en skibsrederfrue at brodere.

Som sædvanlig er en del af stoffet trykt på engelsk af hensyn til de efterhånden mange læsere i udlandet. For mange udenlandske skibsbygnings- og shipping-folk er VIKINGENs tekniske årshefte blevet næsten uundværligt.

Hefte er stærkt efterspurgt, og man gør sikkert klogt i at bestille et eksemplar straks, inder det bliver udsolgt. Prisen er kr. 4,00.

Redaktionen.



BIPOD-MASTER

konstrueres og leveres.

SVINGENDE BOMME

System Hallén

med automatisk manøvrering.

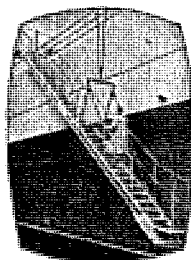
FALDEREBSTRAPPER

Halléns patenter:

Robuste letmetaltrapper Type AL med faste, buede trin. Specialtype ALG med landgang på bagsiden.
Galvaniserede ståltrapper med automatisk indstillelige trin.

LANDGANGE

af letmetal.



MARINKONSTRUKTIONER - GÖTEBORG

Repræsentant for Danmark: **Scandinavian Steel & Shipping Agency**
Amaliegade 16, København K. Tlf. C *14150

Ny og gennemprøvet cylinderolie

Sacony Mobil Oil Co., Inc., har nu fremstillet en ny og grundig gennemprøvet cylinderolie, som gør det muligt at anvende svær kedelolie i skibsdieselmotorer og samtidig opnå, at cylinderforingernes levetid forlænges, og vedligeholdelsesomkostningerne derved reduceres. Det er ikke nødvendigt at forøge cylinderolie-forbruget, lige som det nye produkt heller ikke stiller særlige krav med hensyn til behandling og opbevaring om bord.

I næsten ti år har selskabets videnskabsmænd og teknikere arbejdet på at finde en løsning på et af skibsteknikernes store problemer: en nedsættelse af det store cylinderlid, som opstår i motorskibe ved anvendelse af svær kedelolie, så det ikke overstiger sliddet i skibsmotorer, der arbejder med diesellole af de almindelige typer.

Den nye olie, hvis navn er *Mobilgard Marine Oil 593*, er gennem flere år blevet afprøvet i et større antal skibe, udstyret med motorer af forskellige fabrikater og typer, og begejstringen for den har været stor blandt de skibsredere og skibskonstruktører, der har været med i denne afprøvning.

Af de egenskaber, der udmærker den nye olie, skal særlig nævnes: den er yderst effektiv, hvad angår forhindring af aflejringer på stempel, cylinder og i cylinderporte, den sikrer, at smøreapparaternes synsglas forbliver klare, så hyppig udskiftning af vædsken i synsglasset undgås, den kan opbevares i lang tid under samme forhold som almindelige smøremidler, og endelig kan den anvendes ikke blot i krydshovedmotorer, men i motorer af alle de typer, der installeres i skibe, indbefattet trunkmotorer.

Man vil kunne få den nye olie overalt, idet den vil kunne fremstilles i ethvert Mobil Oil-smøleraffineri i hele verden.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FRÉDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



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


A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB
KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

Grundlagt 1854
Bredgade 17. København K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

NYT I NOTER

„Tumlaren“ ex „Anna Nielsen“

Da nybygning nr. 848 blev søsat fra Stülcken-Werft i Hamborg, fik den navnet „Anna Nielsen“. Men kort tid efter solgtes skibet til en svensk reder og omdøbtes „Tumlaren“. Skibet er nu afleveret. Det er på 7.200 tons dødvægt med følgende hoveddimensioner: Længde p. p. 108 meter, bredde på spant 16,2 meter og dybtgående 7,8 meter. Skibet har installeret en B & W dieselmotor på 5.000 hestekræfter, der giver en fart af 14 knob. Den nye ejer er Rederi AB Transpacific i Göteborg.

„Erika Dan“ afleveret

Nobiskrug-værftet i Rendsborg har afleveret sin nybygning nr. 604 til rederiet J. Lauritzen. Skibet, der har navnet „Erika Dan“, er et søsterskib til polarfartøjet „Frida Dan“, som blev afleveret fra samme værft i fjor. Med undtagelse af tre 4.100 tons skibe, der er bestilt ved Lürssen-værftet i Bremen-Vegesack, er rederiets byggeprogram i Tyskland nu foreløbig afsluttet.

„Buccaneer“ til C. K. Hansen

Fra værftet Kerstholt i Groningen, Holland, er søsat fragtmotorskibet „Buccaneer“. Skibet, der er på 540 tons dødvægt, bygges til rederiet Bennet C. K. Hansen i København.

„Insula“ og en muddermaskine

Fragtmotorskibet „Insula“, der bygges til Rederi-Interessentselskabet Øhavet i Søby, er blevet søsat af Büsum Schiffswerft. Skibet er på ca. 300 brt og ca. 480 tdw. Hoveddimensionerne er: Længde 40 meter, bredde på spant 8,3 meter, sidehøjde 3,3 meter og dybtgående 3 meter. Der er installeret en 300 hk MAK-diesel, der skal give skibet en fart af 10 knob. — På værftet Martin Jansen i Leer/Ostfriesland er for dansk regning bestilt en muddermaskine og sandpumper, der får følgende hoveddimensioner: Længde 45 meter, bredde 8,3 meter og dybtgående 3,2 meter. Fartøjet skal have installeret en B & W diesel på 420 hk og får en fartevne af 10 knob.

Dansk nybygning fra Jugoslavien

Rederiet Clausen i Kolding har fra værftet Titowa i Jugoslavien fået leveret kreaturtransport-skibet „Inge Clausen“. Skibet er på 279 brt og skal sættes ind i kreaturtransport fra østjyske havnebyer til de nordtyske havne Flensborg, Lübeck og Hamborg. Det får på hver rejse plads til 226 store kreaturer eller 400 søer. To skibe af samme type og størrelse er under bygning på det jugoslaviske værft. *Nauticus.*

Det er kun døde fisk, der driver med strømmen

Afslutning på Københavns Navigationsskole

„Dette er formentlig det største antal elever, som er blevet ført op til eksamen i den tid, skolen har eksisteret,“ sagde bestyrer Dyrhauge-Hansen ved eksamensafslutningen på Københavns Navigationsskole i slutningen af april. Han gjorde dimittenderne opmærksom på, at vel var der stadig mangel på navigatører i handelsflåden, men skibsfartens højkonjunktur syntes at være forbi. Den tid var formentlig ikke fjern, da en styrmand ville være glad for, at han straks var søgt ind i et dansk rederi og havde holdt sig fast der.

Navigationsdirektør Knud Hansen berørte samme emne i sit causeri over begrebet tilfredshed og lykke, der først skal søges „i det nære“. Han advarede mod at „drive med strømmen som døde fisk“ og hentydede her bl. a. til de permanente kværvulanters parade og til visse udenlandske shippingkredsers lokken med løfter om øjeblikkelige fordele, der kun kan måles i penge.

Til skolens eksaminer i april indstilledes 120 elever. Heraf bestod 47 styrmande, 41 skibsførere og 2 radiotelegrafister. Yderligere et antal telegrafister gik til prøve.

Blandt de elever, som erhvervede flidspræmier, bemærkedes Frits Sørensen, som havde bestået styrmandseksamen med 190 points og skibsførereksamen med 153 points, Knud Grange Hansen (styrmandseksamen 188 points og skibsførereksamen 140 points), Gunnar Andersen (skibsførereksamen 142 points) og Pou. Hansen (styrmandseksamen 179 points).

Skolen har også ført fire indonesiske sømænd (FN-stipendiater) gennem styrmandseksamen. En af dem, Mohamed Sjahlan, bestod endda med 159 points.

Nye hold er nu i fuld gang på Københavns Navigationsskole, der arbejder med topbelastning (ca. 250 elever).

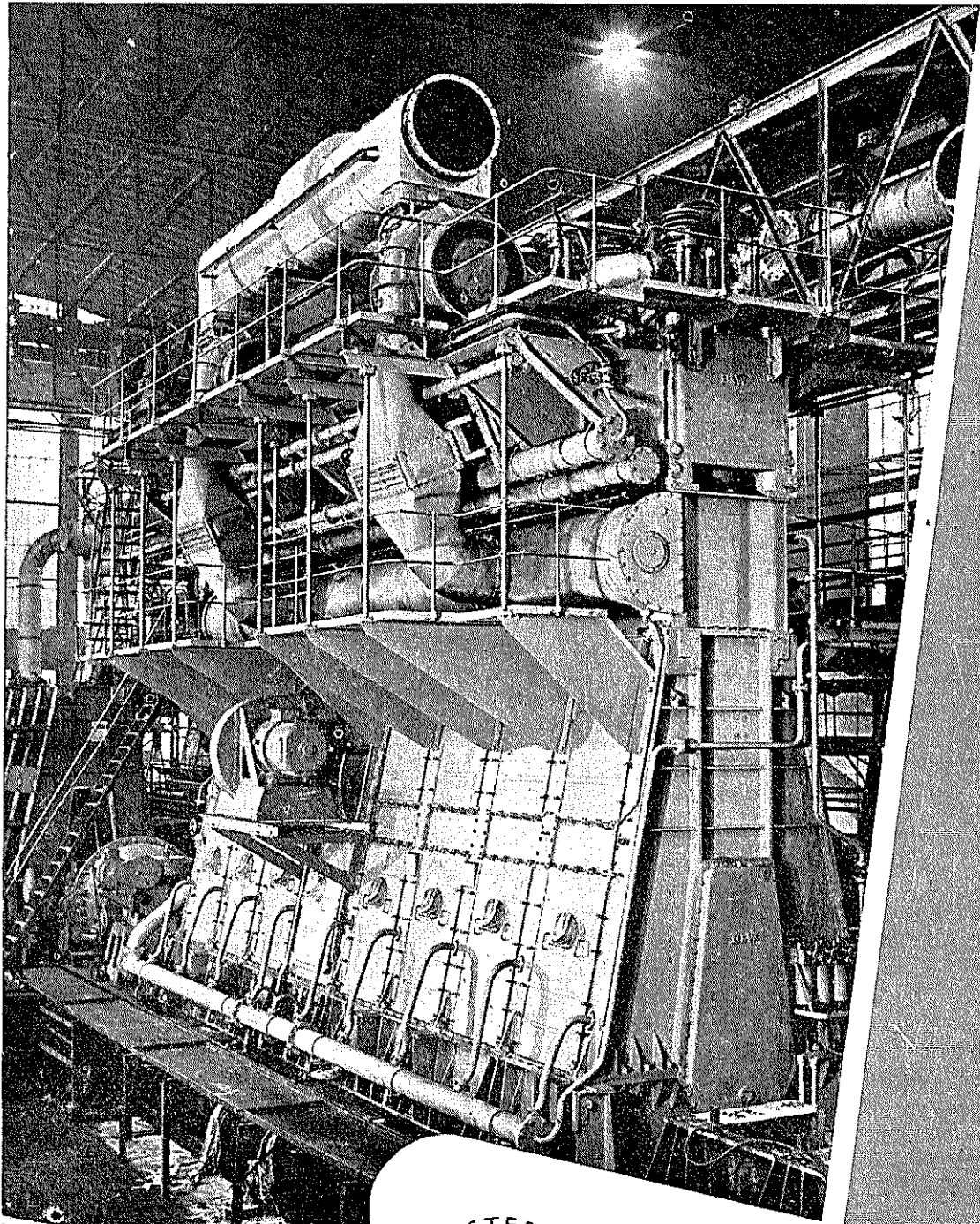
Men hvor mange af de 41 dimitterede skibsførere kommer nu ud at virke i den danske handelsflåde? Tallet fortæller intet om de faktiske forhold. De færreste af de 41 har nemlig aftjent deres værnepligt, og efter endt gennemgang af navigationsskolens kursus i radarbetjening og radiotelefoni, skal de fleste i trøjen. Nogle af dem kan måske nå at gøre en rejse eller to, før søværnet kalder på dem.



DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1958



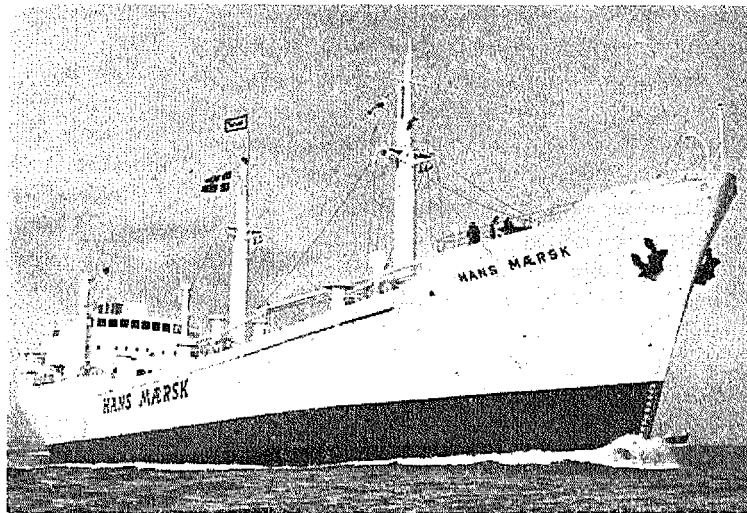
Medlemmer

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 „Heimdal“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jøbsen 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 Svenningens
 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 Hans Mærsk

Torsdag den 17. april 1958 havde Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen prøvetur med fragtmotorskibet „Hans Mærsk“, nybygning nr. 750, kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912 A/S,

København. — Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.I. som åben shelterdækker med scantlings svarende til „full scantling vessel“. — Hoveddata for m/s „Hans Mærsk“ er:



Længde mellem perpendicularerne	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	6.110 engelske tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke,	
total grain	11.900 m ³
Fart på lastet prøvetur	13,75 knob

Skibet er et enkeltkruet 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 vegetabilisk olie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

Ventilationen af lastrummenes 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 sverbomme, samt en 1½ tons proviant- og maskinbom.

Dæksmaskineriet består af ti 5 tons elektriske losse-spil. Eet spil ved fokkemast og eet ved stormast forsynes med ekstra varpenok. Den elektriske, mekaniske styre-maskine leveres af Thomas B. Thrige.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af aluminium deraf een med motor, samt en plastik-jolle. Rednings-bådene betjenes af to sæt davider af typen Schat Casing Top SPGL.

M/S „Hans 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, overstyrmand, lods og telegrafist. Både kaptajn og overstyrmand har opholdsrum og sove- rum, kaptajn også separat bad. Møbler overalt af pole- ret 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 hytte findes aptering for maskinchef, 2. og 3. styrmand, 2. og 3. maskinmester og hovmester. End- videre findes på dette dæk hospital og salon med til- hørende pantry, officersrygesalon samt messer for offi- cerner og assistenter. Møbler overalt i poleret hårdtræ. Skodder i spisesalon, officersopholdsrum, messer samt i maskinchefs aptering beklædes i halv højde med plastic- laminat, 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.

Hovedmaskineriet består af en ottecy lindret enkelt- virkende totakts krydshoved dieselmotor af B & W type 850-VTBF-110 på 3760 ihk ved 135 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Tre trecylindrede dieselmotorer af B & W's enkelt- virkende, firetakts trunkmotorer, type 325-MTH-40, di- rekte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 108 kw ved 220 volt og 450 o/min.

En olietryk, vertikal kedel med en hedeblade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeblade på ca. 100 m².

Kedlerne beregnes for et arbejds tryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.

M/S **Dagfred**

Tirsdag den 15. april 1958 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragt- motorskibet „Dagfred“, nybygning nr. 755, kontraheret af A/S „Ocean“ ved John P. Pedersen & Søn, Oslo.

Skibet vil blive bygget til Det norske Veritas' for-

dringer, klasse + I.A.I. IS.T., med scantlings svarende til en dybgang af ca. 9,1 m.

Hoveddata for m/s „Dagfred“:

Længde mellem perpendikulærene	144,8 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde til 2. dæk	9,9 m
Dybde til øverste dæk	12,6 m
Dybgående ca.	9,1 m
Dødvægt ca.	14.800 tons
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

Skibet rigges med 4 tobens-master, deraf 2 med flan- gesamlinger for topmast og 2 selvstagede lademaster, alle af stål.

Maskineriet er anbragt agter, og der er 6 hoved- lasterum og mellemdæksrum. I maskinrum højtanke for olie.

I midtskibs opbygning indrettes aptering for reder og officerer samt saloner. I hytte og i dækshuse agter aptering for officerer, underofficerer og mandskab med messer, rygesalon og opholdsrum.

M/S „Dagfred“ forsynes med moderne navigations- midler såsom radiopejler, radar, gyrokompas og selv- styrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en syv-cylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbare kryds- hovedtype 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, fire- takts, enkeltvirkende trunkdieselmotorer, type 525- MTBH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdyna- mo. Normal ydelse pr. maskine 280 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

Kedlerne er beregnet for et arbejds tryk på 7 kg/cm², og der findes 1 olietryk kedel og 1 udstødsgaskedel, dampproduktion henholdsvis 875 kg/time og 1000 kg/ time.



M/S „Dagfred“.

M/T Staberg

Tirsdag den 13. maj 1958 afleveredes m/t „Staberg“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen.

Tankmotorskibet „Staberg“, som er værftets nybygning 752, er kontraheret af rederiet Helmer Staubo & Co. for Aktieselskabet Hav og Aktieselskabet Havtank.

Skibet er bygget til Det norske Veritas + I.A.I. „tankskib for olielast“ med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne	163,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde til øverste dæk	12,2 m
Dybgående til sommerlastelinie	9,5 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 20.350 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15 knob

Skibet er bygget med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydsershæk og er uden spring over 45 procent af længden. Det er delt i 9 tanksektioner, 1 hovedpumperum midtskibs og 1 mindre pumperum forude, 2 langskibs gennemgående plane skodder, som i forbindelse med tværskibs korrugerede skodder danner 9 midtskibs tanke og 2 × 9 sidetanke.

Brændseloliebeholdninger opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smøreolie og fødevand.

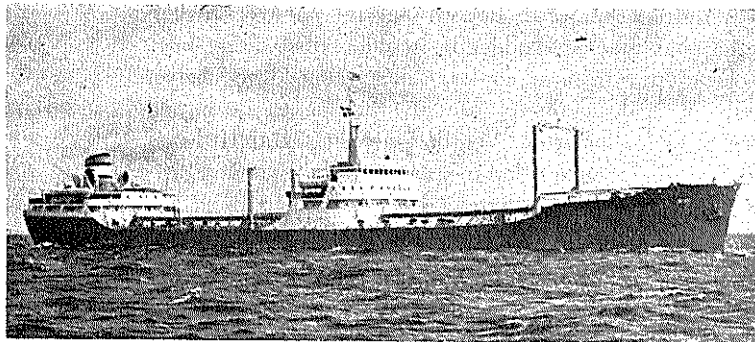
Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning helsvejst. Endvidere er dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel midtskibs som sidetanke.

Lastrørsystemet består af en 12" hovedringledning og 10" sugeledninger; i hovedpumperum findes dampdrevne vertikale duplex compound lastpumper, hver med en kapacitet på 500 tons/time samt 2 dampdrevne drænpumper, kapacitet cirka 60 tons/time. I pumperum forude er placeret 1 dampdrevet ballastpumpe og 1 dampdrevet transportpumpe, hver med en kapacitet på cirka 60 tons/time.

Skibet er udstyret med fire 5 tons lossebomme, anbragt på lademaster, en 3 tons maskinbom på forkant af skorsten samt en 1 ton proviantbom anbragt på agterkant af skorsten. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie's fabrikat.

De 4 redningsbåde er af plastik, deraf er 2 forsynet med motor, en midtskib og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

I hus på kommandobro er foruden styrehus, radio- og kortrum indrettet kammer for telegrafist samt vagtlokale for kaptajn. Møbler og døre i disse kamre er udført af behandlet mahogni, skodderne er malet. I styrehuset er lakeret teaktræ anvendt både til skoddeklædning og til møbler og udstyr.



M/T „Staberg“.

Reder og kaptajn har deres aptering i hus på bådedæk midtskibs. Kaptajnen har opholdsrum, soverum og kontor, medens rederen har kombineret opholds- og soverum. Begge har separat bad. Begge opholdsrum har øverste halvdel af skodder beklædt med plastiktapet, medens den øvrige del af skodderne samt døre og møbler er udført i poleret hårdtræ. I kaptajns kontor og soverum er skodder malet, og møblerne i poleret hårdtræ. Spisesalon, som også forefindes på dette dæk, får ligesom i kaptajns og reders kamre, plastiktapet på øverste halvdel af skodder, medens skodder i halv højde, døre og møbler er udført i poleret hårdtræ. Spisesalon har plads til 14 personer.

Dæksofficerernes aptering findes i hus på brodæk, hvor også hospital, dæksofficerernes opholdsrum og dæskontor findes. Skodder i officerskamre og hospital er malede, møblerne udført i behandlet mahogni. Skodder i opholdsrum er derimod beklædt med plastikkaminat, og møbler i poleret hårdtræ.

Maskinchefens aptering på bådedæk agter består af opholdsrum, soverum, kontor samt bad og wc. I opholdsrummet er øverste halvdel af skodder beklædt med plastiktapet, nederste halvdel med profillister i mahogni. Døre og møbler er udført i poleret hårdtræ. I kontor og soverum er skodderne malede, møblerne i poleret hårdtræ.

Agter på samme dæk er mandskabets dagrum placeret. Her er skodderne beklædt i hel højde med plastikkaminat, og døre og møbler er udført i behandlet hårdtræ. — I samme hus på agterste bådedæk ligger også et stort vaskeri og tilhørende tørrerum til mandskabets afbenyttelse.

Nedenunder i hus på hyttedæk er indrettet kamre for øvrige officerer og underofficerer samt messer og dagrum.

I alle kamre er skodderne malede, døre og møbler i officerskamre i behandlet mahogni, i underofficerskamre i behandlet bøg. Officeremessen er beklædt i hel højde med plastikkaminat, og de 12 stole samt døre og øvrige møbler er her udført i teaktræ. Rygesalonen er ligeledes beklædt med plastikkaminat, medens døre og møbler er udført i poleret hårdtræ.

For mandskabet er arrangeret en fælles messe efter cafeteria-systemet. Også her er skodderne beklædt med plastikkaminat, og døre og møbler er udført i behandlet bøg.

Mandskabskamrene, der er placeret på øverste dæk agter, har malede skodder og møbler i behandlet bøg.

Hele apteringen er 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/T „Staberg“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmotor er en sekscylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, to-takts, direkte omstyrbare krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ihk svarende til cirka 7500 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes til tung oliedrift.

Hjælpmotorerne er to femcylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer med turboladere, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en jævnstrømsdynamo på 280 kw. Desuden to dampgeneratorer på 75 kw.

Der er installeret to oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på cirka 10.500 kg/time, og en udstødsgaskedel med dampproduktion på cirka 2.500 kg/time. Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.

M/s **Beria**

Torsdag den 8. maj 1958 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Beira“, nybygning nr. 756, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet bygges til Lloyd's Register og Shippings højeste klasse + 100 A.1. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,382 m + R.M.C.

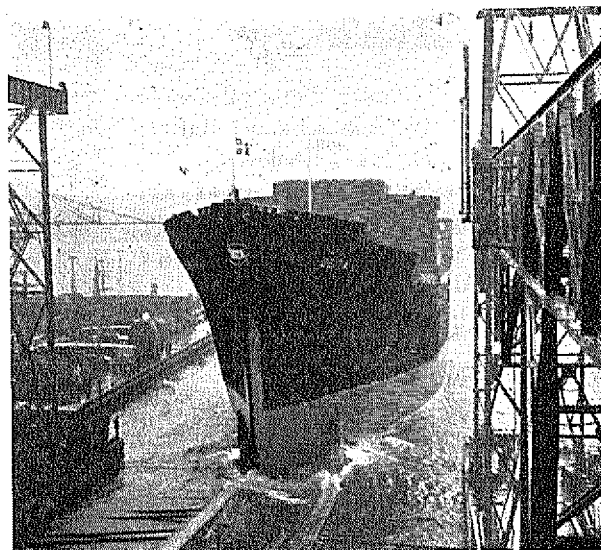
Hoveddata for m/s „Beira“ er:

Længde mellem perpendicularererne	139,0 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde til øverste dæk	11,7 m
Dybde til 2. dæk	9,1 m
Dybgående ca.	8,4 m
Dødvægt ca.	10.200 eng. tons
Fart på lastet prøvetur	17,5 knob

M/S „Beira“ er et søsterskib til m/s „Bogota“, afleveret fra B & W i september 1956, og nr. to i serien af en række fragtskibe, som rederiet har i ordre, hvor maskinen er anbragt agter.

Foran for motorrummet findes ialt 5 lastrum. Den agterste del af last 2 samt forreste del af last 3 udgøres af højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 5 på øverste mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 230 m³.

Skibet rigges med 2 tobens-master samt 11 lademaster. Til betjening af de 5 luger er der ti 3 tons bomme, ti 5 tons bomme samt en 20 tons sværbom på fokkemast og en 60 tons sværbom på stormast.



M/S „Beria“.

Opbygning midtskibs indeholder rum for dæksoffice-rer, hovmester-, hospital kontorer, gyro-, medicin- og toldrum i hus på øverste dæk. Rum for stewardesser, rygesalon, spisesalon og pantry i hus på salondæk. Rum for telegrafist, lods, radiatorum samt 2 rederkamre med bad i hus på midtskibs bådendæk. Kaptajnsrum, bestikrum og styrehus i hus på kommandobro.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviantrum etc. på øverste dæk. Rum for aspiranter og underofficerer, kabys, officers- og mandskabscafeteria og mandskabsopholdsrum i hus på hyttedæk. Rum for maskinchef, maskinofficerer, assistenter og officersrygesalon i dækshus på officersdæk.

M/S „Beira“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren bliver en ottecylindret B & W enkeltvirkende totakts direkte omstyrbar krydshoved-dieselmotor, 874-VTBF-160 med turboladning, trykforstøvning og tryksmøring. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Maksimal ydelse 11.100 ihk svarende til 10.000 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpmaskineriet skal bestå af to trecylindrede, enkeltvirkende firetakts trunkmotorer, type 25-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 120 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger.

Endvidere to femcylindrede, enkeltvirkende firetakts trunkmotorer, type 25-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger.

Kedler: En oliefyret kedel for 1300 kg damp pr. time. En Spanner udstødsgaskedel for 1300 kg damp pr. time. Kedlerne beregnes for et arbejdstryk på 7 kg/cm² og kan arbejde sammen.

Har Delæst „Sejl og Motor“

M/s Nordholm

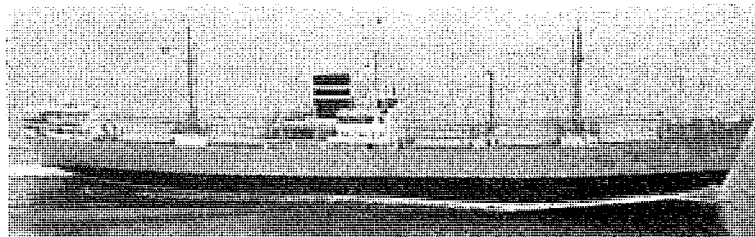
Den 23. april 1958 afholdt A/S Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 149, m/s „Nordholm“ til Dampskibsselskabet Norden, København.

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

Største længde	139,0 m
Længde mellem perpendikulererne	17,7 m
Største bredde på spant	17,7 m
Dybde til øverste dæk	11,3 m
Lasteevne	8650/9475 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 finder der — ligeledes af Thomas B. Thriges



M/S „Nordholm“ (foto. Hammer).

fabrikat — elektrisk drevne ankerspil, forhalings- og elektrisk styremaskine.

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

Navigationssystemet er det mest moderne og består af radar, kommandoanlæg, gyroskopkompass, selvstyrer med mere.

Maskineriet består af en sekscylindret Burmeister & Wain totakts enkeltvirkende dieselmotor, type 674-VTBF-140, der ved 128 o/m udvikler 7100 bhk og giver skibet en fart af 16,2 knob fuldt lastet.

Alle skibets lastrum er forsynet med kulsvyre-ildslukningsapparater.

Ny Cargoliner til rederiet Ove Skou

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes onsdag den 16. april et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der fik navnet „Hanne 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“ og „Mette Skou“ leveret i 1957 fra Helsingør Skibsværft.

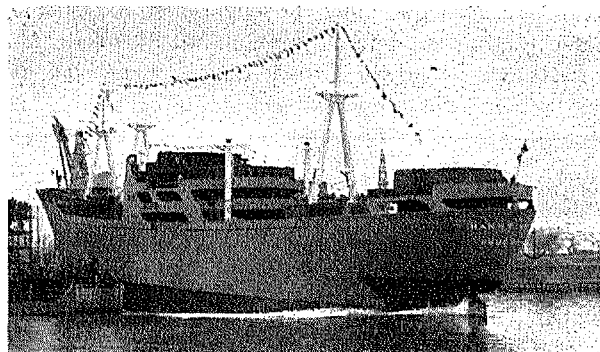
Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,20 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,70 m
Dybgående til sommerfribord	7,31 m
Dødvægt	7.000 tons

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet bygges som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“, pladestavn og krydserhæk. Skibet bygges med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærvelige varer og forsynes med tre tobensmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods lossebomme.

I midtskibshuset bliver der en passager-aptering til 12 1. kl. pasagerer fordelt på 8 kamre og en luksussuite, alle med separat bad og toilet. Passagererne får egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.



„Hanne Skou“.

Skibets officerer får beboelse midtskibs, den menige besætning agter, alle, undtagen yngste drenge, i enmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning bliver luftkonditionerede.

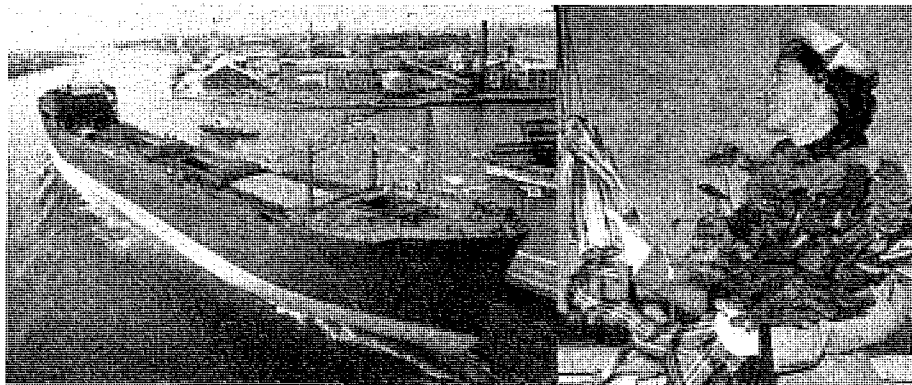
Skibets hovedmotor bliver en direkte omstyrebar, enkeltvirkende, ottecylindret, totakts dieselmotor med turboladning, type Helsingør/B & W 862-VTBF-115 bygget i værftets dieselafdeling indrettet til at ferbrænde både diesellole og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

M/S **Evita**

Öresundsvarvet AB i Landskrona søsatte den 9. maj et 14.500 dw lastmotorskip til A/S Uglands Rederi, Grimstad. Fru Evy Ugland-Kaarvang gav skibet navnet „Evita“.



Til venstre: „Evita“. Til højre: Gudmoderen, fru E. Ugland-Kaarvang.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendicularererne	147,8 m
Største bredde på spant	19,9 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,6 m
Dybgående på scummerfribord	8,4 m

„Evita“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping. Maskinrum og al aptering findes agter. Lasten er delt i fire lige store rum.

I borde ud for lastrummene findes ballasttanke, som går fra bund til dæk. Inderbunden under lasterne er indrettet til tørtanke. Kun tankene under rum nr. 4 foran for maskinrummet er olie- eller ballasttanke. Agten for rum nr. 4 findes højtanke til brændolie.

Lastrummene er således helt rektangulære, som gør dem særlig egnede for maskinel lastning og losning. De

dybe sidetanke giver en gunstig vægtfordeling ved rejser i ballast.

Apteringen er rummelig både for mandskab og officerer og udelukkende med enekamre.

Skibet bliver udrustet med alle moderne navigationsinstrumenter, såsom radar, gyroskopkompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log etc.

Hovedmaskineriet skal bestå af en sekscylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Den yder normalt ved 112 o/m 4500 ehk, som beregnes at give skibet en fart på 13 knob på fuld last.

To sekscylindrede hjælpdieselmotorer, hver på 360 ehk, er tilkoblet jævnstrømsgeneratorer på 250 kw.

Til pumpning af vandballast installeres to elektrisk drevne pumper, hver på 500 tons/time.

Stabelafløbning af

M/T **VENDEMAIRE**

Lørdag den 17. maj 1958 søsattes Odense Stålskibsvarfts nybygning nr. 145, et tankskib til det franske rederi Compagnie Nationale de Navigation, Paris.

Skibet er bygget med helsevejset stålskrog til Bureau Veritas' højeste klasse + 3/3 L. 1. 1 og er på ca. 29.500 tons dødvægt.

Dimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendicularererne	187,4 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 midtskibs tanke og 2 x 8 sidetanke samt et lastpumperum agten for last-tankene og et mindre pumperum forude.

Det bliver udstyret med kraftige pumper i stand til at losse ca. 2.550 tons pr. time.

Varmespiraler bliver installeret i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæksofficerer er anbragt på broen, medens maskinbesætningen bor i agterskibet i gode rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Hele apteringen 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 ti-cylindret Burmeister & Wain dieselmotor type 1074-VTBF-160, som udvikler 13.900 ihk, 12.500 ehk ved 115 o/m og som vil give skibet en fart af ca. 16 knob lastet, bliver installeret.

Skibet vil iøvrigt hovedsagelig få dampdrevet hjælpemaskineri.

Nybygningen blev døbt af madame Ballet, og til stede ved afløbningen var desuden monsieur Ballet, administrerende direktør for Esso Standard, Paris, monsieur Duval, chef for Esso Standard's søfartsafdeling, og monsieur Mieg de Boofzheim, formand for rederiets bestyrelse, alle med fruer, endvidere skibsrederens frue madame Poulain og repræsentanter fra værftet.

OCEANIC

SKIBSHANDLERE

AZOPARDO 473

BUENOS AIRES

CABLES: OCEAN

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112

M/s **Eva Tholstrup**

Fra A/S Svendborg Skibsværft søsattes den 22. april 1958 nybygning nr. 84 til rederiet A/S Kosangas.

Skibet er et moderne shelterdækket lastskib for transport af 445 tons flydende gas, bygget af stål til Bureau Veritas klasse og med isforstærkninger til finsk isklasse I B. —

Skibets hoveddimensioner:

Længde overalt	65,01 m
Længde mellem perpendikulærerne	60,48 m
Største bredde på spant	9,80 m
Dybde til shelterdæk	5,70 m
Dybde til hoveddæk	3,45 m
Dødvægt på 3,40 m dybgående	760 tons
Bruttotonnage	ca. 499 brt
Fart i service	ca. 11,5 knob

Skibet, der vil blive udstyret med fem kugleformede gastanke, får følgende maskineri:

Hovedmotor: fire-cylindret B & W Alpha-Diesel, type 498 VO, med hydraulisk kobling og omstyringsanordning for drejelige skrueblade, 960 bhk ved 310 o/m.

Tre 45 kva 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.

Elektrisk ankerspil.

Elektro-hydraulisk styremaskine af værftets eget fabrikat med Arkas selvstyreanlæg.

Aptering for kaptajn, officerer samt mandskab indrettes i mellemdæk 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, gyrokompass m. m.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærerne	96,0 m
Største bredde på spant	15,1 m
Sidehøjde til øverste dæk	8,5 m
Sidehøjde til andet dæk	6,1 m
Dybgående til sommerfribord	6,8 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	ca. 4.000 tons

Skibet har to lastrum foran for og et agten for maskinrummet. Der findes to højtanke mellem de to forreste underrum, beregnet til føring af vegetabiliske olier. Et særligt rørsystem med tilhørende pumpe er installeret hertil.

Lugerne i øverste dæk er forsynet med stållugedæksler af Mac Gregor-typen og betjenes af et 5-tonns elektrisk spil hver. På en af lugesektionerne er monteret en kørende Asca dækskran. En 5-tonns fest dækskran findes foran for luge 1 og et par 12-tonns bomme agten for luge 2. Stållugedækslerne i mellemdækket er af pontontypen.

Lastrum nr. 3 agten for maskinrummet med det ovenover liggende dæksrum i hytten er isoleret for førende af kølelaster.

De forreste lastrum er ventilerede med en beregnet luftfornyelse på ca. 30 gange i timen

Apteringen bliver i alle henseende moderne med rummelige enmandskamre samt opholdsrum og messer for alle kategorier. Mandskabsapteringen er på øverste dæk i hytten på hver side af kappen og aptering for reder, kaptajn og officerer i dækshuset ovenover.

I skibet skal installeres en otte-cylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling, type DM 520/900 VGS-8U forsynet med trykladningsaggregat. Motoren kan drives med tyk olie. Ved 155 o/m yder den 3.300 ehk, som vil give skibet en fart på 15,25 knob ved et dybgående på 5,8 m.

Til at levere strøm til hjælpemaskiner, dæksmaskineri, kølemaskineri, belysning etc. installeres tre fire-cylindrede dieselmotorer, hver på 250 ehk og direkte koblede til 165 kw generatorer.

M/T **Bergliot** afleveret

Lindholmens Varv afleverede den 24. april tankmotorskibet „Bergliot“ på 19.800 tdw til A/S Bill i Oslo.

I Vikingen nr. 2 1958 findes en omtale af „Bergliot“.

M/s **Bonnard**

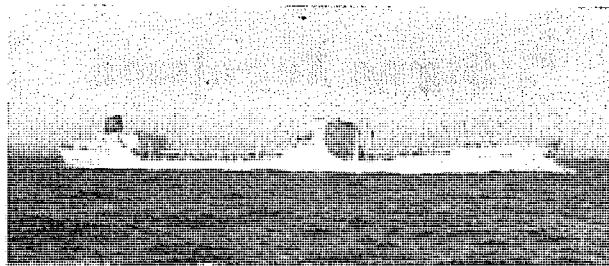
Öresundsvarvet AB i Landskrona søsatte 19. april et 4.000 tdw motorskib til Fred Olsen og Co., Oslo. Skibet fik af fru Solveig Werner-Karlsen navnet „Bonnard“.

„Bonnard“ er bestemt til rederiets linietrafik i Middelhavet og er bygget til Det norske Veritas højeste klasse med fulde materialedimensioner og med to gennemgående dæk samt forlænget hytte. Skibets brandbeskyttelse svarer til klassemærket „F“.

M/T **Point Lacre** afleveret

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 19. april et 19.000 tons dw tankmotorskib til Neves Shipping Corporation, Monrovia, Liberia.

Skibet, der i hovedsagen er helsvejst, er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og opfylder



„Point Lacre“.

også Registro Italiano's fordringer for dets højeste klasse.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	170,7 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgående	9,3 m

Skibet fremdrives af en totakts, nicylindret, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets tilvirkning og Götaverkens type 760/1500 VGS 9, som yder 8.450 ahk ved 112 o/m. Den kan drives med tyk olie og give skibet en fart på 15,5 knob.



Øverst: Direktør Erik Larsson og gudmoderen, fru Signe Ingelsson, samt direktør Hilding Nielsen.
Nederst: „Signe Ingelsson“.

M/T Signe Ingelsson

Ved Götaverken søsattes den 22. april et tankmotor-skib på 19.250 tdw til AB Transmarin, Hälsingborg. Konsulinde Signe Ingelsson gav skibet sit eget navn.

Det nye skib afviger fra den traditionelle type på tankskibe, idet den midtskibs overbygning er bortfaldet, og broen er forlagt agterud til hytten.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

Med en dieselmotor på 10.000 ihk beregnes skibet at få en fart på 15,25 knob.

„Signe Ingelsson“ er et søsterskib til „Harry R. Trapp“, som er omtalt i Vikingen nr. 8, 1957.

T/T Bideford

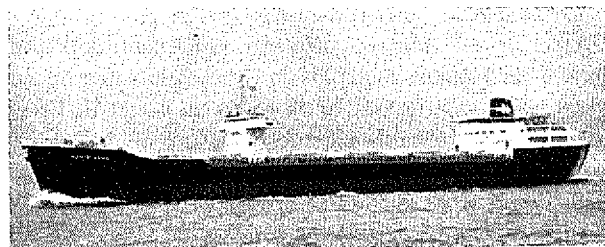
Kockums Mek. Verkstad satte den 29. april ny skandinavisk rekord ved søsætning af et ca. 41.000 tdw turbinetankskib til Messrs. Fred Dessen som reder for Bideford Tanker Co. Skibet fik af fru Aleksandra Lehmkuhl navnet „Bideford“.

Skrog og maskineri er det samme som for „World Splendour“ og „World Spirit“ — begge tidligere omtalt i Vikingen — men da „Bideford“ adskiller sig fra disse ved at have et brohus, der ved hoveddækket når helt ud til skibssiden, har lasteevnen efter fribordsbestemmelserne kunnet forøges med ca. 300 tons.

Skibet ventes at blive klart til levering i begyndelsen af september.

M/s World Skill afleveret

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 9. maj masse-lastskibet „World Skill“ på 19.560 tdw til Newfane Corp., Monrovia, et af datterselskaberne indenfor Niar-choskoncernen.



„World Skill“.

Efter flagskiftningen, som fandt sted ved værftet efter sædvanlig prøvetur i Øresund, afgik skibet med det samme til Hampton Roads, USA, for at laste kul til Europa. Det er bemanded med helt igennem tysk besætning.

Skibstypen er gentagne gange omtalt i Vikingen, sidst i nr. 2 i år.

Nybygning navngivet ved Lindholmens Varv

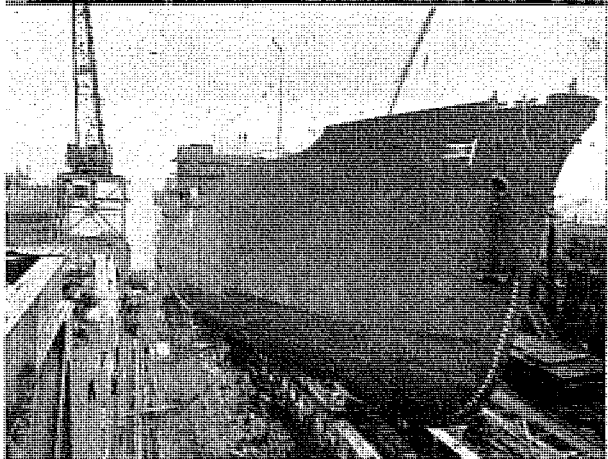
Ved Lindholmens Varv blev den 7. maj et 6.400 tdw lastmotorskib til Den norske Amerikalinje navngivet af fru Cili Henriksen til „Skienfjord“. På grund af storm anså værftet det ikke tilrådeligt at søsætte skibet, hvilket først skete dagen efter.

Skibet bygges som åben shelterdækker med lang bak til højeste klasse i Det norske Veritas.

Det er det sjette søsterskib, som Lindholmen bygger for NAL, hvilken type rederiet har fundet meget formålstjenlig for nordatlantisk fart samt fart på den afrikanske østkyst.

Typen er også bygget til andre rederier, se Vikingen nr. 6, 1957, „Halldor“.

M/T **Acina**



Øverst: Direktør J. Anér, frk. Marion Sørensen samt direktør og fru R. Marcussen. Nederst: „Acina“.

Fra Uddevallavarvet søsattes den 19. april et 19.000 tons dw motortankskib til C. H. Sørensen og Sønner, Arendal. Skibet fik af frk. Marion Sørensen navnet „Acina“.

„Acina“ bygges helsvejst til højeste klasse i Det norske Veritas og er hovedsagelig forsynet med langskibs spanter i bund, sider og dæk.

For at forhindre korrosion i lasttankene skal der installeres katodisk beskyttelse.

Skibet er iøvrigt et søsterskib til det andetsteds omtalte „Point Lacré“.

M/T **Fenborg**

Götaverken har afleveret sit tyvende tankmotorskib på 17.300 tdw til D/S A/S Stokke/skibsreder N. Chr. Evensen, Oslo.

„Fenborg“ er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas, og er det femte tankskib, som værftet har bygget til Evensens rederier.

Typen har mange gange været omtalt i Vikingen.

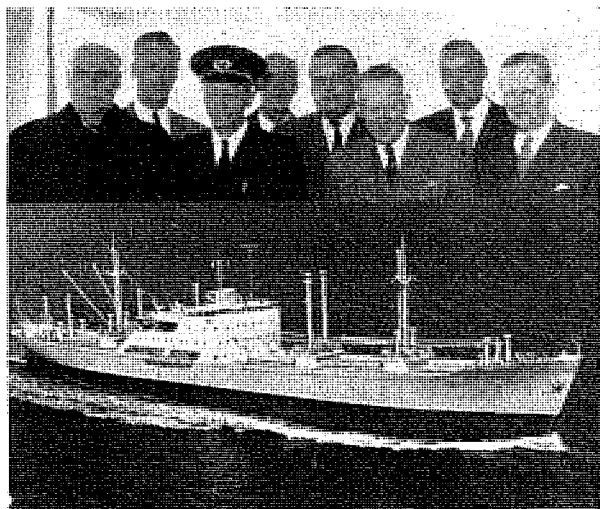
„Fenborg“ føres af kaptajn Herry Mathisen med Kristian Tordly som maskinchef.



Øverst: Fra venstre disponert B. S. Larsen, disponens: Knut Evensen, kaptajn Herry Mathisen og direktør Anders Lindén. Nederst: M/S „Fenborg“.

M/S **Vingrom**

Götaverken afleverede den 18. april lastmotorskibet „Vingrom“ til Halfdan Ditlev-Simonsen og Co. og O. Ditlev Simonsen Jr., Oslo. Skibet skal kunne gøre tjeneste enten som lukket shelterdækker eller åben shelterdækker.



Øverst: Fra venstre skibsrederne Halfdan Ditlev Simonsen senior og junior, kaptajn L. Tangvald, søfartsråd Olaf Ditlev Simonsen, skibsrederne Halvor Ditlev-Simonsen, Chr. Fossen og Olaf Ditlev Simonsen d. y., direktør Hilding Nielsen.

Nederst: M/S „Vingrom“.

Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas.

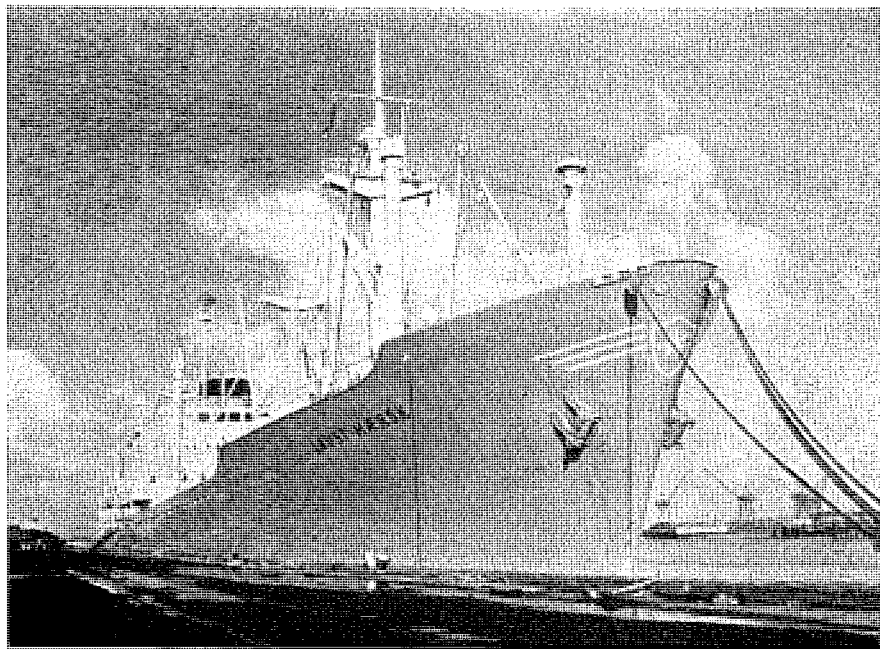
For Ditlev-Simonsen-koncernen har Götaverken tidligere bygget to søsterskibe „Vinni“ og „Varda“, som har været omtalt i Vikingen.

Mærsk-båd i U.S.A.

Der var stor modtagelse, da A. P. Møllers lyseblå og hvide motorskib „Laust Mærsk“ lagde til i Los Angeles havn på sin jomfrurejse. Det var med stolthed, at kaptajn S. M. Andreasen kunne præsentere det nye skib for embedsmænd fra vestkystens største havn og repræsentanter for storhandelen.

Bagefter var kaptajnen og hans frue samt maskinchef K. S. Lund værter ved en middag, hvor Mærsk linien blev lykønsket med nybygningen.

Det 2.520 tons store motorskib er et af de hurtigste i verden i sin klasse, og amerikanske skibsfartskredse udtrykte deres beundring for den nye båd, der navnlig med hensyn til lastrummene har en række nykonstruktioner. For at kunne transportere den stadig stigende last af vegetabiliske olier og flydende rågummi er der bl. a. indbygget specialtanke i



lastrummene. — „Laust Mærsk“ skal gå i rutefart rundt om jorden. Fra Los Angeles anløbes bl. a. Yokohama, Hongkong, Bangkok, Singapore og Indien. Herfra fortsættes gennem Suez-kanalen og enkelte europæiske havne til New York og via Panama-kanalen til Los Angeles igen.



Hempel's

SKIBSFARVER

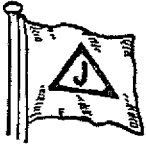
ER SØSTÆRKE



T. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K.

Alle henvendelser til „Vikings“ bodes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen. Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V. For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.



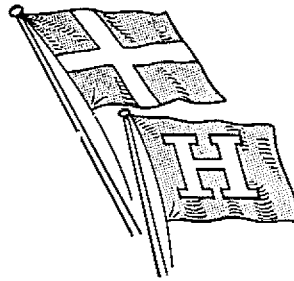
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

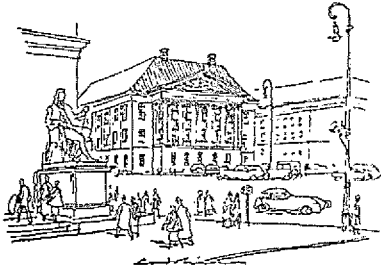
Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S

HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København



Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

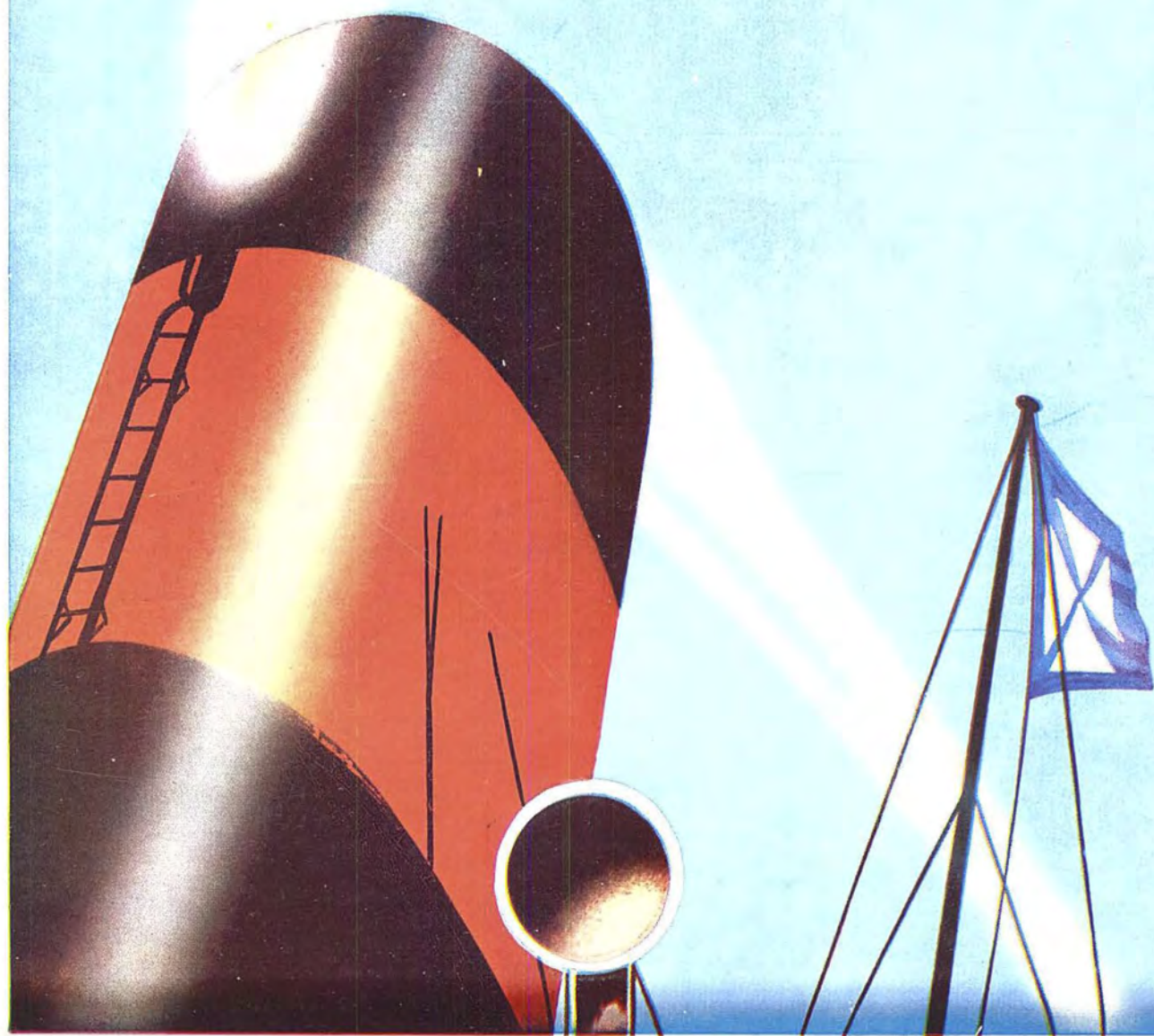
Korresponderende Reder:

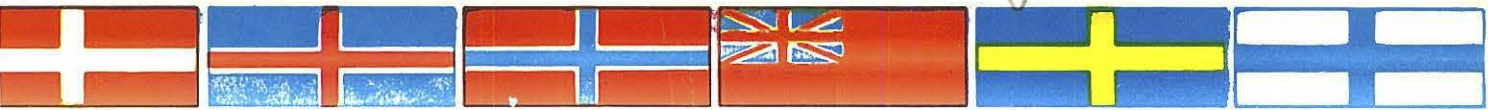
HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESKAB





VIKINGEN

Pr. 1,85
1. juli

Underdrejet i Atlanten

Maleri af PAUL SINDING

1958 - nr. 7
35. årgang



EGNE KONTORER: ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

WESTINDISKE ØER VIETNAM U.S.A. UGANDA TYSKLAND THAILAND TANGANYIKA SYD RHODESIA SYD AFRIKANSKE UNION

ENGLAND FILIPPINERNE FRANKRIG GHANA HONGKONG INDEN INDONESIA ITALIEN JAPAN KAMBODIA KANADA KENYA KINA

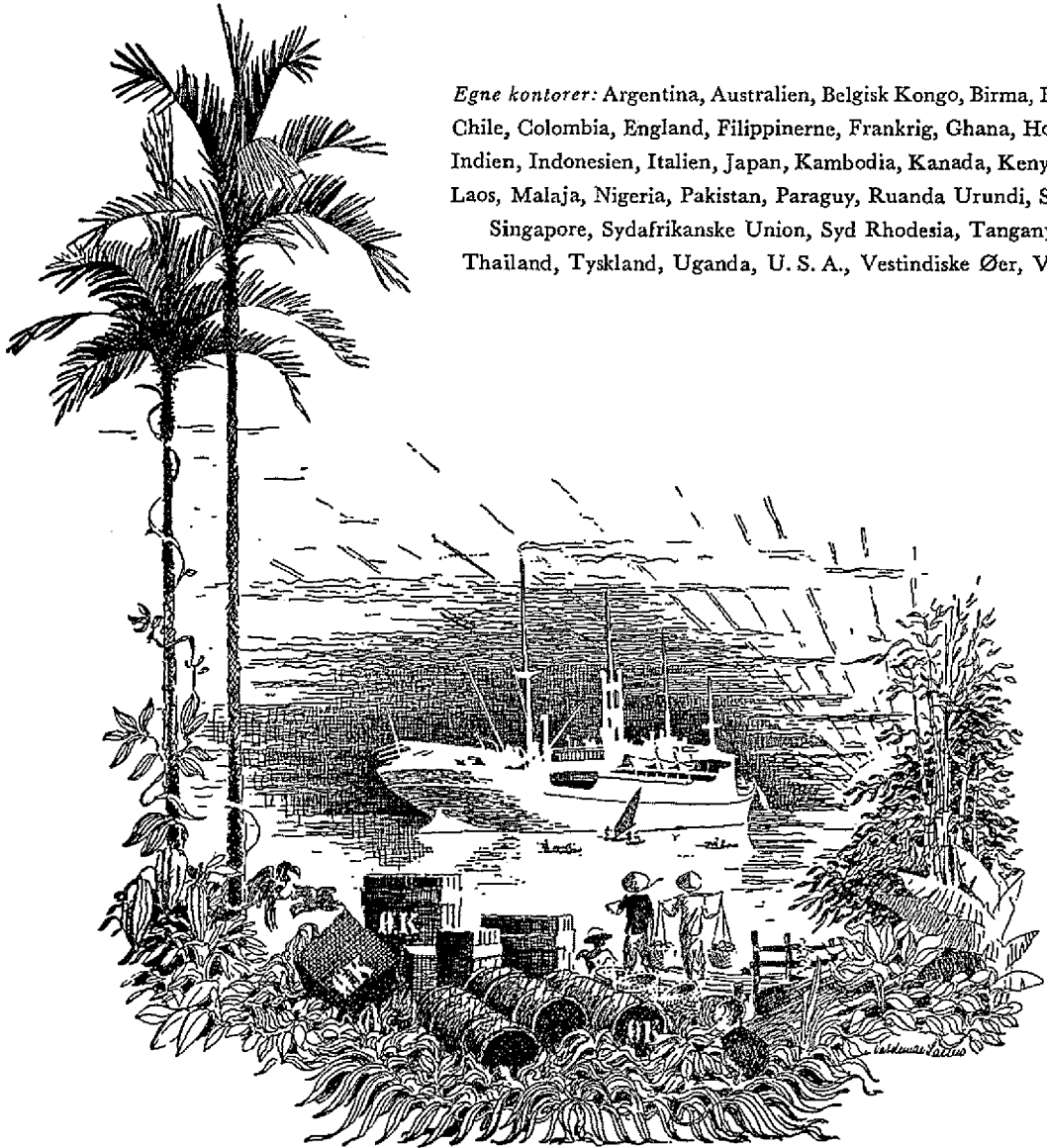
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og 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

På Dansk Dampskibsrederiforenings generalforsamling

udtalte formanden, direktør L. O. NORMANN, følgende:

For dansk skibsfart som helhed må det økonomiske resultat for 1957 betegnes som tilfredsstillende trods det voldsomme fragtfald, året bragte. De fleste rederier kunne takket være de relativt gode fragter i årets begyndelse og løbende kontrakter møde med pæne årsregnskaber, der muliggjorde en øget konsolidering, og langt størsteparten af driftsresultatet blev da også anvendt til dette formål. Handelsflådens indsejling i udenrigsfart, der er af så stor betydning for landets valutabalace, ansås for 1957 at være nået op på ca. 1.750 mill. kr. eller henved 250 mill. kr. mere end i 1956. Dette smukke resultat må ikke



Direktør L. O. Normann

mindst tilskrives de senere års bestræbelser for at øge flådens effektivitet ved tilgang af nye og moderne skibe. Handelsflåden havde i 1957 en tilgang af nye skibe på godt 200.000 bruttotons og udgjorde ved årets udgang ca. 1,9 mill. bruttotons. Danmarks andel af den samlede verdenshandelsflåde har i en årrække ligget næsten konstant på ca. 1,6 pct., og om nogen egentlig ekspansion har der således ikke været tale; men takket være den kontinuerlige udskiftning af ældre skibe med nye har vi i dag en af verdens mest moderne flåder, idet godt 70 pct. af tonnagen er bygget indenfor de sidste 10 år.

Det kan derfor siges, at rederierhvervet har gjort, hvad der har stået i dets magt, for at vor skibsfart kan stå rustet til at møde den skærpede konkurrence på verdenshavene, som en konjunkturedgang altid medfører. Det er just den situation, der foreligger i dag. Som vidt bekendt beherskes den internationale skibsfart for tiden af en almindelig depression, og udviklingen på fragtmarkedet i løbet af det sidste års tid har været præget af en skarpt faldende kurve. Endnu for et år siden kunne man håbe, at det indtil da stedfundne fragtfald var en naturlig reaktion ovenpå de kunstigt høje rater, som Suez-krisen havde frembragt, og at en stabilisering på det tidligere niveau var mulig; men

nedgangen i raterne fortsatte, og i løbet af efteråret 1957 nåede de ned på et niveau, der under hensyn til de sidste års stigende driftsudgifter må betegnes som det dårligste for hele efterkrigstiden. På dette bundniveau har raterne med minimale fluktuationer holdt sig siden, og situationen er i dag den, at selv de mest moderne og effektive skibe har vanskelighed ved at finde beskæftigelse, der giver mulighed for at få de direkte driftsudgifter dækket. I de fleste tilfælde levnes end ikke noget til dækning af administration, forrentning, afskrivning m. v. Man ser da også både herhjemme og i udlandet nybyggede skibe gå

direkte fra værft til oplægning. Indtil nytår kunne danske rederier takket være tidligere indgåede kontrakter nogenlunde undgå oplægninger, men i den forløbne del af indeværende år har antallet af oplagte skibe vist en meget betydelig stigning og er nået op på at udgøre ca. 8 pct. af flåden. Efterhånden som kontrakterne udløber, er der, som forholdene er i dag, i mange tilfælde intet andet alternativ end oplægning. Det er ikke alene trampfarten og tankfarten, der er blevet ramt af fragtfaldet, også liniefarten er udsat for en mærkbar nedgang i lasttilgangen, således at vanskelighederne overalt er store og rentabiliteten i fare.

Årsagen til den nuværende depression må i første række søges i den almindelige konjunkturedgang, der har præget verdensøkonomien siden sommeren 1957. Forventningerne om prisfald medfører, at importørerne overalt er tilbageholdende overfor nye køb og foretrækker at tære på lagrene, og dette i forbindelse med den faldende eller stagnerende industrielle aktivitet i USA og Vesteuropa har medført en betydelig nedgang i søtransporterne, særlig af råstoffer som kul, malm og olie. Overfor denne nedgang i tonnagebehovet står samtidig en rekordagtig tilgang af nybygget tonnage, der blev kontraheret under højkonjunkturerne, og hvoraf en me-

get væsentlig del er bestemt for de såkaldte „flags of convenience“, nemlig Liberia og Panama. Den fortsat stærke ekspansion af skibsfarten under disse flag, der nu er nået op på at udgøre over 15 pct. af den aktive verdenstonnage (imod ca. 1 pct. i 1939) repræsenterer en stadig alvorligere trusel for de virkelige søfartslandes skibsfart, og man kan kun håbe, at den på sørets-konferencen i Geneve fornylig vedtagne bestemmelse om, at der skal bestå et reelt samhørsforhold mellem et skib og dets flagland, efterhånden vil kunne medvirke til at dæmme op for denne udvikling. Et forhold, der yderligere bidrager til i høj grad at øge skibsfartens aktuelle vanskeligheder, er den flagdiskrimination, der udøves af en række lande, og i denne forbindelse må særlig fremhæves de skadelige virkninger af de af USA praktiserede 50—50 pct. fragtbestemmelser.

Under de herskende forhold er man fra skibsfartserhvervets side nødsaget til i højeste grad at være på vagt overfor yderligere stigninger i vore i forvejen meget høje driftsudgifter, da enhver forhøjelse på dette område kan blive afgørende for, om skibene overhovedet kan holdes i fart. Det var derfor med den største betænkelighed, at vi ved de nu afsluttede overenskomstforhandlinger måtte gå med til yderligere indrømmelser, der, særlig når 45-timers arbejdsugen om et år træder i kraft, uvægerligt vil føre til øgede udgifter.

Det kan i den nuværende situation ikke stærkt nok

understreges, at en af grundpillerne for dansk skibsfart er en ansvarsbevidst og veluddannet sømandsstand, og at en forringelse af standarden på dette område, i betragtning af de millionværdier moderne skibe og deres last repræsenterer, kan få katastrofale følger. Det var derfor med forundring og beklagelse, at Dansk Dampskibsrederiforening modtog meddelelsen om, at handelsministeren påtænkte at standse uddannelsen af vordende navigatører ombord i skoleskibet „Danmark“. Det er ikke ud fra sentimentale eller antikverede forestillinger, at man har ønsket at bevare den uddannelse, som hidtil er givet under skoleskibssejlad, og der er næppe nogen, der kan hævde, at danske rederier ikke har vist fuld forståelse for det nødvendige i at følge med den tekniske udvikling, der ikke mindst indenfor skibsfartens område har gjort sig stærkt gældende i de senere år. Det er imidlertid vor overbevisning, at uddannelsen ombord i „Danmark“ rummer meget store værdier, som det vil være svært at finde erstatning for under andre uddannelsesformer, og trods den nuværende depression indenfor skibsfarten har vi derfor ment, at sagen krævede beredvillighed til at yde økonomiske ofre også fra vor side. Hvad den økonomiske side af sagen angår, må det iøvrigt bemærkes, at man fra erhvervets side må tillægge skoleskibets bevarelse langt større værdi end anskaffelsen af et instrumentskib.

Det må desværre erkendes, at man fra dansk side

SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

- Minimalt forbrug af luft eller damp.
- Uovertruffen hørbarhed
- Elektrisk-automatisk manøvrering

Forlang prospekt.

TYFON[®]
dampdrevet

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SVERIGE
GRUNDLAGT 1840

Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

- Minimalt forbrug af luft eller damp.
- Uovertruffen hørbarhed
- Elektrisk-automatisk manøvrering

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

ikke har nogen mulighed for at påvirke de internationalt bestemte skibsfartskonjunkturer, men alligevel er det af stor betydning, at der herhjemmefra gøres, hvad der kan, for at bevare og styrke vor skibsfarts konkurrenceevne. En virkelig lettelse af den herskende depression for skibsfarten vil næppe indtræde, før en stigende verdenshandel og en ophugning af uøkonomisk tonnage, navnlig de krigsbyggede skibe, skaber en bedre balance mellem tonnage-efterspørgsel og -udbud. Som det har været nævnt i pressen, har man internationalt drøftet mulighederne for at stabilisere fragtmarkedet ved en organiseret oplægning med eller uden kompensation til de oplagte skibe. Planer af denne karakter ser man fra dansk skibsfarts side på med den største skepsis. Rent bortset fra de praktiske vanskeligheder, man må forvente, at sådanne planers gennemførelse vil støde på, må man frygte, at der derved åbnes mulighed for at holde en hel del af den uøkonomiske tonnage i fart længere end ønskeligt, og samtidig vil sådanne ordninger let kunne komme til at virke som en tilskyndelse til at kontrahere nye skibe på spekulativt grundlag.

Den største fare og den alt overskyggende usikkerhed for international skibsfart skyldes imidlertid den skibsfartspolitik, der føres fra USA's side, og som får flere og flere efterligninger i andre, særlig nyere, søfartslande. Den amerikanske skibsfart modtager betydelige subsidier af den amerikanske stat til amerikanske linier verden over, samtidig med at den har monopol på kystfarten; men herudover — og det er navnlig herimod, at berettiget kritik kan rejses — støtter USA sin skibsfart ved bestemmelser om, at alle transaktioner, hvorved den amerikanske stat eller dens organer under en eller anden form medvirker, skal behæftes med en klausul om, at transporterne for mindst 50 pct's vedkommende skal foregå på amerikansk køl. Dette gælder således ikke alene de egentlige hjælpeprogrammer til udlandet, men også transaktioner, der i vidt omfang er af normal kommerciel karakter, såsom de af Eksport—Import Banken ydede lån og salgene fra de amerikanske overskudslagre. Ydermere virker disse 50 pct. fragtbestemmelser i praksis ofte som 100 pct. regler, dels fordi modtagerne hyppigt ikke finder det muligt eller hensigtsmæssigt at splitte lasterne op, dels fordi i andre tillælde som f. eks. med hensyn til Eksport—Import Bankens lån kun modtagerlandet kan få lov til at løfte de „frie“ 50 pct., hvorimod tredielands skibsfart er helt udelukket fra at konkurrere om sådanne transporter. Disse bestemmelser medfører under de nuværende forhold, at der for de amerikanske skibe er opstået et separat marked, hvor de opnår rater, der er indtil tre gange så høje som de, der gælder på det frie marked, således at virkefeltet for andre landes skibsfart indskrænkes i meget betydelig grad med øgede oplægninger til følge. Sidst, men ikke mindst, virker denne politik som et uheldigt forbillede for andre lande, og det er en kends-

gerning, at et stødse voksende antal lande har påberåbt sig det amerikanske eksempel ved deres gennemførelse af flagdiskriminerende bestemmelser. Der er her tale om en tragisk inkonsekvens i USA's politik overfor allierede og venligtsindede lande. Samtidig med at USA på mange måder søger at støtte disse landes økonomi og forsvarsberedskab, skader man ved snævre protektionistiske foranstaltninger en for de samme lande så vigtig næringsvej som skibsfarten. Fra Rederiforeningens side har vi i den senere tid ved flere lejligheder som så mange gange før overfor regeringen fremhævet de skadelige konsekvenser af USA's politik på dette område og har henstillet, at man i samarbejde med andre søfartslande gør et alvorligt forsøg på at få den amerikanske regering til at ændre sin holdning i dette spørgsmål. Vi håber derfor, at der må være udsigt til, at en sådan fælleshenvendelse vil finde sted inden længe, og det må oprigtigt håbes, at den vil møde større forståelse hos den amerikanske regering, end tilfældet har været med tidligere lignende henvendelser.

For godt og gavnligt samarbejde med centraladministrationens embedsmænd, med landets andre erhvervsorganisationer og med rederiorganisationerne i udlandet og særlig i Norden vil jeg til slut gerne udtale min og Dansk Dampskibsrederiforenings oprigtige tak.

På generalforsamlingen afgik følgende tre medlemmer af foreningens bestyrelse efter eget ønske:

Næstformanden, skibsreder E. Hahn-Petersen, A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Skibsreder Axel Kampen, Dampskibsselskabet Torm A/S. Direktør A. Tonboe, Dampskibsselskabet Orient A/S.

Til ny næstformand valgtes hidtidigt medlem af bestyrelsen, direktør J. Chr. Aschengreen, A/S De Østasiatiske Kompagni.

Nyvalgt blev:

Skibsreder Ove Amsinck, Dampskibs-Aktieselskabet Progress. Direktør Henry Jensen, rederiet J. Lauritzen. Skibsreder K. Bülow Jensen, Rederi-Aktieselskabet Myren.

Dansk Dampskibsrederiforenings bestyrelse består herefter af følgende:

Formanden, direktør L. O. Normann, A/S De Forenede Dampskibs-Selskab. Næstformanden, direktør J. Chr. Aschengreen, A/S Det Østasiatiske Kompagni. Skibsreder Ove Amsinck, Dampskibs-Aktieselskabet Progress. Skibsreder Alexis R. Andresen, Dampskibsselskabet Dania A/S. Direktør Henry Jensen, rederiet J. Lauritzen. Skibsreder K. Bülow Jensen, Rederi-Aktieselskabet Myren. Skibsreder A. P. Møller.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
 KØBENHAVN

Pragtværk om svenske skoleskibe

Einar Moberg: FÖR FULLA SEGEL,
477 sider, halvfr. bind sv. kr. 185,

Rydbergska Stiftelsen, den hæderkronede svenske skoleskibsinstitution, som grundlagdes 1848, og som endnu er i fuld aktivitet, har fået et mindeskrift, som er noget ud over det almindelige. Einar Mobergs nylig udkomne værk „För fulla Segel“ er ikke bare et enestående smukt og gedigent bogarbejde. Det er også et værdigt og vægtigt bidrag til den svenske søfarts historie og til de nordiske landes skoleskibes historie.

Forfatteren, Einar Moberg, kan præsenteres her som sekretær og „2. styrmand“ i „Besättningen Rydbergsgastarna“, en forening af tidligere elever og besætningsmedlemmer fra stiftelsens skoleskibe.


Det skal i denne forbindelse nævnes, at foreningen blandt sine få æresmedlemmer tæller bagermester Ekvald, som i mange år var formand for Georg Stageforeningen.

„Besättningen Rydbergsgastarna“ fejrede i 1954 sit 25 års jubilæum, og ved denne lejlighed tog man beslutningen om at udgive værket om stiftelsens mere end hundredårige historie. Der er blevet udført et stort og dygtigt arbejde, der er blevet samlet mange hundrede dejlige sejskibsbilleder hvoraf adskillige i farver, og der er opnået et smukt resultat.

Einar Moberg begynder sin beretning allerede en år-række før Rydbergska Stiftelsens grundlæggelse og gi-

ver en indgående beskrivelse med fyldigt illustrationsmateriale af Sveriges — og et af verdens — første skoleskibe for handelsflåden, den lille brig „Oscar“, og dens dramatiske rejse til Sydamerika i 1840.

Ca. halvdelen af værket er benyttet til omtale af stiftelsens skibe og virke. De resterende kapitler behandler bl. a. svenske rederiers lastførende skoleskibe, danske, finske og norske skoleskibe samt fyldige afsnit med andre landes skoleskibe. Desuden er der levnet god plads til sagkyndige skoleskibsfolks kommentarer og omtale af moderne former for uddannelse af vordende skibsofficerer.

Bogen er pyntelig, men den behøver ikke at være bare til pynt. 

Han tog sine forholdsregler!

Om bord i et engelsk skib var en lille kineserdreng på-mønstreret som kammerdreng. Han havde den irriterende vane altid at brase direkte ind i kalytten til kaptajnens kone, der ledsagede sin mand på rejsen, uden først at banke på. Naturligvis generede denne fremgangsmåde kaptajnens kone, og en dag sagde hun derfor til drengen:

— Du må vænne dig til at banke på døren, før du kommer ind til mig, Tao. Det kunne jo hænde, at jeg netop var ved at klæde mig på, når du brasede ind.

— Fruen ikke være bange for det, svarede den kvikke dreng med et stort smil, — jeg altid først kigge gennem nøglehullet, inden jeg komme ind! —g.

RHUM
NEGRITA

LIQUEURS
BARDINET

BORDEAUX

OLD NICK RUM

RHUM NEGRITA
BARDINET
BORDEAUX
VASSI & CASTI (NOV.)
RUM

BARDINET

BARDINET

Repræsentant for Danmark:
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

KODUS NA 155

Søfolks beskyttelse i atomdrevne skibe

ved at være aktuel

Søfartsafdelingens nye chef, afdelingschef J. Worm, fik sin internationale debut på søfartskonferencen i Geneve

Afdelingschef J. Worm, der afløste Ove Nielsen som chef for handelsministeriets søfartsafdeling, fik hurtigt sin ilddåb. Hans første store opgave blev at lede den danske delegation ved søfartskonferencen i Geneve i forsommeren. 46 af den internationale arbejdsorganisations medlemslande var repræsenteret — de fleste af dem både ved repræsentanter for regeringerne, skibsrederne og de søfarende.

ILO, som konferencen almindeligvis kaldes, gav de såkaldte „bekvemmelighedsflag“ et skarpt skud for boven og beskæftigede sig også med flere andre vigtige spørgsmål, bl. a. undersøgelse af de problemer, der vil opstå i forbindelse med anvendelsen af atomkraft i skibsfarten, for så vidt angår beskyttelse af skibes besætninger.

På konferencen, der valgte japaneren Ichiro Kawasaki som præsident for møderne, nedsattes seks kommissioner, der behandlede hver en gruppe søfartsproblemer; fortæller afdelingschef Worm.

Hyre, arbejdstid og bemanning

Konferencen nåede frem til mange vigtige beslutninger. I en af komiteerne behandlede problemerne hyre, arbejdstid og bemanning.

På den foreberedende tekniske søfartskonference, der afholdtes i London i 1956, var der foreslået visse ændringer i Seattle-konventionen fra 1946 om de tre ovennævnte problemer. Den betydeligste ændring — som forresten blev vedtaget på grundlag af et forslag fra de skandinaviske regeringsrepræsentanter — gik ud på at åbne adgang til partiel ratificering af konventionen, således at det navnlig blev muligt at ratificere konventionens afsnit om arbejdstid og bemanning uden at binde sig til reglerne om en internationalt fastsat minimumshyre.

Den foreslåede revision af konventionen blev vedtaget med 104 stemmer mod 22. Andre 22 undlod at stemme. Det var iøvrigt første gang, at der opnåedes en så stor enighed mellem søfolk og redere på et sådant område.

Også et forslag til rekommendation om hyre, arbejdstid og bemanning blev vedtaget — med 127 stemmer mod 20. Rekommendationen anbefaler en højere minimumshyre og gennemførelse af otte timers arbejdsdag i et noget videre omfang end konventionen. Endvidere vedtoges en resolution, hvori ILO opfordres til at inddrage de søfarendes forhold under en planlagt undersøgelse af spørgsmålet om generel nedsættelse af arbejdstiden.

Social standard om bord

En anden komité beskæftigede sig med problemet om forhyring af søfolk gennem fast etablerede forhyringskontorer. En rekommendation vedtoges enstemmigt. — Denne rekommendation opfordrer medlemslandene til at gøre alt, hvad der står i deres magt, for at hindre, at søfarende inden for det pågældende lands territorium lader sig forhyre med fremmede skibe på vilkår, som er dårligere end den sociale standard og de kollektive overenskomster i de traditionelle søfartslande. Navnlig understregedes det, at medlemslandene må sørge for, at der i forhyrings-vilkårene indeholdes rimelige bestemmelser om hjemsendelse og pleje i sygdomstilfælde.

Alene denne rekommendation var et skud for boven af skibene under bekvemmeligheds-flagene. Men konferencen gik endnu videre: En tredje komité behandlede problemet „flagskifte i relation til sociale vilkår og sikkerhed“. Om dette problem vedtog konferencen enstemmigt en rekommendation. Denne understreger under henvisning til „bekvemmeligheds-flagene“ og til den af den nylig afholdte sørets-konference vedtagne konvention om retsordenen på åbent hav de forpligtelser, som et registreringsland bør påtage sig med hensyn til udøvelse af jurisdiktion og kontrol med særligt henblik på de søfarendes sikkerhed og velfærd.

En fjerde komité fik vedtaget et udkast til en konvention om gensidig anerkendelse af søfolks nationale identitets-papirer. Konventionen bestemmer, at de medlemsstater, der har ratificeret den, skal udstede et identitets-dokument i nærmere fastsat form til egne statsborgere. Der bliver også adgang til at udstede sådanne dokumenter til fremmede søfolk, der arbejder i vedkommende lands skibe. Den pågældende stat er forpligtet til at give søfolk, der er udstyret med identitets-dokumenter udstedt af dens myndigheder, ret til genindrejse. Andre lande skal give søfarende med de nævnte dokumenter adgang til midlertidig landlov samt til indrejse eller gennemrejse, når dette er nødvendigt for tiltrædelse af tjeneste om bord. Medlemslandene har dog adgang til at forbeholde sig ret til at afvise uønskede personer.

Østblokken var med

I forbindelse med det sidste problem skal det nævnes, at også østblok-landene deltog i konferencen. Spørgsmålet om disse landes repræsentation gav som så mange gange før anledning til visse vanskeligheder. Både redere og sømandsgruppen ønskede ikke at indvæge repræsentanter fra de pågældende lande i komiteerne. Man nåede dog efter lange forhandlinger frem til en

tidligere prøvet løsning, nemlig at supplere komiteerne med sømands-repræsentanter for østblok-landene. Det var sømands-gruppen selv, der gik med til denne løsning. Imod redernes protester vedtog konferencen at give skibsreder-repræsentanter fra østblok-landene status som „Deputy Members“ i komiteerne.

En af konferencens komiteer behandlede tretten resolutionsforslag, der blev fremsat af delegerede fra forskellige lande. Ti af resolutionsudkastene blev så godt som enstemmigt vedtaget. Der blev vedtaget rekommendationer om bl. a. følgende emner:

Flygtningesøfolk, søfolks velfærd, sundhed og hygiejne om bord, luftkonditionering i søfolks opholdsrum, iværksættelse af en undersøgelse vedrørende bemandingsreglerne i de forskellige lande og undersøgelse af de problemer, der vil opstå i forbindelse med anvendelser af atomkraft i skibe.

I handelsministeriet oplyser man over for Vikingen, at ministeriet for øjeblikket er i gang med udarbejdelsen af en rapport, der skal afleveres til regering og folketing. Derefter skal handelsministeriet overveje, om om Danmark vil ratificere konventionerne. —*wig.*

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Osten

Apropos vor tids mode med fuldskæg, som også lanceres af orlogsmarinens folk, officerer som menige, kan det oplyses, at før 1848 var det menige soldater strengt forbudt at have fuldskæg.

Da Kong Chr. IX (incognito „Grev af Falster“) den sidste dag i året 1899 vendte hjem fra et besøg i Gmunden (Østrig) med rute-damperen Kiel—Korsør, sov han i en seng, som var specielt opstillet til hans brug. Inden han gik fra borde, gav han 300 kr. til fordeling blandt besætningen.

1936 solgtes til ophugning i Skotland verdens ældste panserskib, det portugisiske „Vasco da Gama“, der i 1876 søsattes som kasemat-skib.

Den militære hilsen i såvel hær som flåde, som bruges herhjemme og i andre civiliserede nationer, indførtes i Rusland 1937, hvor den hidtil havde været forbudt.

Ildræts-redskaber fra maritimt værksted! I begyndelsen af 1920'erne leverede søartilleriets værksted på Holmen forskellige idræts-redskaber til Københavns Idræts-park såsom diskos, spyd, hammer, kugle m. m., fordi værkstedet viste sig konkurrence-dygtigt med hidtidige udenlandske leverandører.

I 1897 var den tyske passagerdamper „Kaiser Wilhelm der Grosse“ (Norddeutsche Lloyd) verdens største

damper grundet på følgende dimensioner: Længde 625 fod, bredde 66. Tillige virkede den imponerende med sine 3 master og 4 skorstene samt 30.000 hk, hvilke gav en fart af 22 knob. Besætningen svarede i forhold hertil: 480 mand. For underholdning af passagererne spillede et orkester på 30 mand, der udenfor koncerttiden betjente gæsterne på anden måde, idet de da fungerede som — opvartere! Rationalisering eller ikke? Kæmpe-linieren blev i 1897 indehaver af Atlanterhavets „Blå bånd“ med en tid på lige 6 døgn. Apropos første indehaver af dette bånd, den engelske „Savannah“, da brugte den i 1829 26 døgn om overfarten fra Europa til Amerika. Nå, den var jo ikke skrue-dreven, men hjul-dreven og havde kun 90 hk fordelt på de 2 hjul. „Savannah“ er iøvrigt den første „oceandamper“, idet den i 1819 gjorde rejsen fra New York til Le Havre. Brændsels-beholdningen var efter vor tids begreber ikke helt almindelig, eftersom den foruden 75 tons kul bestod af 87 m³ træ. „Savannah“ var på kun 350 tons displacement-tonnage.

Igen, hvad det „Blå bånd“ angår, er der jo stor forskel på „Savannah“s 26 døgn over oceanet og så „Queen Mary“s 4 døgn og 27 minutter i 1936. „The Blue Ribbon“ kan henføres til den britiske hosebånds-orden, hvis hosebånd er blåt. Der er ingen officiel konkurrence for opnåelsen af „Atlantens blå bånd“, hvorfor det skib, der slår det foregående i hurtigste overfart, kun kan smykke sig med æres-titlen. Yder-punkterne, mellem hvilke sejlads-tiden beregnes, er Bishop Rock (England) og Ambrose Lightship (USA). Distancen herimellem er 2777 sømil.

Orlogs-marinens skoleskib, skrueskonnerten „Ingolf“, om bord i hvilken så mange af marinens underofficerer fik deres uddannelse (1876—1922), besad den mærkværdighed, at skruen, tobladet, blev hejst op på dækket, når skibet skulle gå for sejl alene. Den blev løbet op til de traditionelle horn-signaler.

Engang en konge-trappe

Alle, der er nogenlunde velbefarne i København, kender stentrappen i kaj-muren ved Holmens kirke. Fr. VII i hvert fald benyttede den undertiden i stedet for Toldboden, når han fra Christiansborg slot skulle ombord i sit dampskib „Ægir“. Den røde konge-chalup lagde da til ved nævnte trappe.

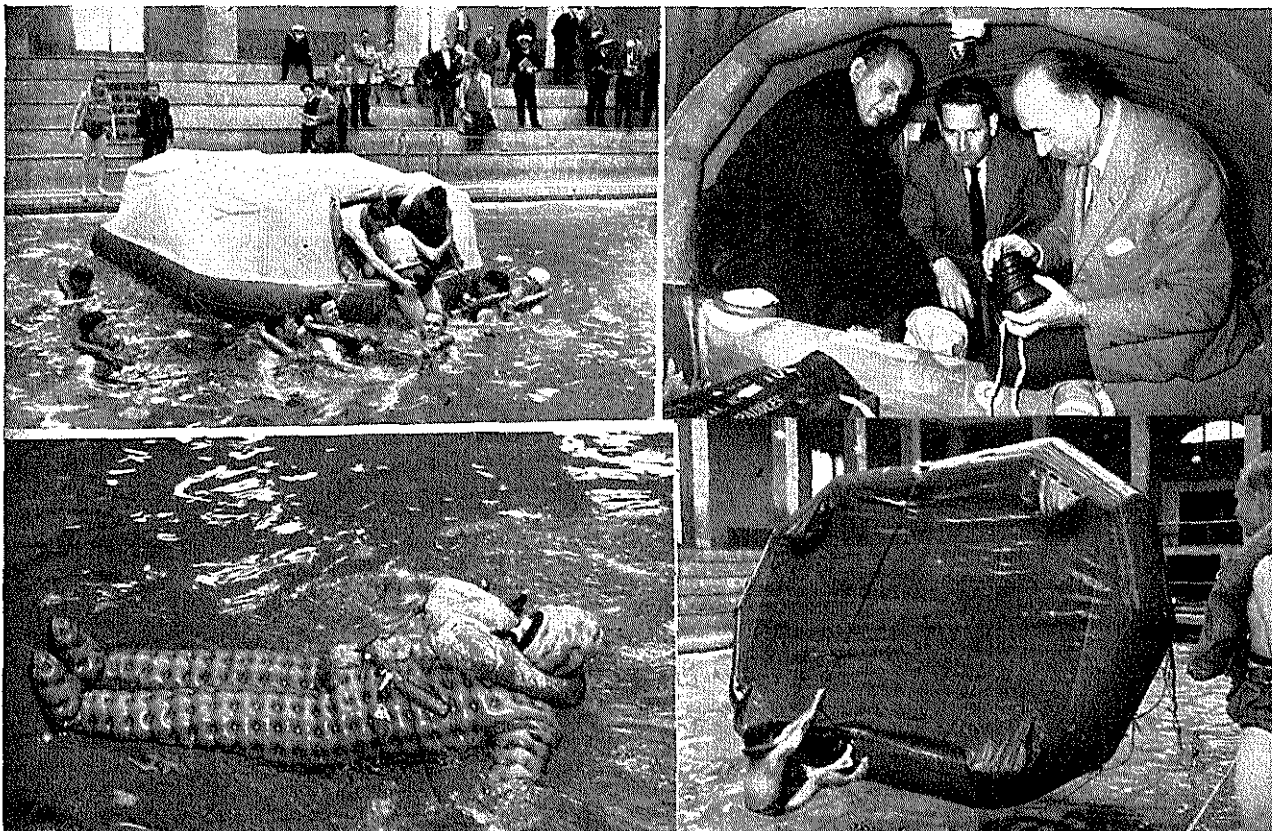
Fakkeltog og kaneture på Øresund

Med lange mellemrum er det sket, at Øresund er helt frosset til, og isen været så tyk, at færdsel kunne foregå mellem Danmark og Sverige, selv til Malmø, hvor Sundet er ret bredt. I midten af marts 1845 gjordes således kaneture til Malmø. 7 år forinden, men i februar, kom daglig mange svenske slæder fra Sverige til København, medens Helsingør-folk lavede fakkeltog „till hinsidan“. En af de strengeste og længste vintre, vi har haft, indtraf i 1789. Da kunne der så sent som 8. maj foretages kaneture fra Bellevue til København på det isdækkede Øresund.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Øverst til venstre: Marinens mænd entrer flåden. — Øverst til højre: Skibstilsynets folk foretager en meget grundig undersøgelse og prøve af de demonstrerede redningsflåder. — Nederst til venstre: Den nye flydedragt, der holder legemet varmt et helt døgn — Nederst til højre: En lillebitte mariner vender med lethed redningsflåden.

Beaufort opblæselige redningsflåde

Gummiflåder går deres sejrsgang indenfor marinen og koffardifarten. Marinen har efterhånden udskudt sine almindelige redningsbåde og er udelukkende gået over til gummiflådetypen, som yder de skibbrudne langt større fordele, og vore fisketrawlere anskaffer sig i stort tal disse uundværlige redningsflåder.

Firmaet Aage Hempel's afdeling Dan-Reflex har haft en demonstration af Beaufort opblæselige redningsflåder for marinens og skibstilsynets eksperter, som var meget begejstrede for denne type redningsbåde.

De fremstilles efter den engelske marines bestemmelser, og den engelske marine har gjort utallige forsøg med Beauforts modeller. Man har bl.a. haft to af disse flåder liggende forankret ved et fyrskib i månedsvis for at prøve deres stabilitet, ligesom man har haft fem flåder liggende i Ishavet i 30 dage med mandskab, som er blevet forsynet med mad fra moderskibet, men ellers udelukkende har opholdt sig på flåderne i alle disse dage.

Flådernes stabilitet er ovenud, og deres bæreevne er det dobbelte af, hvad de er beregnet til, således at hvis luften skulle svigte i nogle af kamrene, holder flåden sig flydende alligevel.

Der er proviant i vandtætte pakninger, ja sågar spillekort til underholdning for besætningen, og hvis flåden bliver lukket, vil der i løbet af kort tid, selv i de koldeste farvande, være ca. 30 graders varme i kabinen.

Ved demonstrationen udtalte chefen for marinens havariskole, kommandørkaptajn Palle Thor Krøyer, sin begejstring overfor Vikingen's redaktør over de handy både, og skibsfartens eksperter erklærede med det samme, at flåden ville blive godkendt af skibstilsynet i Danmark.

Der er ingen tvivl om, at Beaufort opblæselige redningsflåde, som er fabrikeret i forskellige størrelser til 10, 20 eller 30 mand, vil gå sin sejrsgang overalt. Dens kolossale driftssikkerhed, som bringer flåden op 30 sekunder efter klar til brug, samt dens stabilitet lægger denne redningsflåde i plan med de bedste, der endnu er fremstillet af denne art.

Samtidig blev vi præsenteret for en vandtæt flydedragt, der kan holde sin bærer oppe i 24 timer og er så godt isoleret, at legemstemperaturen overhovedet ikke formindskes selv i det koldeste vand. Denne dragt vil sikkert også blive et meget anvendt redningsudstyr.

Referenten.



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

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

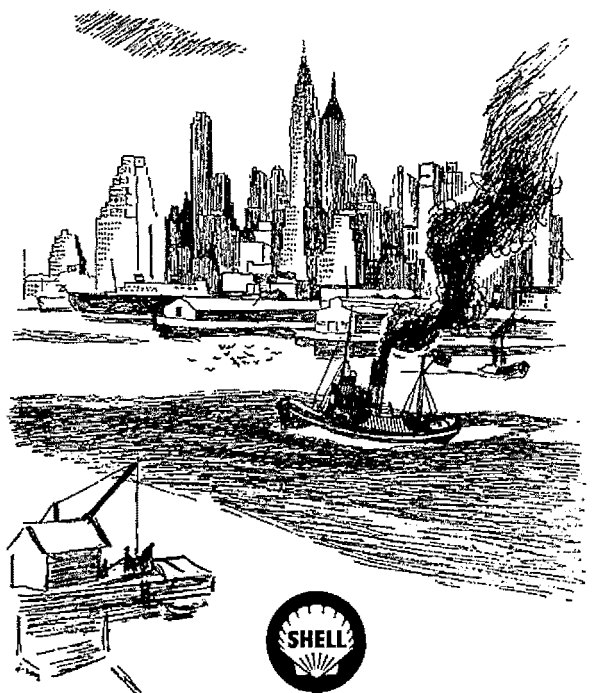
•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

NEW YORK



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



1958

Det har jeg oplevet:

En rejse fra Vestkysten og hjem i 1904-05



1904

Efter i 4 måneder at have ligget i Iquique for at losse 4.000 tons kul fra Newcastle W.S.W. og siden indtaget en fuld ladning salpeter stod 4/mst. bark „Bidston Hill“ of Liverpool ud fra Iquique, bound Falmouth for ordre.

Som traditionenn dengang var, havde vi fra andre skibe haft hjælp til ankerhivning og indtagning af stemmårings, og vi fik de sædvanlige 3 hurra'er med ønsket om fair wind, idet vi gled ud fra rheden.

Alt gik godt, indtil vi kom ned på højden af Walparaiso, hvor vi løb ind i hårde storme. Ud på aftenen måtte vi bjerge de 3 boven bramsejl samt storsejl og birgin, de lettere sejl var jo da allerede fast. 4 mand gik op for at beslå krydsbovenbramsejl. Under dette arbejde mistede en belgisk apprentice fodfæste i perten, idet sejlet slog bak opover rån. Han styrtede ned, og i faldet ramte han bb capstan, agten for krydsmasten. Han fik knust hovedet og ligeledes brækket ryg og arme. Han blev bragt ind i lazarettet. Vi begravede ham dagen efter under de almindelige ritualer: Der blev braset bak, læst en kort bøn, hvorpå manden gled ud. Der brasededes fuldt igen, og rejsen fortsattes.

Vinden var hele tiden kontrær, og vi rundede Hornet efter 40 dage i søen. I mellemtiden var det blevet opdaget, at vor beholdning af konserver var fordærvet — det var australsk kaninkød. Jeg var topgast i krydstoppen, og en dag jeg lå i riggen, så jeg, at al konserver blev lempet ud af agterkøjerne i poopen.

Vi måtte så resten af rejsen nøjes med salt kød og flæsk, som sammen med beskøjterne — Liverpool pants — sandsynligvis og tilsyneladende havde været Hornet rundt adskillige gange. Skibet var en ægte liverpool'er med Welste skipper „hungry and easy“, som det hed.

Der var dog den fordel ved beskøjterne, at der ikke skulle bankes maddiker ud af dem, før man spiste dem, vel nærmest fordi det var umuligt for en orm at æde sig ind i de stenhårde kiks. Limejuice havde vi dog, og den daglige ration blev indtaget hver middag efter mønstringen og vagtskiftet ved 8 glas foran poopen.

I Atlanten havde vi også megen modvind og flovt det meste af tiden, og da vi nåede ind i SØ passaten, stod den også flov, og under Linien havde vi 14 dages dol-drum.

Skibet var stærkt begroet med langhalse og græs, og vi gjorde kun ringe fart, højst 8—9 knob i timen. Til sammenligning kan tjene, at vi året før på rejse fra

Portland Ore til Sydney med 4.000 tons hvedemel nede mellem sydhavsøerne havde logget 17 mil med skysejl (og læsejl i fortoppen) sat.

Efter at have fået fat i NØ passaten, som også stod flov, nåede vi endelig op i vestenvindsbæltet. På højden af Azorerne blæste det efterhånden op til storm. Vi lænsede under for en hård SW'er og førte fulde mærssejl og fok samt stængestagsejlene. Søen var meget høj, og efterhånden satte det ind med et svært underdrag fra NW. Den 14. marts (1905) kl. 3 om eftermiddagen blev der varskoet. „All hands on deck to save the ship“. Det blæste da en orkan med voldsomme regnbyger. Pludselig faldt vinden, og det blev stille — vi var inde i centret. Vi blev beordret til bb fokkebraser for at skærpe op; men i det samme kom den rygende ud af NW med fuld orkanstyrke. Der løb et frygteligt hav med bråd ind fra begge sider. Alle 6 mærssejl samt fok og stagsejlene blæste ud af ligene, så der ikke var en eneste dug tilbage, og som vi stod og skærpede fortoppen ind om bb, kom et frygteligt bråd ind fra stb. side, og skibet lå fuldstændig begravet. Da skibet endelig havde rettet sig lidt, opdagedes det, at der var gået 4 mand over bord; vi så dem selvfølgelig aldrig mere.

Der lå vi så for den nøgne rig tværs i den høje og uregelmæssige sø og slingrede selvfølgelig voldsomt samt lå konstant bordefyldt, og i lukaferne svømmede alting rundt.

Dagen efter var orkanen løjet af til almindelig storm. Kaptajnen havde låset sig inde i kahytten og ville ikke se nogen og gav ingen ordrer.

Vinden var god, så hele besætningen længtes efter at komme under sejl igen. Der blev holdt rådslagning mellem os forude og the petty officers midtskibs. Resultatet blev, at en af os skulle gå hen og høre kaptajnen om, hvad han havde i sinde at gøre. Valget faldt på mig, da jeg havde været længe om bord — 2 år — og jeg var på hjemrejsen bådsmand på styrbords vagt.

Jeg gik så hen til stewarden og spurgte, om han troede, jeg kunne få kaptajnen i tale. Han gik ind og spurgte ad, og lidt efter kom han ud og sagde, at jeg kunne komme ind. Jeg gik så ind gennem kahytten og ind i kammeret.

Kaptajnen lå i køjen med 2 revolvere ved siden af sig og ginflasken i rækken på en køjehylde. På kaptajnens forespørgsel om hvad jeg ville, svarede jeg, at vi alle ønskede at fortsætte rejsen, og at vinden var god.

Nej, sagde han, jeg vil vente, til der passerer en

damper, han skal så rapportere mig ved Lizard Head med ordre til, at en slæbedamper kommer ud med et sæt nye sejl; sic! Vi har jo sejl nok i sejlkøjen, sagde jeg. Så lå han nogen tid og sagde så, at jeg skulle kalde på 1. styrmand. Han var imidlertid kommet til skade med ben og ryg i det hårde vejr, derfor kaldte jeg på 2. styrmand. Han kom så ind og fik besked på at få et andet sæt sejl frem og slået under. Dette skete, og vi fortsatte mod Kanalen.

I Falmouth fik vi ordre for Hamburg og fortsatte derpå op ad Kanalen. Vi passerede Dover, rundede South Foreland og ankrede op i the Downs, hvorfra der blev telegraferet til Liverpool efter en slæber. 2. dagen efter kom „Stormcock“ of Liverpool, og han slæbte os til Hamburg, hvortil vi ankom den 3. april efter 156 døgn i søen. Besætningen blev derpå afmønstret på det engelske generalkonsulat i Admiralitetsstrasse.

An old Cape Horn'er.

PS. Skibet lastede i Hamburg cement for San Francisco, men forliste på rejsen nede ved Cape Horn. Der gik vist 18 mand ned med skibet.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

Amerikaner

om fremtidens skibsfart

Kølen til verdens første atomdrevne handelsskib, 10.000 tonneren „Savannah“, blev lagt den 22. maj. Med vanlig sans for dramatisk effekt havde amerikanerne henlagt begivenheden til netop den 22. maj, der i USA traditionelt fejres som søfartens dag.

Den store begivenhed, der optog den amerikanske offentlighed stærkt, har inspireret den kendte skibsfartsekspert Clarence Morse i San Francisco til at holde en opsigtsvækkende tale, i hvilken han forudsiger radikale forandringer inden for skibsfarten. Han udtaler således, at fremtidens skibe vil blive fjernstyrede og i den grad automatiserede, at de vil være i stand til at krydse Atlanterhavet uden så meget som en eneste mand om bord!!

Til talen har flere erfarne New York-redere dog tilfaldt sig at bemærke, at Morse åbenbart er kommet til at se lidt for langt ind i fremtiden, og at man sikkert trygt kan regne med, at såvel officerer som mandskab vil være nødvendige om bord i skibe i endnu mange år fremover.

—5.

PASSAGERSKIBE · FRUGTSKIBE · CARGOLINERE · FÆRGER · DIESEL OG DAMPMASKINER
HELINGØR TURBOLADERE FOR DIESELMOTORER



Om: "PRINSESSE MARGRETHE"
Længde 125,7 m · D 11,5 m
Kølbredde 20,0 m

HELINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI A/S
Telefon: HELINGØR 211400 HELINGØR · DANMARK Telegram: SHIPBUILDING

Næstved-Firma viser vej, når det gælder ventilation i skibe

Nordisk Ventilator Co.s HI-PRES anlæg er indtil i dag bestilt til 333 skibe, tilhørende 105 rederier af 19 forskellige nationaliteter. — Den blomstrende virksomhed er godt på vej til at skabe sig verdensry.

Næstved ligger i en af Sydsjællands skønneste egne, og selve den gamle by gør med sine krogede gader og mange gamle huse et hyggeligt og tiltalende indtryk på den besøgende.

Men selv om byen på denne baggrund må betegnes som stærkt forankret i sin fortid, så er den dog samtidig på det handels- og industrimæssige område en højst moderne by med adskillige store og ansete virksomheder, der giver arbejde og gode indtjeningsmuligheder for byens indbyggere.

En af de virksomheder, som i de senere år har henvendt opmærksomheden på sig, er *Nordisk Ventilator Co.* Skønt dette firma kun er godt en halv snes år gammelt (det blev startet i 1947) har dets navn allerede længe været kendt og anset — såvel herhjemme som i udlandet — når talen er om ventilationsanlæg. Firmaet har således installeret ventilations- og luftkonditioneringsanlæg i hovedbygningerne på Københavns Amtssygehus i Glostrup, i dagbladet Politikens maskinsæteri, i hotel Mercur i København, i Carlsberg Bryggeriernes nye tappehal, i Danmarks Hus i Paris — for blot at nævne nogle enkelte eksempler . . .

Men det, der måske i første række har gjort Nordisk

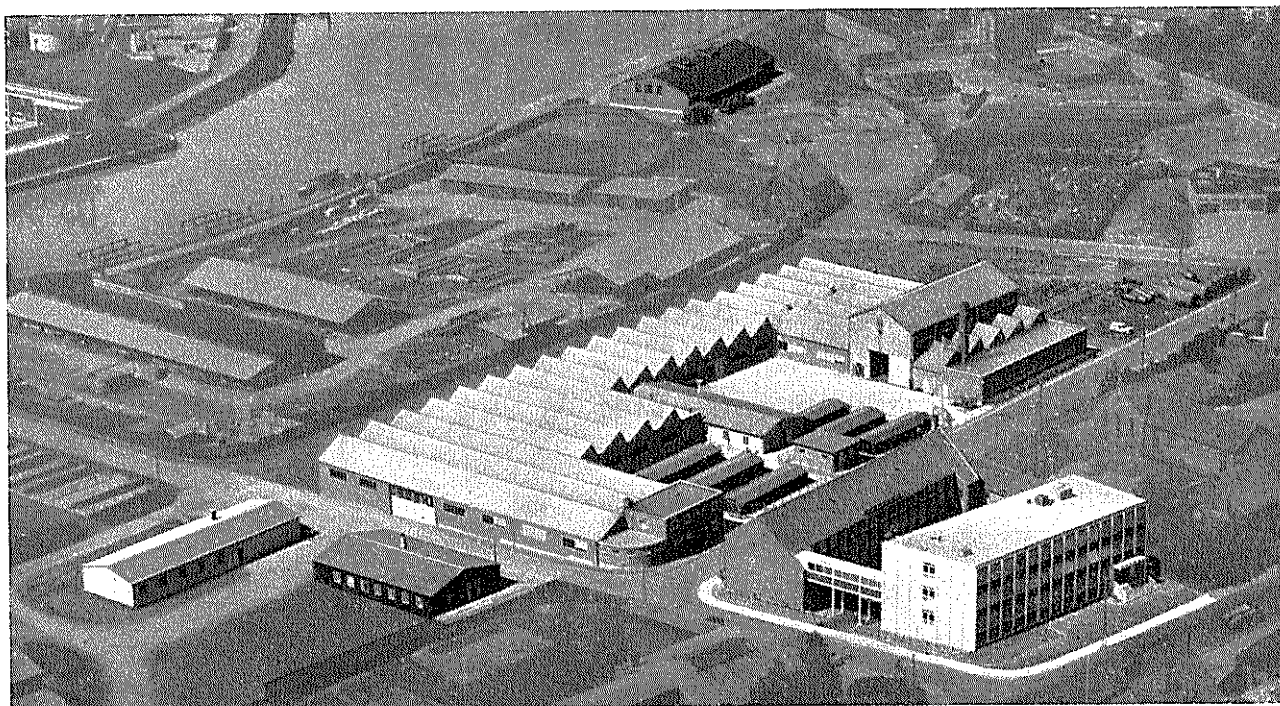
Ventilator Co.s navn kendt viden om, er firmaets *HI-PRES anlæg* — et luftkonditioneringsanlæg for skibe.

Ventilation i Noahs Ark

Helt tilbage til de allerældste tider har behovet for frisk luft været anerkendt. Den først kendte optegnelse angående ventilation i skibe findes i Første Mosebog, hvor det fortælles, at Gud befalede Noah at bygge et skib på 450 fods længde, 75 fods bredde og 45 fods dybde. Det skulle have tre dæk og kunne rumme Noah og hans familie på otte voksne medlemmer samt syv af hver art af spiselige dyr og to af enhver anden dyreart, som dengang levede på jorden.

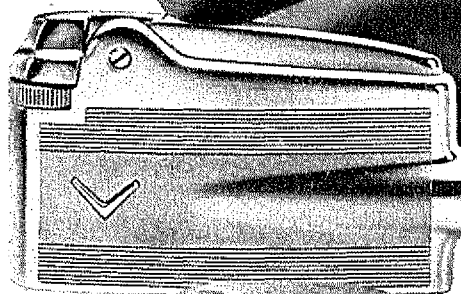
Med hensyn til arkens ventilation hører vi, at Noah fik påbud om at indsætte et vindue på 18 tommer i kvadrat samt en dør, som man dog ikke får noget nærmere at vide om. Vi ved imidlertid, at vinduet først blev åbnet 40 dage efter afsejlingen, og når man erfarer, at sejladsen varede i 150 dage, og at hele lasten blev velbeholdent udskibet — ja, da vil måske en og anden give sig til at spekulere over, om moderne ventilationsmetoder i skibe nu også er strengt nødvendige.

Siden Noahs dage synes der ikke at være gjort særlig store fremskridt med hensyn til skibsventilation før sidst i forrige århundrede, da man fik øjnene op for, at det var nødvendigt med ordentlig ventilerede opholdsrum om bord til værn mod uddunstninger, forårsaget af last eller bundvand.



Udsigt over Nordisk Ventilator Co.s imponerende fabrikskompleks ved Næstved havn.

En ny epoke i form og teknik...!



RONSON

Varaflame

- revolutionerer begrebet gaslister

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

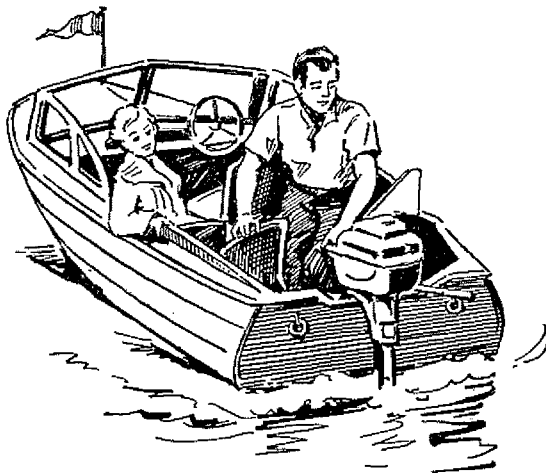
AFLÆG BESØG I VOR UDSTILLING

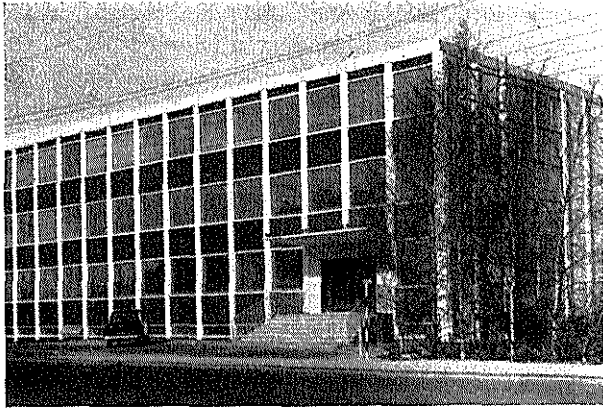
Trondhjems-gade 9

samt

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER





Den smukke, nye administrationsbygning, der blev færdig i 1957.

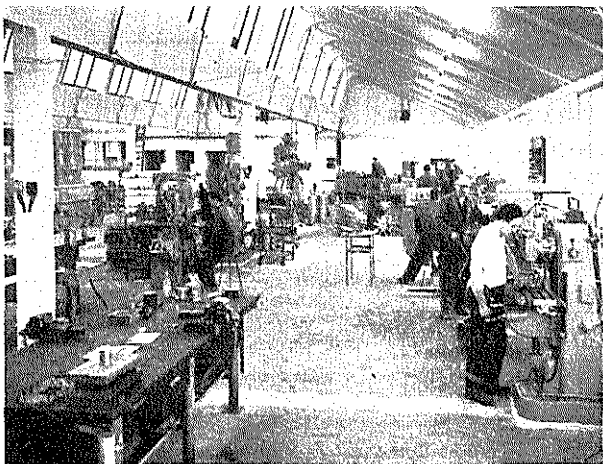
Det verdenskendte HI-PRES anlæg

I vort århundrede har teknikere verden over med flid arbejdet på at skabe apparater, der kunne skabe frisk luft eller udsuge dårlig luft. Mange forskellige konstruktioner har set dagens lys, men de var ikke alle lige vellykkede.

Men da HI-PRES systemet i 1952 præsenteredes i skibsbygningskyndige kredse, blev det straks på grund af sine grundlæggende nye principper modtaget med stor interesse. Og den udvikling, systemet siden da har gennemgået — såvel teknisk som kommercielt — har til fulde indfriet de forventninger, man stillede til det. I dag er HI-PRES anlægget da også på vej mod verdensberømmelsen.

Herhjemme installeredes de første anlæg i skibe på Helsingør Skibsværft, værftet hos Burmeister & Wain, på Nakskov Skibsværft og på Odense Stålskibsværft. Meget hurtigt fik også udlandet øje på det danske ventilationsanlæg, og skibsværfter i Finland, Sverige, Norge, Tyskland, Portugal, Amerika og Japan har nu installeret adskillige HI-PRES anlæg i skibe. Denne udvikling har medført, at der i dag er opbygget en international salgs- og service-organisation med afdelingskontorer, datterselskaber, licenshavere og agenter i alle vigtige skibs- og søfartslande.

Netop i årene efter Den anden Verdenskrig har den japanske skibsbygning taget et stort opsving, og inter-



Interior fra et af Nordisk Ventilator Co.s maskinværksteder.

essen for HI-PRES er usædvanlig stor i dette fjertliggende land, ja, så stor at ikke blot danske og norske skibe, der er bygget derude, men også amerikanske skibe er blevet udstyret med det anerkendte danske ventilationsanlæg. A. P. Møllers 19.000 tons motoranker „Anders Mærsk“, der afleveredes fra Mitsui-værftet i september 1957, er blandt de skibe, som i Japan er blevet udstyret med HI-PRES anlæg.

Et imponerende fabrikskompleks ved Næstved havn

Under direktør Westenholz' dygtige og fremsynede ledelse har Nordisk Ventilator Co. siden starten været på uafbrudt march fremad. Det har man klart for øje, når man besøger det imponerende fabrikskompleks, der i løbet af utrolig kort tid er skudt op ved Næstved havn.

Da firmaet startede i 1947, skete det under ret beskedne former. Man lejede 1. sal og en halv stueetage i en industribygning på Vordingborgvej og beskæftigede syv mand. I 1950 havde firmaet allerede erhvervet hele den kollektive industribygning. Så fulgte i 1951 den



Interior fra m/s „Porthos“, som er udstyret med HI-PRES. Til højre i billedet ses HI-PRES kabinettet, hvor igennem den friske luft indblæses.

første virkelig store udvidelse, idet man påbegyndte opførelsen af en stor montagehal. I 1953 fulgte yderligere udvidelser i form af tilbygninger til denne hal, og i 1954 erhvervedes to bygninger, som tilhørte fabrikken Elmix.

Derefter fulgte i 1956 den betydelige udvidelse, som gjorde hele det spredte kompleks af bygninger til en samlet enhed: opførelsen af den 1350 m² lager- og ekspeditionsbygning. Endelig nødvendiggjorde udviklingen en ny administrationsbygning, som stod færdig i 1957. Det er en betonbygning, smuk og ren i linierne og — selvfølgelig burde man vel sige — udstyret med et hypermoderne luftkonditioneringsanlæg, der har løst et teknisk problem, som hidtil har været anset for uløseligt under danske klimatiske og økonomiske forhold.

Fra at være halvanden etage i lejede lokaler er Nordisk Ventilator Co. i dag et omfattende og rationelt indrettet fabrikskompleks. Fabrikens samlede gulvareal udgør nu ca. 7.000 m², mens kontorernes samlede gulv-

areal er 2.200 m². Tilsammen er der i fabrikker og kontorer ansat omkring 400 arbejdere og funktionærer.

At Næstved er stolt over at huse så blomstrende en virksomhed som Nordisk Ventilator Co., er kun naturligt. Der er på fabrikken intet usædvanligt i at se kasser med japanske, portugisiske og amerikanske adresser på siderne — det er HI-PRES anlæg, som skal fragtes over fjerne have for at installeres i nye skibe. Og med den succes, dette anlæg allerede nu kan notere, tør vi spå, at endnu mange fremmede rederier vil melde sig som købere af HI-PRES anlæg, som gør ethvert skib til et behageligt opholdssted for såvel passagerer som mandskab, uventen det befinder sig under sydens bagende sol eller i en hård og isnende antarktisk storm.

FRITS HAMMER KJØLSEN

„MIT LIVS LOGBOG“

I dette memoire-værk, der omfatter den halve klode, er den før aldersgrænsen faldne kontreadmiral i flåden og tidligere diplomat med sit friske kølvands-riklende sprog og glimrende hukommelse nået den sublime fortællekunst nær. Lad så end hans log med sin mange miles have haft nok at dreje af — det være sig enten episoder til lands og til vands, møde med historiske berømtedder eller morsomme anekdoter. Kronologisk indleder forfatteren, der født i Nyboder så godt som var forskrevet til et liv til søs, med sine barndoms-minder herfra i slutningen af 1800-tallet — for over morsomme, særprægede kadet-minder at beskrive sit liv som søofficer, adjutant hos kronprins Frederik, flåde-attaché i Hitlers Berlin og Trumans samt Eisenhowers Washington, sænkningen af den danske orlogsflåde, organisationen af den danske flotille i Sverige og tiden som chef for „Grønlands kommando“, hvilken stilling afsluttede hans yderst spændende karriere. Smukt notorisk glemmer Kjølsten i denne 46 år lange sejlads ikke at komplimentere sine gode medarbejdere og chefers dygtighed, såvel som han af impulsiv natur giver de modstandere, der ikke synes at have retfærdig-sans i lasten, fuld bredside. Helt vederkvægende på læseren er hans sømands-friske talen-ud af karsken bælg, ikke alene af

sympati, men minsandten også af antipati, hvilke strømmer langs siden i blanding af læ og luvart. — Og taget lige på sigte-kornet er galleriet af personer, det være sig kronede hoveder, han ofte sad til bords med, politikere eller andre navnkundige stormænd. Visse et-mål nærmer sig i spænding detektiv-romanens, især de, som omhandler spionagen i diplomatiets kringel-kroge i hans Berlin-periode, hvoraf fremgår, at militær-attachéen Kjølsten navigerede så behændigt gennem skærene, at nazisterne forlangte hans kurs lagt hjemad, hvilket iøvrigt også gjaldt hans lige så dygtige kone. Forinden havde han klart set, klarere end visse politiske „indsø-skipperer“ derhjemme, hvad gemte sig bag okkupations-pynten med navnet „9. april“. — Et yderst interessant afsnit af logbogen!

Over den 300 sider store bog er i det hele et vind-sus af sømands-kækhed, en atmosfære af lynknitrende spænding, som kun få eller ingen af nutidens flåde-officerer har oplevet den. Hvor fik han ret, den Kjølstens foresatte, der engang i 1939 udtalte: „Det er da også lige-meget, hvor pokker man sender Kjølsten hen, så skal han nok sørge for, der sker noget.“ Det synes så!

I et anmelder-bægerets virak er normalt en vis portion malurt. Den vil her kun blive et par dråber, de, som i bogen består af morsomheden „30.“ februar og så en fransk trykfejl(!)

„Berlingske Forlag“ har med udgivelsen af denne bog, hvis bind prydes af en kompas-rose, forhøjet sit succes-antal.

Med visse tilføjelser og forkortning af familie-data skulle Kjølsten gennem respektive oversættelse også kunne nå velbetoldent i norsk, svensk, engelsk, amerikansk, hollandsk havn, ja i eventuelt flere, med sin enestående logbog.

Carl Østen.

OCEANIC

SKIBSHANDLERE

AZOPARDO 473

BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112



BIPOD-MASTER

konstrueres og leveres.

SVINGENDE BOMME

System Hallén

med automatisk manøvrering.

FALDEREBSTRAPPER

Halléns patenter:

Robuste letmetaltrapper Type AL med faste, buede trin. Specialtype ALG med landgang på bags den.

Galvaniserede stålstrapper med automatisk indstillelige trin.

LANDGANGE

af letmetal.



MARINKONSTRUKTIONER - GÖTEBORG

Repræsentant for Danmark: **Scandinavian Steel & Shipping Agency**
Amaliegade 16, København K. Tlf. C 14150

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Ventiler af træ

Under Den amerikanske borgerkrig erobrede nordstaterne dampskibet „Hattie“ fra sydstaterne. Inden besætningen opgav skibet, tog den ventilerne ud af fødepumpen og alle andre pumper om bord. Skibet kunne nu ikke sejle for egen kraft og blev af nordstaterne bugseret i havn. I løbet af meget kort tid var det imidlertid klar til afgang påny, idet man lod fremstille ventiler af træ til skibet. Først lang tid senere fik „Hattie“ mere permanente ventiler monteret.

Sjove master

I Vestindien findes en særlig type fartøjer med nogle mærkelige master. Typen, en hurtigsejlende skonnert, hedder „ballahou“. Fokkemasten hælder forover og stormasten agterover.

Dykkere og bundbehandling

Den franske flåde havde engang et flagskib ved navn „Victorieuse“ liggende i Stillehavet. Skibet havde altid fjorten dykkere om bord. Fire af dykkerne rensede ved en bestemt lejlighed skibets bund for alger og begroning i løbet af kun tre dage, mens „Victorieuse“ lå for anker. Hele operationen kostede kun 500 kroner. Var den blevet udført på traditionel måde, ville den have kostet mindst ti gange så meget.

Over Atlanten på en uge

Det er kun 86 år siden, et skib for første gang præsterede at sejle over Atlanten fra Europa til Amerika på en uge. Skibet var lineren „Alaska“, der tilhørte Guion Line. I 1882 landsatte „Alaska“ passagerer i New York samme ugedag som afrejsen — men altså en uge senere.

Omvandrende spytbakke

Det er noget griseri at spytte på dækket, men i sejskibenes dage var det noget nær en dødsynd. Søfolk, der blev grebet på fersk gerning, mens de spyttede på dækket, blev gjort til omvandrende spytbakker. Alle om bord havde lov til at spytte på dem i en vis tid, afhængig af dommens varighed.

Vidste De det?

Hudson bugten har en udstrækning, som næsten nøjagtigt svarer til Spaniens. Den bengalske havbugt er lige så stor som Tyskland, og Biscayan er på størrelse med Holland.

Ramt i pletten

Mr. L. Harrison, der er generalsekretær i Mercantile Marine Service Association, har ramt plet med denne udtalelse: „Det har altid været en kendsgerning, at når der kun er 99 skibe til rådighed for 100 fragter, betyder det gode penge for trampskibsrederne. Men når 101 skibe slås om 100 fragter, betyder det lavere fragter!“

Engelske søfolk læser 3 millioner bøger

Det engelske Handelsflådens Velfærdsråd, der hedder Seafarer's Education Service, udsendte sidste år 337.199 bøger til 1.770 handelsskibe. Bøgerne blev læst af tilsammen tre millioner søfolk. Udlånstallet er steget til tre gange så meget som for ti år siden. Sidste år indkøbtes iøvrigt 52.000 nye bøger.

Lærdom og film

Ligesom det danske Velfærdsråd har englænderne også en brevskole-afdeling. Den kaldes College of the Sea og har 1.100 elever, der for øjeblikket er i gang med 1.550 kurser af forskellig art. Den engelske organisation udsender også film til skibene. For øjeblikket er 520 film fra organisationen på rejse med britiske skibe.

Man kimsede ad ankerkæderne

Det er kun hundrede år siden, den danske marine helt opgav ankerovene til fordel for jernkættinger. Den danske flåde var iøvrigt ikke meget langsommere end den britiske. I den engelske flåde forsøgte man sig først i 1811 med ankerkæder af jern, men søofficererne havde ikke rigtig fidus til dem, og først mellem 1825 og 1830 blev kæderne almindelige.

Fra windjammers til malm-skibe

Ålands-øerne var før krigen hjemsted for mange stolte sejskibe. Mariehamn var faktisk sejskibenes hovedstad. Med Gustav Eriksson forsvandt imidlertid også de fleste af Ålands-øernes windjammers, og sejskibs-kongens prægtige fartøjer er nu alle hugget op eller forlist — med undtagelse af nogle få. I stedet er de store motorskibe ved at holde deres indtog i Mariehamn, der allerede har fået sit første malmfartøj, det 12.400 tons store „Avony“. — Ak, ja!

Ungarske flygtninge på „Viking“

Mens vi er ved de store windjammers, som ikke sejler mere, må jeg fortælle lidt om det tidligere danske skoleskib „Viking“. Det ligger som bekendt fortojet i Göteborgs havn, hvor det fungerer som sømandsskole. Den 7. juni forlod det andet hold elever skolen. Holdet var på 85 mand, alle drenge i alderen fra 17 til 18 år. Næste kursus begynder den 1. august. På det gamle hold, hvoraf de fleste elever allerede nu er ude at sejle, var fem ungarske flygtninge. Svensk ungdom ligefrem slås om at få lov at lære på „Viking“.

Guld og diamanter

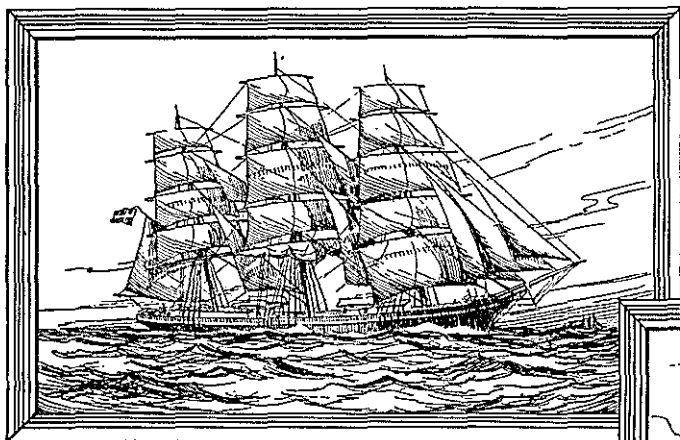
90 procent af den eksport, der afskibes fra Kapstaden, består af guld og diamanter!

„Søfarts-vogne“

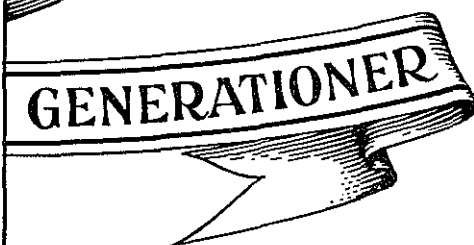
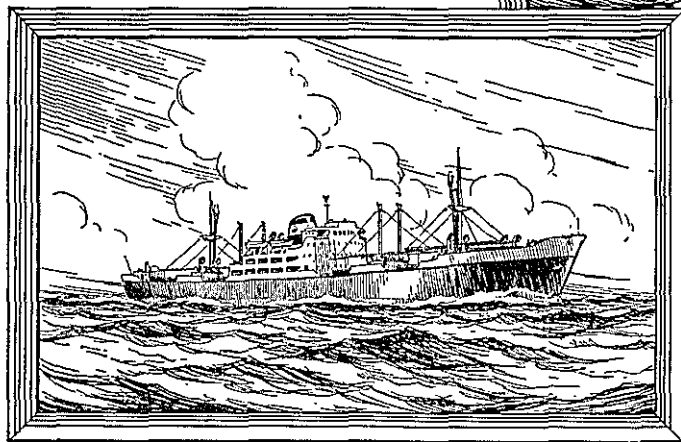
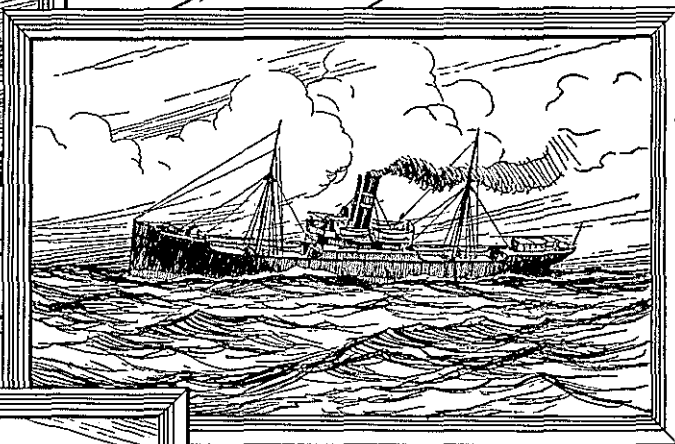
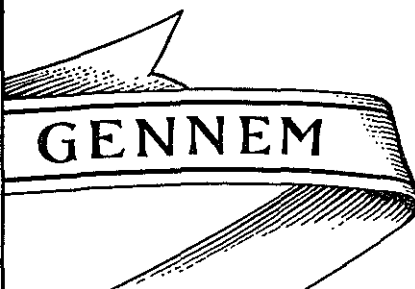
De svenske jernbaner har indført såkaldte „sjöfartsvagnar“, der letter omladningen af varer fra skib til godsvogn og omvendt. De nye vogne, der er af stål, har forskydeligt tag, og på hver side kan de åbnes i halvdelen af deres længde. Hver side består faktisk af to skydedøre. På den måde kan kraner og gaffel-trucks arbejde med vognenes last på én gang og fra begge sider samt fra luften. Losse- og lastningstiden nedsættes derved betydeligt.

Miniature-havn

Ved Haag i Holland er opført en lilleput-by, som lokker tusindvis af turister til. Selvfølgelig har lilleput-staden også sin havn en miniature. I havnen findes — i lille målestok — alle sådanne faciliteter, som enhver storhavn kan prale med. Der er både moderne kajkraner i mandshøjde, kulkraner, lagerbygninger, spor o.s.v. Havnen har også skibe, og ved en af kajerne ligger en model af den store hollandske liner „Oranje“. Modeller er næsten tre meter lang!



H. SGM - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

NYT I NOTER

Nyt skib til D/S Dania

På værftet Ottensener Eisenwerke i Hamburg-Steinwerder har man søsat motorfragtskibet „Danholm“ til rederiet A/S D/S Dania, København. Skibet har som „closed shelterdecker“ en kapacitet på ca. 8.000 tons og som „open shelterdecker“ på ca. 6.200 tons d.w. Hoveddimensionerne er: Længde p.p. 117 m, bredde på spant 17,1 m, sidehøjde 10,3/7,6 m, dybgående 6,9 m. Fremdrivningsmaskineriet består af en OEW-Diesel på 4.800 hk, der skal give skibet en fart af 15,25 knob som åben shelterdecker. „Danholm“ er værftets første store nybygning på værftet „Steinwerder“, der gennemgår en udvidelse, så det kan bygge skibe på op til omkring 16.000 tons dødvægt. „Danholm“ ventes afleveret i slutningen af august.

„Stella Danielsen“ og „Insula“

Skibsværftet N. V. Ferus Smit Scheepswaerf, Foxhol (Holland) har afleveret m/s „Stella Danielsen“ til Rederiet Otto Danielsen, København. Skibet laster ca. 42.000 cub.ft. grain eller 40.000 cub.ft. bale eller 290 standards træ. Der er installeret en Deutz-Diesel på 750 hk, der giver fartøjet en fart af 11 knob. — Fra Büsumer Schiffswerft i Büsum er til Rederi-Interessentselskabet Øhavet i Søby blevet afleveret motorskibet „Insula“. Skibet afgik straks efter afleveringen på sin første rejse, der gik til Hamburg.

Nyt „kaffeskib“ til Vestjydske

A/S Vestjydske D/S i København, som fornylig mistede „Olivia Winther“ ved en voldsom skibsbrand ud for USA's østkyst, får om kort tid afleveret et nyt skib. Nybygningen er gledet i vandet fra Terneuzens Scheepbouw Mij og fik navnet „Eva Winther“. Det er på ca. 2.500 tons dødvægt.

Endnu en flydende olieborø

Fra Blexen ved Weserfloden har Gutehoffnungshütte Oberhausen afleveret olieborø nummer to. Øen fik navnet „Delong 141“. Den er næsten identisk med den bore-ø, som for et år siden byggedes ved Rendsburg til den persiske havbugt. Denne flydende olie-ø blev dengang udførligt omtalt i Vikingen. „Delong 141“ er bestemt til Trinidad, og hollandske bugserbåde er undervejs til Mellemer-Amerika med „fartøjet“.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva * 3232
Telegramadresser: »Dampfetland« 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 Bien A/S

Semesterafslutning på

J. Lauritzens Søfartsskole

Den 16. og 17. juni fandt semesterafslutningen sted på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg.

Ialt 53 elever blev eksamineret, nemlig 29 elever fra dækslinien, 20 elever fra maskinlinien og 4 hovmester-elever.

Censorerne for dæksleverne var: Navigationskonsulent *Per Christiansen*, Det kgl. Departement for Handel og Skipsfart, Oslo, styrmand *J. Holmstrøm*, kaptajn *Ubbe Iversen*, kontorchef, kaptajn *Kaj Lund*, forstander *J. Hindkjær Pedersen* og overstyrmand *Bent Ries*.

For maskineleverne var der følgende censorer: Maskinchef *Ib Malmgreen Christensen*, maskininspektør *J. H. Jordan*, maskininspektør *J. From Nielsen* og overlærer *Kjer Nielsen*, Teknisk Skole, Aalborg.

Hovmestereleverne havde allerede holdt eksamen den 9. juni, ved hvilken lejlighed censorerne var hovmester *Holger Jensen* og skibsinspektør, kaptajn *Axel Nielsen*.

Den første dag blev dæksleverne prøvet i sejlads med „Lilla Dan“, sejslyning, knobning, splejsning, teoretisk sømandsskab, søvejsregler og navigation. Senior-eleverne holdt foredrag over selvvalgte emner.

Maskineleverne aflagde prøve i smedning, teoretisk og praktisk motorlære og værkstedsteknik.

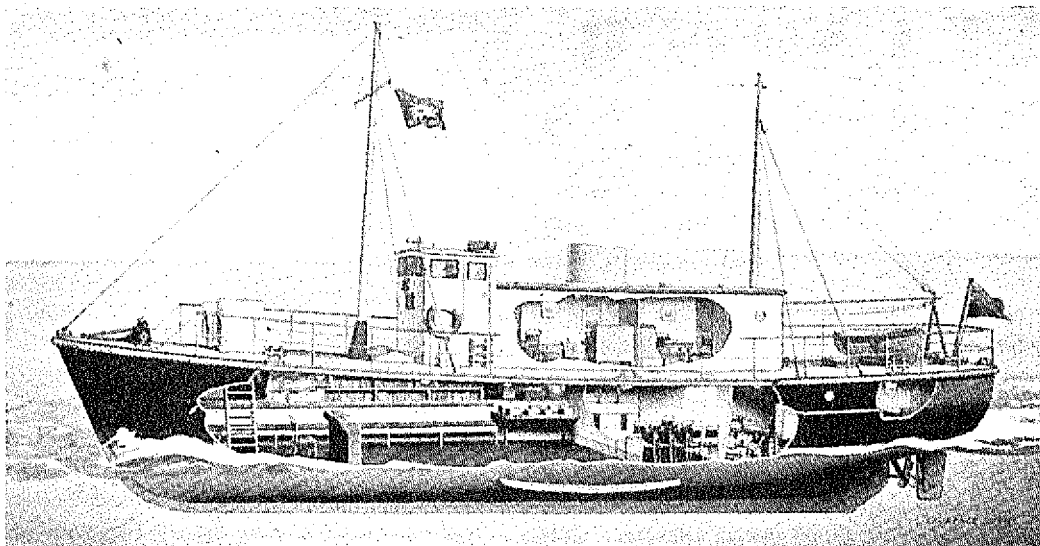
Om eftermiddagen var der morseprøve og motorbådssejlads, roning, vrikning og trosseføring. Endvidere var der opvisning i boksning, brydning, gymnastik, svømning og dans.

Den følgende dag fortsattes prøverne, og under censureringen om eftermiddagen var gæsterne på en udflugt pr. bus til søfartsmuseet i Troense.

Håndværksprøve

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i maj/juni afholdte håndværksprøve på Jydsk teknologisk institut mødte 37 eksaminander, hvoraf 35 bestod.





Flot, ny motorbåd til den engelske sømandsmission

Ovenstående 75 fods motorbåd „John Ashley“, som er under bygning til den engelske sømandsmission på John I Thornycroft & Co.s værft i Hampton-on-Thames, skal erstatte en af sømandsmissionens ældre både. — Den smukke, nye båd skal kunne huse 60 sømænd, som

under landlov vil kunne få al den hjælp og støtte af sømandspræsten, som de måtte ønske. — TV-apparat, filmforevisningslokale og bibliotek vil heller ikke komme til at mangle om bord. (Tegningen er udført af Laurence Dunn og lånt fra Yachting Monthly).

International Salvage Union

International Salvage Union har afholdt sit 13. møde i Hamburg, hvor 17 bjergningsselskaber fra alle dele af verden var repræsenteret.

Forskellige problemer af fælles interesse blev diskuteret, og medlemmerne udtrykte bl. a. bekymring over, at de faldende værdier på skibe og ladninger ville få en ugunstig indflydelse på bjergelønnen.

Til præsident for de næste 2 år valgtes dr. W. F. P. C. Viëtor fra Rotterdam, og som medlemmer af eksekutiv-komiteen valgtes kaptajn B. Bendtzen, København, direktør Otto Beyer, Bergen, direktør Alphonse Letzer, Antwerpen, og direktør James Lightbody, Faslane Port.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

STOP ulykker ombord!!



- ★ „Safety-Walk“
dækker behovet for en virkelig skridsikker gulvbelægning
- ★ „Safety-Walk“
er fantastisk slidstærkt!
- ★ „Safety-Walk“
modstår angreb af saltvand, syre, olie m. m.
- ★ „Safety-Walk“
kan leveres i: „Fliser“, Ruller, i en ikkebrændbar type samt forskellige farver.

Nærmere oplysninger fås hos:

DAN-REFLEX A/S
LØNGANGSTRÆDE 16, KØBENHAVN K. TLF. MI 6801

Han samler på

Hawaii-piger, kronhjørtede, palmer og blodige hænder

En shiplover med en usædvanlig hobby

Erik Svedberg har en mærkelig hobby: Han går på jagt i havnen, hvor han aftegner skibenes skorstenssilhuetter og skorstensmærker. Senere indfører han resultatet med tusch og farver i et album derhjemme, og han gør det virkelig smukt og sirligt.

For de fleste mennesker er en skibsskorsten slet og ret en skibsskorsten, men ved rask at blade et par af Svedbergs bøger igennem, opdager man, at der er næsten ligeså mange former for skorstenene, som der er skibe. Og skorstensmærkernes kavalkade udgør et morsomt og farverigt skue. Mange af mærkerne er fantasifulde og hele kunstværker. Ja, der kunne vel egentlig skrives en hel doktorafhandling om skorstensmærker!

I de mørke vinteraftener sidder Svedberg derhjemme og blader sine bøger igennem. Så fårer hans tanker på langfart. Et af skorstensmærkerne, der viser billedet af en dejlig hawaii-pige ligefrem jager vinterkulden på flugt.

Nu er det ikke sådan, at Svedbergs hobby er en trøst for et uopnåeligt ønske om at komme ud at se verden. For han har allerede set det meste af den.

„Jeg er svensker, men har boet i Danmark i mange år,“ siger han. „Jeg blev født i Sundsvall med de mange store savværker. Hertil kom en mængde skibe for at laste tømmer, og efter skoletid var jeg altid at finde nede på kajerne. Allerede som elleve-årig begyndte jeg at tegne skitser af skorstenene og skorstensmærker i min lommebog, og den interesse har holdt sig lige siden. I dag har jeg hele tolv store bøger fyldt med tegninger af ca. 9.000 forskellige skibes skorstenene. Skorstensmærkerne er jo skibenes visitkort!

Erik Svedberg



Nå, men jeg ville selv ud at sejle, og i 1934 kom jeg ud med et dansk skib. Siden vekslede jeg mellem danske og svenske fartøjer. I søen og i de havne, vi anløb, så jeg mange nye skorstensmærker, og tit purrede kammeraterne mig ud på frivagten, hvis de så et interessant motiv passere.

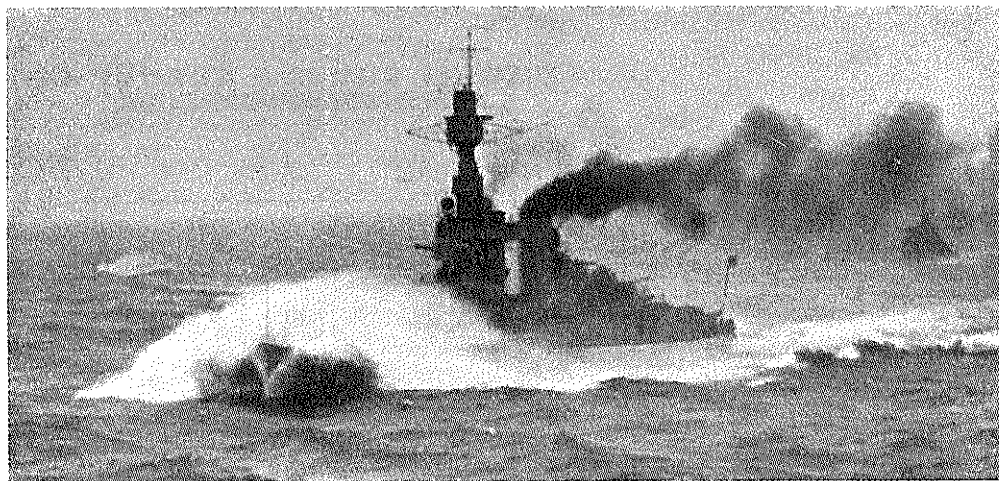
I 1935 lå jeg med et dansk skib i Rouen i Frankrig. Jeg var med som dæksdreng, og en dag så jeg nogle flotte skibe på den anden side af floden. Jeg ville gerne tegne deres skorstenene og gik over til dem i middagsstunden, men da jeg kom tilbage, fik jeg en gevaldig lussing af styrmanden, så jeg fløj hen ad dækket. En sølle dæksdreng måtte skam ikke forlade skibet, selv om det var i middagsstunden!

I 1939 blev jeg som svensk statsborger indkaldt til den svenske marine, hvor jeg kom til at gøre tjeneste i krydseren „Drottning Victoria“, der nu er hugget op. Om bord i den var vi 500 mand, der næsten alle sov i hængekøjer. Køjerne blev hængt op i to lag over hinanden, og efter en landlov kunne det tit være svært for landlovsgasterne at finde en plads, hvor de kunne hænge „bananskallen“ op. Med „Drottning Victoria“ var jeg forresten på flådebesøg i København.

Efter at have aftjent min værnepligt gik jeg igen til søs med handelsskibe, og i 1941 var jeg en tur i Tyskland med det danske skib „Emanuel“. Vi lå i Brahe, der ligger på vejen ind til Bremen. En eftermiddag gik jeg i land med en anden af besætningen, der dengang

var statsløs, men nu dansk statsborger. Vi gik ind på en bekvæmhed og fik en enkelt øl.

I bekvæmheden sad en mængde polske tvangsarbejdere, som man jo kunne kende på deres særlige armbind. Nogle tyske soldater og SS-ere, der også sad der, begyndte at slå løs på de arme og udhungrede mennesker, der overhove-



„Drottning Victoria“ i sø.

det ikke havde en chance for at forsvare sig. Geværkolberne haglede ned over deres rygge, og de måtte indkassere mange spark, når de faldt om på gulvet. Det var modbydeligt at se på.

Min kammerat, der var en god bokser og lidt af en kraftkarl, og jeg selv, der jo heller ikke er nogen splejs, kunne ikke holde ud at se på det barbari ret længe. Derfor begyndte vi at rydde værtshuset for tyskere. Det gik ganske vist lidt langsomt, for de andre var i stort flertal, men det lykkedes os dog at lave så megen ravage, at polakkerne kunne flygte og undgå videre mishandling i denne omgang.

Men vi tænkte, at det vist var bedst at slippe af sted, før hele den tyske Wehrmacht kom til assistance, og løb ud på gaden, men desværre lige i favnen på en hel deling tyskere, der netop kom med en lastbil. Så var det vor tur til at smage geværkolberne på vore rygstykker. Den næste dag kom vi for „retten“, der dømte os til at betale en bøde på tusind mark. Hvis vi ikke kunne eller ville betale disse penge, måtte vi sidde i fængsel i tyve dage. Jeg var dengang letmatros og tjente ikke alt for mange penge, og det gjorde min kammerat heller ikke — så vi valgte brummen. Men det skulle vi aldrig have gjort. I de tyve dage, vi sad fængslet, arbejdede vi 10½ time hver dag med at anlægge en flyveplads ude ved floden. Vi fik kun en skål elendig suppe om dagen. De to første dage kunne vi ikke få den ned og gav den til andre, men da sulten meldte sig, kunne vi have spist alt, hvad det skulle være. De fanger, der havde været udsat for den umenneskelige behandling gennem længere tid, var ikke meget andet end skeletter.

Benadlingen var forfærdelig: Midt på pladsen stod en samling latriner med et skrøbeligt plankeværk uden om. Hvis vogterne syntes, vi sad for længe derinde ad gangen, drev de os ud ved at skyde gennem plankeværket. Flere blev såret, mens jeg var der, og een blev dræbt. Liget blev koldblodigt læsset op i en trillebør og vipet ud i floden.

Efter udstået tid i fængslet blev jeg sendt til Sverige, hvor jeg blev „shjanghaget“ af den svenske flåde. Bl. a. kom jeg til at gøre tjeneste ved minestrygningen. Tiden gik med minesøgning og patruljering. Det var livlige dage. Der var masser af russiske miner i Østersøen ud for Stockholm og masser af tyske transportere. Engang standsede vi et tysk fragtskib og bordede det. Skibspapirene sagde, at fartøjet var lastet med kul, men vi syntes, det lå lidt for let på vandet til den last, og en af vore officerer beordrede lugerne fjernet. Det viste sig nu, at skibet var lastet med krigsmateriel, men vi turde ikke andet end lade det sejle videre, for vi kunne ikke med bestemthed sige, om skibet var inden for tremilegrænsen.

Ved en anden lejlighed reddede vi tre mand fra et 8.000 tons svensk malmskib, der minesprængtes. Alle tre var såret, og resten af den 38 mand store besætning gik med skibet ned.

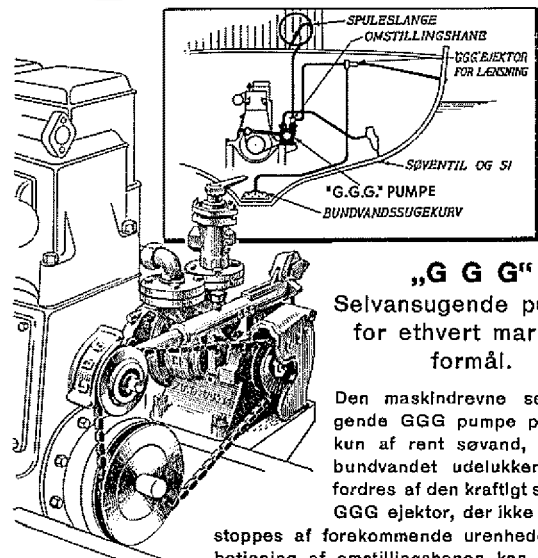
„Hvorfor gik De i land?“

„Jeg traf en pige oppe i Bergen, og hende er jeg gift med i dag. Jeg blev lastbilchauffør.“

„Kan De tjene ligeså meget ved det som til søs?“

„Nej, det kniber. Hvis jeg var ungarl, ville jeg absolut tage til søs igen. Jeg kunne godt lide at komme ud i verden, og arbejdet om bord tiltalte mig. Jeg så virkelig noget på mine rejser og havde udbytte af dem. Og den skandinaviske sømand af i dag kan, hvis han selv vil, få endnu mere ud af sin fritid om bord og i udlandet. Om bord er der skibsklubber, biblioteker, hobbyrum og meget andet. Men til gengæld er havneopholdene blevet kortere. Og så må man jo også huske på, at den gifte sømand jo faktisk må betale kost og svare skat for to husholdninger. — Men foto-klubberne og -konkurrencerne i vor tids skibe ville passe mig glimrende. Jeg har nemlig endnu en hobby: Jeg fotograferer. På alle mine rejser havde jeg fotografiapparatet med, og jeg har da også engang vundet en amatør-fotokonkurrence i land. Jeg fotograferer stadig, og min kone gør tit vrøvl, når der kommer for mange skibsbilleder i familie-albummet!“

GILKES PUMPS GILJECTOR lænsepumpe, 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 omstillingshanan kan pumpen samtidig virke som spulepumpe.

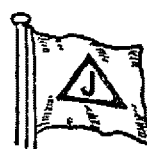
Kan påmonteres alle eksisterende motorer.

GILBERT GILKES & GORDON LTD

PUMPE- OG VANDTURBINE-FABRIKANTER

KENDAL OG LONDON, ENGLAND

Danish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

Engang, da jeg skulle fotografere en mægtig sø i Biscayen, tog den apparatet med sig, og jeg var lige ved at ryge med i købet. — Det var forresten om bord på den gamle „Kejserinde Dagmar“. Vi havde en last beg om bord, og det er noget af det ubehageligste at sejle med. I England, hvor vi fik lasten om bord, var havnearbejderne beskyttet med specielle gummidragter og masker. Men om bord kunne vi, når det var rigtigt varmt, mærke, hvad vi havde under lugerne. Dampene fra begen hang i luften og rev ligefrem huden af os. Ud for Spaniens kyst blev vi standset af et af Francos skibe — det var under borgerkrigen. Officererne spurgte, hvad vi havde om bord, og vi fortalte det. Men de ville ikke tro det og sendte et par mand ned i lasten. De kom imidlertid hurtigere op end ned — og med forbrændte hænder.“

„Kniber det med at finde nye skorstenstyper og -mærker?“

„De mener, siden jeg kom i land? Nej, det gør det ikke. Her efter krigen er der kommet ikke så få skibe fra Tyrkiet, Costa Rica, Liberia, Monrovia og Panama til København, og mange af dem har haft eksotiske skorstensmærker. Jeg har altid lommebogen med mig i vognen og tager skitser, når jeg ser et nyt skib. Engang under krigen var jeg forresten ved at komme galt af sted, da jeg nede på Toldboden stod og tegnede en skorstens-silhuet. Et par tyske politifolk kom forbi og holdt mig op. De troede, de havde gjort det helt store spion-kup, og jeg blev med hænderne i vejret ført hen til vagten. Først da tyskerne havde været hjemme hos mig og set mine bøger, forstod de, at de havde gjort et dårligt kup.“

„De morsomste skorstensmærker i Deres samling?“

„Ja, jeg kender efterhånden de fleste af verdens skorstensmærker, og der er mange både smukke og morsomme imellem. Et af de mest maleriske var de „fire K'ers“. Det viste en arbejder med et stort stykke kul i favnen, og det illustrerede jo på en glimrende måde, at selskabets skib sejlede med kul.“

Og vi kan jo blade lidt i bogen her: Der er f. eks. det finske skib „Askö“ fra Mariehamn med en stor kronhjort på skorstenen! Og her er et med en blodig hånd. Om dette mærkes historie fortælles bl. a. følgende eventyr:

En rig engelsk skibsreder havde to sønner, vistnok tvillinger. De skulle arve hans skibe og hele ejendom. Men hvem af dem skulle have hovedparten? Ja, det lod rederen afgøre på den måde, at han sagde til sønnerne: Se, derude i vandet ligger en stor sten. Den af jer, som først svømmer ud og først lægger sin hånd på den, skal have førsteretten til mine ejendomme. — Og så svømmede brødrene om kap. Det første stykke vej lå de side om side, men til sidst sakkede den ene lidt bagud. Da han indså det umulige i at nå stenen først, trak han sin dolk, huggede sin ene hånd af og smed den hen på stenen. Han havde først lagt sin hånd på stenen og skulle arve broderparten!

Og så er der det engelske rederi, hvis skibe alle

hedder noget med „Palm“, f. eks. „Lagos Palm“. I skorstensmærket er netop anbragt en palme. Endelig er der det amerikanske selskab, i hvis mærke er anbragt en underdejl, solbrunet hawaii-pige. Det siges, at det rederi aldrig mangler mandskab, og det siges også, at intet skorstenmærke i hele verden bliver holdt så pænt som dette. Ingen af besætningen gør vrøvl over at skulle vaske skorstenen ned!“

O. L.

Skibsposten -

de moderne fremskridts stedbarn

Et brev er i dag længere om at krydse Atlanterhavet fra England til Amerika end for 60 år siden !

Man skulle tro, at den brevpost, som pr. skib krydser Atlanterhavet fra England til Amerika, var blevet inddraget i vort århundredes hvirvel af tekniske fremskridt. Det er imidlertid ikke tilfældet. I dag bruger et brev — så utroligt det end lyder — længere tid om at nå fra England til Amerika, end det var tilfældet i 1894! Dengang sejlede „Lucania“ og dets søsterskib „Campania“ med en fart af 22 knob over Atlanterhavet fra Queenstown, Irland, og til Sandy Hook, USA, på 5 dage, 12 timer og 55 minutter, og posten var sjældent mere end 7—8 dage undervejs til New York.

Men hvordan ser det ud i dag — i 1958 — hvor kæmpelinere som „United States“, „Queen Mary“ og „Queen Elisabeth“, der alle sejler omkring 12—14 knob hurtigere, står til rådighed? I en tid, hvor lyd-muren forlængst er gennembrudt, er almindelig brevpost tre dage længere om at nå fra England til Amerika, end tilfældet var i 1894, konstaterer det engelske blad „New Statesman“!

Ja, men hvem sender da under sådanne forhold længere post pr. skib? vil nogen måske spørge. Benytter ikke de allerfleste mennesker, der har behov for at sende post til Amerika, den betydelig hurtigere luftpostbefordring? Svaret herpå er et afgjort nej. I følge en opgørelse, som det engelske postvæsen for nylig har ladet foretage, sendes der årligt mere end dobbelt så mange breve og postkort ad søvejen som ad luftvejen. Med hensyn til pakker ligger det sådan, at der pr. skib sendes ti gange flere end pr. flyvemaskine. Det er den betydelig billigere porto, der får millioner af mennesker på begge sider Atlanterhavet til at lade deres breve og pakker transportere ad søvejen.

For et halvt århundrede siden skyede man intet middel for at få posten frem så hurtigt som overnøvedet muligt. I 1894 afsejlede de allerfleste engelske skibe med oversøisk bestemmelsessted fra Liverpool. Posten til USA sendtes dog altid i forvejen til Queensland, Irland, hvorfra den bragtes om bord i amerikadampere. På de jernbanestationer i London, hvorfra der afgik tog til Liverpool, fandtes der specielle postkasser udelukkende til skibspost. Først i rum sø blev denne post sorteret, og ved ankomsten til New York blev den bragt

om bord i små hjælpeskibe, endnu før damperen var gået til kaj, for at den så hurtigt som overhovedet mulig kunne blive bragt i land og omdelt.

I 1914 kunne man lige til midnat på Londons hovedpostkontor indlevere breve, som tolv timer senere skulle afgå med „Mauretania“ til New York. Endnu i 1939 var det muligt indtil kl. 2 om natten at indlevere breve til „Aquitania“, som samme dags eftermiddag afsejlede til New York fra Southampton. Hertil kom yderligere, at der post, som indleveredes inden kl. 11 om formiddagen kunne nå at komme med „Normandie“, der afsejlede samme aften.

Hvad der dengang kun drejede sig om timer, er nu blevet til dage. Den frist, der i dag i England sættes mellem sidste postindlevering og skibets afgang, varierer fra to til syv dage. Og mod årets slutning bliver det endnu værre. Det engelske postvæsen garanterer således ikke for julepostens rettidige ankomst til New York, med mindre den er indleveret senest den 30. november. Det er en forlængelse af et brevets rejsetid på tre dage set i forhold til den tid, brevet ville have været undervejs med damperen „Sirius“ i 1898!

Men det værste ved det hele er næsten, at englænderne med deres bedste vilje ikke kan finde nogen fornuftig forklaring på, at udviklingen på dette vigtige område er blevet skruet tilbage. Den forklaring, det engelske postvæsen har givet på problemet, er let gennemskuelig, siger man. Det hævdes nemlig fra postvæsenets side, at skibenes afgangstider nu om stunder er så ubestemte og ændres så ofte, at indleveringsfrister, der virkelig kan holde, er meget vanskelige at sætte (!) Argumentet modbevises klart af den kendsgerning, at rederier og rejsebureauer lang tid i forvejen udsender fartplaner, som i de allerfleste tilfælde overholdes til punkt og prikke.

I den engelske offentlighed er der da heller ingen tvivl om, at skibsfarten er sagesløs i dette spørgsmål, hvor fejlen så end skal søges.

Observer.

Søulken vidste råd!

En gammel søulk var kommet til højmesse, og ikke uden samvittighedsqual lyttede han til præstens udlægning af dagens tekst. Og interessen steg, da præsten begyndte at sammenligne synderen med et skib i havsnød.

—Bølgerne slår ind over vraget, lød det fra prædikestolen, sejlet er revet i laser, masterne er gået over bord, roret er tabt, og skibet driver nærmere og nærmere klipperne. Findes der da intet — ja, jeg spørger — findes der da intet i verden, som kan frelse det ulykkelige skib?

Da var det, at den gæve søulk satte begge hænder for munden og prajede præsten:

— Så lad dog ankeret gå, din landkrabbe!

Et og andet om

FLASKEPOST

For nylig modtog mrs. Louise Black i Vancouver en flaskepost, som hendes mand i 1954 havde kastet i Atlanterhavet. Manden, som i mellemtiden var afgået ved døden, havde skrevet sin meddelelse på et menukort om bord i det engelske ruteskib „Samaria“ og kastet flasken med meddelelsen til hustruen i havet tusind sømil fra den engelske kyst.

Mrs. Black modtog flasken fra den hollandske fisker C. J. Vinju, som havde fået den i sit garn.

Et medlem af det engelske kongehus modtog også for nogle år siden flaskepost. Brevet var til den yndige prinsesse Margaret Rose, og flasken drev i land på Englands sydkyst en sommerdag i 1953.

Aviserne bragte naturligvis omgående artikler og billeder i stort udstyr og berettede, at flasken var kommet drivende over Atlanterhavet fra Amerika, hvor den var kastet i havet af den amerikanske videnskabsmand Josef Rikonski. Hvad der stod i brevet, var omtrent det eneste, man ikke fik noget at vide om. Og i og for sig var der vel heller intet at sige til det.

I denne forbindelse bør det dog nævnes, at privatpersoner i England så godt som aldrig drister sig til at åbne flaskepost, og grunden hertil er ganske sikkert den, at dette i over hundrede år på det strengeste var forbudt. Det var en fisker, som var den direkte årsag til forbudet. Han fandt nemlig en dag i 1600-tallet ved Dover en flaskepost, som han åbnede. Den viste sig imidlertid at indeholde et ret vigtigt politisk budskab, og selv om den gæve fisker loyalt holdt tæt med, hvad der stod i meddelelsen og skyndsomst afleverede den til myndighederne, så havde disse jo ingen garanti for, at fremtidige findere ville opføre sig på samme loyale måde. Kort tid efter episoden udstedte regeringen derfor en bekendtgørelse, i hvilken det hed, at man nu havde udnævnt en „kongelig flaskepost-optrækker“, og at enhver, som kom i besiddelse af flaskepost, ufortøvet havde at aflevere den til den nyudnævnte embedsmand. Straffen for overtrædelse af forbudet var — døden ved halshugning! Det rigoristiske forbud bestod som nævnt i over hundrede år, men om nogen nåede at blive halshugget for at overtræde det, ved historien dog ikke at berette...

At flaskepost tilbagelægger den lange tur over Atlanterhavet, er absolut ikke nogen sjældenhed. I 1952 fandt en 8-årig dreng ved Yarmouth på Englands østkyst en flaskepost, som indeholdt et brev om, at den var kastet i havet ved New Zealand, og engang blev der ved Lofoten i det nordlige Norge fundet en flaskepost, som nøj-



„Kongelig
Flaskepost-optrækker“
i funktion.

agtig et år tidligere var kastet ud i St. Lawrence-bugten i Canada.

Turen over Atlanterhavet tager normalt en flaskepost omkring et års tid. Man regner med, at den gennemsnitlig gør en fart af ca. en halv sømil i timen. Der findes dog eksempler på, at flaskepost har krydset Atlanterhavet med en gennemsnitsfart af ikke mindre end 80 sømil i timen.

Den interessanteste form for flaskepost er dog uden tvivl den, som det har taget årtier — ja, måske endog århundreder — at komme rette vedkommende i hænde. I 1947 fandt således en russisk fisker på en lille ø nord for Sibirien en flaskepost, som siden 1902 — altså i 45 år — havde drevet omkring i Ishavet. Flasken indeholdt en meddelelse fra den amerikanske polarforsker Evelyn Briggs Baldwin, der fortalte, at han havde 140 hunde tilbage, og at han stærkt savnede slæder og madvarer — især fisk. Ekspeditionen nåede dog velbeholden tilbage til civilisationen; men da flaskeposten blev fundet, havde Baldwin været død i fjorten år.

I 1948 blev der på den nordligste spids af New Zealand fundet en flaske, som 46 år tidligere var kastet over bord fra havundersøgelsesskibet „Gulf of Bohnia“ i den sydlige del af Det indiske ocean. Den indeholdt en meddelelse til observatoriet i Sidney, Australien, i hvilken dettes daværende chef, professor Russel, fortalte, at flasken var kastet i havet med det formål at få kendskab til havstrømmene. Da flasken blev fundet, var Russel død, men meddelelsen blev overleveret til hans efterfølger ved observatoriet.

En lang sørejse havde den flaskepost bag sig, som i 1784 kastedes i havet af et besætningsmedlem fra et japansk skib, der var strandet på en øde ø i Stillehavet. Besætningen, der bestod af 40 mand, havde alle reddet sig velbeholdne i land, men var en efter en døde af sult. Den, der levede længst, var en matros ved navn Matsuyama, og det var ham, som kastede flaskeposten i havet. Først 152 år efter — i 1936 — blev den fundet. Og hvor? I strandkanten i nærheden af det lille fiskerleje, hvor Matsuyama i sin tid havde set dagens lys!

Rekorden i langvarig rejse over havene indehaves dog sikkert af en flaskepost, som en neger for et års tid siden fandt et sted på Jamaicas kyst. Den var over to

hundrede år gammel og skildrede et hidtil ukendt drama på havet. Papiret i flasken var helt mørkt og brunt af ælde. Brevet var skrevet på bagsiden af et søkort, og den sidste sætning var ikke fuldført. Skriften var næsten ulæselig, men det lykkedes dog at tyde den. Der stod: — July, 1750. „Brethern of The Coast“ (Kystens Broderskab — antagelig skibets navn) er kommet i brand midt ude på Atlanterhavet. Det er ørkesløst at håbe på redning for noget besætningsmedlem med undtagelse af de tolv mand, der har skaffet sig plads i redningsbåden. Jeg er blandt de uheldige, som må blive om bord, og for os er døden vis. — Til min moder, Elizabeth i Londonderry, Nordirland: Græd ikke over mig. — Til min fader, præsten Thomas Dryden: Trøst moder og mine søskende. — Om bord er alt een stor forvirring. Adskillige mænd viser sig som pjalte, andre opfører sig som helte. Havets uhyrer lurer ved skibssiden på enhver, der drister sig til at springe i vandet for at undslippe flammerne. Vi er flere hundrede sømil fra nærmeste kyst. Kaptajnen gør, hvad der står i hans magt for at holde styr på besætningen. Jeg venter nu kun på døden. Måtte himlen belønne finderens af dette brev. — Send mine kærligste hilsener til ... (resten af brevet var ulæseligt).

— — —

I dag er begrebet flaskepost vel stort set at betragte som først og fremmest et romantisk kuriosum. Men før telegraf og radio rigtig vandt indpas, var denne meddelelsesform som regel den eneste, der stod til rådighed for søens mænd, når de var stedt i havsnød eller havde reddet sig i land på øde og fjerntliggende steder.

Heni.

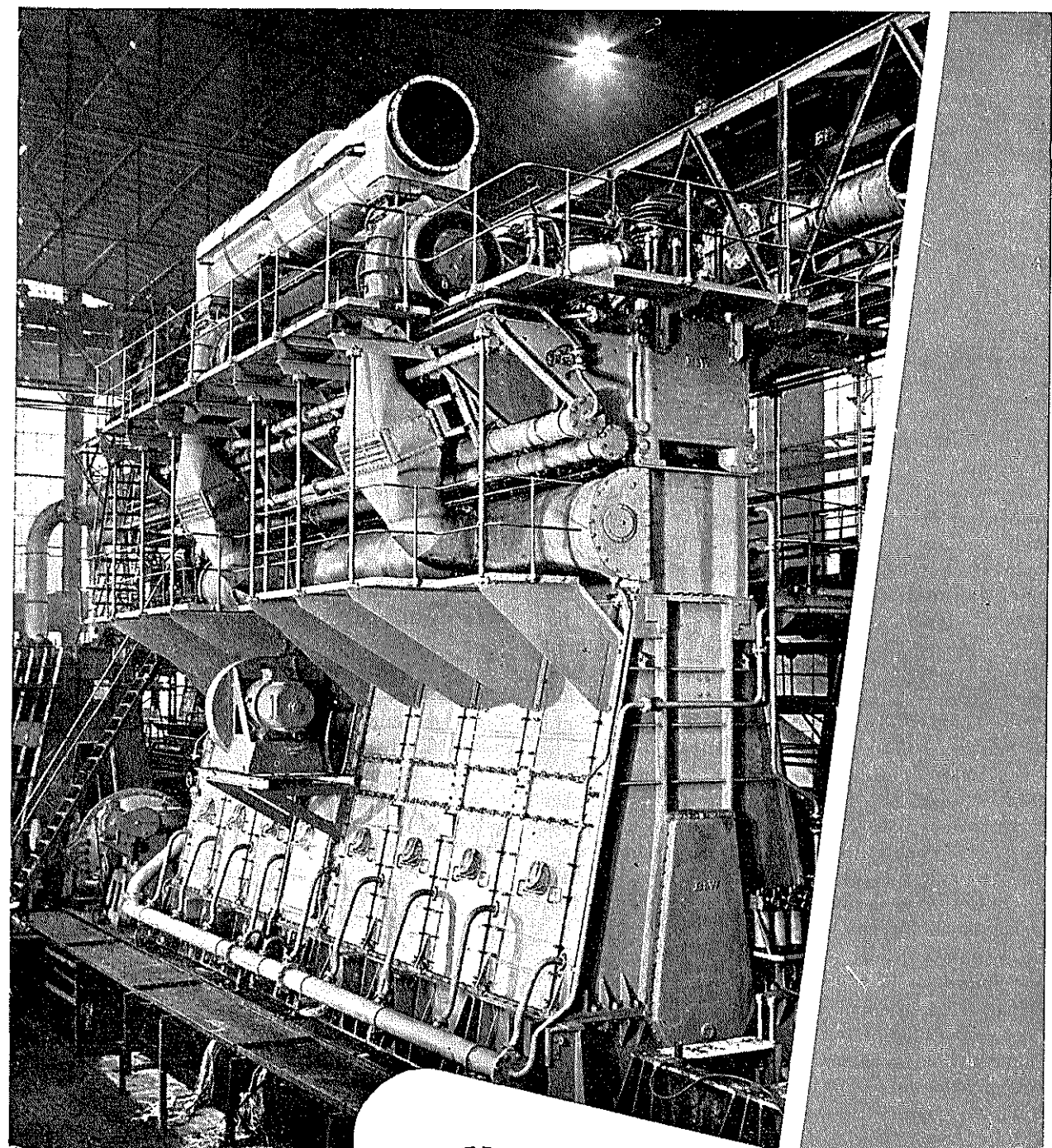


Moderne bunkersbåd

Dansk Esso's seneste nybygning, en moderne bunkersbåd, blev i april sat i drift i Københavns havn.

Den nye bunkersbåd, der ved søsætningen fra det tyske værft Kremer Sohn i Elmshorn ved Hamburg fik navnet „Bunker Esso“, skal afløse den mindre „Diesella“ i Esso's bunkringstjeneste.

„Bunker Esso“ er på 135 tons dødvægt. Den er udstyret med de mest moderne tekniske installationer til skibsbunkring og er forsynet med en B & W Alpha dieselmotor på 150 hk. Båden har 2 mands besætning, kaptajn Åge V. Christensen og maskinassistent B. C. Jessen.



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1958



Medlemmer

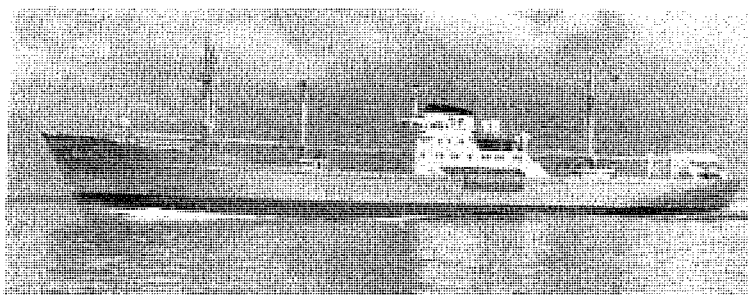
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompani
 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 „Heimdall“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „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 Tankskibsrederi
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Nyt tropeskib til

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes torsdag den 12. juni et nyt skib til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Det nye skib, som er navngivet m/s „Afrika“, er bygget til rederiets Vestafrika-rute, og det er bygget specielt til tropesfærte.



M/S „Afrika“.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 125,50 m
Største bredde på spant	16,91 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,13 m
Dybgående til sommerfribord	6,88 m
Dødvægt „all told“	6050 tons

Skibets hovedmotor er en syvcylindret Helsingør/B&W motor, totakts, enkeltvirkende og turboladet med en kapacitet på 6.400 ihk ved 150 omdrejninger i minuttet. Den giver skibet en fart af 16 knob.

M/s „Afrika“ er bygget som shelterdækker med øverste dæk særlig forstærket til at bære dækslast af „logs“ (svære træstammer). For at give fri plads til dækslasten er skibets master og to bomstøtter selvstagede. Skibet har seks 5-tonns bomme, fire 10-tonns bomme og er yderligere forsynet med to 30-tonns sværvægtsbomme. Foran maskinrummet findes to tanke til vegetabilisk olie. I forlasterne er indrettet ca. 990 m³ køle-

rum beregnet til at kunne holde enhver temperatur indtil minus 20 grader Celsius under tropesforhold. Både de afkølede og de ikke-afkølede lasterum er særlig effektivt ventilerede med luftfornyelse indtil 60 gange i timen. Yderligere er indrettet ozonanlæg i lasterne til at holde luften frisk.

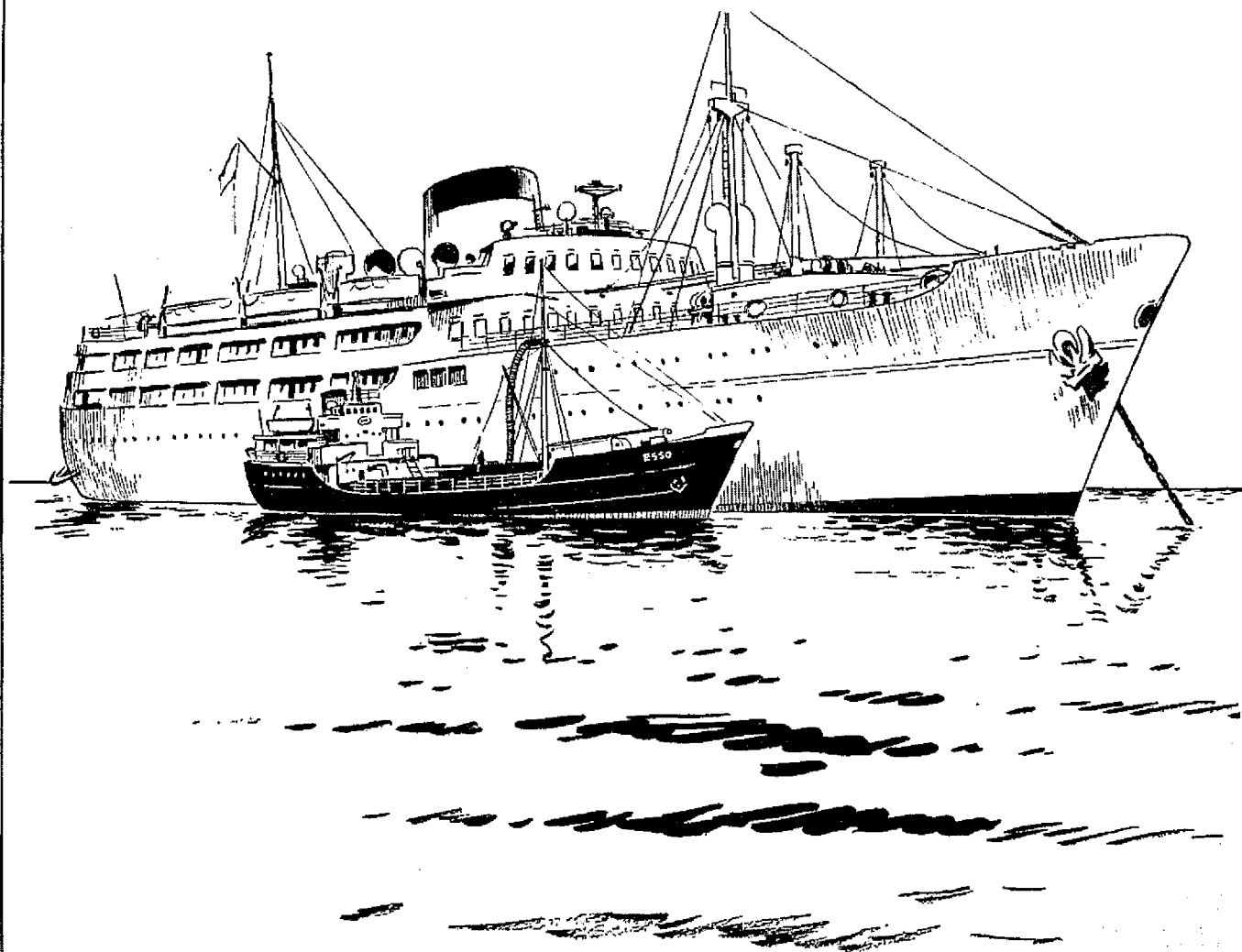
Lastrummene er udstyret med to forskellige systemer til måling af deres temperatur, som aflæses på broen. Rummene er forsynet med anlæg til kulsyre-slukning og røgdetektorer.

I midtskibshuset findes en 1. classes passager-aperting til 12 passagerer fordelt på 8 kamre, der hver har separat bad og toilet. Passagererne

I enhver havn - til enhver tid...

International Bunkerolie

Essomarine Lubricants



har deres egen spisesalon, rygesalon og veranda med bar. — Skibets officerer har beboelse midtskibs, den menige besætning agter, alle undtagen de yngste drenge i enmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagererne, officerer og menig besætning er luftkonditionerede, således at den indvendige temperatur holdes 4 grader Celsius under yder-temperaturen.

I alle messer og saloner er ophængt moderne dansk kunst, ligesom skibet er forsynet med et indholdsrigt bibliotek.

Broen har enhver form for navigationsmæssigt udstyr: Radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, kommando-telefon med højttalere, decca-naviagtor, radiopjeler, radiostation til lange og korte bølger samt radiotelefon.

M/S Inge Toft

Den 14. juni søsattes fra Helsingfors Skeppsvarv en 5000/7400 tdw shelterdækker til Dampskibsselskabet Jutlandia A/S, København. Skroget er bygget i Finland for regning A/S Langesunds mek. Verksted og blev efter søsætningen slæbt til Norge for udrustning.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	121,5 m
Længde mellem perpendicularererne	111,3 m
Største bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,3 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,4 m

Skibet er bygget med lang hytte og har maskineriet og broen agter.

Skibet har tre lastrum på tilsammen 10.420 m³. Midtskibs er en højtank for ballast og tør last på 545 m³.

Losseudrustningen består af fjorten 5-ts bomme og en 30-ts bom. Spil og ankerspil er af hydraulisk type, leveret af Lewis Strand, Drammen. De elektrisk drevne spilpumper anbringes i mastehus og under bakken. Et elektrisk forhalingspil leveres af Thrige. Styremaskinen er elektro-hydraulisk af Porsgrunds Mek. Verkstedes fabrikat.

Hovedmotoren bliver en Akers - B&W totakts, sylv-cylindret dieselmotor med trykladning. Normal ydelse 4.500 bhk ved 150 omdrejninger pr. minut.

Der er to Sarpsborg - B&W hjælpemotorer, som hver driver en generator på 340 kva, 440 v, 60 per. trefaset. Til belysning anvendes 110 v.

Aptering og udrustning bliver i overensstemmelse med Det danske Skibstilsyns krav og sædvanlig praksis for skibe af denne størrelse og type.

Skibet bliver forsynet med to aluminiumsredningsbåde, hvoraf en med dieselmotor, to redningsflåder og en 4,5 m pram.

Navigationsudrustningen omfatter bl.a. ekkolod, radar og gyrokompass.



Øverst: Gudmoderen, fru Gullan Parkfelt, og direktør Hilding Nielsen. — Nederst: M/S „W. R. Lundgren“.

M/S W. R. Lundgren

Fra Götaverken søsattes den 10. maj et liniemotorskib på 10.500/12.300 tdw til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Skibet blev navngivet af fru Gullan Parkfelt, som også i 1937 gav en forgænger samme navn.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	149,3 m
Længde mellem perpendicularererne	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	8,1 m
Dybgående som lukket shelterdækker	8,8 m

Skibet har en for et lastskib usædvanlig profil med dækshuset ret langt agter. Fire af de fem lastluger ligger foran for dækshuset, og den femte har trunk gennem den agterste del af dette. Den totale lastrumskubik er 8.265 m³.

Lastlugerne på vejrdækket er ställuger af Götaverkens konstruktion, og også mellemdækslugerne er hurtig manøvrerende ställuger af værftets type. De sidstnævnte ligger glat med dækket, så trucks kan køre frem over dem.

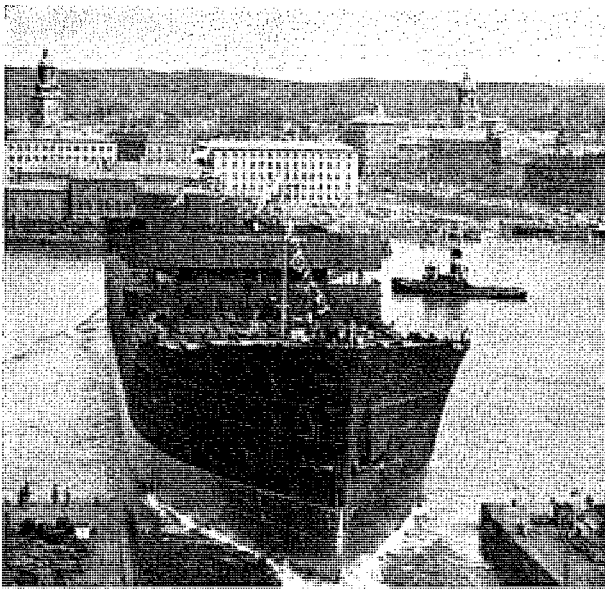
Skibet skal forsynes med ti moderne 5-tons dæskraner med svingningsradier på 4,5 til 14 m, som kompletteres med lastbomme, af hvilke den kraftigste har 25 tons løft.

Som åben shelterdækker skal skibet gøre en fart på 15,75 knob.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende GV krydshovedmotor på 7.350 ihk, konstrueret for drift med tyk olie.

De tre hjælpemotorer er femcylindrede og direkte koblete til 200 kw generatorer.

Har Delæst „Sejl og Motor“



Øverst: M/T „Sven Salén“. — Nederst: Fru Dagmar Salén, skibsreder Sven Salén og direktør Hilding Nielsen.

M/T **Sven Salén**

Ved Götaverken søsattes den 16. maj et tankmotorskib på ca. 40.000 tdw, som er bestilt af Rederi AB Jamaica/Salénrederierne, Stockholm. Fru Dagmar Salén gav skibet navnet „Sven Salén“.

Skibet er det største, som er bygget i Göteborg, og bliver den svenske handelsmarines største enhed. Desuden er skibet verdens største motordrevne tankskib. Der findes udenlandske tankskibe, der er større, men de er turbinedrevne.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	213,4 m
Største bredde på spant	29,3 m
Sidehøjde	14,7 m
Middeldybgående på sommertribord	10,9 m

Skroget har langskibs spanter i dæk, bund og sider. Den langskibs og tværskibs skodder er korrugerede efter Götaverkens system. Overgangen mellem dæk og

sider er afrundet. Dækshusene, skorstenen o. s. v. er strømlinieformede.

Olielasten skal føres i 11 midtskibs og 20 tanke i borde, som tilsammen rummer ca. 54 millioner liter. Hertil kommer desuden tankene til brændolie, smørelolie og ferskvand, som tilsammen har en kapacitet på 4.500 tons. Skibet forsynes med tankventilatorer af værftets type.

Skibet kan med to turbinedrevne og to stempelpumper losse sin olielast på 20 timer.

Skibet skal have en hypermoderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter — radar, gyroskopkompas med automatisk styring, ekkolod, SAL-log o. s. v. Radiotelefonanlæg, lokalt telefonnet og kommandohøjttaler installerer også, ligesom Götaverkens lastfordelingsapparat for tankskibe, Lodicator.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre og alt bliver moderne. Både i officers- og mandskabsmessen bliver der servering efter cafeteria-systemet fra bardiske med termostatregulerede varmeborde for den varme mad og kølebord for natskafning, drikke og pålæg. Alt er af rustfrit materiale.

Apteringen bliver luftkonditioneret. På bådedækket indrettes et svømmebassin.

Skibet er kontraheret for 17,4 knob på fuld last og er det hurtigste tankskib, Götaverken hidtil har bygget.

De to hovedmotorer er af værftets egen konstruktion og fremstilling. De er ottecylindrede og turboladede og kan køre med tyk olie. Tilsammen yder de 23.800 ihk eller ca. 20.000 ahk.

Den elektriske installation bliver et vekselstrømsanlæg. Der installeres tre generatoraggregater, to på 295 kva og et på 440 kva.

Götaverken har på en af sine beddinger endnu en Salén-tanker under bygning på 33.600 tdw.

Værftet har 8 tankskibe af samme størrelse som „Sven Salén“ i ordre til svenske og norske rederier.

M/s **Vitafors**

Kockums Mek. Verkstad søsatte den 4. juni et kombineret malm- og tankmotorskib på ca. 21.700 tdw til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik af fru Dagmar Lundberg navnet „Vitåfors“.

„Vitåfors“ bliver et søsterskib til „Virihauere“, som blev afleveret i april måned, og i hovedtrækkene også til „Vittangi“ og „Vistasvagge“, som alle tidligere har været omtalt i Vikingen.

Yderligere to enheder af samme størrelse skal leveres i de nærmeste år.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd. L I S S A B O N

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

Jageren „7 de Agosto“

Prøveturene med jageren „7 de Agosto“, som er bygget af Götaverken for den colombianske stat, afsluttedes den 12. og 13. maj med bl. a. skydninger.

Jageren, som er af omtrent samme type som de svenske jagere af Halland-typen, blev bestilt i 1954, samtidig med at Colombia bestilte en af samme type hos Kockums i Malmö.

Begge jagerne er konstruerede ved Götaverkens marineafdeling med tegningerne af Halland-jagerne som forbilled. Disse tegninger var mod en vis godtgørelse stillet til rådighed af Marinforvaltningen.

Kockums har ansvaret for konstruktionerne på ildledningens og teleteknikkens område.

Hoveddata er:

Længde overalt	121,05 m
Største bredde på spant	12,40 m
Dybgående til konstruktionsvandlinjen .	3,75 m
Deplacement, standard	2.650 ts
Deplacement, fuldt udrustet	3.300 ts

Hovedmaskineriet er to de Laval damp-turbiner på tilsammen ca. 55.000 ehk, koblet til hver sin skrueaksel gennem dobbelte reduktionsgear. Dampkedlerne, som er fremstillet af Motala Verkstad, giver 140 tons overhedet damp pr. time. Med kun en kedel i brug kan jageren gøre 29 knob, og kontraktfarten med begge kedler er 35 knob.

Besætningen er 21 officerer og 227 mand.

De colombianske jagere er ingen direkte kopi af de svenske, men væsentlige ændringer er foretaget. Bl. a. er det 12 cm artilleri forøget med et andet dobbelttårn på bakken, så de har fået seks 12 cm helautomatiske Bofors-kanoner i tre dobbelttårne. Nærluftværnet er derimod formindsket til fire 40 mm automatkanoner, torpedorørens antal er formindsket til fire fra otte og anti-ubåds raketbatterierne fra to til et. Hver 12 cm kanon kan affyre 45 skud pr. minut. De fire lv-kanoner skyder endnu hurtigere — 240 skud pr. minut og ildrør.

De to jagere må anses at være blandt de kraftigste, som nu findes, og al udrustning er af allermest moderne type. Radarudrustningen er endnu mere omfattende end på Halland-jagerne, og nye elementer er også tilkommet i arrangementet for ildledningen.

Bygningen af disse jagere for Colombia er sket i



Øverst: Götaverkens direktor, Hilding Nielsen, den colombianske repræsentant i besigtelseskommissionen, kaptajn de Navio H. Beron, samt chefkontrollanten for jagerbyggerne, de Navio Ricardo Azuero.

samarbejde mellem Götaverken og Kockums, såvel på det tekniske som på det økonomiske område. At svenske værfter i hård konkurrence med udlandet fik overdraget at bygge disse skibe vakte i sin tid opsigt og er den største bestilling, som værfterne nogensinde har fået fra en fremmed marine.

Prøveturene har gennemgående givet meget gode resultater, og jagerne har vist sig at opfylde de stillede fordringer godt.

Efter prøveturene skal jageren nu gennemgå den sædvanlige besigtelse, i hvilken bl. a. indgår en omfattende undersøgelse af maskineri og al udrustning.

M/s Klausholm

Den 7. juni løb det første af de to søsterskibe, DFDS har under bygning hos Westerbroek i Holland, af stabelen.

Skibet fik navnet „Klausholm“, og det ventes afleveret i juli i år og skal derefter forventelig indsættes i farten på Vestengland. Søsterskibet ventes leveret i december 1958.



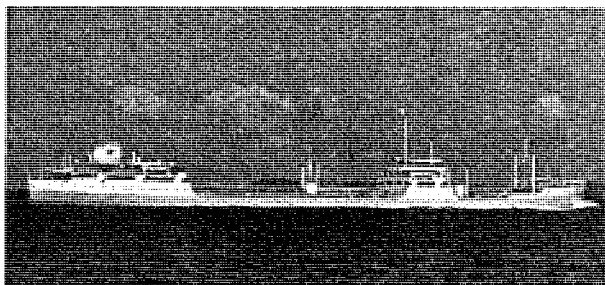
M/S „Klausholm“.

M/s „Klausholm“ har følgende dimensioner:
Længde overalt 73,45 m

Længde mellem perpendikulærerne	67,10 m
Største bredde på spant	10,20 m
Dybgående	4,56 m
Lasteevne	1.550 t

Der bliver installeret en MAK MSU 582A dieselmotor, som vil give skibet en fart af 11½ knob.

M/s „Klausholm“ bygges med maskineriet og al beboelse agter, hvorved det bliver muligt dels at få en særlig stor luge og dels skaffe et i forhold til skibets størrelse stort, frit dæksareal for anbringelse af langt gods.



M/T „Venita“.

M/T Venita

Öresundsvarvet i Landskrona afleverede den 22. maj tankmotorskibet „Venita“ på 18.850 tdw til Smedvigs Tankrederi A/S, Stavanger.

Ved løb på den målte mil opnåedes en fart på 15,23 knob.

Skibet føres af kaptajn Ö. Tendenes med S. Nilsen som maskinchef.

Vi har tidligere omtalt typen i Vikingen under navnet „Magnolia“.

Fiskeriårbogen 1957

er udkommet, udgivet af fiskeriministeriet under redaktion af fiskerikonsulent J. Nørgaard. Pris 10 kr.

Bogen indeholder alle de oplysninger, som fiskerne og førere i småskibsfarten har brug for under deres arbejde. Trods den af omstændighederne forøgede pris må det siges, at den giver valuta for pengene.

Af statistikken nævner vi, at saltvandsfiskeriet i 1956 gav et samlet udbytte på 238,9 millioner kroner, hvilket var en fremgang på 9,5 millioner kroner mod året forud.

Den samlede fiskerflåde bestod ved udgangen af 1956 foruden af 34 fartøjer til fisketransport af ca. 13.832 fartøjer og både, hvoraf 9 over 50 brt, 1359 var mellem 15 og 50 brt og 2.199 mellem 5 og 15 brt, medens resten var under 5 brt. Af fartøjerne var 7.788 forsynet med motor. Den samlede værdi af fartøjsmateriellet er skønsmæssigt ansat til 183,6 millioner kroner. Værdien af fiskeredskaber og skure er opgjort til ca. 78,0 millioner kroner.

Bogen være hermed anbefalet på det bedste.

Aflevering og søsætning fra Marstal Stålskibsværft

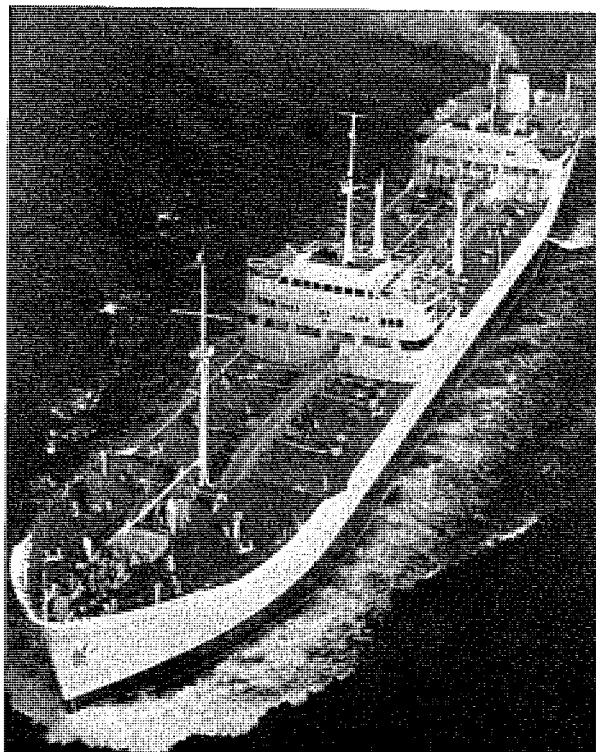
Den 29. maj afleverede skibsværftet m/s „Gert Hansen“ til skibsfører Holger Hansen, og et søsterskib blev den 12. juni søsat og fik af fru Hans Hansen navnet „Hanne Hansen“. Skibet bygges til skibsfører Hans Hansen.

Skibene bygges til Bureau Veritas klasse +I 3.3 L.1.1. great Coasting trade ice og dansk lovs fordringer. Typen er udførligt omtalt i Vikingen nr. 5.

M/T Mary Billner afleveret

Kockums Mekaniska Verkstad afleverede den 3. juni tankmotorskibet „Mary Billner“ på 19.770 tdw til Billners Rederi AB, Göteborg.

Skibet er et søsterskib til „Helfrid Billner“, som blev leveret i marts 1956. Den eneste forskel er, at „Mary Billner“ har fået en trykladet hovedmotor og hoved-



M/T „Mary Billner“.

pumperum i direkte forbindelse med maskinrummet. „Helfrid Billner“ har ikke-trykladet hovedmotor, og dets to pumperum ligger henholdsvis for og agter.

I Vikingen nr. 4 findes en nærmere omtale af „Mary Billner“.

Annullering af tankskibskontrakter

Den græske skibsreder Aristoteles Onassis har annulleret kontrakten og bygning af tre tankskibe på sammenlagt 198.000 tdw, som skulle være bygget på Bethlehems skibsværft i Quincy, Massachusetts. Samtidig

har skibsrederen krævet, at den amerikanske regering skal stævne ham for kontraktbrud.

I et brev til Washington hævder Onassis, at præsident Eisenhowers ordre for nylig om en begrænsning af olieimporten til USA er årsagen til, at han tvinges til at annullere kontrakten. Han henviser til, at skibene skal betales i amerikanske dollars, og at det er nødvendigt at trafikere linier på USA for at indtjene dollarfragter til at lønne mandskabet med, da skibene efter overenskomst med regeringen skal sejle under amerikansk flag.

Planerne om bygningen af de tre tankskibe, hvoraf det ene skulle være på 106.000 tdw, var en følge af det illegale køb af skibe fra den amerikanske reserveflåde, som regeringen solgte i de første år efter krigen. Onassis og andre udenlandske redere havde været i stand til at købe et ret stort antal af disse skibe under den falske forudsætning, at aktiemajoriteten i de selskaber, som købte skibene, var hos amerikanske statsborgere.

Som resultat af denne illegale handel blev der afsluttet en overenskomst mellem det amerikanske justitsministerium og Onassis om, at denne skulle betale en bøde på syv millioner dollars, men fik lov til at beholde 23 af skibene på vilkår af, at han byggede de tre skibe på amerikanske værfter, og at de skulle sejle under amerikansk flag.

Efter forlydender i rederkredse har Onassis finan-

sielle vanskeligheder som følge af depressionen på fragtmarkedet, ikke mindst i tanktrafikken. Selv om ingen formel annullering er sket, så er det bekendt, at Onassis svoger, Stavros Niarchos, personligt har anmodet om at blive løst fra en kontrakt på et tankskib på over 100.000 tdw.

Et fransk og et tysk værft skal bygge GV-dieselmotorer på licens

Götaverken har for nylig truffet aftale med S. A. des Forges et Chantiers de la Méditerranée og med Kieler Howaldtswerke om, at de to værfter skal bygge Götaverken dieselmotorer på licens.

Medens aftalen med det franske værft gælder både større og mindre motorer, gælder overenskomsten med det tyske værft den nye, store dieselmotor, som Götaverken for tiden har under konstruktion. Motoren får en cylinderdiameter på 850 mm og en slaglængde på 1.700 mm. Den skal fremstilles i størrelser på op til 22.000 ahk.

Foruden ved Götaverken bygges nu GV-motorer i Sverige ved Lindholmens Varv og Uddevallavarvet, i Norge ved Frederiksstad Mek. Verksted og Marinens Hovedværft og i Spanien ved Empresa Nacional Elcano, hvortil kommer de to nye licenstagere.

Götaverken fremstillede i 1957 28 hovedmotorer på ialt 226.050 ihk eller 186.500 ahk.



Hempels

SKIBSFARVER

ER SØSTÆRKE



T. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 · KØBENHÅVN K.

Også vi er gået over
til at levere i liter

MEDLEM AF FORENINGEN FOR
DANMARKS FARVE- OG LAKINDUSTRI



M/T „Ferncoast“.

M/T Ferncoast afleveret

Tankmotorskibet „Ferncoast“ på 33.700 tdw, som er bygget af Götaverken til Fearnley og Eger, Oslo, var den 29. maj på prøvetur.

„Ferncoast“ er motordrevet i modsætning til de fleste tankskibe af denne størrelseorden, som er turbine-

drevne. Den trykladede motor er på 12.500 ahk og kan køres med tyk olie.

Skibet føres af kaptajn Rasmus Astrup med E. Gustavsen som maskinchef.

Skibet har tidligere været omtalt i Vikingen.

Bjergning af Andrea Doria

Til de mængder af mere eller mindre fantastiske forslag til bjergning af det italienske luksusskib „Andrea Doria“, som er fremsat siden katastrofen i 1956, er der nu tilkommet yderligere et.

Marineelektrikeren Henry A. Gentile — som selv siger, at han ikke er nogen bjergningsekspert — foreslår, at man skal anvende nogle skrog fra verdenskrigens Liberty- og Victory-skibe som pontoner og med deres hjælp løfte „Andrea Doria“'s stævn over vandfladen og reparere den, medens agterenden stadig hviler på havbunden.

Det store hul, som Svenska Amerikaliniens „Stockholm“ frembragte i „Andrea Doria“'s skrog, er foran for midtskibs, men agten for broen.

Når hullet er repareret, mener Gentile, skulle man kunne gøre „Andrea Doria“ vandtæt, pumpe vandet indenbords ud og få hele skibet til at flyde.

Gentile begrundet sine beregninger på det forhold, at „Andrea Doria“ er 213 m lang, men kun ligger på 75 m dybde.

Hele arbejdet skulle kunne gøres på en måned, siger Gentile. Bjergningen skulle ikke behøve at koste mere end iem millioner dollars, og man skulle ikke behøve at anvende dykkere ved selve reparationen.

Opret

Index-konto

eller

Pensions-opsparing

i

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

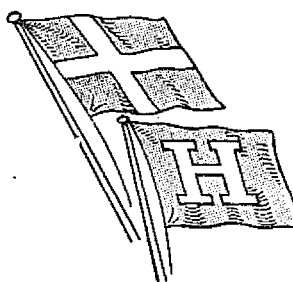


Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

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

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



A/s Em. Z. Svitzers Bjerignings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

ANTWERPEN

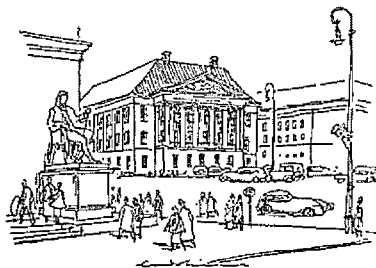
TYBJERG & CO. LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN



HANDELSBANKEN

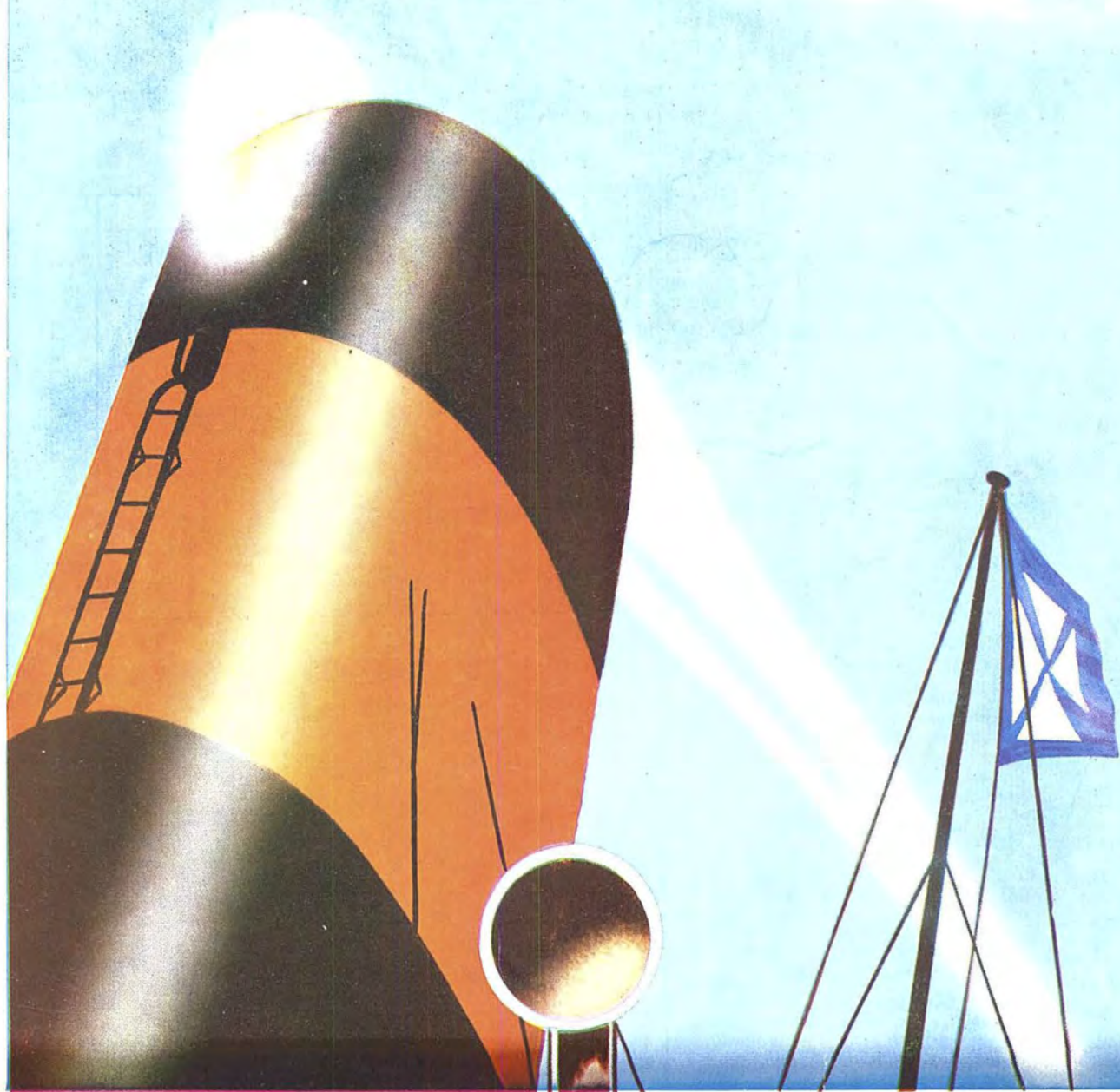
HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILLIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





WIKINGEN

nr. 1,85
1. august

Transport af skibsskrue fra B&W

Foto: HAKON JØRGENSEN

1958 nr. 8
35. 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
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

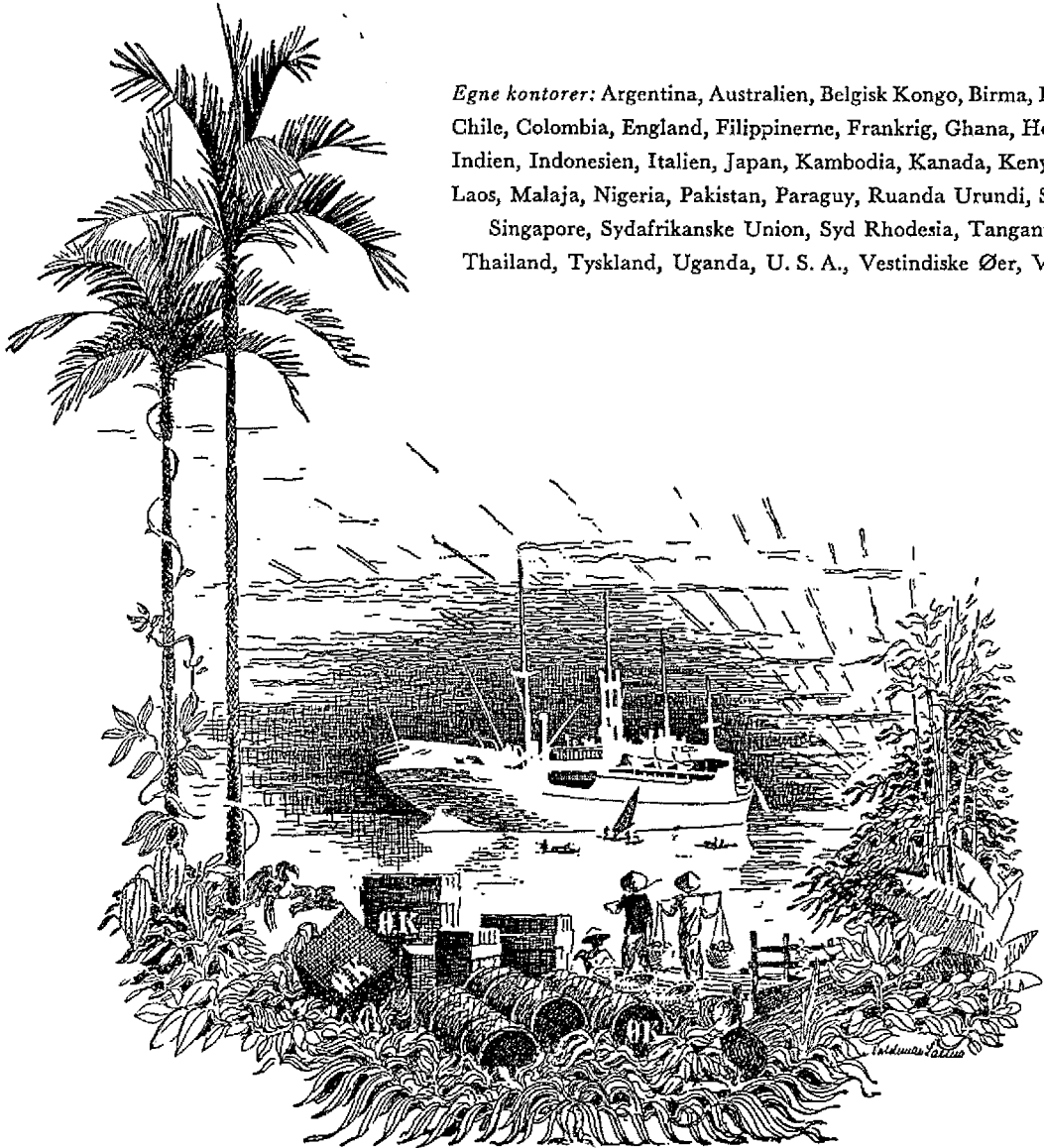
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

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

LAGS 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

Hvad koster det at blive skibsreder?

Og hvordan med chancerne?

AF OTTO LUDWIG

Mange mennesker går rundt med en skibsreder „i maven“, fordi de mener, at et skib i søen er ensbetydende med masser af moneter i pengeskabet. Sandheden er, at der rundt om i verden findes ikke så få millioner blandt rederne, men der er måske lige så mange, der går fallit. Selv en mand som Onassis siges nu og da at have økonomiske bekymringer. Og så er han endda en af de mange, som kolleger i de traditionelle søfartslande betragter som „pirat“, fordi han ved at lade sine skibe sejle under „bekvemmelighedsflag“ bl. a. slipper for at betale en masse i skat.

Men hvad vil det koste at blive reder? — Ja, det kommer først og fremmest an på, hvilken skibstype og -størrelse, man ønsker. Men lad os som eksempel vælge et fragtmotorskib, der som åben shelterdækker har en tonnage af 11.000 tons og som lukket shelterdækker 13.000 tons. Ifølge det britiske søfartsblad „Fairplay“, der er ekspert på det område, ville skibet som åben shelterdækker — ved sidste årsskifte — have kostet 1.105.000 pund sterling (22,1 millioner kr.). Altså over 2.000 kr. pr. ton dødvægt!

Noget andet er, at der jo — trods mindre efterspørgsel — stadig er lang leveringstid på en nybygning. Så lang kan leveringstiden være, at der måske overhovedet intet er at sejle med, når skibet endelig har været på jomfrurejse og derfor må lægges op.

Et skib steget 50 % under bygningen!

Siden sidste årsskifte er skibspriserne steget yderligere. Fra 31. december 1956 til samme dag 1957 steg en nybygning som den nævnte ikke mindre end 1,2 millioner kroner. I de sidste år har det iøvrigt været næsten umuligt for rederne at opnå tilbud om en fast pris for en nybygning. Såkaldte glideskala-klausuler har været anvendt af værfterne, og det har givet mange redere alt for høj puls, fordi skibene som regel er blevet flere millioner dyrere, end man skulle antage, da kontrakterne blev sluttet. Med glideskala-klausulerne af-

hænger et skibs endelige pris af stedfundne svingninger — næsten altid stigninger — i materialepriser og arbejds løn. Rederne har så nogenlunde måttet kalkulere med sandsynlige stigninger, men Dansk Dampskibsrederiforening fortæller i sin årsberetning, at slutprisen på skibe i flere tilfælde har oversteget basisprisen med mere end 50 procent!

Det skib, for hvilket vi har opgivet en pris — som nok ikke holder i dag — har en turboladet dieselmotor om bord på 6.500 bhk og kan sejle med en fart af 15 knob som åben shelterdækker. Det er bygget til Lloyd's højeste krav og er forstærket til transport af tung last.

Betalingsbetingelserne varierer fra værft til værft og alt efter konjunkturerne. Har værfterne ordrer liggende for mange år frem i tiden, må rederen udrede betalingen under bygningen. I andre tilfælde kan rederne måske få kredit for 50 procent af en fast byggesum over 3—5 år til 6 procent fast rente.

Hvad koster et brugt skib?

Man kan selvfølgelig også købe et second hand skib, altså et brugt skib. Også her varierer priserne meget. Når fragtraterne falder, så falder også priserne på brugte skibe. I 1957 faldt priserne for brugt tonnage fra 20 til 60 procent — alt afhængig af størrelse, type og alder. Endnu større var faldet i mange tilfælde, når det gjaldt krigstidens serieskibe, som f. eks. Liberty-, Victory-, Empire- og Hansa-bådene.

Rederiforeningen fortæller i sin årsberetning om mange interessante eksempler på lunefulde skibspriser, og vi skal nævne et par stykker: Et betydeligt antal af de ca. 2.500 Liberty-skibe, som den amerikanske regering lod bygge under krigen, blev efter krigen solgt af den samme regering for mellem 135.000 og 140.000 pund sterling. Under Korea-krigen, da der blev brug for masser af tonnage, steg Liberty-skibene volétsomt i pris. Flere af dem solgtes for 600.000 pund sterling (12 millioner kroner) pr. stk. To og et halvt år senere

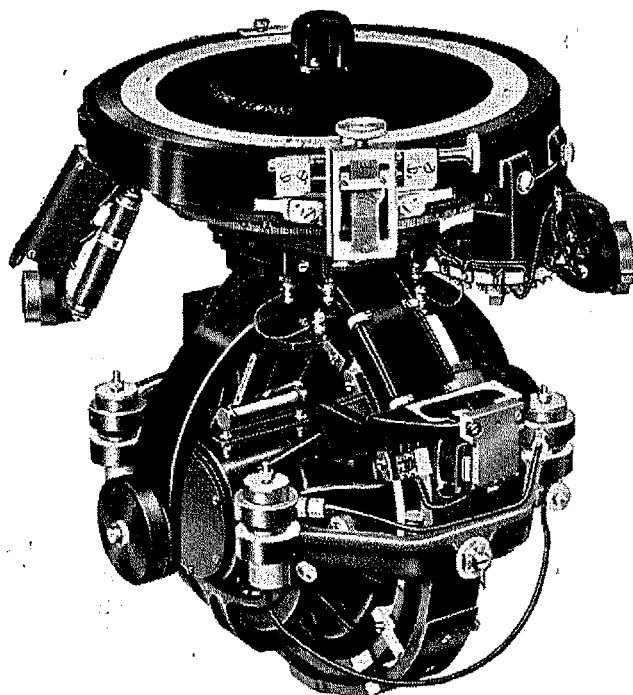
M/T Adrian Mærsk
 M/S African Reefer
 M/S Agnete Mærsk
 M/T Albert Mærsk
 M/T Alva Mærsk
 M/T Anders Mærsk
 M/T Anglo Mærsk
 M/S Anna Mærsk
 M/S Argentina
 M/S Argentinean Reefer
 M/S Arkansas
 M/S Arnold Mærsk
 M/S Asia
 M/T Aslaug Torm
 M/T Axel Mærsk
 M/S Belgian Reefer
 M/S Bella Dan
 M/T Berta Dan
 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 Eli 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 Arhus
 M/T Esso København
 M/S Estrid Torm
 M/T Evelyn Mærsk
 M/S Falstria
 M/S Florida
 M/T Francine Mærsk
 M/S Freya Torm
 M/T Gerd Mærsk
 M/S Gerda Dan
 M/S Greta Dan
 M/T Grønland
 S/S Hans P. Carl
 M/S Hartvig Mærsk
 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

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/T Jakob Mærsk
 M/T Jane Mærsk
 M/S Java
 S/S Jelva Dan
 M/S Jens Mærsk
 M/S Jeppesen Mærsk
 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 Laust 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 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 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 Ras 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 Songhla
 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

kunne de samme skibe købes for 175.000 pund. Så indtraf imidlertid Suez-krisen, og i december 1956 røg priserne på Liberty-både helt op på 670.000 pund sterling for flere af dem. Et år senere var prisen nede på 220.000 pund! I løbet af året faldt prisen altså 63 procent!

Skibe til 120 kr. pr. ton

Liberty-skibene er på ca. 10.700 tons dødvægt. De danskbyggede Hansa-skibe, som også blev til under krigen, er på ca. 5.300 tons. Et sådant skib kostede i begyndelsen af 1957 over 400.000 pund sterling — altså 8 millioner kroner. Ved årets slutning kunne det samme skib købes for 275.000 pund sterling.

Skibe bygget før 1925 kan i dag købes til en pris, der meget sjældent ligger over ophugningsprisen. Iøvrigt påvirkes priserne på brugt tonnage i høj grad af, om skibet står lige foran klasning eller kan sejle endnu et år, før klassen udløber.

I alle årene efter krigen har det været næsten de samme lande, der købte second hand-tonnage, nemlig Tyskland og Italien samt i de sidste år Liberia. Også Finland har købt mange brugte skibe. I de sidste år har navnlig Norge og Storbritannien solgt ud af brugt tonnage. I 1956 solgte Norge ca. 580.000 tons dødvægt brugte skibe. Sidste år afhændede Danmark skibe på ca. 90.000 tons dødvægt.

Og hvad betaler så ophugnings-firmaerne for et ud-tjent skib? — Også disse tal varierer i takt med fragtraterne. I begyndelsen af 1956 blev der tilbudt op til 25 pund Sterling pr. brutto-ton. I dag ligger priserne på 6—7 pund pr. ton — altså 120—140 kr. For et ud-tjent skib på størrelse med m/s „Anna Mærsk“ ville man altså på ophugnings-værftet kunne hæve ca. en million kroner.

Maskineriet koster mere end skroget

Men vender vi tilbage til nybygningerne, kan vi se lidt på, hvad vi får for pengene. Vælger vi et passager-skib til 15 millioner kroner (i dag ikke noget større skib), går halvdelen af pengene til skrog og maskine. Maskineriet koster ca. 150.000 kroner mere end skroget, og desuden må man betale 600.000 eller mere for hjælpemaskineriet. Køleinstallationen koster omtrent en million kroner og det elektriske udstyr trekvart million. Besætningens aptering koster en halv million, og passagerapteringen en kvart million. Til navigationsinstrumenter skal der bruges over 300.000 kroner.

Selv om et skib er betalt kontant, skal rederen af med penge. Udgifter, som folk i land slet ikke regner med, løber op i millioner. Rederiforeningen har opstillet en tabel over de fjorten største danske rederiers driftsudgifter igennem ti år.

En skibsreders udgifter

De nævnte fjorten rederier havde ved sidste årsskifte en tonnage på tilsammen 1.728.000 tons dødvægt, hvilket svarede til 65 procent af hele den danske handelsflåde. I 1957 androg driftsudgifterne for disse rederier

tilsammen 840 millioner kroner, mens den indsamlede bruttofragt androg een milliard og 314,8 millioner krone. I 1948, da de samme rederiers indsejlede bruttofragt androg 426,7 millioner kroner, var de samlede driftsudgifter 313,8 millioner.

Den største udgiftspost var havneafgifterne, der ialt androg 220,9 millioner kroner eller 26,3 procent af de samlede driftsudgifter. — Hvilken „landkrabbe“ tænker på det, når han ser et skib ligge i havnen?

Den næststørste post hed „reparationer og stores“. Den var på 159,5 millioner kroner. I hyre betalte de fjorten rederier 151,1 millioner kroner. Kul og brændselsolie kostede rederierne 127,7 millioner. I kommission m. m. udbetaltes omtrent 66 millioner, og assurance kostede rederne 58,9 millioner. Til proviant medgik 24,8 millioner, og en post ved navn „andre udgifter“ løb op på 31,2 millioner kroner.

Desuden kostede administrationen 43,5 millioner kroner, ligesom der måtte bruges penge til afskrivninger, skatter, reserver og selvfølgelig aktionærudbytte.

Indtjeningsmulighederne varierer i takt med verdenshandel og den internationale situation og gør skibsfart til en risikabel forretning. Er man meget dygtig og dertil heldig, kan man trods skattevæsen, havnestrejker m. m. tjene store penge, men de mange periodiske oplægninger verden over fortæller om dårlige tider. Konjunkturerne er mere lunefulde end det hav, skibene sejler på, og fragtraterne skifter som vejret i april. Også inden for rederierhvervet følger der altid en bølge-dal efter en bølge og omvendt.

To verdenskrige

Da den første verdenskrig begyndte, talte verdens samlede handelsflåde ca. 49 millioner brutto-tons, hvoraf 19 millioner tons sænkedes i krigsårene. Da fjendtlighederne ophørte, gik der panik i mange skibsredere kloeden over. Der blev bestilt nye skibe i et tempo som aldrig før, og i 1923 var verdenstonnagen steget til 65 millioner bruttotons — en stigning i forhold til før krigen på 33 procent. Pludselig var der et vældigt overskud af tonnage. Fragtraterne raslede ned, og en krise med oplægninger blev resultatet. Mange ældre skibe blev fuldstændig urentable. Mange måtte hugges op, fordi det også kostede mange penge hver eneste dag at have et skib liggende uvirksomt. Masser af afgifter skal stadig betales, selv om et skib ikke sejler. Det kræver vagtmandskab og stadige eftersyn samt vedligeholdelse.

Efterhånden vandt verdenshandelen igen så nogenlunde trit med tonnagen, men i 1930'erne satte en ny krise ind for skibsfarten på grund af depression. De mange oplægninger begyndte i 1930 og nåede højdepunktet i andet halvår 1932, men så steg fragtraterne påny indtil 1937. En ny skibsfartskrise truede før den anden verdenskrig, men efterhånden som krigen nærmede sig, blev der brug for mere tonnage på grund af oprustningen.

Da den anden verdenskrig begyndte, nåede den samlede verdenstonnage op på 69 millioner brt. Men krigs-

handlingerne tyndede hurtigt ud i tonnage, og ved amerikanske værfter søsattes fra 1941 til 1945 ikke mindre end 33 millioner brutto-tons. Højden nåedes i 1943 — allerede to år før krigens afslutning:

Marshall-hjælp, „Mølposer“ og Suez

Efter krigen byggede værfterne påny i voldsomt tempo, men ikke så voldsomt som efter den første krig. I 1948 nåede verdenstonnagen op på 81 millioner brt, hvilket betød en stigning på 17 procent siden krigsafslutningen. Dette skyldes dog også, at mange af de amerikanske standard-skibe lagdes op — lagdes i „mølposer“. Standard-skibene indgik i USA's „reserveflåde“, som er større med hensyn til tonnage end verdenshandelsflådens stigning efter krigen.

Samtidig med, at USA ydede Marshall-hjælp, støttede den amerikanske regering dog USA's handelsflåde med subsidier og indførte fifty-fifty-klausuler for fragterne fra Amerika.

Korea-krigens udbrud i 1950 betød nye stigninger i fragtraterne. For trampskibsfarten steg raterne fra juni 1950 til maj 1951 150 procent, mens tankfragterne steg næsten til det firedobbelte i forhold til juni 1950. Men efterhånden faldt raterne næsten katastrofalt. Først i 1954 begyndte de påny at stige langsomt for — navnlig for tankskibenes vedkommende — at nå de helt store højder under Suez-krisen. Alverdens nationer frygtede, at Suez-krisen skulle brede sig, og alle steder fyldte man lagrene med alle livsvigtige varer. Der blev brug for al den tonnage, der kunne skrabes sammen.

Efter Suez-kanalens genåbning faldt raterne med kometagtig hast, og i august 1957 nåedes bunden. Mange skibe sejlede urentabelt, og store oplægninger blev resultatet. I Danmark var ved udgangen af 1957 oplagt 25 skibe på tilsammen 77.000 tons dødvægt. Mange faktorer medvirkede til fragtraternes voldsomme fald. Der skete et almindeligt omsving i verdenskonjunkturerne, vinteren var stort set mild, Europa havde haft en god høst og trængte ikke til så stor en kornimport, og tilgangen af nye skibe satte ny rekord med 8,1 millioner tons. Omtrent halvdelen af de nye skibe var tankskibe. Medvirkende til fragtfaldet var også, at USA, mens raterne allerede var for nedadgående, pakkede 136 af Liberty- og Victory-skibene ud af „mølposerne“ og satte dem i fart. Tankfartens index betegnede det voldsomste fald, nogen vare nogensinde har været udsat for, og tørlastskibenes fragtrater faldt også meget voldsomt — nemlig 88 procent.

Sådan går det bogstaveligt talt op og ned for skibsfarten ligesom for skibene i søen. Men fragtraterne er faktisk en hel videnskab, og man skal være mere end vågen for at finde ud af, hvornår man skal bestille nye skibe, hvornår man skal holde igen o. s. v. Skibsrederne må følge med i verdenspolitik med næsten samme grundighed som stormagternes førende politikere, og betegrende er det, at et af de store olieselskaber begyndte at gøre oplagte tankskibe klar til sejlads igen allerede et par uger før statskuppet i Irak!

Otto Ludvig.

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



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

Grundlagt 1854

Bredgade 17. København K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

SUEZ-KANALEN

AF UVURDERLIG BETYDNING FOR TANKSKIBSFARTEN

Der har aldrig hersket tvivl om, at Suez-kanalen er en af verdensskibsfartens livsnerver. Det så man med al ønskelig tydelighed, da den var ude af drift samt i tiden umiddelbart efter, hvor kun et stærkt reduceret antal skibe kunne passere.

Trods hindringer på bunden, som enkelte steder vanskeliggør en effektiv udnyttelse af kanalens kapacitet, har trafikken dog allerede nu oversteget det niveau, den lå på i slutningen af 1956, da urolighederne satte ind.

The Suez Canal Authority (Republic of Egypt) har for nylig offentliggjort en rapport, som viser, at i oktober, november og december 1957 var det gennemsnitlige antal af skibe, der gik gennem kanalen, pr. dag henholdsvis 46,7, 47,9 og 47,1. Til sammenligning kan anføres, at gennemsnittallet for daglige gennemsejlinger i december 1955 var 40,0 skibe og gennemsnittet for første halvdel af 1956 var 44,6.

I månederne oktober, november og december 1957 passeredes kanalen af 3344 skibe, ialt 36.355.000 netto-tons. Det fremgår ikke af rapporten, om der med „netto-tons“ menes sædvanlige netto register tons, og man må vel derfor gå ud fra, at der er tale om „Suez net tons“, en tonnage, der ligger omtrent midt imellem et skibs brutto- og netto-tonnage, og som er grundlaget for afgiftsberegningen ved gennemsejling af kanalen. Afgiften andrager et fast beløb (uanset om skibet er lastet eller går i ballast), og dette beløb multipliceres med „Suez net-tonnage“. Det spiller således ingen rolle, om skibet er lastet med jern eller benzín — afgiften for det enkelte skib bliver den samme.

I sidste kvartal af 1957 passerede som tidligere nævnt 3344 skibe på tilsammen 36.355.000 net tons gennem Suez-kanalen mod 3704 skibe på tilsammen 29.637.000 net tons i samme kvartal 1955. Antallet af skibe er således mindre i 1957, men til gengæld var skibene gennemsnitlig større, hvilket viser, hvor hurtigt skibenes gennemsnitsstørrelse er vokset i de senere år. Naturligvis skyldes dette i første række udviklingen hen imod større og større tankskibe.

Det var da også tankskibene, der tegnede sig for den største procent af gennemsejlinger i december 1957, da kanalen passeredes af 773 tankskibe, som repræsenterede 69 % af netto-tonnagen. I samme måned 1955 repræsenterede tankskibene kun 66 %. Interessant at bemærke er endvidere, at mens antallet af lastede tankere, som gik nordpå gennem kanalen, i december 1957 steg med 30 i forhold til tallet for december 1955, var der en stigning på ikke mindre end 85 skibe i sydgående retning i ballast.

Stigningen i trafikken sydpå skyldes vel nok for en væsentlig del den mindre aktivitet, der hersker i de vestlige lasteområder, mens der har været betydelig mere flugt over tilgangen af ordrer fra Den persiske Golf. Adskillige af de store engelske olieselskaber læster de fleste af deres skibe i Den persiske Golf, og de går ikke alene til England og kontinentet, men også til Det fjerne Østen, Sydafrika og Sydamerika, hvor Suez-kanalen jo ikke kommer i betragtning.

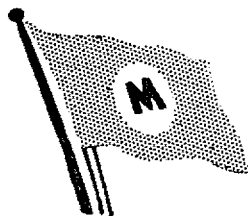
Af de skibe, som i december 1957 gik gennem kanalen, passerede de 75 for første gang. Af disse var de 20 tankere. I det sidste kvartal af 1957, sammenlignet med samme kvartal i 1955, repræsenterede tankskibene 78 % af den totale stigning i netto-tonnage.

I løbet af december 1957 gik der nordpå gennem kanalen godt og vel 7 mill. tons olie, hvoraf de 6,5 mill. tons var råolie. Størsteparten af olien kom fra landene ved Den persiske Golf, og de største importlande var England, Frankrig, Italien, USA, Holland og Belgien. Den største stigning viste afskibningerne til Italien.

Den sydgående trafik var 98.000 tons mindre i sidste kvartal i 1957 sammenlignet med samme kvartal i 1955; men der var en stigning i råolielasterne på 66.000 tons. Eksporten af raffinerede olieprodukter er med andre ord gået betydelig ned, mens råoliesendingerne til gengæld er steget. Dette forhold er betegnende for udviklingen i dag, hvor der rundt om i verden bygges flere og flere olieraffinaderier, som med tiden vil være i stand til at dække mere og mere af de pågældende landes oliebehov.

De vigtigste lande for afskibning af råolie var i øvrigt Rusland, Rumænien, områderne ved Det karibiske Hav og USA. Ægypten, Indien og Kina var de største aftagere af råolie.

Observer.



MOORE & Mc CORMACK A/s

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



**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.

Dampturbiner, system de Laval

Jernbanevogne og diesellokomotiver

TYFON og SUPERTYFON signalapparater

Rørflænsere og sænkesmedie

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Blæst mangan en sømand et stykke -!

Neptuns danske tonesætter, **KNUD BENTZEN**

Ved **CARL ØSTEN**

„Kom bare herud en aften, den kan også fortælle!“ Dette sagdes til Vikingen om en anker-lanterne af Knud Bentzen, hvem læseren først vil rigtig kende, når stilling føjes hertil: Musikdirigent i marinen. Stillingen er ydermere i een sammenlignings-retning så fin, at den er som kongens og statsministerens: Der er kun een af hver! For Bentzens vedkommende skyldes denne solostilling delvis, at han ved afskedigelsen af alle militærmusikere i 1932 blev anmodet om at blive for at uddanne værnepligtige i horn-signaler og tromme-slagning. — Det kan ikke være mange danske søfolk, der ikke kender Bentzen, i hvert fald kendes han af de, som har aftjent deres værnepligt i orlogs-flåden indenfor mindst et par generationer, hvor de da ikke har kunnet undgå at rette sig efter hans signal-toner, enten de nu blæstes til „Klart skib“, „Front om styrbord“, „Front om bagbord“ eller som reveille vækkede dem af morgens søde søvn efter soldetur i land. Og selv om disse signaler blæses af værnepligtige hornblæsere, så kommer de reelt fra Bentzen, for det er ham, der alene giver undervisning heri. Endvidere vil toner fra ham, omend mere anonyme, ofte kunne høres, når radioen ombord spiller på danske bølge-længder, for Bentzen laver også musik til radioen. Han er derfor en døgnets farende mand, gnistrende af vitalitet, mellem Arresødal-lejren, Holmen og Radiohuset. Ved større højtidelige lejligheder eller parader indenfor flåden manøvrerer han sin taktstok med både fuldkommen disciplin og verve, således ved indvielsen af Orlogsmuseet i Nikolaj Kirke, hvor han så at sige holdt orkestret af værnepligtige i sin „hule hånd“. Det var en så flot præstation, at indvielsespublikummet entusiastisk klappede — mod militær kotume! Sjældent har „Klart skib“-signalet, som her indeholdt nogle Bentzen'ske tilføjelser, lydt så godt.

„Hvad har Deres lanterne så at fortælle?“

„Tja, da det vist vil gå for langsomt med morseblink, må jeg vel hellere gå ind i dens rolle. Ellers ville den indlede med, at den har haft hjemme i „Valkyrien“, som udgik af flådens tal i 1923, og at jeg købte den på auktion på Holmen formedelst — 2 kr. Vi har forresten ofte været sammen ombord, på hele 3 togter, 1915 til Dansk Vestindien, 1921, hvor Kongen, Dronningen, Kronprinsen og Prins Knud var ombord, til Island — de skulle videre til Grønland med en af DFDS' både — og så 1923, krydserens sidste. Den var også tildels min faders skib, eftersom han var med den i 1899, hvor han gjorde tjeneste som hornblæser, samt i 1921 som dirigent, hvor han havde mig med som hornblæser.“

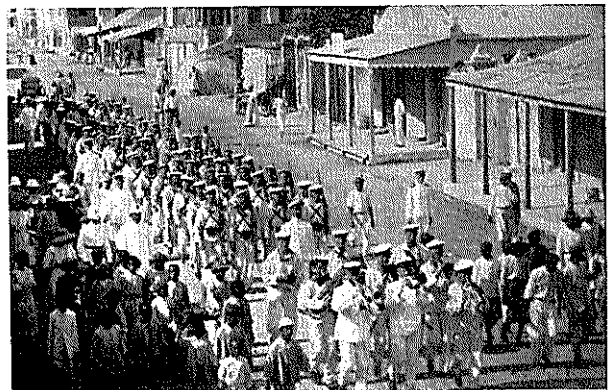
„Æblet, det er altså ikke faldet langt fra stammen?“

„Nej, hverken fra musikens eller orlogs-flådens. Jeg er jo Nyboder-dreng. Man fik ligefrem lyst til søn bare ved at fornemme den for mig så dejlige lugt af tjære, som udspreddes i stuerne fra fars skibs-kiste, når han var

vendt hjem fra togt. Herlige, gamle Nyboder! Mon nogen anden har boet i så mange af dens gader som jeg? Størrelsen af beboelse følger som regel avancementerne, hvilket først gjaldt for min fader og senere hen for mig. Gernersgade blev min sidste. Nu bor jeg altså her i Hellerup i mere moderne omgivelser. Jeg forlod jo linjen i 1948 for at overgå til reserven.“

„Deres nu snart 50-årige marine-liv begyndte hvordan?“ —

„Som elev på konstabel-skolen i 1910. Ved optagelsesprøven erfarede jeg, at min viden om matematik var meget lille, for hvordan skulle man kunne subtrahere et større tal fra et mindre? „Stykket kan ikke gå op,“ skrev jeg under opgaven. Til mit held vidste skolens chef, kommandør J. Nyholm, der selv var meget interesseret i musik, at jeg kunne blæse lidt på trompet, jeg havde jo været FDF'er. Så dette bevirkede min optagelse, men til vordende artillerist. Dengang lærte de elever, der havde interesse for musik, at blæse signaler på et eller andet ventil-instrument, en undervisning, som foregik oppe under taget om aftenen med statshornblæser Lange som lærer, og gjordes der så god fremgang heri, fik eleverne lov til at fortsætte med undervisning i brugen af andre instrumenter. Herigennem fik elev-skolen sit eget orkester, som forrettede musik-tjeneste i sommerens øvelses-skib. En tid var det for mit vedkommende meningen, at jeg skulle uddannes som gymnastik-lærer, fordi jeg som gymnast snuppede næsten alle præmierne. Nå, i løbet af et par år indtog jeg, der også havde taget privat undervisning i trompet-spil og musik-teori, den ledige stilling som hornblæser i orkestret for til sidst at ende som dets leder. Så kom udkommandoen i 1915 til Vestindien, hvor jeg en tid efter fik min udnævnelse til overkonstabel, hvilken stilling kombineredes med den som hornblæser i orkestret om bord. Det var store dage, når orkestret i spidsen for landgangs-kompagniet drog spillende gennem Charlotte Amalies gader, hvor negerbefolkningen da til en og anden af dets melodier hop-



Landgangskompagniet drog spillende gennem Charlotte Amalies gader.

pende dansede med, eller hvor neger-pigerne gik foran os og sagde: „Du også spille „Farmers Boy“ for mig, landsmand!“

„Deres største oplevelser til søs?“

„Ubetinget togtet til Dansk Vestindien 1915—17, et togt på næsten 1½ år. Der er nok at fortælle om, men meget af det har jo været publiceret før, også i Vikingen, blandt andet af Dem, herr Østen. Orkaner på de kanter var jo ingen sjældenhed. Vi fik jo en af de voldsomste, og den glemmer jeg aldrig. På vej til St. Croix, vi havde for det meste station i havnen ved Charlotte Amalie (St. Thomas), var vi næppe kommet ud af havnen, før vi hørte skud fra fortet, 2 × 2 gevær-salver, og så dets hejsning af orkan-flag, hvilket betød, at orkan var i ar.march. Straks lod chefen, kommandør H. Konow, skibet vende for at gå tilbage til havnen til sædvanlige ankerplads, hvor han lod begge ankere gå. Det var i oktober 1916. Et par måneder før, august—september—oktober kaldes for „orkan-månederne“, havde der også været orkan, endda to.

Under den første nøjedes vi med at få flænget agterste solsejl og knækket nogle støtter dertil, og den anden mærkede vi kun yder-centret af. Til gengæld fik vi at føle den tredie mærkbart. Barometret havde fra eftermiddagen været stærkt faldende, ved 18-tiden var det stormende kuling, og en time efter havde vi orkanen. Den piskede havet til skum, og samtidig styrtede regnen ned, så sigtbarheden selv tæt ved skibet var lig nul, ja, næsten også ombord. De to anker-kæder stod som harpe-streng, og alligevel drev vi, indtil maskinen sattes i gang, til tider på „Fuld kraft“, for at modvirke presset. Da orkanen havde raset en tre kvarters tid, kom en tysk damper drivende tæt forbi vor styrbords side. At opholde sig på frit dæk var næsten en umulighed, så da jeg og en kollega skulle agterhen for at lodde — man var bange for at drive på land stadigvæk — måtte vi kravle på dækket samt søge hånd-fæste i stående gods. Efter denne hårde og våde tårn søgte vi ind i kabyshuset på dækket for at få noget varm kaffe at styrke os på, og medens jeg er ved at lave den, kommer chefen, der er i regntøj, pludselig ind i kabyssen og spørger: „Hvad laver I her?“ „Kaffe“ måtte svaret blive. „Vil chefen have en kop med,“ tilføjede jeg, hvilket tilbud han under disse forhold gladeligt tog imod. Han var en dejlig mand, Konow, djærv og en meget dygtig sømand. Kort efter orkanens opståen havde vi under en klaring af vejret observeret blus ved havnens vestlige indløb, hvorfor projektørerne tændtes og rettedes mod stedet. Det var Marstal-skonnerten „Thor“, som i drift var stødt på klipperne og kærtret, men på så lægt vand, at dens ene side var oven vande, hvilket blev besætningens redning. Under den stadigt rasende orkan var det selvfølgelig umuligt for „Valkyrien“ at sætte båd af og komme hen og redde den. Endelig, ved 20-tiden, løjede vinden af for pludselig at blive helt stille. Centrum af orkanen havde nået St. Thomas. Hurtigt lod chefen styrbords redningsbåd fire af med besætning, der havde meldt sig frivillig, for at redde de nødstedte. Desværre hindrede de kraftige dønninger båden

i at komme nær til skonnerten, og i forsøg herpå tændte den mod skonnertens mesan-mærs, hvorved den fik slået et hul i siden, så den fyldtes, hvorfor der ikke var andet at gøre end gå tilbage til „Valkyrien“. Her gjordes et andet fartøj klar, men som man var i færd med at fire det af, lod pludselig chefens stemme: „Stop affiringen“, hvilket forårsagede en murren hos fartøjs-besætningen, der var opsat på at fuldføre redningen. Men et minut efter kom den til at sande, at chefen havde handlet rigtigt, for da kom orkanen tilbage. Han havde jo haft ret i, at de nødstedte ikke var i nogen livsfarlig situation. Først næste morgen, efter at vinden fra kl. 1 var aftagende, fik vi dem velbeholdent ombord hos os, hvor de efter skift til tørt tøj og en gang varm mad befandt sig vel. Men sikken et grufuldt syn, da dagen brød frem! Næsten alt flydende i havnen var sunket eller gået på grund, og inde på land var væltede huse, flængede tage samt oprykkede træer, ja, der var ikke engang et blad tilbage på palmerne. „Valkyrien“ derimod var sluppet heldigt igennem, kun en brækket gnist-stang.“

— For mig som for alle andre derovre dengang står dagen, hvor øerne overdroges til USA, uforglemmeligt i sit vemods afskeds-skær. Højtideligheden er før indgående beskrevet, kun kan jeg dertil føje, at aldrig har jeg følt noget så mindreværdigt, som da vort 5 mands orkester plus dirigenten, overhornblæser Kofoed, stillede overfor det langt større amerikanske, hver spillende respektive nationalmelodier. Aldrig har jeg som en slags mindreværds hævde lagt så megen hjerte-følelse og intuition i blæsningen af „Kong Christian“ som netop denne gang! Orkestret var ellers på 2 mand mere, men de manglede denne dag.

„Hin tids hårde konstabel-skole, hvor De begyndte?“

„Det kan ikke nægtes, at der tit lå øretæver i luften med nedslag eller andre afstrafnings-måder indbyrdes mellem eleverne, altså til de yngre af de ældre. Der var for eksempel peber-snaps.“

„?“

„Den var nu ikke drikkelig, eftersom den bestod af rugbrød, skosværte, salt, peber og kartoffel-skræller æltet sammen til en slags dej, som delikventerne skulle æde terningvis. Straffen kunne blandt andet skyldes, at vi læringe på hundevagten, når vi skulle skrælle kartofler til de ældre elever, ikke havde fået alle „øjnene“ ud, og dens forkyndelse skete ved mønstring på stribe foran baks-bordet med efterfølgende tvangs-fodring. — Helt barok kunne en afstraffelse også virke, som dengang en konstabel, der var i færd med at skrive brev til kæresteren og forstyrredes heri ved et „skud“ fra en over ham sovende lærling, purrede os ud af køjerne med ordre til at stikke rumperne ud af køjerne!

Blandt de øretæver, jeg fik, er der en, jeg aldrig glemmer, ja, jeg mindes den næsten med taknemlighed. Jeg var 15 år dengang, og vi lå oppe under Island med skoleskibet, skonnerten „Ingolf“. En dag i en storm af styrke 7 røg en lærling udenbords under sejlads, og sammen med de nødvendige sejl-manøvrer for at vende sattes redningsbåd ud med fører og 8 roere, hvoriblandt

jeg var. Trods det, skibet havde fjernet sig en længere distance fra ham, nåede vi derhen og fik ham bjærget. Da så båden var kommet på siden af „Ingolf“ og skulle hejses ombord, hvilket var ret besværligt under sådanne vejr-forhold, det er jo med ikke at forpasse en bølgetop, hvortil kommer, at man med årer skal holde båden fri fra skibssiden, fik jeg pludselig en „på kassen“ af en ældre elev, fordi jeg holdt min åre forkert. Just denne øretæve har fulgt mig gennem livet, for hver gang jeg står overfor en tilsyneladende uløselig arbejds-opgave, føler jeg dens svien, som minder mig om, at nu skal jeg holde fast! Forleden læste jeg, at nogle elever i skole-skibet „Danmark“ fik sølvbæger for vel udført lignende redningsdåd, ganske smukt, men for mig står øretæven som et endnu bedre memento!“

„De er også kongeligt belønnet!“

„Nå, De mener min belønningsmedalje i sølv? Den fik jeg af Kong Christian på en Islands-færd med „Niels Juel“, ombord i hvilken jeg var musikdirigent. Ved den lejlighed konstaterede man atter et eksempel på Kongens yderst gode hukommelse, for ved overrækkelsen til mig sagde Majestæten: „Da jeg for 5 år siden (1921) også forlod Island, gav jeg Deres fader denne medalje, må jeg nu også give Dem den.“

„De interesserer Dem også for kvindelige marinere — ja, misforstå mig ikke?“

„Ha, ha! Interessen er forhåbentlig gensidig, for jeg giver stadig undervisning til deres musik-korps på hele 30 musici.“

„Og så komponerer De?“

„Kan ikke benægtes. En af mine første betydeligere ting var „Admiral Konows honnørmarch“. Så komponerer jeg blandt andet til kvindelige marinere nogen gammel danse-musik, et marine-tattoo har jeg også lavet, og nu her til vor forening Ørnens 75 års jubilæum løb nogle gamle slag-sange fra vor gamle elevskole i Søkvæsthuset af stabelen. Det var jo sådan, at hver elev-årgang havde sin. Desværre har der aldrig været nedskrevet noder. Som fugle lærte man dem fra mund til mund. Jeg er vældig glad for, at jeg nu har fået samlet 4—5 stykker af dem og sat på noder, hvilket er sket ved, at gamle elever har sunget dem for mig, ofte pr. telefon. — „Da-di-da-da-di, da-da, da-di“ — ja, den kender De selvfølgelig ikke. Teksten dertil er denne:

„Hæv nu glasset, I begede gutter,
drik så længe, som I kan stå,
selv om havet det sprøjter og sprutter.
Kækt han dingler deroppe på sin rå,
for havets sønner denne skål skal være,
han, som hersker over hav og beg og tjære,
skår, skål, skål, I havets sønner.“

Så er der forresten min faders melodi til „Den grønne sofa“: Husker du ikke den grønne sofa, den, hvor vi sparkede endestykkerne ud... Mon ikke også en og anden skulle have lagt mærke til mit værk, der har været i Stafetten i radioen: „På togt med den gamle fregat —“

Jo, den huskes af mange som et enestående værk, hvad både musik og tekst angår, som begge er af Bentzen. I en vekslen af musik-instrumenter, solo som sammensat i orkester, mellem signal-horn, tromme, pauke, saxophon, gong-gong, piano, mundharpe og harmonika med indlagt korsang lytter man sig gennem sømandslivet ombord, som endog omfatter „Sorte piger på kajen“. At det er en sømand, der har begået teksterne til koret, ses heraf:

„Sæt maskinene i gang, hr. kaptajn.
Farvel. Farvel. Ud på gyngende færd
nu Neptun han samler sin hær.
Vi varper ud — oh-hai-oh.
Lad springet gå om styrbord —
sæt maskinen i gang, hr. kaptajn.

— — —
Jylland om styrbord,
Skagen, hun blinker
hvidt og rødt, vi går støt.
Læsø om bagbord?
Udkig, en sejler?
Næh, Hesselø her vi pejler.
Se nu dagen fremad gry'r,
solen spreder alle sky'r.
Kullen ti favn — Kronborg,
Holger Danske i havn.

Når så her imellem lyder skingre pift fra bådsmands-pibe med kommandoer „Salutbesætningerne møder ved kanonerne“, som man hører „skyde“ og: „Landlovsgasterne til mønstring“ samt salut fra Kronborg, ja, da kan man istemme korets cadence-afsluttende „Hurra. hurra, hurra.“ — Som Holger Drachmann digtede til sømandens pris, komponerer i vore dage nu Knud Bentzen til den, enten det så er orlogsgastens eller koffardimandens. — Radioen har så mange special-udsendelser af underholdende art, hvorfor ikke til søens folk, der selv på lange afstande kan høre dansk radio? I givet fald skulle Bentzen kunne blive en medvirkende hjælp af rang, og mon ikke hans ovennævnte „På togt med fregatten“ skulle egne sig som eksport-vare til udenlandske radioer?

Måtte han desuagtet i Neptun-tonernes rige få fortsat vind i sejlene samt stadig bevare lungeluft nok til mindst rebet merssejlskuling i sit horn!

Carl Østen.

En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



Varaflame

revolutionerer begrebet gasfligther!

Den sidste årsberetning?

Man sidder med en årsberetning om skoleskibet „Danmark“s virksomhed og kan ikke lade være at spekulere på, om det nu bliver den sidste. Hvad enten man nu er for eller imod sejlskibssuddannelse, kan man nemlig ikke komme uden om, at „Danmark“ pynter på havet.

Nå, den ulykkelige skæbne, der måske truer det smukke, hvide sejlskib, er ikke med et ord nævnt i årsberetningen. Som i de foregående beretninger fortælles sagligt om skibets virksomhed. Vi hører om, hvordan „Danmark“ gav sine norske „kolleger“ „Christian Radich“ og „Sørlandet“ klø under kapsejladsen fra Skagen til Norge, og under hvilken der blev filmet sejl til den store guldmedalje. „Danmark“ startede for fuldt sejlpres — 27 sejl.

Også den dramatiske redning af en overbordfalden understyrmand i Atlanten skildres. Understyrmanden blev under arbejdet på bakken med at klargøre jageren til hejsning slået over bord i bælgravende mørke. I den friske brise havde motoren ingen magt over skibet, og der måtte manøvreres for sejl alene. I løbet af fem minutter blev skibet stagvendt. Man kom tilbage kun 25 meter fra den overbordfaldne, der sad i en udkastet redningskrans. En båd blev sat i vandet, og manden var bjerget kun tyve minutter efter, at han var faldet over bord. Under redningsaktionen måtte der stagvendes tre gange og halses én gang. Enhver gammel sejlskibssulk ville betegne en aktion som denne som førsteklases sømandsskab.

Redningsaktionen var måske det bedste bevis på betydningen af den uddannelse, der gives eleverne om bord.

Ud for Florida måtte en elev landsættes på grund af en øjensygdom. Under dramatiske omstændigheder blev han fra et af skibets fartøjer taget om bord i en helikopter af den amerikanske kystbevogtning.

Som sædvanlig fik skoleskibet en strålende modtagelse i alle havne, og det var også på det togt en glimrende propaganda for det land, hvis navn det bærer. På sommer- og vintertogt udsejledes ca. 17.300 sømil. På vintertogtet havde hver elev gennemsnitlig 21 timers roning og 64 timers sejlsyning. Under togtet foretoges 58 stagvendinger og 32 halsninger. Der lettedes 14 gange for sejl og 30 gange for motor. Otte havne besøgte.

O. L.

Opret

Index-konto
eller
Pensions-opsparing
i
SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

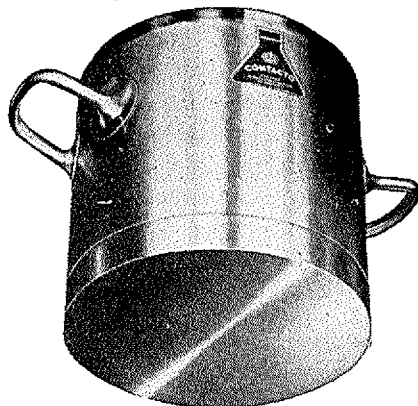
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Rustfri kokekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige lag

KØBENHAVN K

Sparekassen!

NYT I NOTER

„Linda Scarlett“ søsat til Jørgen Jensen

Rederiet Jørgen Jensen får hos Norderwerft Käser & Meyer i Hamborg bygget et fragtmotorskib, som ved søsætningen fik navnet „Linda Scarlett“. Skibet er værftets byggenummer 834. Det bygges ifølge Norske Veritas' regler og bliver på 4.800 tons dw som fulddækker og ca. 3.800 som shelterdækker. Skibets hoveddata er følgende: Længde p.p. 92,6 m, bredde på spant 14,4 m, sidehøjde 8,8/6,2 m, dybtgående 7,1 m. Lastrumskapaciteten er på ca. 241.600 cb.ft. grain. Kommandobroen placeres mellem lastrum II og III, og hovedmaskineriet agter. Maskineriet kommer til at bestå af to firetakts MAK-Diesel på hver 1400 hk. Hastigheden bliver 14 knob. Lugerne betjenes af ti bomme med en løfteevne på 5 tons hver. Desuden findes der en sværgodsbom med en kapacitet af 25 tons. Skibet ventes klar til aflevering i slutningen af september. Værftets bygge-nummer 835 er et søsterskib til „Linda Scarlett“ og vil få navnet „Fanny Scarlett“.

„Sorteklint“ afleveret

Skibsværftet Heinrich Brandt i Oldenburg har søsat fragtmotorskibet „Sorteklint“ (bygge-nr. 144) til Sven Hellesen (korresponderende reder: Aage Vollmond, København). Skibet er på ca. 2.000 tons dw og bygges efter Lloyd's bestemmelser. Hoveddimensionerne er: Længde p. p. 70 m, bredde på spant 11,5 og sidehøjde 6,9/4,6 m. Fremdrivningen sker ved en firetakts Deutz Diesel på 1.000 hk, som giver skibet en fart af 13 knob. Afleveringen skal ske i begyndelsen af september.

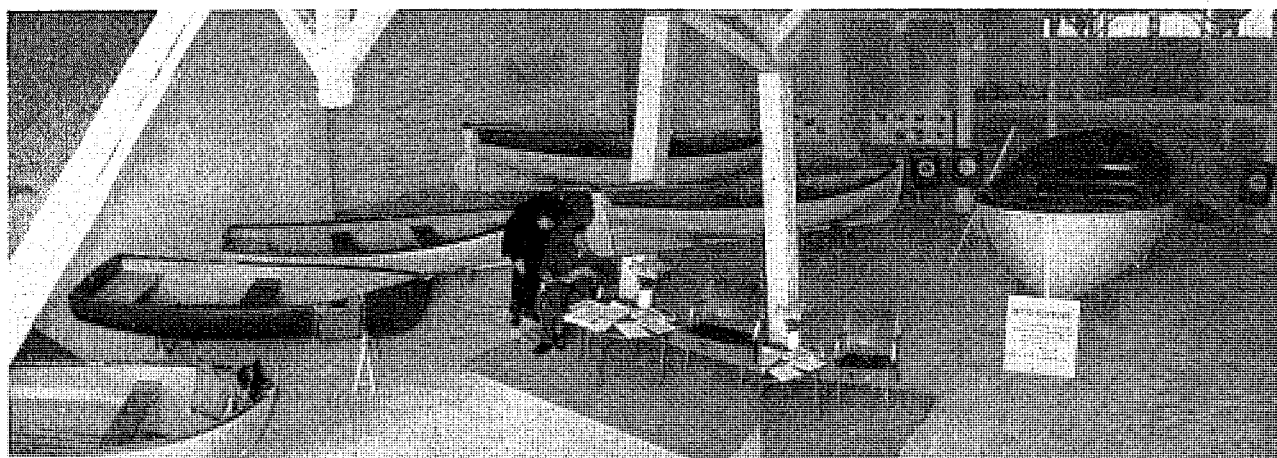
Dansk kreaturskib fra Abeking & Rasmussen

Værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder ved Weserfloden har søsat et kreaturskib, som bygges til rederiet C. Clausen i København. Skibet, der har byggenummer 5.273, fik navnet „Alondra“. Skibet, der bliver på 900 tons dw, bygges efter Lloyds regler. Længden bliver 64 m, bredden 10,5 m og dybtgående 3,5 m. Sidehøjden er 5,8 m. „Alondra“ skal kunne laste ca. 400 stykker kvæg eller et tilsvarende antal svin. Fremdrivningsmaskineriet bliver en firetakts MAK Diesel på 1.530 hk. Farten bliver 14 knob. Abeking & Rasmussen bygger endnu et skib til C. Clausen, et søsterskib til „Alondra“. Det har bygge-nr. 5.274.

Tysklands nye Atlant-liner

Den 21. juli kom Hamborgs nye passagerskib ind i sin rute mellem Hamborg og New York. Skibet hed tidligere „Empress of Scotland“, men har under tysk flag fået navnet „Hanseatic“. Til drift af skibet er der dannet et nyt rederi, i hvis ledelse sidder en dansker, direktør Bitsch-Christensen, som nu er bosiddende i Hamborg. Skibet byggedes i 1930 af Fairfield Shipbuilding Co. i Glasgow. I begyndelsen af indeværende år blev det købt fra Canadian Pacific Steamship Co. i London for en million engelske pund (20 millioner kroner). Skibet, der er på 26.000 tons (brt), blev ombygget af Howaldts-værftet i Hamborg. Det havde tidligere tre skorstene, men den ene blev fjernet under ombygningen. Lineren kan nu befordre 1150 passagerer på turistklassen og 80 på første klasse. „Hanseatic“ er et turbine-dampskib med 34.000 hk. Det sejler med en fart af 20 knob. Længden er 219 m, bredden 28,6 m. Besætningen er på ca. 600 mand. — Direktør Bitsch-Christensen arbejdede tidligere som skibsmægler hos C. K. Hansen i København.

Nauticus.



En udstilling med succes

Med stor interesse studerede de forskellige rederiers eksperter de nye plasticbåde, som fa. Maritime Plastic Co. havde udstillet i Frihavnens store nye pakhuis nr. 55.

Disse både, som jo er tidens løsen, viste, hvor langt man er kommet herhjemme med fremstillingen af plasticbåde. Bådene har meget smukke linier og er tegnet af fa. Knud E. Hansen. Der er allerede gjort store bestillinger af vore førende rederier, og vi spår Maritime Plastic Co. stort salg i såvel redningsbåde som joller.

Howdan holder jeg min søn i land?

Børge Mikkelsen får ofte grund til at klø sig i fuldskægget. Som Søfartsklubbens servicemand bliver han stillet over for de utroligste problemer og modtager de mærkeligste breve. F. eks. bliver han af ængstelige mødre spurgt om, hvordan man tager lysten fra en dreng, der absolut vil til søs! Men der er også fædre, der ser fornuftigt på tingene og spørger, hvordan man giver en dreng den bedste start, når han nu endelig har besluttet sig for søen.

Søfartsklubben har nu bestået i atten år og har været eksempel for lignende institutioner andre steder. Men klubben i København kan ikke efterlignes på alle punkter. Den har bevaret sin særlige karakter og har givet den danske hovedstad en attraktion mere for fremmede søfolk. Over 20.000 søfolk indskrev sidste år deres navne i Søfartsklubbens gæstebog. Heraf var 1.426 udlændinge. De kom fra hele verden, men nordmænd (453), englændere (268), svenskere (266) og finner (258) udgjorde hovedparten af de fremmede gæster. -- Og så må man endda regne med, at mange søfolk — med de søfarendes sædvanlige skræk for pen, blæk og papir — undlod at indskrive sig i gæstebogen.

Børge Mikkelsen eller „Mike“, som selv hans familie kalder ham, er en attraktion i sig selv. Han kender en mængde mennesker fra alle samfundslag, og han kommer på alle offentlige kontorer, hvor han forstår at trykke på de rigtige knapper. Han får en „sag“ kørt igennem ministeriernes og kommunernes papirmøller på rekordtid og får os andre til at undre os over, at en sag normalt tager mindst tyve gange så lang tid at få løst.

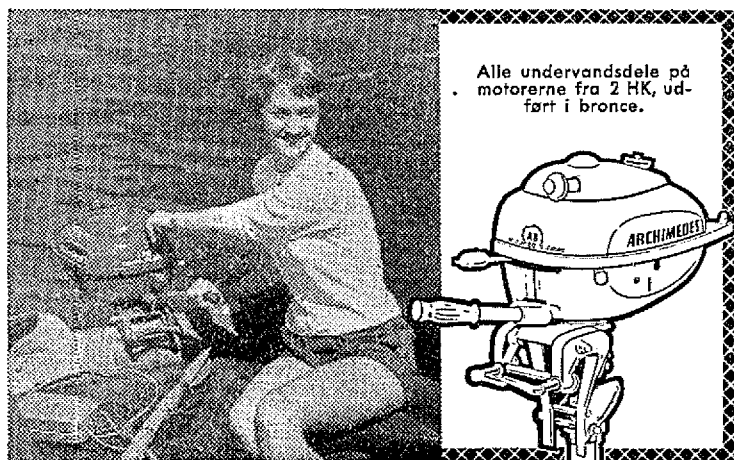
En fodermester skrev for nogen tid siden til Børge Mikkelsen og spurgte, om han kunne skaffe ham en hyre som sejrende kreaturpasser. — Resultatet kendes ikke! Men fodermesteren blev i alle tilfælde henvist til et rederi med skibe i kreaturfart.

Mange søfolk samler på frimærker, og Mike har nu tre samlermapper i gang, som cirkulerer mellem skibene. Samlerne om bord tager de mærker fra, de gerne vil have, og sætter andre ind i stedet, før mappen går videre til den næste.

En dansk kaptajn, der kun havde fire dage i København, ville giftes med sin spanske forlovede. Kunne han få kongebrev? Ja, Mike ordnede sagen, og de to blev gift. Brudens far underskrev ganske vist sin tilladelse til ægteskabet med et tommelfingeraftryk, og ved en fejltagelse gav han tilladelsen til en skibsmægler i Valencia, hvis navn stod som kaptajnens adresse!

Joh, Mike gør det af med al kontorius. Bare der var flere af hans slags! —wig.

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, Trondhjemsgade 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

HAMBORGS HAVN

er i dag en turistattraktion

Et møde med den store havn i den gamle hansestad er intet mindre end en oplevelse!

Hamborg i juli.

Tag til Hamborg — men ikke for Reeperbahns skyld ... det er nemlig ikke ulejligheden værd. Nej, den største attraktion i den gamle hansestad i 1958 er så afgjort havnen, hvor skibe fra samtlige verdens handelsflåder er rigt repræsenteret. Og trods krigens omfattende ødelæggelser er trafikken i dag allerede større og mere intensiv end før krigen.

Ikke mindre end ca. to trediedele af det mægtige havneområde blev ødelagt af allierede bomber; men i dag ser man så godt som intet spor heraf. Kun ganske enkelte steder får man øje på arealer, der ganske uimotiveret ligger ubenyttede hen. Længe vil det dog sikkert ikke vare, før også de forsvinder, så havnen igen bliver fuldstændig intakt. I øvrigt er havnen blevet stærkt moderniseret med mange nye magasinbygninger, store og flotte kraner og andet, som beforder behandlingen af det meget gods, og som forkorter skibenes ophold ved havnens kajer.

Under krigen sænkedes 3000 skibe

De allerfleste bombeangreb rettedes som bekendt i første række mod det vidtstrakte havneområde, som selv efter krigen fortsat blev udsat for ødelæggelser i forbindelse med demonteringen af flere store industri-virksomheder. Af bomber blev der sænket ikke mindre end 3000 skibe i havnen, og de udgjorde en af de allerstørste forhindringer, da genopbygningen af havnen tog sin begyndelse.

Helt frem til 1950 fortsatte de allierede med at demontere og bortsprænge anlæg, som havde tjent militære formål, og som heldigt havde undgået bomberne. Alt, hvad der kunne bruges fra f. eks. værfter og lign., tog besættelsesmagterne sig af, og det, man anså for uanvendeligt, blev sprængt i luften. De allierede ønskede ikke, at Vest-Tyskland for hurtigt skulle vokse sig stort og stærkt igen. I dag har denne indstilling jo ændret sig i ganske betydelig grad.

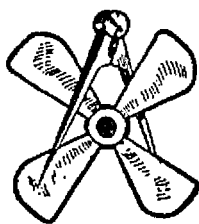
Også de store værfter er genopstået

Det er dog ikke blot trafikken i den store havn med de 60 havnebassiner, der er blevet større og mere intensiv. Den gamle hansestad ved Elben har i de senere år yderligere styrket sin position inden for værftsindustrien. Man finder ikke mindre end omkring 70 skibsværfter, deraf flere af det helt store format. I spidsen ligger vel nok Deutsche Werft, hvor der bygges nye skibe i stort antal og samtidig udføres en mængde skibsreparationsarbejder m. m., hvilket ialt giver beskæftigelse til omkring 10.000 mand. Howaldtswerke, hvor Niarchos har været en stor kunde, er omtrent lige så stort, når man dømmer ud fra antallet af beskæftigede. Bluhm & Voss, et af Tysklands største værfter før og under den anden verdenskrig — her blev bl. a. „Tirpitz“ bygget — er et af de værfter, som de allierede med særlig stor grundighed demonterede. I de senere år er værftet dog kommet godt med igen. Stülckenwerft og Nordenwerft er andre værfter, der er af betydning for skibsbyggeriet i Hamborg, som i øvrigt tegner sig for omkring en trediedel af det samlede vesttyske skibsbyggeri. Med en årsomsætning i 1957 på 633 mill. D-mark hører skibsværfterne til mellem de største industrigrene i den gamle hansestad.

Heni.

Det hidtil største jugoslavisk byggede skib søsat - udstyret med B & W motor

Den 25. i forrige måned søsattes fra Brodogradiliste Uljanik i Jugoslavien en 19.100 tons motortanker, der er det største skib hidtil bygget i Jugoslavien. Skibet fik navnet „Istina“ og er kontraheret af Jugo Banka i Beograd. Brodogradiliste Uljanik er Burmeister & Wain's licenshaver i Jugoslavien og har også bygget hovedmotoren til m/t „Istina“. Det er en 7-cylindret turboladet krydshovedmotor af B & W's nyeste type, der udvikler 8750 ehk ved 115 omdr./min.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursus til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektroinstallatørprøven for maskinister begynder først i august 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

Alverdens nye skibe

Vi lever i en forvirret verden. Den kendte skibsbygnings-eksperter A. C. Harvy fortæller i bogen „Merchant Ships“ om et eksempel herpå: I slutningen af 1957 bestilte en græsk skibsreder bosiddende i Schweiz en tanker på et jugoslavisk værft med den plan for øje at lade skibet sejle under et af bekvemmeligheds-flagene. Senere besluttede den græske reder iøvrigt, at ordren skulle ændres, så skibet kunne sejle med tørlast!

„Merchant Ships“ er nu udkommet for sjette gang. Den er udgivet af forlaget Adlard Coles Ltd. Denne årgang er den hidtil største. Der gives tekniske oplysninger om 850 skibe hvert på over tusind brt, som afleveredes i 1957. Endvidere findes en liste over 650 skibsredere, som modtog nye skibe.

Årbogen indeholder endvidere en liste over 70 interessante skibe på under tusind brt, nemlig bugserbåde, trawlere m. m. Bogen har 250 fine illustrationer. Blandt de omtalte skibe er samtlige nybygninger fra danske værfter i 1957.

Bogen er faktisk uundværlig for redere og alle, der har med skibsbygning at gøre. Man kan abonnere på den, og mange gør det. Hvert femte år udsendes et index over de skibe, der er blevet bygget i de foregående fem år — ca. 4.000.

Forordet er skrevet af A. C. Hardy som en interessant artikel om skibsbygningens øjeblikkelige problemer.

De kan bestille bogen hos Deres boghandler. —*wig.*

B & W motor i det hidtil kraftigste enkeltskruede tyske motorfragtskib

Hamburg-Amerika Linien's sidste nybygning, m/s „Dresden“, har tiltrukket sig særlig stor interesse inden for tyske søfartskredse. Det er det skib i den tyske handelsflåde, der er udstyret med det kraftigste enkeltskruede dieselmaskineri.

Motoren, der er bygget af Burmeister & Wain's tyske licenshavere, Fried. Krupp Dieselmotoren G.m.b.H., er en 10-cylindret motor af typen 74-VTBF-160, der udvikler 12.500 hk ved 115 omdr./min. Denne motor vil give skibet en servicefart på 17 knob — en usædvanlig høj fart.

M/S „Dresden“, der er bygget af A. G. Weser, Bremen, er som åben shelterdækker på 13.860 tons dødvægt og 9.038 bruttoregister tons og som lukket på 16.690 tons dødvægt og 12.489 bruttoregister tons med følgende hoveddimensioner:

Længde over alt	546' 6"
Længde mellem p. p.	498' 8"
Bredde moulded	72' 10"
Dybde til øverste dæk	42' 8"
Dybgang, sommerfribord (lukket)	31' 10"
Dybgang, sommerfribord (åben)	28' 3"
Total lastkapacitet (bale)	820.000 cu. ft.
Kølelastkapacitet	10.170 cu. ft.



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

Svejsningen sparer vægt i skibene og gør atomalderen mulig

I 1918 indførtes i Lloyd's regler „tentative regulations“ med hensyn til svejsning i skibe, og registret fik tilføjelsen „experimental“ og „electrically welded“. Man havde med andre ord ikke alt for stor fidus til svejsningen inden for skibsbygningen. Først i 1932 bortfaldt udtrykket „tentative“ i Lloyd's regler, men samtidig forlangtes en erklæring med rederens indforståelse, når vigtige skrogdele svejstes. Men det gik støt frem for svejsningen, og i 1945 kunne det første danskbyggede, helsvejste skib afleveres. Det var det 16.000 tons dødvægt store tankskib „Henning Mærsk“. I dag beskæftiger danske værfter ca. 1.350 el-svejsere mod ca. 500 i 1950 og ikke engang hundrede i 1932. Antallet af svejsere er naturligvis steget på bekostning af nitterne.

Ovenstående interessante tal er hentet fra en artikel, som underdirektør Børge Munch fra B & W har skrevet i Aktieselskabet ESAB's jubilæumshefte. ESAB, der fremstiller svejsemaskiner, svejsemateriel og elektroder, fyldte 25 år den 26. juli. Et jubilæumshefte udsendtes, og dette hefte er noget for sig selv. Ikke noget med, at direktion roser arbejdere og omvendt. Næh, firmaet har valgt at lade ledende industrifolk fortælle om lysbue-svejsningens betydning for deres erhverv gennem 25 år. Og det er blevet til en række meget interessante artikler spækket med facts. Et sådant jubilæumshefte — trods dets lille format — smider man ikke i papirkurcen. Det gemmes sammen med andre fagbøger i reolen og vil tit blive taget frem.

I heftet får man at vide, at Danmark i 1933 kun havde ca. 200 lysbue-svejsemaskiner. I dag findes der 15.000. Ingeniør Poul Jørgensen fra B & W fortæller om svejste skibsdieselmotorer og oplyser, at der herhjemme afleveres ca. 130 helsvejste skibsdieselmotorer om året. B & W's produktion andrager heraf hvert år ca. 125 cylinderenheder svarende til ca. 160.000 bhk.

Først i begyndelsen af 30-erne begyndte man her i Danmark at svejse store skibsdieselmotorer, og fra 1938 til efter krigen produceredes hvert år kun omkring fem eller syv svejste motorer om året. Man sparer vægt ved at svejse motorerne. En svejst 9-cylinder motor på 11.200 bhp vejer ca. hundrede tons mindre end en tilsvarende støbt. Forøvrigt kan kun få støberier støbe så store emner, ca. 28.000 kilo, som der her er tale om.

Ved svejsning af skibsmotorer benytter man nu i de fleste tilfælde drejelige svejseborde, hvoraf de største har en kapacitet af tolv tons. De større motorer, som nu forberedes, vil dog nok kræve svejseborde med en kapacitet på 25 tons. Svejsebordene er tryknapstyrede, og motordelene kan på den måde køres i fordelagtig stilling, uden at svejseren behøver at flytte sig. Svejsespre-

serne er 25 procent mindre ved svejsning på svejsebord end på gulv.

Sådan kunne man blive ved at citere af det interessante jubilæumshefte, der indeholder atten artikler af kendte eksperter på forskellige områder. Heftet er iøvrigt præget af smukt lay-out, og illustrationerne er morsomme og instruerende og lokker læseren til at kaste sig over emner, der måske ellers synes alt for videnskabelige for ham.

ESAB mener, at atomalderen bliver en svejsealder. Ja, atomkraftens fredelige udnyttelse havde måske ikke været mulig, hvis man ikke havde kendt til svejsning.

I anledning af jubilæet søger ESAB nu at finde frem til en lysbuesvejer, som er født samme, eller så godt som samme dag, som firmaet, nemlig den 26. juli 1933. Der venter den pågældende en festlig dag i København den 15. august. Vi har lovet ESAB at hjælpe med at finde denne svejser, og hvis De kender ham, så giv os eller firmaet et praj.

—wig.



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose
- en herlig shagtabak

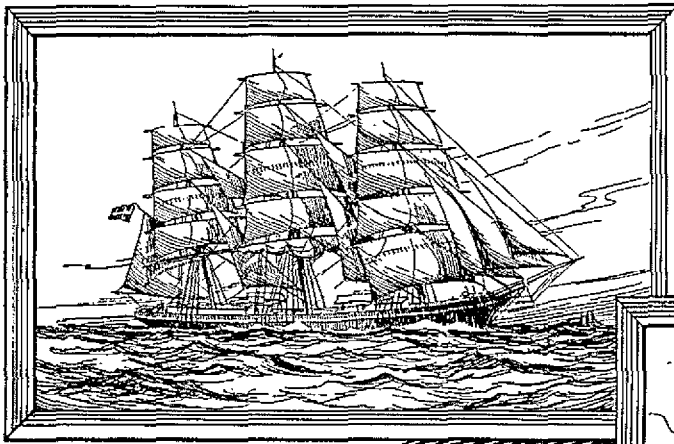
ANTWERPEN

TYBJERG & CO.
LTD.

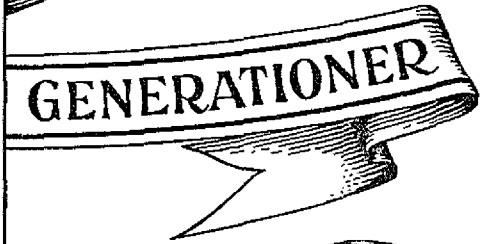
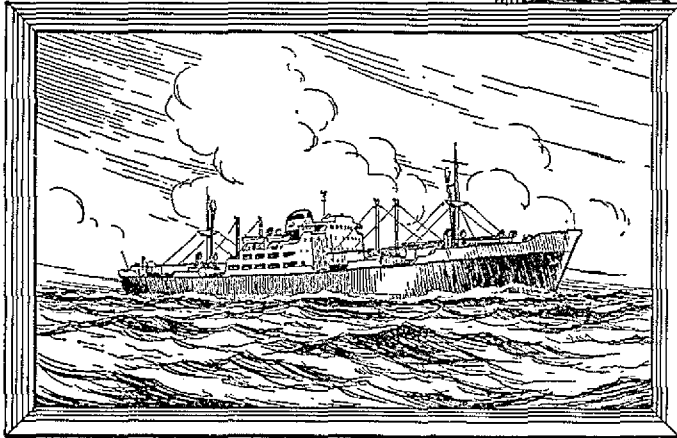
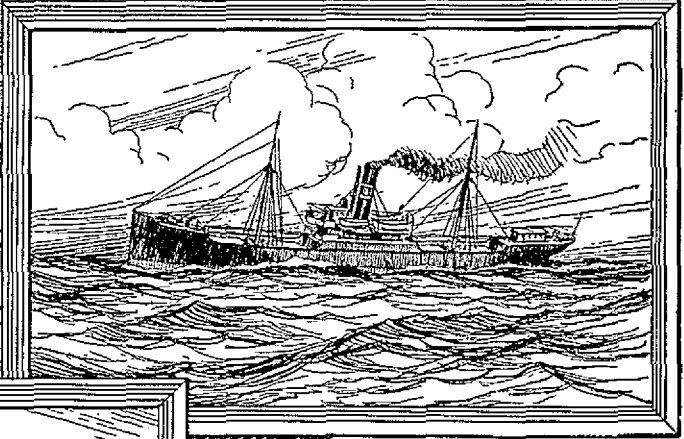
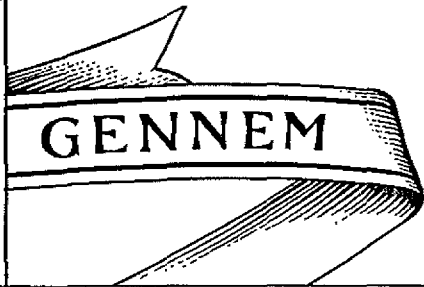
Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:
TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN



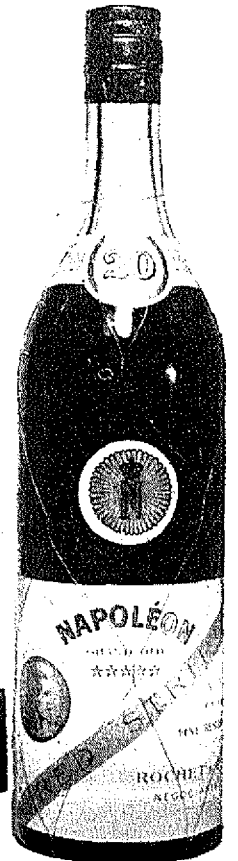
H. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

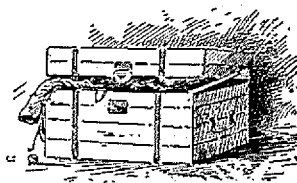
fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Et hjem i hver havn

Omtrent tre og en halv million amerikanere bor i hjem på hjul, d.v.s. i ca. halvanden million beboelsesvogne eller trailere, der kan flyttes fra sted til sted på slæb efter en bil. Tolv-tretten procent af de amerikanere, der bor på denne måde, er militært personel med deres familier, og heraf udgør flådens personel vel nok hovedparten. For en gift mand i marinen er det næsten umuligt at føre noget hjemme- og familieliv, hvis ikke familien lever „på hjul“. Selv om fatter er stationeret „hjemme“, d.v.s. i USA, kan tusinder af kilometer skille ham fra resten af familien, og det samme er tilfældet, når han sejler i amerikanske farvande. Men trailerne, moderne „bungalows“ på hjul, har gjort et bedre familieliv muligt for flådens personel. Når manden sejler bort med skibet, flytter konen og børnene, og i næste amerikanske havn, der anløbes, mødes familien pány!

En familie på hjul

Clay Inscoc er fiyvemaskine-mekaniker i den amerikanske flåde, og han har som så mange af sine kolleger et hjem på hjul. Han og hans hustru har to børn. Da familiens datter var omkring fem år, havde hun rejst over 60.000 km. På et enkelt år rejser familien ca. 10.000 km. Men så har Inscoc også et hjem i hver en havn!

Ingen damer på dækket

Cunard Line Handbook indeholdt i 1903, ifølge „Sea Breezes“, denne bestemmelse: „Kvindelige passagerer, især sådanne som rejser alene, bør være klar over, at det ikke betragtes som korrekt at sidde ude på dækket i mørke. Der er ingen grund til at blive i salonerne hele aftenen, når vejret er godt, men man bør nok vælge en plads på dækket inden for det elektriske lys' radius, og efter middagen bør damerne begrænse promenaden til det belyste promenadedæk. Manglen på interessefængende begivenheder på et skib og den forholdsvist ringe plads, hvorpå mange mennesker lever, gør enhver liner, som pløjer de syv have, til et sandt eldorado for sladder...“!

Churchill maler for præsidenten

Liberias præsident har fået ny lystyacht. Den hedder „Virginia“ og har tidligere tilhørt Lord Camrose. Da Liberia jo i de senere år er blevet en „søfartsnation“ af betydning — i alle tilfælde rent tonnagemæssigt — skal præsidentens yacht selvfølgelig være meget fornem. Dens salon er derfor blevet smykket med store malerier, hvoraf flere viser maritime motiver fra Liberia. Billederne er malt af Sir Winston Churchills nevø, John Spencer Churchill, som iøvrigt ligner sin berømte onkel ikke så lidt. Han er charmerende duknakked, har også et rundt ansigt og lidt mave og næsten altid en cigar i munden!

Skibsklokken som døbefont

Captain Marcus Williams, der fører British India Steam Navigation Company's „Dilwara“, sejlede fornylig et helt regiment og dets familier fra Singapore til Beira. I et brev, som har været offentliggjort i flere engelske blade, skriver han til en ven: „Under pres fra tre officerer og deres hustruer døbte jeg tre børn, to piger og en dreng. To af børnene så forfærdede på mig. Skibsklokken blev brugt som døbefont. Skibsførere har, hvis de er kristne, tilladelse til at døbe. Jeg husker, at Queen Elizabeths kaptajn døbte et barn for nogle år siden. At døbe to børn på én gang er dog vistnok noget enestående i selskabets historie.“

Dejlige piratpiger

For halvandet hundrede år siden huserede en frygtet pirat ved navn Jose Gaspar i farvandet ud for Floridas vestkyst. Blandt

menigmand har han aldrig heddet andet end Gasparilla. Så kendt blev han, at man stadig mindes ham hvert år ved en kæmpefest i Florida-byen Tampa. Festen, der former sig som et karneval, hedder Gasparilla Pirate Festival. Festen blev indstiftet i 1904 og har været afholdt næsten hvert år siden. Smukke unge piger klæder sig af til næsten ingen ting, får en bredskygget hat på hovedet og nogle store kravestøvler på de velformede ben. Og så er de pirater, for på film og i bøger ser piratpiger altid sådan ud!

Men de er bevæbnede

Festen begynder med, at et søroverkskib, som er specielt bygget til formålet, sejler ind i Tampas havn. Skibet er ret stort og har skam tre master, sorte søroverflag i mastetoppene og masser af signalflag — som afgjort ikke fandtes, da salig Gasparilla levede! På ræerne er sejl i forskellige farver underslået, men de har næppe nogensinde været foldet ud. Skibet, der heeder „Jose Gasparilla“, ankommer for brummende motor! Det er stuvende fuldt af „sørovere“, der står på ræer, langs lønning og i vant. Helt ude i bovsprydet hænger en dukke, der skal forestille en hængt sørover. Søroverpigerne ser lækre ud oppe i vantene, men er ikke til at komme nær. De er nemlig bevæbnet med drabelige huggertter! De mandlige sørovere er byens forretningsdrivende, sagførere, direktører, arbejdere, kontorfolk og alle andre imellem hinanden. Efter landgangen går søroverne i procession fra havnen til byens centrum under musik og andet halloj. Festen varer hvert år over 600.000 turister.

Det sidste tårnskib faldt for skærebrennerne

Sveriges sidste tårnskib, „Vindö“, er blevet ophugget. Skibet, der tilhørte Rexbolaget, blev forvandlet til skrot af skærebrennere i Ystad. Det var bygget i Sunderland 1909 og lasede 3.800 tons. Det byggedes til en Göteborg-reder og fik navnet „Inland“. I 1934 kom det til Stockholm og omdøbtes „Särinne“. I 1939 solgtes det til Åland og døbt „Ulla“, og så i 1942 kom det atter til Stockholm og fik sit sidste navn. Tårnskibene havde i forhold til deres dødvægt et mindre kubikindhold end skibe med konventionelle skrog, og det var ofte en fidus, når havnetaksterne skulle udregnes.

Alt, hvad slaget levede, var en nøgle

Royal Mail-lineren „Alcantara“ er blevet lagt op og skal formodentlig ophugges. Der er i det mindste én ting om bord, som ikke kommer med til ophugningsværftet, nemlig en nøgle! Historien er følgende: Det første af rederiets skibe med navnet „Alcantara“ blev under den første verdenskrig ombygget til hjælpekrudser og fik patruljetjeneste i Skagerak. En februardag i 1916 nærmede et handelsskib med norsk flag sig „Alcantara“. Det hed „Rena“. Det fremmede skib fik ordre til at standse op, og en båd sendtes over fra det britiske skib. Båden var lige sat i vandet, da „Rena“ afslørede sin virkelige identitet. Den var tysk hjælpekrudser og hed „Greif“. Det tyske krigsmarineflæg afløste det norske handelsflag, og fra 800 meters afstand åbnede tyskerne ild. Den lille engelske båd blev splintret ved første salve. Men „Alcantara“ svarede igen på ilden. Enden på kampen blev imidlertid, at det britiske skib sank. 71 mand af dets besætning blev dræbt eller druknede. Det tyske skib mistede 180 mand, men holdt sig stadig flydende, fordi det var „føret“ med kork. To andre britiske skibe sænkede det lidt senere. Alt, hvad der blev tilbage af „Alcantara“, var nøglen til kaptajnens kahyt. Nøglen fik en hædersplads i en glasmontre om bord i et nyt „Alcantara“ — det, der nu hugges op. Rederiet vil sikkert anbringe nøglen om bord i et tredje skib med samme navn.

Hollands hvalfangst modtager stort statstilskud

The Dutch Fishing Company offentliggjorde sidst i februar sin årlige beretning for sidste hvalfangstsæson. Udbytte: var lidt af en skuffelse, idet det kun havde været muligt at arbejde i 28 af de 69 dage. Ialt blev fangsten på 1434 hvaler. Produktionen af hvalolie androg 15.781 tons, desuden 211 tons hvalben, 12,9 tons vitaminolie, ca. 200 kg kaskelot-tænder og ca. 90 kg ambra.

Hidtil er der solgt 600 tons hvalolie til en pris af 883 gylden pr. tons. Den resterende beholdning er oplagret på grund af faldet i olie- og fedtpriserne. Den usolgte beholdning var ved årets slutning ansat til en værdi af 11,7 mill. gylden. Ialt beløb den samlede produktion sig til 14 mill. gylden.

Selskabets flydende hvalkogeri „Willem Baerendsz“ og tankeren „Bloemendael“ deltog i tankfarten, som indbragte 2,2 mill. gylden, og den hollandske stat garanterede for selskabets underskud med et beløb på 4 mill. gylden. Når dette medregnes, bliver der tale om et overskud på 832.370 gylden.

Siden 1951 har den hollandske stat garanteret for ialt 28,8 mill. gylden. Statsgarantien, som skal vare i 10 år, udløber med udgangen af 1961.

Når man tager afskrivningerne i betragtning, vil den bogførte værdi af selskabets flåde i 1961 andrage 9 mill. gylden.

Observer.

Sådan kurerede man søsyge i gamle dage!

Sir James Bisset, en af Cunard White Star Line's mange dygtige kaptajner, som bl. a. har været fører af liniens to kæmpepassagerkibe „Queen Mary“ og „Queen Elisabeth“, har i sine erindringer givet anvisning på et probat, men sikkert ikke særlig behageligt middel mod søsyge.

Han fortæller, at han på sin første rejse som apprentice (lærling) med den tre-mastede bark „County of Pembroke“ blev noget så gruelig søsyg.

— Efter at have ofret til havguderne adskillige gange, vaklede jeg til sidst ned i lukaf'et og bad af hele mit hjerte til, at skibet så hurtigt som muligt ville gå under. Så jeg kunne blive befriet af mine pinsler, skriver Sir Bisset.

— Men styrmanden kom ned, godt gal i hovedet, og bogstavelig talt slæbte mig op på dækket igen. Her stod skipperen med en pøs saltvand, som han forlangte, jeg skulle drikke. Han tvang mig til det med assistance af en ældre apprentice, der pressede mig fast ned mod dæksplankerne. Da jeg havde kastet havvandet op igen, følte jeg mig faktisk betydelig bedre — ja, nogle timer senere følte jeg endog sult... Og siden da har jeg aldrig været søsyg.

— Passagererne på de store luksuslinere har ofte spurgt mig om, hvad jeg anser for at være det bedste middel mod søsyge. Jeg har dog aldrig dristet mig til at fortælle dem om, hvordan jeg selv blev kureret. Underst inde er jeg nemlig ikke sikker på, at mere sarte maver vil kunne tåle så skrap en kur, slutter Sir Bisset. —g.

LARSEN COGNAC



FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

Invincible!

Hvederegatta og salpeterfart

Et eftermæle til sejskibsfarten
af G. A. Asmussen

Det var i tiden før den første verdenskrig. Fra Kap Lizzard, sydspidsen af England, så man med opkommende dårligt vejr et stort sejskib, som for fulde sejl stod ind i Kanalen. Efter gammel sømandsskik hilste den på Europa med sine brogede vimpler. På omtrent samme højde med den hvide stormfugl lå en engelsk fragter, en temmelig stor trampdamper, som sendte sine sorte røgsøjler helt ned til vandfladen. Begge skibe pløjede for fuld kraft, den ene med vindfyldte sejl, den anden med „fuld kraft“ på maskinen. Begge skibe havde samme bestemmelsessted: Hamborg. Der var firemasteren hjemmehørende. En svær regnbyge satte ind, sigtbarheden blev forringet mellem disse to havets konkurrenter. På andet døgn tog trampen, som gennemsnitlig havde løbet sine godt 10 knob, ved Elbmundingen den tyske lods over faldrebet. Den engelske kaptajn, som den joviale mand han var, syntes, han ville gøre lods en tjeneste og sagde: „Vi har sigtet „Potosie“ ved Kap Lizzard, med denne gunstige vind kan I vist regne med den i aften.“ — Over den gamle lods' vejrbitte og rynkede ansigt lå et lille smil, da han svarede: „Hvad siger De dertil, kaptajn? „Potosie“ kom i morges.“

Minder af denne art kommer frem ved tanken om firmastbarken „Pamir“s forlis, sejskoleskibet som blev offer for orkanen „Carrie“ og tog så mange unge mennesker med sig i dybet.

I efteråret 1949 lå „Pamir“ på reden af Falmouth, dengang under flaget af den finske Ericson-Linie, den havde hvedelast fra Australien. På denne rejse havde denne windjammer været ude i en orkan, som havde slået en del af lastelugerne ind og lavet anden ravage på officerskahytterne m. v. Efter denne orkan lå „Pamir“ som sømmet fast til søen, ikke et vindpust i juli—august. Den brugte på denne tårn 127 dage. „Min langsomste fart under sejldug,“ sagde kaptajn Verner Bjorkfelt. „Sidste gang brugte jeg 96 dage, men jeg har også gjort det engang på 91 dage.“

„Pamir“s søsterskib „Passat“, som samme dag anløb Barry, havde 5 dage senere end „Pamir“ forladt Port Victoria i Australien og havde sit dårligste log at fremvise. Disse skibe hørte engang til de højtansete verdensberømte Laeisz-flådes rekordsejlere „Flying P-Line“ (sådan nævnt, da alle deres sejlere begyndte med „P“). Rederiets stolthed var femmastfuldskibet „Preussen“, verdens største råsejler, som gik tabt i 1910 i den engelske kanal. Til disse verdenshavets vindhunde hørte også begge firmastbarkerne „Priwall“ og „Padua“, som i mange år hørte til favoritterne i det uofficielle væddeløb på Australien, som blev kaldt „hvederegatta“. Denne fart blev det sidste domæne for disse store sejldugsfugle,

som år efter år drev, jagede eller bruste til Australien. De fleste af Europas søfartsnationer tog del i dette kapløb (i spidsen de finske og tyske) ned til den femte verdensdel. Der lå i mægtige kornsiloer Australiens guldgyldne kornmængder klar til afhentning. For at hjembringe disse laster løb disse sejskibe i gabet på hylencé orkaner, parrede sig i tossede timer med hysteriske vindkærester, tog tonsvis af brølende styrtseer over bov og bord, eller de lå med forsigtig udstrakt sejlarm og tastede sig langs den hånende modvind, for derefter igen at tage fuldt tøj på og jage af sted med tykmavede sejl.

„Priwall“ og „Padua“, stålskibe på over 3.000 brt, typiske hårdtvejrsskibe, satte i 1934 på en Australien-udrejse på 63 dage en rekord. Det var dog ikke alle tiders bedste sejskibsydelse på denne strækning, for i november—december 1869 bruste det britiske fuldskib „Thermopylae“ i 61 dage og 15 timer fra Cap Lizzard til St. Phillip i Australien, hvorved sejladsen med de dengang berømte teklippere blev sat i skyggen. Imod denne fintbyggede rekordholder af 1869 var det en fin sejlads af disse to svære stålskibe.

„Thermopylae“ med sit trækrog og sine jernspanter havde på sin bedste døgnsejlads 350 mil, „Priwall“ havde 386 mil og „Padua“ 351 mil. De var „Potosie“ værdige, som gik op i flammer i september 1925 i Sydatlanten på en salpeterrejse til Chile. „Potosie“ havde i 1909 en rejse fra Hamburg til Valparaiso på 55 dage, en rekordrejse, som ikke blev overtruffet. Året forud havde fuldskibet „Preussen“ en rekordrejse på 57 dage på strækningen fra engelske kanal til den chilenske salpeterplads Iquique. Da denne mægtige stormfugl 6. november 1910 kom i kollision i den engelske kanal med den engelske damper „Brighton“, blev den gennem dette havari vingestækket, en patient af en slæbebåd, denne „havets samariter“; da så under bugseringen den svære ståltrosse sprang, havde det stolte skib tabt sin vilje og drev sidelæns ind på den engelske kridtkyst og var for altid tabt.

Historien om hurtig- og handelssejskibfart har i mange af sine kapitler forskelligt indhold. Som ledemotiv stod i begyndelsen af højsøjlads og i de århundredes krydderisejlads, sikkerhed af ladningen og ikke hurtighed. Opium, guld, te, hvede, uld og salpeter blev så til etapper på udviklingsvejen for hurtigsejlere. De på amerikanske værfter byggede teklippere og uldklippere bragte det til berømthed. Da dampen tog sin begyndelse til søs, da skibsskruer og -turbiner begyndte at pløje de 7 verdenshave, da søvejen til Indien blev forkortet af Suez-kanalen — dog kun for damperne — da kom endnu engang en mulighed, det var salpeterfarten på Sydamerikas vestkyst. Salpeter krævede ikke særlig hurtigsejlads, og det lønnede sig at konkurrere med den dyre dampskibsfragt, da kom de store sejskibe igen til ære.

„Windjammerne“ har nu bøjet sig og sagt farvel til de mægtige kornsiloer i Port Victoria og Wallaroo i Australien, til det morderiske Cap Horn og den chilenske salpeterkyst. Hvederegatta og salpeterfart blev afskeden for storesejlere fra verdenshavene.

Københavns Maskinskole har bogstaveligt talt dampen oppe

Antallet af elever på Københavns Maskinskole er i en — bl. a. for skibsfarten — glædelig stigning. Ifølge den netop udsendte årsbretning havde skolen i januar i år 570 elever mod 446 på samme tid året i forvejen. Man skal dog ikke tro, at skolen dermed er nået op på rekordhøjder. Rekordens er på 740 elever. Men nu begynder de store årgange vel snart at rykke ind også på maskinskolerne, og så kan det jo godt være, at rekorden alligevel bliver slået.

Stigningen til den almindelige og udvidede maskinisteksamen var 24 og 50 procent. Ved læsning til maskinisteksamen kan eleverne iøvrigt få ofte ret store studielån på meget lempelige vilkår i Dansk Studiefond, Ungdommens Uddannelsesfond, Dansk Dampskibsrederiforenings Studielånefond og mange rederier. Dette har ført til, at mange flere end før læser på dagskolen.

Maskinskolens maskinlaboratorium har iøvrigt i år fået et dampanlæg installeret, og laboratoriet hører derefter — med de mange maskiner, det har i forvejen — til et af de fineste af sin art i verden. I 1957 fik skolen bevilget 100.000 kroner af Marshall-hjælpen til indkøb og indretning af dampanlægget. Flere firmaer ydede pengegaver eller gratis maskiner. Andre ydede gratis montage eller solgte maskinerne til nedsat pris, og yderligere ydede staten et tilskud.

Men skolen står over for indretning eller fornyelse af andre laboratorier og håber på fortsat velvilje fra firmaer og institutioner.

—wig.

Dansk produktion startet af de verdenskendte RFD-gummiflåder

Store muligheder for eksport til Sverige, Norge, Tyskland og Holland.

Danmarks første fabrik til fremstilling af oppustelige gummiredningsflåder er i al stilhed åbnet i Humlebæk. Det engelske RFD Company's danske hovedforhandler, Alfred Raffel A/S i København, har begyndt fabrikationen for at kunne imødekomme det store behov, der er for tidssvarende redningsmateriel, og dermed større sikkerhed i katastrofesituationer.

Foreløbig fremstiller Humlebæk-fabrikken kun 4 mands- og 8 mands-flåder. Der regnes med en årlig kapacitet på et par hundrede flåder, hvoraf en del skulle kunne afsættes i udlandet. Fabrikken har haft nogle af folkene i England på instruktionskursus hos RFD, hvor de er blevet sat grundigt ind i behandling og eftersyn af flåderne. Disse folk har fået et certifikat, der berettiger dem til at efterse RFD flåder tilhørende udenlandske skibe på ophold i Danmark. Foruden de talrige tilfælde, hvor RFD flåderne har vist deres søsikkerhed, tyder salgshallene på, at disse redningsflåder vil blive fast inventar på ethvert moderne skib. Man har samtidig åbnet en service station i Esbjerg for RFD flåder.

Var ministeren på Bakken?

Ved at blade „Flagbogen“ igennem, støder man på mange morsomme skibsnavne. Bl. a. kan man finde navnet „Blue Bell“, og hvis ikke skibets rederi var Ministeriet for Grønland, kunne man nemt tro, at rederen havde fået ideen til navnet under en tur på Bakken! De husker jo nok de berømte „Blue Bell Girls“?

Og så er der et skib, der hedder „Sunlight“. Det er fra Skagen og har intet med sæbespånere at gøre. Et andet har et dansk navn for det samme, nemlig „Solglimt“. Det mindst poetiske navn i „Flagbogen“ er dog nok dette: „B & W. Værkstedsspram nr. 1“.

Hele dyreverdenen er repræsenteret. Der findes to med navnet „Bien“. Tre fartøjer hedder „Bjørn“ og et fjerde „Bjørnen“. Og så er der selvfølgelig „Bjørn Clausen“. Rekordens sætter dog navnet „Maagen“. Det er trykt hele otte gange!

Nå, men jeg skulle jo anmelde „Flagbogen“, og om den er der ellers ikke meget andet at sige, at den er uundværlig for alle, der beskæftiger sig med søfart. Men de muntre skibsnavne vender jeg tilbage til alligevel. Dem er der nok af i „Danmarks Skibsliste 1958“, som bogen hedder officielt.

—wig.

Velfærdsrådet får flere penge til rådighed, men trænger også til dem

Den strenge økonomi har ikke tilladt Handelsflådens Velfærdsråd at udvide sin virksomhed. Imidlertid er der ved lov af 31. marts 1958 gennemført en forhøjelse af velfærds-afgiften fra 8—12 øre pr. dag, således at søfarende og redere hver skal betale tre øre og statskassen seks øre. Forhøjelsen træder først i kraft fra nytår og får således først fuld virkning i 1960.

Velfærdsrådet har som sædvanlig ydet tilskud til flere institutioner for søfarende, ialt 93.000 kr.

I 1957 opretholdt Velfærdsrådet kontakt med 132 skibsklubber. Der kom 21 nye klubber til, men til gengæld er andre klubber ophørt. 206 danske søfarende deltog i konkurrencer i fri idræt mod 304 året i forvejen, hvilket er en beklagelig nedgang. Derimod afslagdes der 750 svømmeprøver blandt danske søfolk mod 707 i 1956.

Velfærdsrådet har udstationeret tonefilm-apparater ved 30 institutioner i ind- og udland. Filmdistributionen har omfattet ialt 98 institutioner ude og hjemme. 49 danske spillefilm og 388 kortfilm er i stadig cirkulation.

1081 søfarende mod 951 året i forvejen meldte sig til brevskolekursus, 1408 kurser ialt. Størst tilslutning har undervisningen i engelsk, regning og dansk.

I København afholdtes syv underholdnings-aftener med dans og tre sommerudflugter. Ialt deltog 800 personer i disse arrangementer. Kontaktmanden Bent Orth har som sædvanlig haft travlt med masser af usædvanlige opgaver af samme art som dem, „Mike“ tager sig af for fremmede søfolk. Orth arbejder kun for danske søfolk, der iøvrigt er begejstrede for hans hjælp. O. L.

Mærkelige skibslaster

Af H. DYSON

Hvis de gamle sejlskibsmatroses dernede i sømændenes paradys på havbunden fik lejlighed til at følge de moderne handelsflåders aktivitet, ville de blive overrasket over at se, hvad vor tids skibe fragter over verdenshavene.

Foruden maskindele, industrivarer, levnedsmidler og andre „traditionelle“ varer medfører skibene i dag ind imellem højst usædvanlige ting, som nok giver anledning til kommentarer, når de lastes og losses.

F. eks. findes der ved et af Irans oliefeller en beboelse bestående af over 30.000 engelske mursten. Og på Salomons-øerne findes en stor kirke, hvis materialer er kommet fra Australien. I virkeligheden er bygningerne — i endnu ikke opført stand — blevet sejlet over havene. Det gælder lige fra den mindste skrue til det største fag vinduer, der findes i dem.

To slags laster har søfolkene særlig respekt for, nemlig sprængstoffer og vilde dyr. Sprængstofferne staves altid sådan ned, at kasserne under rulningerne ikke forskubbes og slår mod hinanden. Det er værre med de vilde dyr. Dem skal sømændene passe særligt godt på.

Et bur, der på grund af mindre påpasselig stuvning er blevet beskadiget, kan give fører og besætning grå hår i hovedet ude i rum sø, hvis dets indhold pludselig river sig løs og slipper ud på dækket.

Noget sådant er sket flere gange, f. eks. den 12. juni 1949 da en rasende jaguar brød ud af sit beskadigede bur om bord i det belgiske fragtskib „Christian Shied“ i Las Palmas havn. Jaguaren, der var bestemt for Amsterdams zoologiske have, fo'r brølende og arrig frem og tilbage på skibets dæk i over en time, før en gruppe orlogsgæster endelig kom til og skød den.

I virkeligheden findes der ingen grænser for, hvad et skib i dag kan transportere fra havn til havn.

Et handelsskib bragte således fornylig en komplet jernbane til Christmas Island. Jernbanen bestod af 30 km spor, et lokomotiv, flere godsvogne, signaler o. s. v.

Om bord i det samme skib var der snevevis af kasser indeholdende elektrisk udstyr til en komplet telegraf og radiostation i Japan.

Et andet fragtskib, lokomotivskibet „Belpareil“, transporterede ti lokomotiver og tendere fra Liverpool, anløb Antwerpen, hvor det tog endnu ti lokomotiver og 27 godsvogne om bord, for til sidst at aflevere hele lasten i Kina.

Senere løftede et søsterskib, „Belmoira“, et helt fyrskib på 120 tons op på dækket ved hjælp af sit eget kranudstyr. Fyrskibet, der hed „Bahrein“, fragtedes til Basra.

Visse skibslaster betragtes som meget uvelkomne om bord af besætningerne. Det gælder f. eks. sådanne ting som ægyptiske løg og sukker.

Løgene volder besætningen kvaler, fordi denne last kan lugtes over alt i skibet. Det er næsten umuligt at få ventilatorerne til blot nogenlunde at holde tårene borte. Sukkerets kvalmende lugt trænger ind i ethvert hjørne om bord. Der skal passes godt på en sukkerlast, før gærende sukker kan være uhyre farligt.

Fra det sydlige Frankrig til de nordafrikanske havnebyer sejler der konstant skibe med vin som eneste fragt. Vinene findes ikke i tønder eller fade, men i tanke. Vintankskibene ligner i virkeligheden olietanker, men er endnu ikke nået op i disses superdimensioner. Vinen udpumpes i bestemmelseshavnene fra skibene akkurat som olie og benzin fra „rigtige“ tankskibe.

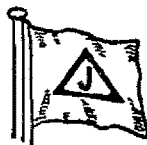
For nogle år siden blev et større antal historiske bygninger i England omhyggeligt revet ned og deres enkelte bestanddele pakket ned i kasser og containers for derefter at blive bragt over Atlanten til USA om bord i et fragtskib. Ovre i Staterne blev husene genopført. Et andet britisk skib bragte vand i flasker over til USA.

Flaskerne og deres indhold var bestemt for en anden amerikansk samler, der påstod at have en samling med vand fra alle større havne i verden.

Da fragtskibet „Kenilworth“ gik til kaj i San Francisco, troede kaptajnen, at han havde fået *delirium tremens*. For skibets lastrum fra for til agter var blevet forvandlet til en hel kornmark.

Det viste sig, at „Kenilworth“ havde bragt en last af californisk byg til Leith. Her indtog skibet en ballast skotsk jord for tilbagereisen. Løst korn, som endnu sad fast på siderne af lastrummene, faldt under tilbagereisen over Atlanten ned i jorden og spirede!

I dag skal der meget, meget mærkelige skibslaster til at forbavse handelsflådens søfolk. Der er — lad os så det fast endnu en gang — næsten ikke den ting, som ikke kan fragtes over havene pr. skib. Vor eksistens ville næsten være umulig uden søfolkene og skibene.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

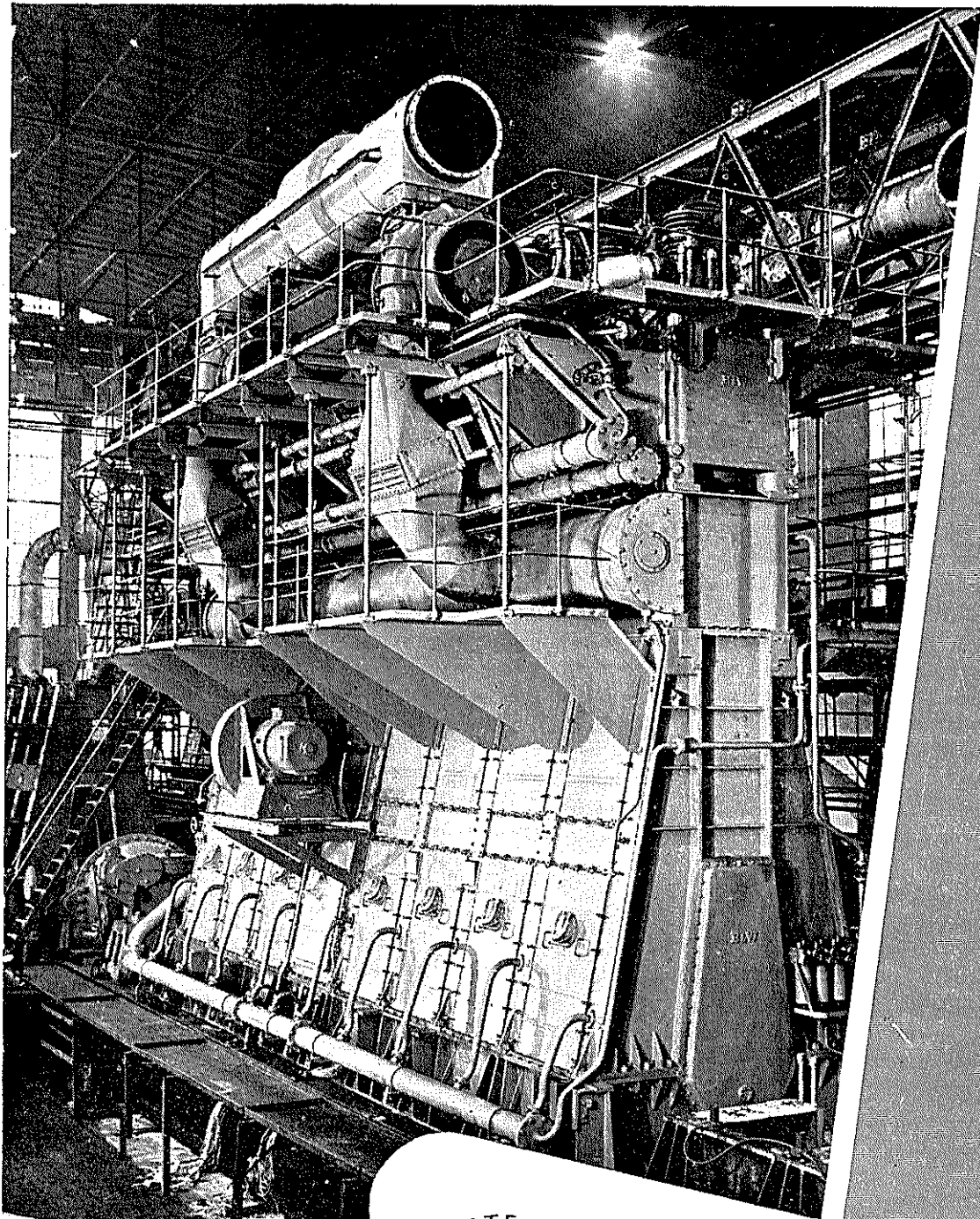
TELF. *8192

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

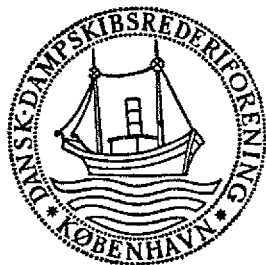
WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1958



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 Bugsererselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesten & Vøllmond
 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- & Liniehaade
 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

M/s Belgian Reefer

Ålborg Værft A/S' nybygning nr. 108, m/s „Belgian Reefer“, som er et frugt-køleskib, er bygget til rederiet J. Lauritzen og blev afleveret den 26. juni.

„Belgian Reefer“ er bygget til

Lloyd's Register of Shippings klasse + 100.A.I. med fribord. Forskrifterne i den nyeste danske lov med tillæg for tropesart, samt international konvention af 1948, „British factory act“ og Ministry of Transport er opfyldt.



M/S „Belgian Reefer“.

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 dybgående	ca. 5850 tons

„Belgian 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 ståldæk 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 homme med 5 tons elektriske spil. Masterne er selvstgende. Luggedækslerne på vejrdækslugerne er vandtætte ståldæksler, som i løbet af få minutter kan ruller af lugerne.

Der er 14 isolerede lastrum med en kapacitet på 6.740 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 begge anlæggene gælder, at de aflæses på såvel broen som i maskinrum.

Isolationen af lastrummene er udført med glasuld-filtplader, 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.

Da der til isoleringen af lastrum er benyttet glasuld og aluminium, som beskrevet før, i stedet for kork og træ, er den ret store brandfare, som før fandtes i kork-isolerede 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 kul-syreslukningsanlæg 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 Schatts tyngdekrafts davidder, hvor bådens tyngde automatisk sørger for nedfiring. Elektrisk båd-spil er anbragt for hver båd. Foruden redningsbådene er skibet forsynet med 2 redningsflåder. Ankerspillet er elektrisk, og styremaskinen er elektrisk-hydraulisk.

„Belgian Reefer“ er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler som radio, 2 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 mahogny. I huset på badedæk er indrettet aptering for 10 passagerer og stewardesser med møbler og paneler i lys mahogny. 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. Før at kunne give mandskabet lejlighed til at dyrke en eller anden hobby i fritiden, er der også indrettet hobbyværksted og 2 mørkekamre. På bakken er der indbygget et stort svømmebassin.

På mellemdækket er indrettet kamre for kokke og restaurationspersonale samt kabys. Messer for såvel officerer som mandskab er arrangeret i forbindelse med kabysen.

Mandskabsmessen er bygget efter cafeteria-systemet med selvbetjening.

Den øvrige beboelse for mandskabet er agter, idet der er 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 bejdsset 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 et luftkonditionerings-system.

Skibet er dobbeltskruet og får to hovedmaskiner, fabrikkat B & W, direkte omstyrbare, enkeltvirkende, syvcylindrede, totakts, indelukkede, tryksmurte krydshoveddieselmotorer, type 750-VTBF-110, med udstødsturbo-ladere 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.

Hjælpe-maskinet består af 4 B & W seks-cylindrede hjælpedieselmotorer med trykforstøvning af den ikke-omstyrbare, enkeltvirkende, fire-takts, indelukkede tryksmurte type. Motorerne er forsynet med udstødsturbo-ladere og er med disse hver i stand til at udvikle 510 ehk ved 500 o/m, trækkende hver sin dynamo på 340 kw ved 220/230 volts spænding samt en havne-dieseldynamo på 35 kw. Det øvrige hjælpemaskineri omfatter blandt andet 2 saltvandskølepumper og 1 ferskvandskølepumpe for hovedmotor, 1 saltvandskølepumpe og 1 ferskvandskølepumpe for hjælpe-motorer, 3 smøreliepumper, 1 brændselsolie-transportpumpe, 2 elektrisk drevne, vertikale, tottrins manøvre-luftkompressor, 1 håndluftkompressor, 2 cylindriske startluftbeholdere og 2 startluftflasker for hjælpe-motorer 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, tre-cylindrede kompressorer, der ved normal drift kan nedkøle lastrum og last til $\pm 20^{\circ}$ C under tropeforhold.



MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/S

BREDGADE 32

København K

Central 386

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

M/F Skagen

Kristiansand Dampskibsselskab, der i mere end 50 år har haft fast rutefart med passagerer og gods mellem Kristiansand og Hirtshals, indsatte sin nye færge m/f „Skagen“ i denne rute den 20. juni i år.

Foruden biler medtager den jernbanevogne og virkeliggør dermed den første direkte jernbaneforbindelse mellem Norge, Danmark og det øvrige europæiske jernbanenet.

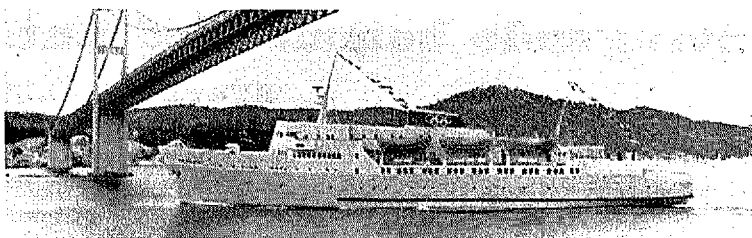
Før sidste verdenskrig blev der indsat en moderne bil- og passagerfærge, som desværre krigsforliste, så man måtte klare sig med en ombygget mindre færge efter krigen.

M/F „Skagen“ er bygget af A/S Kristiansands mek. Verksted og A/S Pusnes mekaniske Verksted, Arendal, har leveret skroget. Konstruktionsgrundlaget er udarbejdet af ingeniør Knud E. Hansen, København, medens arkitekt David Sandved, Haugesund, i nært samarbejde med rederiet står for apteringen.

Skibet er bygget af stål til Det Norske Veritas højeste klasse, og har isforstærkning.

De vigtigste data:

Længde overalt	80,85 m
Største bredde på spant	13,79 m
Dybde til bildæk	5,03 m
Dybde til bådedæk	9,98 m
Hovedmaskineriet er to tolv-cylindrede	2740 bhp



M/F „Skagen“.

Nordberg dieselmotorer af V-typen, der hver driver en propeller af Liaaens konstruktion med vendbare blade, og m/f „Skagen“ har yderligere Voight-Schneider propeller under forskibet af hensyn til manøvreerven. Fart 18,5 knob.

Specielt kan nævnes, at vogndækket har sprinkleranlæg og ekstra kraftige ventilatorer og i øvrigt er helt fri for støtter, hvilket giver de bedste muligheder for en hensigtsmæssig placering af ca. 100 biler eller 40 biler og 7 jernbanevogne.

Også navigationsudstyret er tidens mest moderne: radar, radiotelefon, radiopejler, ekkolod, decca m. v. Apteringen er holdt i lette, lyse farver, saloner og halls har moderne møbler, og i så stor udstrækning som muligt er der anvendt ikke-brændbare materialer.

Passager-kapaciteten er 670, med kahyt og køje til 162, medens saloner og halls rummer 164 passagerer.

Det nye hurtige, moderne m/f „Skagen“ vil uden tvivl medvirke til en øget turist- og godstrafik mellem Syd Norge og kontinentet.



Hempel's

SKIBSFARVER

ER SØSTÆRKE



T. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K.

Også vi er gået over
til at levere i liter

MEDLEM AF FORENINGEN FOR
DANMARKS FARVE- OG LAKINDUSTRI

Svingende bomme med automatisk manøvrering

SYSTEM HALLÉN

Det er et kendt forhold, at to bomme sammenkoblede, så den ene placeres over en lasteluge og den anden over den ene skibsside kun har en bæreevne af ca. 40 % af bommens tilladte belastning hver for sig, hvis ikke farlige overbelastninger skal ske i løbere, gier eller andre rigningsdetaller.

Både ved enkelte og sammenkoblede bomme må man anvende gier for stagnering resp. svingning af bommene, og spændingen i gierne medfører en tilsvarende forøget belastning i bommene. Omstillingerne er tidsødende og fordrer megen manuel arbejdskraft.

Det er derfor forklarligt, at mange rederier erstatter det almindelige bomarrangement med kraner, som imidlertid har deres begrænsning med hensyn til rækkevidde, nødvendige plads og placering, vægt, pris etc., og de er relativt ømtfindtlige ved slagside af skibet.

For at lette og effektivisere lastning og losning i denne retning har civilingeniør Eskil Hallén, firma Marinkonstruktioner, Göteborg (konstruktøren af bl. a. tobensmasten), udarbejdet et nyt system for automatisk manøvrering af lastbomme, hvor bommen arbejder omtrent som en kran, og al manøvrering udføres af en mand.

Med dette system tilsigtes at erstatte de koblede bomme med en automatisk svingende og toppende lastbom, som ved alle tilfælde kan tage fuld last uden risiko for farlige overbelastninger i rigningens forskellige detaljer. Systemet kan dog også anvendes for koblede bomme, hvis det ønskes.

Idet vi henviser til tegningen, virker systemet på følgende måde.

Masten „a“ bør være selvstændig for at man uden hindring af vant kan udnytte hele bommens rækkevidde ved 90° udsvingning.

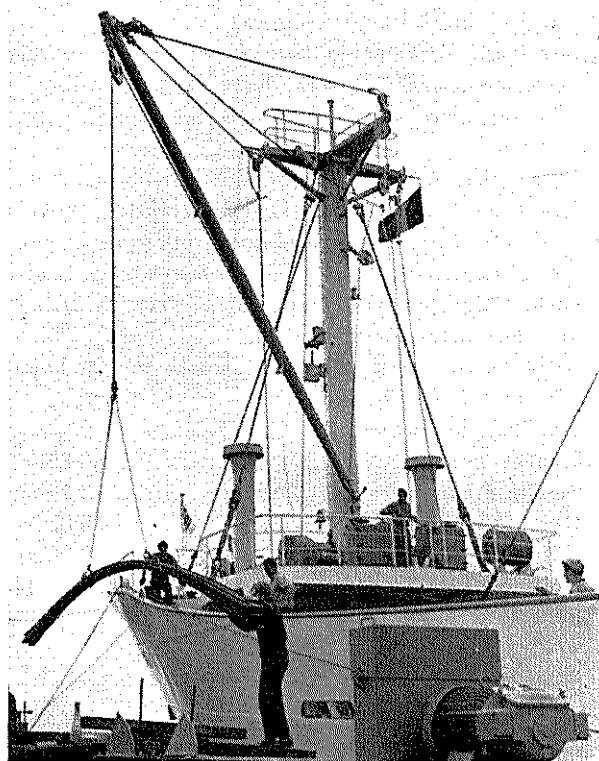
På den tværskibs udrigger „p“ er midtskibs anbragt en langskibs udrigger „n“, som kan drejes lodret fra vandret stilling og opad. Lastbommen „b“ er ophængt i et centralt topreb „k“, som løber gennem en specialblok på den langskibs udriggers yderkant og videre lodret ned til spillet „d“, som er anbragt ved masten. Lastwiren „j“ løber også lodret ned til spillet „e“ ved masten.

Spillenes kontrollere „g“ placeres ved lugekarmene, således at begge spillene betjenes af kun en mand, som har god udsigt over lugen.

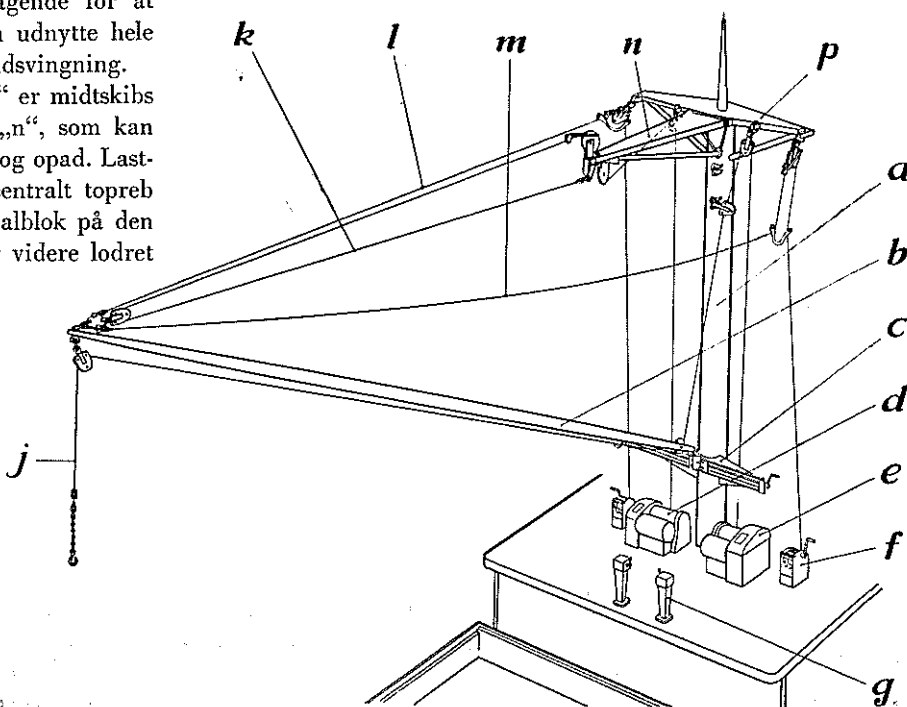
På skitsen er sidetoprebet „l“ om bagbord indstillet for bommens svingning til bagbord på en bestemt radius. Sidetoprebet „m“ om styrbord er i nulstil-

ling d. v. s. så slækt, at det er uden funktion ved bommens svingning til bagbord. Skal bommen svinges til styrbord, indstilles toprebene omvendt.

Sidetoprebene indstilles i den ønskede længde med



Installation i m/s „Sommen“



de hånddrevne spil „f“, medens bommen er toppet så højt, at den kun hænger i midtertoprebet, og sidetoprebene er slække.

. Hvis f. eks. bagbords topreb er indstillet, så bommen ved 90° udsving har max. rækkevidde over skibssiden d. v. s. ligger omtrent vandret. Hives der med spillet „d“, svinger bommen ind over lugen om en skrå akse, som går gennem bommens befæstelse og bagbords toprebs fastgørelse på udriggeren. Af denne grund bliver bommen 15—20° højere over lugen. Ved midten af lugen slutter den svingende bevægelse og overgår til en lodret bevægelse langs lugens midtlinie (bommen topes), så længe man fortsætter at hive i spillet „d“. Man kan stoppe bommen på alle ønskede punkter eller gå tilbage ved at fire på spillet. Man kan altså fra max. udlægning nå ethvert punkt langs lugens midte.

Ved at afkorte sidetoprebet kan man få lasten til at bevæge sig ad andre baner.

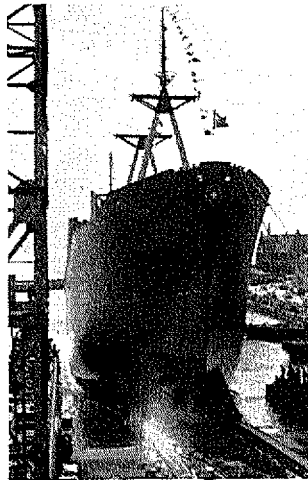
Ønsker man, at bommen skal svinge længere til styrbord eller til dækket på den anden side af lugen, kan man ved at dreje på en spindel forskyde bombefæstelsen „c“ til bagbord opnå den ønskede stilling.

Hvis begge sidetopreb er helt slække, kan bommen med midtertoprebet lægges ned på dækket.

Dette manøversystem kan tilpasses på mange forskellige måder og kombineres med andre systemer, ikke blot til nybygninger, men også til færdige skibe. Man kan f. eks. med specielle, men enkle anordninger på samme side af masten anbringe en svingende bom til almindeligt brug og en lastbom til tunge løft.

Hvis et spil skulle havarere, kan man ved hjælp af den forskydelige bombefæstelse flytte bommen, så den kun hænger i det ydre topreb og manøvreres med gier på almindelig måde. Det uskadede spil betjener da lastwiren.

Ved allerede udførte installationer har bommens løfteevne varieret fra 2,5 til 6 tons, men systemet kan også anvendes for betydeligt tungere løft.



M/S „Colorado“.

M/s Colorado

Den 17. juni løb der på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab.

Skibet fik af fru direktør L. Rostock-Jensen navnet „Colorado“. Kølen blev lagt den 17. januar 1958, og det ventes afleveret i november i år, hvorefter det forventelig skal indsættes på Sydamerika ruten.

M/S „Colorado“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, og motorskibene „Alabama“ og „Virginia“, som blev afleveret i 1957, men foruden disse 5 har selskabet yderligere 3 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og disse ventes færdigbygget i 1959 og 1960.

M/S „Colorado“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,40 m
Længde mellem p. p.	126,50 m
Største bredde på spant	17,83 m
Dybgående	7,73 m
Lasteevne	9.100 tons

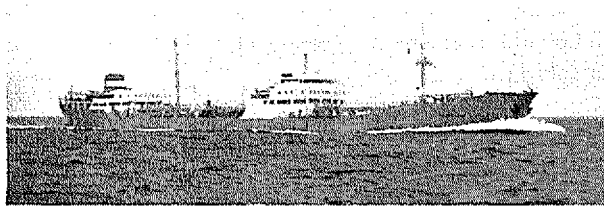
Der bliver installeret en totakts syvcylindret dieselmotor af Helsingør/B & W type 762-VTBF-115 på ca. 6.400 ihk, som vil give skibet en fart af ca. 15 knob.

Skibets lastrum er på ca. 15.830 m³. Det får 5 store luger, som vil blive betjent af 16 elektriske spil, og for transport af tungt gods vil der findesomme, som vil kunne tage vægte indtil 50 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 enmandskamre.

Stabelafløbningen blev overværet af bestyrelse, ledelse, funktionærer og arbejdere fra værftet samt medlemmer af DFDS' bestyrelse og direktion.



M/T „Thorsvaag“.

M/T Thorsvaag

blev den 28. maj afleveret fra Uddevalla-varvet til A/S Thor Dahl, Sandefjord.

Skibet er det andet i en serie 34.000 tons dw tankmotorskibe, hvoraf det første var m/t „Stora“, som vi tidligere har omtalt.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

BALTICA
FORSIKRING

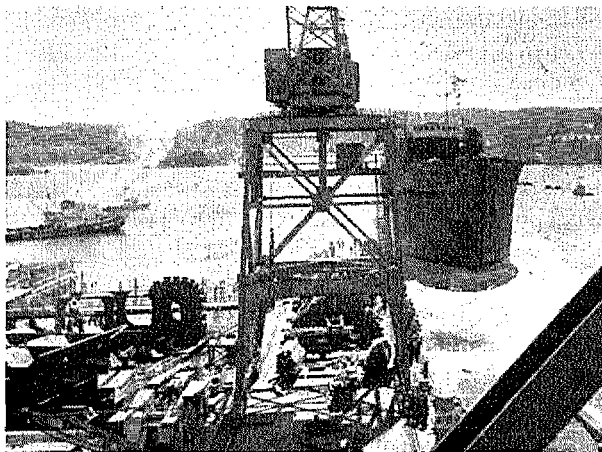


Disponent og fru Frederik Meling og direktør Auer.

M/S Augvald

Fra Uddevallavarvet søsattes den 5. juni et ca. 10.500 tons dw motorskib, hvoraf værftet tidligere har leveret flere, som har været omtalt i Vikingen. Skibet blev navngivet af fru Lilly Meling.

Skibet, der er bestilt af Skips A/S Corona, H. M. Wrangell og Co., Haugesund, bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkninger for gang i is og for transporter af malmlaster. Det bygges som åben shelterdækker, men dimensioneres, så det kan forandres til lukket shelterdækker.

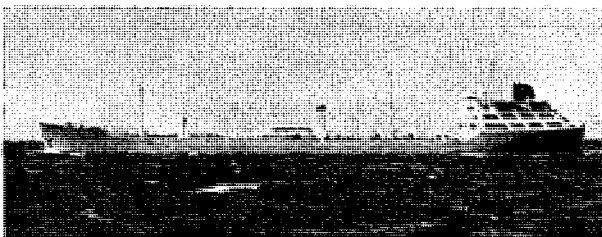


M/S „Augvald“.

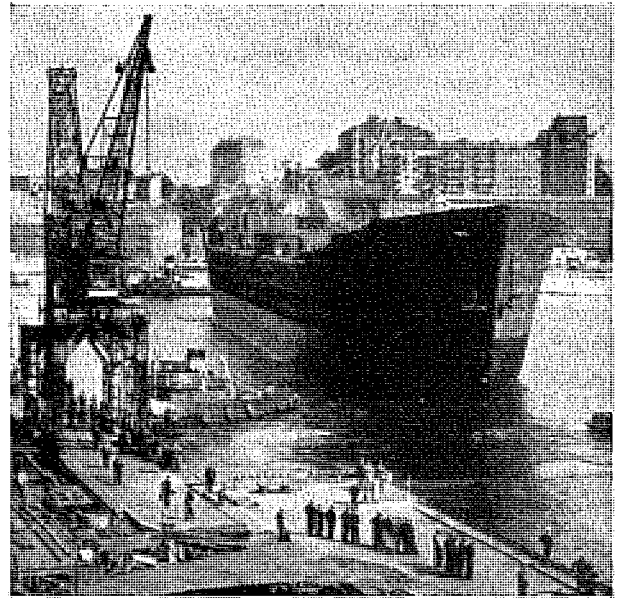
M/T Signe Ingelsson afleveret

Fra Götaverken afleveredes den 10. juni tankmotor-skibet „Signe Ingelsson“ til AB Transmarin, Hälsingborg. Typen har været omtalt i Vikingen.

Skibet føres af kaptajn Sten Knafve med Sten Nilsson som maskinchef.



M/T „Signe Ingelsson“.



M/T „Sea Saga“.

M/T Sea Saga

Fra Götaverken søsattes den 24. juni et motortank-skib på 33.600 tons dw, som er bestilt af de to Salenrederier, Rederi AB Jamaica og Rederi AB Strim, Stockholm.

HKH prinsesse Birgitta gav skibet navnet „Sea Saga“.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	209,1 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,3 m
Middeldybgående på sommerfribord	10,6 m

Olielasten skal føres i 13 midtskibs og 20 sidetanke, som tilsammen rummer 47.800 m³. Skibet har fire kraftige pumper med en samlet kapacitet på 4.000 tons i timen.

„Sea Saga“ skal have to sekscylindrede turboladede dieselmotoren af Götaverkens egen konstruktion. De 15.000 ahk beregnes at give skibet en fart på 16,6 knob på fuld last.

Frederiksstad Mek. Verksted

søsatte den 11. juni m/t „Belstar“ på 15.200 tons dw til Belships Company Ltd., Skibs-A/S, Oslo. Skibet forsynes med en FMV/GV dieselmotor på 9.150 ikh.

Den 4. juli afleveredes det 20.200 tons dw store turbine tankskib „Honnör“ til S. Ugelstads Rederi A/S, Oslo. Det er forsynet med en de Laval/FMV damp turbine på 9.200 ahk.



M/S „Estelle Mærsk“.

M/S **Estelle Mærsk**

Torsdag den 19. juni 1958 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Estelle Mærsk“, nybygning nr. 753, der bygges til Mærsk koncernen.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.I. som åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Estelle Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærerne	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	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 højtanke til transport af vegetabilsk olie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

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

Rigningen består af 2 master med topmast og 4 selvstændige 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 „Estelle Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I dækshuse agter indrettes aptering for kaptajn, dæks-officerer, 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.

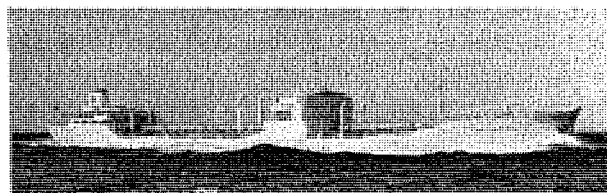
Hovedmaskineriet består af en ottecylindret, enkeltvirkende, totakts krydshoved-dieselmotor af B & W type 850-VTBF-110 på 3760 ihk ved 135 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet skal bestå af tre trecylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, 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 installeres.

Kedlerne beregnes for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.



M/T „Carl Gorthon“.

M/T **Carl Gorthon**

Den 18. juni afleverede Uddevallavarvet til Rederi AB Gefion (Gorthons Rederier) et ca. 19.000 tons dv tankmotorskib, som stort set er et søsterskib til m/t „Ragna Gorthon“, der tidligere er leveret til samme rederi.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping samt efter svenske og engelske loves fordringer og 1948 konventionens forskrifter.

„Ragna Gorthon“ er tidligere omtalt i Vikingen.

Skoleskibet Fenja Dan

Lørdag den 12. juli søsattes fra Lürssen-Werft, Bremen-Vegesack, en nybygning til rederiet J. Lauritzen. Skibet blev navngivet af fru skibsinspektør, kaptajn Axel Nielsen og fik navnet m/s „Fenja Dan“.

Skibet bygges som full scantling skib med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne 90,0 m
Største bredde på spant 14,5 m
Dybgående fuld lastet ca. 6,7 m
Dødvægt tilsvarende ca. 4150 tons engl.

Skibet forsynes med B & W dieselmotor, type 550-VTBF-110, der udvikler ca. 3200 ihk og giver skibet en fart på ca. 13,5 knob. Maskineri og beboelse er placeret agter. Beboelsen er specielt indrettet med sejlads som skoleskib for øje og får plads til 18 elever i tomandskamre. Iøvrigt udstyres hele beboelsen med de sædvanlige moderne bekvemmeligheder for sejlads såvel i koldt som varmt klima.

Der bliver 3 lastrum, der betjenes ved 4 luger og 2 sæt 5 tons bomme for hver luge samt en 25 tons bom.

Udstyret omfatter moderne navigationsinstrumenter som radar, gyro og decca.

Når rederiets nye skoleskib „Fenja Dan“ går i fart ca. 15 december i år, til afløsning af rederiets nuværende skoledamper „Maria Dan“, indføres en nyordning i rederiets skoleuddannelse for dæks- og hovmester-eleverne.

Tidligere har disse elever været et halvt år på Søfartsskolen, hvorefter halvdelen fortsatte yderligere et halvt år som seniorer på Søfartsskolen, og den anden halvdel gik ombord i skoledamperen „Maria Dan“.

Nu skal imidlertid samtlige dæks- og hovmesterelever have ca. 6 måneder som juniorer på Søfartsskolen + yderligere ca. 6 måneder som seniorer på skolen, hvorefter de alle skal ombord i skoleskibet for yderligere et halvt års skoletid, således at hele skoletiden bliver ialt på ca. 18 måneder.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

OCEANIC

SKIBSHANDLERE
AZOPARDO 473
BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112



Øverst: Gudmoderen, grevinde Margareta Douglas, og dir. Auer.
Nederst: M/T „Margareta“ ved søsætningen.

M/T Margareta

Den 21. maj søsattes fra Uddevallavarvet et 19.000 tons dw motortankskib, som af grevinde Margareta Douglas fik navnet „Margareta“.

„Margareta“ er bygget helsvejst til højeste klasse i Det norske Veritas og af værftets standardtype for denne størrelse som f. eks. „Carl Gorthon“.

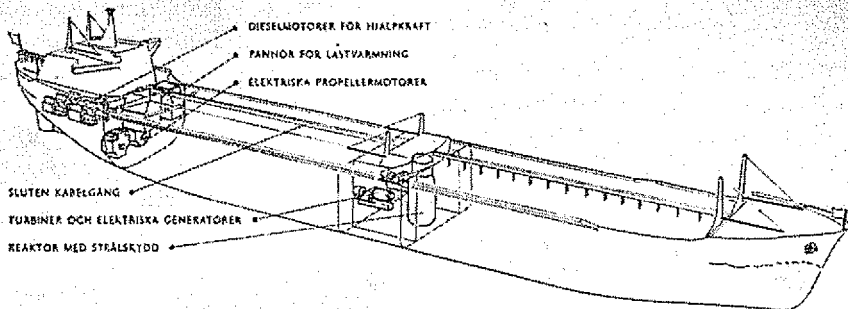
M/s World Seafarer

Kockums Mek. Verkstad søsatte den 9. juli masselastskibet på ca. 19.500 tons dw til Easton Corporation of Monrovia, et af datterselskaberne til Niarchos-koncernen. Frau Heitmuller gav skibet navnet „World Seafarer“.

Skibet er et søsterskib til „World Skill“, som blev leveret i maj i år. Yderligere to skibe af samme type er bestilt af Niarchos-koncernen til levering i 1960 resp. 1961. De er alle af værftets Cassiopeia-type, der er konstrueret med dobbelt klædning (som giver stor ballastkapacitet), uden de sædvanlige master, bomme samt spil samt maskineriets og apteringens placering agter, lastrummenes selvtrimmende egenskaber samt den elektrohydrauliske manøvrering af lastrumslugerne.

Typen har gentagne gange været udførlig omtalt i Vikingen.

Projekt til et 65 000 tons atomtankskib



Götaverken har offentliggjort et udarbejdet projekt til et 65.000 tons atomtankskib med en maskinkraft på 30.000 hk. Dette atomskibsforslag er det første, udformet i detaljer, som er fremlagt i Sverige.

Det projekterede skib karakteriseres ved, at hele overbygningen ligger agter og atomreaktoren midtskibs. 90 meter fra besætningen, en afstand, som anses for betryggende, hvis radioaktive gasarter trods alle sikkerhedsforanstaltninger skulle lække ud fra reaktorummet. Maskineriet har elektrisk overføring fra turbinerne i reaktorummet til fremdrivningsmotorerne i agterste maskinrum, hvorigennem en fuldstændig adskillelse kan ske mellem de rum, hvor de radioaktive dele findes, og de rum, hvor personalet opholder sig. Alle maskiner i reaktorummet er fjernstyrede fra agterskibet. Hele turbineriet er stærkt forenklet for at kunne fjernstyre, hvilket ganske vist giver en lavere virkningsgrad, men den fordel, at man kan have en reaktor med direkte dampdannelse inde mellem uranstavene, hvorved man gæntjener, hvad der er tabt ved forenkling af turbineriet.

Karakteristisk for projektet er også, at man stoler på dieselmotorer til fremstilling af al hjælpkraft til hele maskineriet. Man er desuden gået ud fra, at det i mange oliehavne og kanaler vil blive forbudt at manøvrere med atomreaktoren. Den må derfor kobles fra. I agterskibet findes af den grund hjælpemotorer og motorer til manøvrering indenskærs og i havne. De førstnævnte har en effekt på ca. 3.000 hk, medens de sidstnævnte er på 5.000 hk. Farten til søs bliver 18 knob og indenskærs 9 knob.

Naturligt uran kan ikke anvendes, da almindeligt, let vand skal bruges til dampfremstilling, men ved at indsætte en ret stor kerne med 24 tons uran er det muligt at køre med et meget lavt beriget uranbrændstof, som kun indeholder 1 % U-235 eller alternativt med en svag plutoniumtilsætning. En sådan charge er tilstrækkelig til 2,5 års normal drift.

Man tænker sig, at værftet leverer skibet med en tom reaktor, medens rederen forsyner skibet med brændstof (uranet). Skibets pris bliver da antagelig 10 % højere end et konventionelt skibs, men endnu er usikkerheden på dette punkt stor. Den højere pris kompenseres dog af, at lasteevnen bliver større end for det konventionelle skib. Ved sejlads rundt om Afrika med olie til Nord-europa er lasteevnen omtrent 10 % større. Rederens

brændstofkonto og hans forsikringskonto bliver sammenlagt meget større end for nuværende skibe. På disse to poster kommer man sikkert frem til en bekostning, som ligger 20 % over et turbineskib og 60 % over et dieselskib med tyk olie som brændstof.

Projektet er udført så realistisk som muligt, og flere detailstudier er foretaget. Det projekterede skib viser i mange henseender meget gunstige egenskaber, men kan ud fra økonomiske synspunkter ikke konkurrere med skibe af konventionel type. Man betegner det også som usikkert, om reaktoren tilfredsstiller de krav, som må stilles til marinereaktorer. Dette er forøvrigt noget, som gælder samtlige hidtil fremførte projekter, og motiverer endnu en tid en reserveret holdning til atomdrift for skibe. I forbindelse med projektets fremlægning må det også fremhæves, at det nærmest må betragtes som et grundlag for et fortsat arbejde på at nå frem til et såvel af teknisk som økonomisk og sikkerhedsmæssigt synspunkt fuldløst atomdrevet tankskib.

Projektet er udarbejdet af civilingeniørerne Lars Nordström og Jörgen Thunell.

Legater

Den 4. juli, på De Hempelske Firmaers stiftelsesdag, er den årlige legatydelse fra J. C. Hempel's Legatfond (som er indehaver af aktiemajoriteten i De Hempelske Firmaer, Amaliegade 8) uddelt til følgende:

Georg Stages Minde (til beklædning), Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Bombebøssen, Sømandsforeningen af 1856, Indenlandsk Sømandsmission og Dansk Sømandskirke i fremmede havne (til udsmykning af kirker og mødesale i Danmark og i udlandet), Danmarks Fiskerhøjskole, Middelfart (fripladser), Navigationskolerne (til uddeling af flidspræmier), Sømandshjemmet Bethel, Københavns Maskinløb, Aage Falk Hansen (til arbejde indenfor arbejdsledige søfolk), Dansk Styrmandsforening, Danmark-Amerika Fondet, Rederiforeningen for mindre skibe, Danmarks Skibsførerforening, Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond, Havbiologisk Laboratorium m. fl.

Har Delæst „Sejl og Motor“

M/T **Axel Mærsk**

Fredag den 20. juni 1958 gik dette tankskib (værftets bygge nr. 144) 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 Shippings højeste klasse og er på 19.600 tons dw. — Dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærerne	163,7 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde	12,1 m

Skibet har ialt 21 tanke, 7 midtskibs- og 2 × 7 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med 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 rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet er forsynet med de mest moderne navigations-instrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren er en syvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler 9.200 ihk. Skibet får B & W diesel hjælpemotorer samt damphjælpe-maskineri.

Skibet føres af kaptajn H. E. Pedersen og Gudmund Fog er maskinchef.

B & W-motordrevet skib 6¹/₂ gang jorden rundt på 2 år og 9 måneder

Det svenske fragtmotorskib „Bullaren“, der tilhører det store svenske rederi Transatlantic, og som er udstyret med B & W maskineri, har i løbet af de sidste 2 år og 9 måneder sejlet en distance, der svarer til jorden rundt ikke færre end godt 6¹/₂ gang.

„Bullaren“ er bygget af Eriksberg Mek. Verksted og afleveret i 1943 for først og fremmest at skulle arbejde på Sydafrika-traden. Skibet er på 3200 bruttoregister-ton og laster 6260 tons.

Hovedmaskineriet er to B & W dieselmotorer type 650-VF-90 på 4182 bhk. Ifølge en statistik udarbejdet af skibets overstyrmand T. Bernbrandt til Svensk Sjöfarts Tidning for tiden 2. august 1955 til 16. april 1958 har styrbords maskine i denne periode gjort ialt 75.161.133 omdrejninger og bagbordsmaskinen 76.605.031. Den totalt indtagne bunkerkvantitet er 5545 tons dieselolie. Ialt har skibet i løbet af de 2³/₄ år sejlet

142.290 nautiske mil svarende til 263.521 kilometer. På denne distance er der fragtet ialt 116.673 tons last.

„Bullaren“ har været i alle slags klimaer fra strengeste polarkulde til tropehede og klarer sig gennem det værste uvejr. Nord for Cuba mødte skibet en tyfon, uden at der dog opstod større skade på folk eller materiel.

M/T **Annam**

Fredag den 20. juni kl. 11.30 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 150, et 18.500 tons dw motortankskib til A/S Det Østasiatiske Kompagni. Dette er det andet tankskib Nakskov Skibsværft har bygget til A/S Det Østasiatiske Kompagni. Det første var bygning nr. 1 m/t „Mexico“ på 4.700 tons dw.

Skibet navngaves af mademoiselle Vasna Virajjagar, datter af den thailandske ambassadør, og fik navnet „Annam“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærerne	162,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde i borde til øverste dæk	12,0 m

Skibet er det første af en serie på fire tankskibe, som værftet har fået overdraget at bygge for kompagniet.

Det bygges som eet-dæks, enkeltskruet tankskib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Den flydende last føres i 9 midtskibstanke og 12 sidetanke, som ialt rummer ca. 25.345 m².

Når skibet er fuldt lastet, stikker det ca. 9,1 m og vil gøre en fart på 16 knob.

Hovedmotoren er en otte-cylindret, totakts, lukket tryksmurt krydshovedmotor med trykforstøvning og trykladning, der maksimal udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m.

Den får 4 lastoliepumper à 500 tons/time.

Damp til lastpumper, lastopvarmning og dæksmaskineri fås fra 2 AVA evaporationsskedler. Skibet bliver et vekselstrømsskib og får strøm dels fra to dieselgeneratorer og dels fra en turbogenerator.

Beboelsen indrettes som normalt i tankskibe med beboelse for kaptajn og dæks-officerer i brohus midtskibs og maskin-officerer og den øvrige besætning i hytte og huse agter.

Hele beboelsen udføres med store kamre og saloner, endvidere indrettes der hobbyrum, mørkekammer og svømmebad, og hele den voksne besætning får enmandskamre.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

LISABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

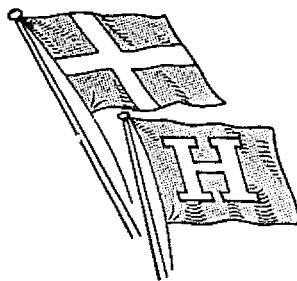
DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

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



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN



DAMPSKIBSREDERI A/s

HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

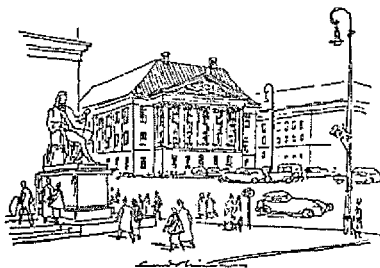
Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

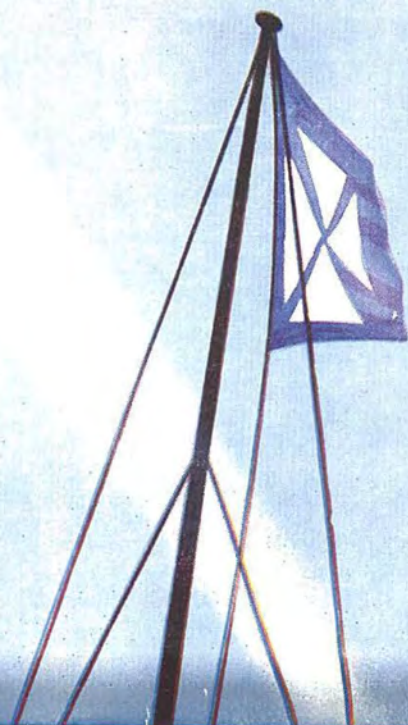
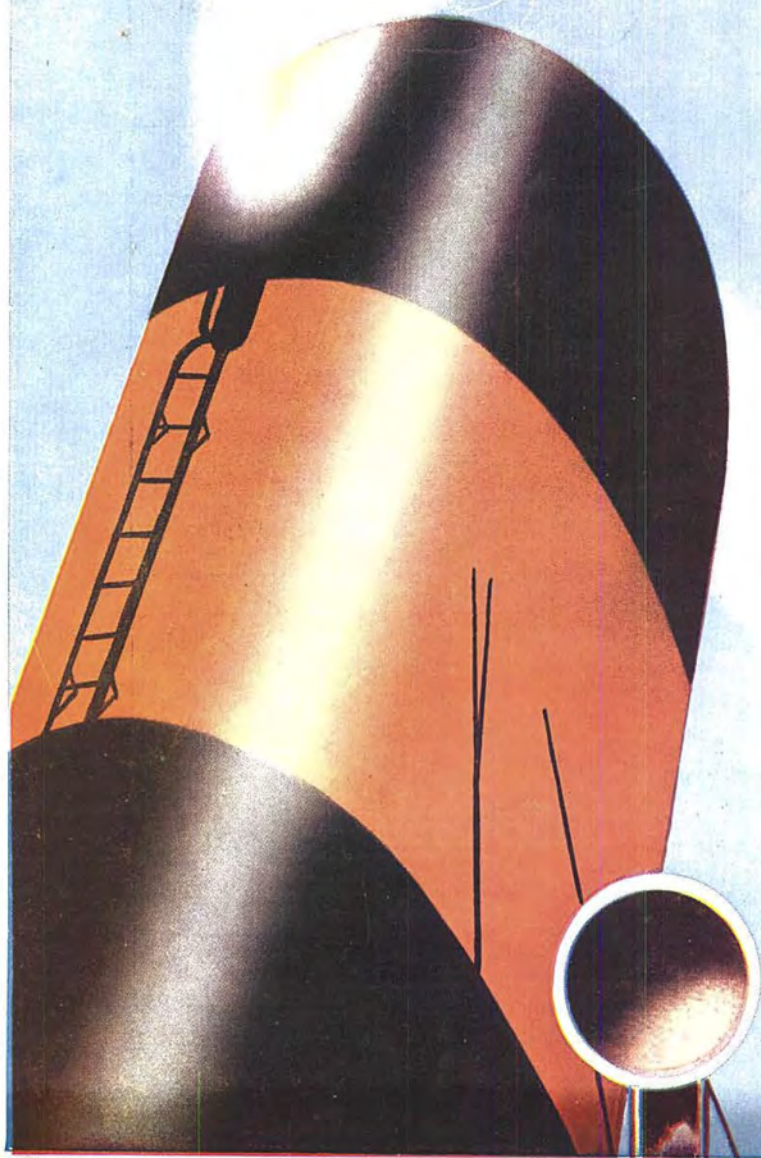


101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

kr. 1,85
september

Fiskerbåde i Nysted Nor

Maleri af FR. LANDT

1958 · nr. 9
35. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILLEN CHILE COLOMBIA

VESTINDISKE ØER VIETNAM
U.S.A.
UGANDA
TYSKLAND
THAILAND
TANGANYIKA
SYD RHODESIA
NORON
SYDAFRIKANSKE UNION

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

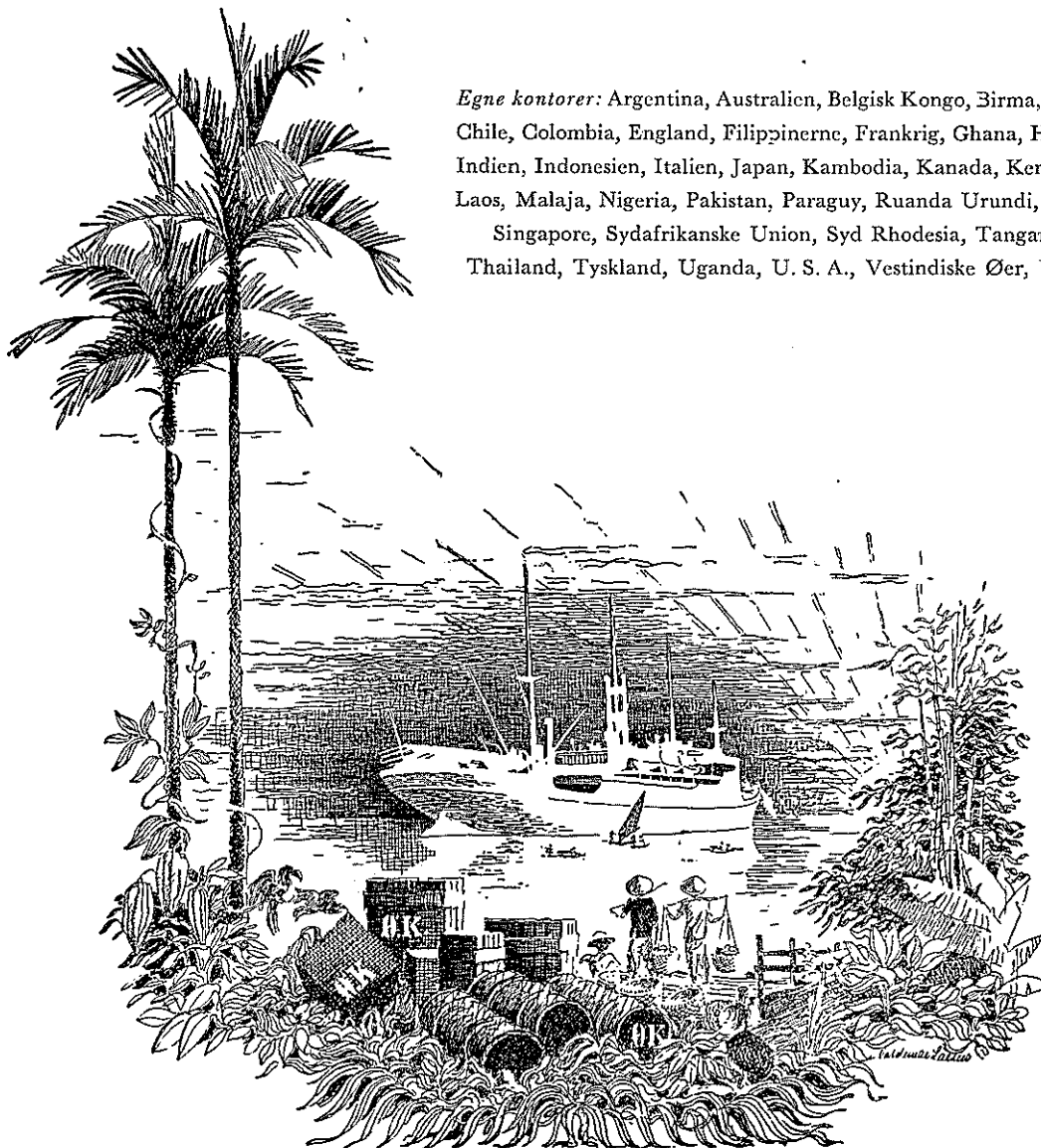
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

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

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY UGANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

C. A. Møller -

manden, der førte B & W gennem krisen — er død

Direktør C. A. Møller nåede i år at fejre 25 års jubilæum i Burmeister & Wains tjeneste, inden han den 15. august døde i sit hjem i en alder af knapt 70 år. C. A. Møller blev i virkeligheden et begreb. Hans fantastiske dygtighed og energi kom dansk industri og erhvervsliv til gavn på mange områder. Men det var dog først og fremmest B&W, Danmarks største industriforetagende, der nød godt af hans arbejdskraft.

Ingeniør, dr. techn. C. A. Møller havde en „fortid“ som cementmand, inden han kom i B&W's tjeneste. Overgangen fra cement til skibe og dieselmotorer var lidt brat, syntes de fleste, men hos B&W blev man hurtigt klar over, at den ikke var for brat for en mand af C. A. Møllers kaliber.

For et halvt år siden begyndte C. A. Møller efter mange års enerverende slid endelig at overdrage nogle af sine mange byrder til andre; men stadig var han med i arbejdet på B&W, indtil han i juli måned blev indlagt på hospitalet, hvor han lå i ca. en måned, indtil han et par dage før sin død fik lov at komme hjem til familien i Vedbæk.

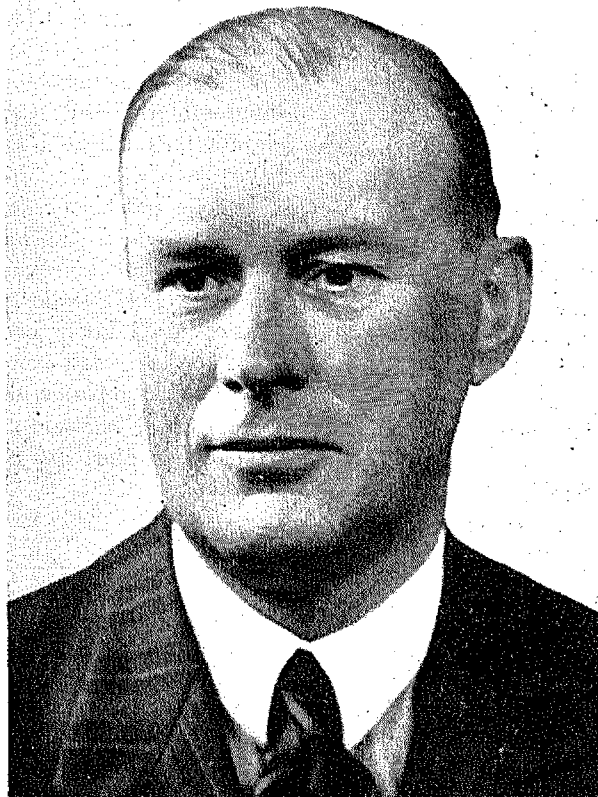
Både som tekniker og administrator besad C. A. Møller lige fra sine unge dage forbløffende evner. Også som sælger var han meget dygtig, hvilket nok skyldtes en arv fra faderen, der var købmand i Hjørring. I 1907 blev C. A. Møller student, og i 1912 bygningsingeniør. Derefter

fik han ansættelse hos F. L. Smidth & Co., samtidig med at verdens første motorskib, „Selandia“, sejlede på jomfrurejse fra B&W. Motorskibet begejstrede selvfølgelig den unge ingeniør, men han tænkte sig ikke muligheden af, at han nogensinde selv skulle komme til at stå for bygningen af sådanne skibe og deres maskinerier. Han regnede med, at cementen ville blive hans livsbane. Han gjorde sig nemlig hurtigt bemærket i det store cementfirma, og i 1925 udnævntes han til underdirektør i firmaet. I 1932 udnævntes han sammen med den senere trafikminister Gunnar Larsen til direktør.

Allerede året efter at C. A. Møller var blevet cementdirektør, kom Burmeister & Wain — som følge bl.a. af oplægninger, ophugninger og meget lave fragtrater — ud for en krise. Der måtte en stærk mand til for at redde situationen. Men hvor fandt man ham? De, der var kvalificerede, turde ikke rigtigt binde an med opgaven.

Gamle direktør Poul Larsen fra F. L. Smidth var klar over, at C. A. Møller ville være den helt rigtige mand i B&W's administrationsbygning på Christianshavn. Han skal til C. A. Møller have sagt: „Der er vist ikke andet for, Møller, end at De må til — hvis De altså vil og tør!“

C. A. Møller betænkte sig ikke længe, inden han sagde ja, og i løbet af få dage udtrådte han af 26 bestyrelser, hvorefter han den 1. marts trådte ind i



C. A. Møller

B&W's tjeneste. En meget vanskelig opgave ventede ham. Samtlige funktionærer i B&W var opsagt, og det var meringen, at antallet af arbejdere skulle nedbringes til 1600 mand.

Med en energi og beslutsomhed af den anden verden tog C. A. Møller straks fat på at reorganisere den store virksomhed, og hurtigt fik han god støtte af sine medarbejdere. Der var ingen tvivl om, at C. A. Møller var den helt rigtige mand på posten.

Langsomt blev også konjunkturerne bedre, og lidt efter lidt begyndte ordrerne støt at indløbe til B&W. Men så kom krigen, og atter fik B&W brug for en dygtig „navigator“. C. A. Møller og B&W's øvrige stab navigerede dygtigt det store firma frelst gennem krigsårene, og efter krigen tog genopbygningen for alvor fart. På Refshaleøen og overalt, hvor B&W har sæde, er der sket udvidelser, moderniseringer og rationalisering, og det er vist overflødigt at nævne, at B&W i dag står stærkere i konkurrencen end nogensinde før. Flere gange har B&W været først med nyheder inden for motorområdet, og det store danske firma har det største salg af skibsdieselmotorer i verden.

I 1952 fratrådte C. A. Møller som direktør, men blev formand for bestyrelsen. Han beklædte en mængde vigtige tillidsposter inden for industri og handel, og i 1954 hædredes han med læreanstaltens tekniske doktorgrad. Det vil føre alt for vidt at nævne de mange områder, hvorpå han gjorde sig gældende til gavn for Danmark, men det er typisk for ham, at han trods sine tunge byrder i 1956 også påtog sig at beklæde posten som Turistforeningens formand.

C. A. Møller vil altid blive husket som en af dansk industris store sønner.

Sømandsmissionen bygger

Indenlandsk Sømandsmission har siden udsendelsen af årsberetningen for 1956 udvidet sømandshjemmet i Grenå og ombygget sømandshjemmet i Frederikshavn. Da den sidste årsberetning var i trykken, var rejsningen af sømandshjemmet i Grimsby og nybygningerne i Nakskov og Aalborg i fuld gang.

Missionen skal nu til at opføre en filial af sømandshjemmet i Skagen havn og ombygge hjemmet i Frederikshavn. Senere skal der opføres et sømandshjem i Randers, og sømandshjemmet i Helsingør skal udvides.

Alt dette har kostet mange penge og vil komme til at koste endnu flere. Indenlandsk Sømandsmission har haft den glæde at modtage mange pengegaver og håber på også i fremtiden at modtage støtte til sit samfundsgavnligt arbejde.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

LISABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

Skæmt og alvor i havnen

Havnevæsenets telefondame tager telefonen, og en opbidset kvindestemme siger: Hallo, er det Central 4340?

— Ja, det er havnevæsenet, svarer damen ved omstillingsbordet.

— Hva'ba', lyder kvindestemmen igen.

— Det er havnevæsenet, hvem ønsker De at tale med?

— Ingen, svarer damen lettet. Jeg har bare lige fundet nummeret i min mands lommebog!

— Ovenstående lille historie og flere lignende kan man finde i Københavns Havneblads jubilæumsnummer, der er udsendt i anledning af bladets 10 års-dag og 100-årsdagen for loven af 30. december 1858 om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen. Den lov etablerede for første gang en selvstændig administration for havnen.

Men selvfølgelig indeholder heftet ikke bare morsomme historier. Der er forord af overpræsident C. Moltke og havnedirektør Aage Hendrup. Der er et indledningsdigt af forfatteren Arne Sørensen og tre store og interessante artikler.

Den første af artiklerne har titlen „Glimt af Københavns Havns historie“. Den er skrevet af ekspeditionssekretær Bent Bergsøe og omhandler havnens 800 år gamle historie. Artiklen indeholder en mængde sjældne fotografiske illustrationer.

„Træk af skibsbygningens historie i de sidste 100 år med særligt henblik på Københavns havn“ er en interessant artikel af diplomingeniør E. L. Barfoed. Ingeniøren, der i en årrække var underdirektør ved B&W, vover også at kaste et blik ind i fremtiden.

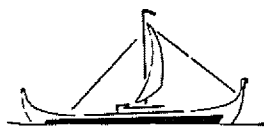
Frihavnsdirektør Bronø har skrevet om „Frihavnen i dag — og i morgen“, og som sædvanlig har han noget interessant at fortælle. Cand. polit Åge La Cour jonglerer elegant med tallene i artiklen „Trafikken på Københavns havn“.

Endelig indeholder det 220 sider store hefte en hel række anekdoter fra havnen med tegninger af Leif Mikkelsen samt en uvurderlig besejlingsliste over de regelmæssige skibslinier på Københavns havn, suppleret med et kort i farver over havnen. Listen omfatter ca. 2.000 havne verden over. Den er trykt i nogle få overkydende eksemplarer, der kan købes som særtryk.

Poul Bøegh har som sædvanlig stået for redaktionen, og han har gjort det fint. Vi ønsker ham og bladet til lykke.

O. L.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Territorial-farvandet

Et veldgammelt og stadig uløst problem. Dets udstrækning svinger nu mellem 2 og 300 sømil!

I betragtning af, at mere end $\frac{2}{3}$ af vor klodes overflade er underlagt Neptuns trefork, kan det ikke undre, at kampe om herredømmet på havet går som en rød tråd gennem hele menneskeslægten historie. Som transportvej, til fiskefangst og militært opmarchområde har „de syv verdenshave“ altid spillet den største rolle for de tilgrænsende nationer.

Men hvem tilhører havet? Set fra et folkeretligt synspunkt må svaret blive: ingen og alle. Udenfor de såkaldte søterritorier — havstrækninger, der ligger lige op til en stats kyster — er havet frit; enhver nation kan benytte det til sejlads, fiskeri, kabelnedlægning, flådeøvelser o. s. v., ligesom et skibs besætning overalt er undergivet hjemlandets egen justits. Over territorialfarvandet har vedkommende stat højhedsret på samme måde som over sit landområde. Imidlertid har der gennem århundreder været ført hidsige diskussioner om søterritoriets udstrækning. Og den politiske konflikt omkring Islands og Færøernes nylig rejste krav om en 12 sømiles søterritorial-grænse viser, at spørgsmålet endnu langt fra er løst . . . ja, snarere i nærmeste fremtid vil blive mere aktuelt end nogensinde.

Fra det 13. århundrede henholdt sømagterne sig til en bestemmelse i romerretten, at havet tilhører landet, som grænser umiddelbart op til det. Venedig gjorde således krav på Adriaterhavet, Genua på Det liguriske hav. Er så unøjagtig ordning måtte naturligvis føre til hyppige stridigheder mellem de respektive lande. Efterhånden enedes man derfor om at indskrænke de nationale rettigheder til en afstand af to dagsrejser eller ca. 100 sømil fra kysten.

I Nordsøen var den såkaldte „landkending“ rettesnoren i det 16. og 17. århundrede — d. v. s. linien, som kunne drages der, hvor man fra havet lige netop kunne skimte kysten i horisonten.

En hollandsk jurist Cornelius van Bijnkershoek prøvede i 1702 at finde frem til en sikrere grænsedragning, hvorefter en stats magt skulle ende der, hvor dens våbenmagt ikke længere kunne gøre sig gældende . . . på det tidspunkt cirka 3 sømil, så langt kystbatteriernes kanoner kunne skyde. Selv om denne grænse jo også var et ret ubestemt begreb og snart langt fra svarede til de forbedrede kanoners rækkevidde, har tremilegrænsen lige siden været en almindelig anerkendt målestok for territorialfarvandets grænse.

Det blev hævdt, at de enkelte lande fik eneretten til kystskibsfart, fiskeri og toldafgifter indenfor tremilegrænsen, i havbugter, flodmundinger og bæltter (sunde) mellem to åbne have, men at andre staters handelsflåde havde gennemfartsret. Brydes bestemmelserne indenfor højhedsområdet, har territorialstaten ret til at forfølge

overtræderen og evt. opbringe skibet samt afkræve en klækkelig bøde.

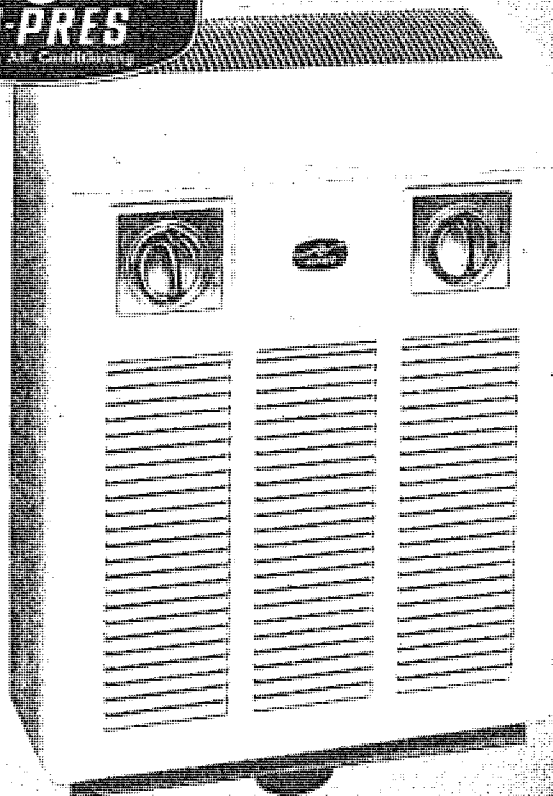
Alligevel er det aldrig lykkedes at nå frem til en international og utvetydig ordning. Ved en søfartskonference i Haag 1930, hvor man søgte at gennemføre en sådan regulering, blev de enkelte landes særstandpunkter blot trukket endnu kraftigere op. Kinz, England, Indien, Japan, Kanada, Holland Sydafrika og USA gik ind for at bevare tremilegrænsen, mens Belgien, Chile, Tyskland, Estland, Frankrig, Irland, Finland, Norge og Polen anbefalede, at der blev skabt en supplerende yderzone af tilsvarende udstrækning. Island og Sverige ville have indført en firemylegrænse, og andre stater gjorde krav på en seks sømil bred kyststriben.

I Haag opnåede man foreløbig enighed om, at søterritorium og yderzone tilsammen højst måtte andrage tolv sømil, og at farvandets største udstrækning kun skulle anerkendes, hvor staten kunne dokumentere tilstedeværelsen af nationalt livsvigtige fiskegrunde eller hvor en sikker navigation var umulig på grund af farvandets særlige beskaffenhed.

Så tidligt som i 1921 proklamerede den nye Sovjetunion retten til en tolvmilegrænse ved landets arktiske kyster. Og dette krav blev seks år efter udvidet til at gælde alle russiske kystfarvande med undtagelse af Østersøen. I 1945 erklærede man i Moskva, at tolvmilegrænsen nu også gjaldt for hele den sovjetisk og polsk besatte Østersøkyst — et skridt, som dengang blev begrundet med militære hensyn. At der ikke blot var tale om en teoretisk udvidelse blev hurtigt klart; talrige vesttyske og skandinaviske — således mange danske — fiskekuttere blev kapret og ført til afhøring i russiske og polske havnebyer. De sovjetiske overgreb nåede i 1952 et foreløbigt dramatisk højdepunkt med nedskydningen af to svenske fly langt udenfor tolvmilegrænsen, over absolut internationalt farvand.

Men De forenede Stater ville også være med i kapløbet og har fra 1945 udvidet sit søterritorium til at gælde hele fastlandssoklen langs kysten. Dette krav var nu ikke længere kun dikteret af nationale interesser vedrørende fiskeri, sejlads og told — selve havbunden blev et økonomisk aktiv. Der er fundet og findes stadig nye rige oliekluder ude i Den mexicanske golf. Nogle stater ved Den persiske Golf stillede ligeledes krav om retten til de submaritime olieletter indenfor fastlandssoklen. Argentina fulgte efter med en betydelig udvidelse af sit søterritorium, og fra 1952 har Chile, Ecuador og Peru endda gjort krav på en 200 sømil bred kyststrækning. Chiles helt urimelige bestemmelse gælder også dets øer langt ude i Stillehavet, bl. a. den berømte

Superior design and construction



SERVICE and SALES

BENELUX

Nordisk Ventilator Co. A/S
Bijkantoor voor Benelux
Groenendael 217, Rotterdam, Holland
Tel.: 12 99
Cable: NOVENCO

DENMARK

Nordisk Ventilator Co. A/S
Nyropsgade 43, Copenhagen V
Tel.: Minerva 300
Cable: NOVENCO

FINLAND

OYY Merus A/B
Södra Kajen 10, Helsingfors
Tel.: 61 95
Cable: MORLI

FRANCE

Sûr Française Cargocentra-MacKay
90 bis, Rue du Reneslay, Paris 16
Tel.: Jax 3283
Cable: MAGOMARIN
Telex: MACGREGOR PARIS 2087

GERMANY

HI-PRESS Gesellschaft m. b. H.
Trostbrücke 1, Hamburg 31
Tel.: 30 55 62
Cable: NOVENCO

JAPAN

Nihon Sabroe Kaishaiki Kaisha
Kisaku, Osaka
Tel.: Osaka (34) 7639-5
Cable: NIHON SABRO

NORWAY

Olav Je. Matre Amundsen A/S
Fr. Nansens plass 2, Oslo
Tel.: 42 43 70
Cable: OLAMUNDSEN

PORTUGAL

Messrs. Genta Lda.
Rua das Flores 71, Lisbon
Tel.: 25 562
Cable: NEGIA

SPAIN

Hans T. Möller, S.A.
Av. José Antonio 435, Barcelona
Tel.: 23 15 23
Cable: HANSMOLLER

SWEDEN

AB Elektrohjelm
Kolgruvsgatan 1, Göteborg
Tel.: 23 53 30
Cable: ELEKTRHJELM

UNITED KINGDOM

Colvin-Smith Ltd.
South Shore Road,
Gateshead-on-Tyne B
Tel.: Gateshead 73544/5
Cable: SMICOL

U.S.A. and CANADA

HI-PRESS Air Conditioning
of America, Inc.
 Chrysler Building
405 Lexington Ave.
New York 17, N.Y.
Tel.: Oxford 7-7932
Cable: HIPACOA



INTERNATIONAL HI-PRES

Air Conditioning A/S (Nordisk Ventilator Co. A/S)

NAESTVED, DENMARK

Teleph. Naestved 3000, Telex 2311, Telegrams: Novenco Naestved

Påskeø, som ligger mere end 3500 kilometer fra moderlandet!

De sydamerikanske staters krav er navnlig gjort ud fra den nationaløkonomiske betydning af Humboldtstrømmens rige fiskegrunde. Deres eksempel har allerede dannet skole, således vil Australien udvide sit søterritorium lige saa meget for at beskytte perlefiskeriet — trods Japans energiske modstand, som førte til en retssag ved den internationale domstol i Haag. Norge beskylder England for uberettiget fiskeri langs landets vestkyst. Danmark stiller krav om en del af fiskegrundene i Nordsøen, og Island og Færøerne vil som bekendt fra 1. september udvide territorialfarvandet til 12 sømil og gør gældende, at en sådan udvidelse er absolut nødvendig for nationaløkonomien. Træder bestemmelsen i kraft, vil den omvendt betyde et særdeles hårdt slag mod navnlig Englands og Vesttysklands fiskerflåde.

Havenes højtbessonede frihed er således kommet i farezonen, og det er ikke for meget sagt, at storpolitisk sprængstof ulmer i hele dette problemkompleks. Heller ikke på den nylig afsluttede søfartskongres i Geneve kunne man nå til enighed på dette punkt . . . og der er ikke megen udsigt til internationale overenskomster i fremtiden. For de stærkt befarnede randhaves vedkommende spiller der så mange geografiske, økonomiske og politiske momenter ind, at det vil blive meget svært om ikke umuligt at forlige parterne. Allerede for år tilbage indledte Danmark en diskussion om afgrænsningen af kravene i Nordsøen, der jo — med undtagelse af den norske rende — er et stort grundvand. Den slags regionale overenskomster vil efter alt at dømme være mere sandsynlige og lettere at gennemføre.

Men hvorom alting end er: Det århundredgamle problem bliver stadig mere prekært, efterhånden som den hastigt voksende menneskehed i større og større udstrækning må hente føden fra havet. Mange forskere hævder, at vi befinder os på grænsen til „havets tidsalder“. Thi i de værdige oceaner findes ikke blot et „pulterkammer“ af alle mulige teknisk anvendelige mineraler, men også en næsten uudnyttet rigdom af vegetabilisk og animalsk føde. Hidtil har menneskeheden kun hentet mellem 3 og 4 procent af sine råstoffer og levnedsmidler fra Neptuns rige.

V. J. Brøndegaard.

Opret

Index-konto
eller
Pensions-opsparing
i
SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

NYT I NOTER

„Inge Toft“ fra finsk værft

Et dansk skib søsat fra finsk værft er en sjældenhed, men forleden blev et nyt fragtmotorskib til rederiet „Jutlandia“, m/s „Inge Toft“, søsat fra Valmet Varv i Helsingfors. Skibet skal imidlertid færdigudrustes på Langesund Mek. Verkstad A/S i Norge, og der forestod derfor „Inge Toft“ en for et skib usædvanlig lang rejse fra bedding til udrustningskaj efter søsætningen. Skibet skal som åben shelterdækker måle ca. 5.000 tons dødvægt og som closed shelterdækker 7.400 tons. Som fremdrivningsmaskineri får skibet en B&W diesel på 4.500 hk. Motoren bygges på licens af Akers Mek. Verkstad i Oslo og vil give fartøjet en fart af 15,5 knob. „Inge Toft“ ventes afleveret i begyndelsen af 1959.

M/S „Fenja Dan“ søsat

Rederiet J. Lauritzen har hos værftet Fr. Lürssen i Vegesack, Weser, fået søsat fragtmotorskibet „Fenja Dan“. Skibet, der har byggenummer 298, er det første i en serie af tre lignende skibe. „Fenja Dan“ bygges efter Lloyd's regler og får en lasteevne af 4.100 tons dødvægt. Hoveddimensionerne er: Længde p. p. 90 m, bredde på spant 14,5 m, sidehøjde 8,2 m, dybtgående 6,7 m. Lastrumskapaciteten er på 221.000 cb.ft. Der installeres en B&W diesel på 3.160 hk, som er bygget af Krupp på licens. Den vil give skibet en fart af 13,5 knob. Til beskyttelse af ror og skrue findes der isfinner og isknive. Ligesom på Lauritzens andre polarskibe bygges der også på disse tre en udkigstønde i fokkemasten med alle nautiske instrumenter, så skibet kan navigeres heroppe fra. „Fenja Dan“ indrettes som skole-skib med plads til atten elever, som skal bo i dobbeltkamre. Der indrettes også skolestuer om bord. De to næste skibe i serien skal afleveres fra samme værft i 1959 og 1960.

„Holger“ og „Jelling“

Værftet Arp i Laboe ved Kiel har afleveret vandforsyningsskibet „Holger“ til københavnsk reder. Skibet har et displacement på 113 tons og kan laste ca. 85 tons vand. Det har følgende hoveddimensioner: Længde 16,8 m, bredde på spant 4,8 m. Vandet medføres i seks tanke. „Holger“ har installeret en General Motors diesel på 110 hk, der giver det en fart af otte knob. — M/S „Jelling“ er blevet afleveret til C. K. Hansen fra værftet de Daageraad i Woobrugge, Holland. Skibet laster 900 tons dødvægt og har installeret en Deutz diesel på 750 hk.

Nauticus.

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



A. P. MØLLER ★ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

PASSAGERSKIBE • FRUGTSKIBE • CARGOLINERE • FÆRGER • DIESEL OG DAMPMASKINER
HELSINGØR TURBOLADERE FOR DIESELMOTØRER



Prinsesse MARGRETHE
leveret 1957 til D.F.D.S.
København - Oslo - Riga

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI A/S

Telefonnr. HELSINGØR 21 14 00

HELSINGØR • DANMARK

Telegrams: SHIPBUILDING

En formand af karat lægger op

Peter Jensen — siden 1942 formand for Dansk Sø-Restaurationsforening — forlader snart den post, som han med så stor dygtighed og smidig forhandlingsevne har beklædt gennem en længere årrække. — Her fortæller han træk af sit lange liv til søs samt om det krævende foreningsarbejde.



Peter Jensen, malet af Edsberg i 1956, da han fyldte 65 år. Billedet har nu sin plads i foreningens bestyrelsesværelse i Hertuf Trollesgade.

Med september måneds udgang vil den kendte og afholdte Peter Jensen ikke mere være at finde i formandsstolen i Dansk Sø-Restaurationsforenings kontor i Hertuf Trollesgade. Og hermed sættes der punktum for den populære formands lange virke for sin stand. Med aldrig svigtende ildhu har han arbejdet for søens kokke og hovmestre, og de vil da sikkert også vide at tage afsked med ham på værdig måde. Men kender vi Peter Jensen ret, vil han sikkert selv have mest lyst til at prøve på at snige sig stille og ubemærket uden om enhver form for hyldest og virak — for sådan er han nu engang. Ville man dele mennesker, man kender, op i to grupper, for eksempel de selvbevidste eller selvglade og de personlig beskedne, ja, da ville man finde Peter Jensen i de beskednes gruppe. Og det bør han ikke være ked af, snarere tværtimod, eftersom beskedenhed er en sand dyd.

Arbejdsdag på 19 timer

Peter Jensen har haft tilknytning til søen, næsten så langt han kan huske tilbage. — Min far var jo hovmester, fortæller han, da Vikingen aflægger ham besøg, — og jeg kom altså til at gå i hans fodspor. Så snart det var slut med skolegangen derude på Nørrebro, mønstrede jeg ud som messedreng med s/s „Vera“. Det var i 1906.

— Og dengang var det nok ingen dans på roser at være messedreng?

— Nej, det kan man vist ikke sige. Men til gengæld fik man lært at bestille noget, og det er jo aldrig nogen skade til. Dengang var der intet unormalt i, at en messedrengs arbejdsdag begyndte allerede kl. 3 om morgenen og først sluttede kl. 22 om aftenen. Man skulle jo ikke blot hjælpe kokken i kabyssen med kartoffelskrælning, opvask o. s. v., man skulle også gøre rent, feje og vaske lukaf'er, servere ved officerernes og maskinmestrenes måltider — idet hele taget være stik-i-rend-dreng for samtlige medlemmer af besætningen. Kun sjældent var der mere end en enkelt dreng om bord, så der var nok at tage vare på.

— En så lang og effektiv arbejdsdag må da have virket afskrækkende på selv den friskeste dreng?

— I det store og hele tror jeg det ikke — det var jo nu en gang den tids vilkår. Af og til kunne man måske nok blive lidt sur i masken over tilværelsen, men det varede dog sjældent ret længe . . . Nå, jeg kom om bord i et andet skib, hvor forholdene var nøjagtig de samme, gik så i land — dog ikke for at sige søer farvel, men for at søge uddannelse som kok. Jeg stod i lære i 1½ år i den gamle Glyptotekskafé, et udmærket lærested.

— Og da læretiden var udstået?

— Ja, så fortsatte jeg naturligvis, hvor jeg slap, tog hyre som kok og blev med tiden hovmester. Ialt har jeg sejlet som kok og hovmester i 37 år, af hvilke de ca. femten er tilbragt med at sejle Stillehavet tyndt med „Orient“s skibe.

Da søndagsmenuen om bord bestod af „mahogny“ og frugtsuppe

— Lad os høre lidt om kostforholdene om bord i gamle dage?

— De var jo ikke, som de er i dag, hvor søfolkene lever mindst lige så godt som folk i land. Ialt havde vi kun syv forskellige retter at variere kosten med, og de var følgende: mandag serveredes stegt flæsk og risengrød, tirsdag en eller anden form for suppe samt kød med sovs og kartofler, onsdag sødsuppe og bankekød, torsdag igen suppe samt kød med sovs og kartofler, fredag gule ærter og flæsk, lørdag brødsuppe og klipfisk og endelig søndag oksesteg (også kaldet: „mahogny“, fordi den næsten altid var uhyggelig sejg) samt frugtsuppe.

Hvad tørkost angår, så uddeltes den to gange ugent-

lig, og det var så op til den enkelte at holde hus med den. Som regel bestod den af en stump pølse af en eller anden slags, et stykke ost samt brød. Spiritus vankede der overhovedet intet af — det kan man derimod godt få i dag inden for rimelige grænser.

Da den kinesiske bådsmænd troede, at han skulle slagte grisen

— Da jeg var hovmester om bord i s/s „Natal“, havde vi også grise om bord. Vi havde nemlig kun en iskasse at opbevare kød i, og den kunne ikke rumme ret meget. Derfor var vi nødt til at opkøbe grise til slagtning på rejsen.

På et tidspunkt, da så godt som hele besætningen bestod af kinesere, havde jeg opfodt seks grise til slagtning. De gik rundt i et stort bur, hvor et par rigtige løver havde været holdt indespærret på en tidligere tur.

Når nu en gris skulle slagtes, bandt vi dens bagben sammen med en sejsing. I vantet havde vi anbragt en vipjolle, som vi fæstnede til sejsingen i grisens bagben, halede til, så grisen kom til at hænge med hovedet nedad, hvorved den blev halvt bedøvet. En tønde med kogende vand stod klar ved siden af vantet, og nu gjaldt det om med en skarp kniv at ramme grisens hjerte, hvilket helst skulle lykkes, så man undgik det pinefulde bovstik.

Men det var jo nødvendigt at have lidt hjælp til slagtningen, og jeg henvendte mig derfor til kineserbesætningens bådsmænd og bad ham om at skaffe mig et par mand til hjælp. Han misforstod mig imidlertid, idet han troede, jeg ville have, at *han* skulle slagte grisen. Rædselsslagen stammede han: „No, no, chief steward, suppose me kill pig me not come topsail Jesus Christ!“

Nå, jeg fik alligevel den nødvendige hjælp til at skrabe grisen ren, og til gengæld fik kineserne alle indvoldene — de ædlere dele som hjerte og lever dog undtaget.

Kineserne var i det hele taget utrolig glade for enhver form for indmad. Da der en dag skulle tilberedes høns til middagen (jeg havde med sorg i sinde besluttet mig til at slagte nogle af de tidligere omtalte formidable æglæggere), kom den lille kineserkoksmath styrtende hen til mig og råbte: „Chief steward, you promise me putte-inside!“ Kineserne kaldte en høne for en putte. Først forstod jeg ikke rigtig, hvad han mente, men han trak mig hen til kabyssen og pegede indigneret på kokken, der var i færd med at kaste indvoldene ned i affaldsspanden. At de gik denne vej, var han højst utilfreds med, og jeg gav ham da også straks lov til at tage, hvad han kunne bruge. Nogen tid efter havde han lavet en ret ris med putte-inside, som er noget af det mest vel-smagende, jeg nogen sinde har smagt. Jo, kineserne er sandelig madkunstnere, når det gælder om at udnytte det hele.

— Mon ikke også De selv har været lidt af en madkunstner, Peter Jensen?

— Vist ikke mere end de fleste andre hovmestre. Jeg

kan dog med rolig samvittighed sige, at jeg aldrig har været ude for alvorligere klager over kosten, mens jeg sejlede.

Betydelig mere behageligt at være kok i dag

— Forholdene i kabys, pantry o. lign. har vel undergået en kolossal forandring siden Deres unge dage?

— I allerhøjeste grad. Efterhånden som dampskibene er blevet afløst af motorskibene, er man jo blevet kulgriseriet, der var meget generende, helt kvit. Skulle man i de gamle dampskibe have ordentlige kul til komfuret, var det meget ofte nødvendige at give donkeymanden eller fyrbøderne lidt ekstraforplejning for at undgå at blive belemret med alt for meget smuld. Den slags småting er nutidens kokke jo så rart fri for at spekulere på, da elektriske komfurer og ovne bliver mere og mere almindelige. Hertil kommer, at kogekar og kasseroller nu er af rustfrit stål, og også borde og hylder belægges man hermed. Det siger sig selv, at den slags kabysser er det en fornøjelse at arbejde i og en hel svir at holde rene.

Kommer man om bord i et nyt skib, kan det godt gibbe lidt i én over al den komfort, man præsenteres for, og ganske uvilkårligt kommer man til at sammenligne kokkens arbejdsforhold i dag med de forhold, der blev budt ham, dengang man selv startede. Men opmuntrende er det, at der også på dette vigtige område holdes trit med udviklingen.

Et opslidende, men interessant arbejde

— Vi vil også gerne høre lidt om Deres arbejde som formand og forretningsfører. Var det ikke lidt af en omvæltning at gøre springet fra det friske liv på søen til tilværelsen bag skrivebordet?

— Der er jo det ved den historie, at foreningsarbejdet altid har haft min store interesse. Allerede før jeg blev valgt til formand, havde således tanken om oprettelse af en skole for søkokke beskæftiget mig. Tanken faldt som bekendt senere i god jord, og i 1950 blev Statens kursus for skibskokke en realitet ved lov... Men tilbage til Deres spørgsmål: Det *var* en omvæltning pludselig at blive „landkrabbe“. Foruden arbejdet var der dog også en anden side af sagen, som virkede tillokende: Muligheden for at leve et normalt familieliv.

— Har De nu aldrig fortrudt, at De svigtede søen?

— Nej, jeg har haft dejlige år som forbundsformand. Arbejdet har givet mig mange glæder, og jeg håber også, at medlemmerne har været nogenlunde tilfreds med de resultater, der er opnået.

— Har der slet ingen skuffelser været?

— Egentlig ikke, selv om der naturligvis af og til har været bryderier af forskellig art. Men det er jo noget, enhver forbundsformand kender til — det følger med jobbet. Til gengæld kan så intet sammenlignes med den glæde, man føler, når et for medlemmerne særlig betydningsfuldt spørgsmål finder sin heldige løsning. Så er genvordighederne, der gik forud, fuldstændig glemt.

Fantastiske tal fra Hamborg

23,1 procent af hele Vesttysklands import gik sidste år over Hamborgs havn, skriver Svensk Sjöfartstidning i et Tysklands-nummer. Bladet giver mange andre eksempler på, at Hamborg nu har mere end overvundet krigens alvorlige sår:

Samtidig gik 20 procent af eksporten over Hamborg, og det er meget, når man tænker på, at Vesttyskland hovedsagelig har landegrænser og en meget stor handel med Benelux-landene, Frankrig, Schweiz, Østrig og Italien.

Hamborgs skibsfart nåede i 1957 op på 26,6 millioner tons mod 25,8 millioner i 1938. Ca. 46 procent af de tyske havnes sammenlagte godsomsætning tog Hamborg sig således af. Næsten tre femtedele af den tyske handelstonnage er hjemmehørende i Hamborg, som derfor meget naturligt er centrum for tysk søfarts arbejdende organisationer.

Ikke mindre end 200 linier anløber regelmæssigt Hamborg med 600 afsejlinger pr. måned. 133 linier med ialt 260 afsejlinger om måneden opretholder trafikken med udenlandske europæiske havne. I 1957 blev Hamborgs havn anløbet af ca. 17.600 skibe på tilsammen 24,2 millioner brt. Skandinaviske skibe er blandt de hyppigste gæster. Blandt de 43 nationers skibe, der anløber havnen, ligger de danske — tonnagemæssigt — på syvendepladsen. Norge indtager fjerdepladsen og Sverige femtepladsen.

Godsomsætningen er i dag betydeligt større end før krigen. I 1938 beløb den sig til 530.000 tons. I 1956 nåede den op på 912.000 tons. Sidste år noteredes der en ganske ringe tilbagegang som følge af nedgang i transitomsætningen

Sidste år fuldførtes i havnen et kølepakhus med et sammenlagt areal af 25.000 kvadratmeter. Et lignende kølehus er blevet færdigbygget i år. For nylig er kranparken blevet øget med 16 kraner og består nu af ialt 878 enheder. I 1957 fik havnen ekstra 780 meter kaj, og der blev opført to siloer på op til 380.000 tons kapacitet. Hamborgs siloer betjenes af 16 flydende og 41 stationære elevatorer.

To kæmpebassiner for supertankers er blevet gjort færdige, og yderligere to bassiner er projekteret. Når disse er færdige, er Hamborg med eet slag blevet en af Europas førende omlastnings-havne for olie og benzin. Dybden er for øjeblikket elleve meter, men øges senere til 12 meter — ved lavvande.

I lighed med andre store havne får Hamborg i år også en radar-kæde fra Elbe-fyrskibet og ind til Hohe Schaar ved Syd-Elben.

Den tyske industris leverancer til skibsværfterne ved Elben andrager ca. en milliard D-mark om året. Halvdelen heraf kommer fra det store industriområde ved nedre Rhinen.

—wig.

— Er det ikke lidt vemodigt at skulle sige farvel til det arbejde, som De har omfattet med så stor interesse?

— Jo-o, jeg ville nok lyve, hvis jeg sagde noget andet. Men jeg er 67 år, og det er den vægtigste grund til, at jeg går nu. Jeg synes, at yngre kræfter bør have lejlighed til at prøve evnerne. Og skal jeg være ganske ærlig, så længes jeg også efter at komme til at føre en lidt roligere tilværelse. En forbundsformand har nemlig ikke så forfærdelig megen tid til sin egen rådighed. Der er så at sige konstant spørgsmål, der trænger sig på og kræver en løsning. Nok er det et interessant arbejde — men det er også opslidende... Nu må De dog ikke tro, at jeg tænker på at sætte mig hen og dreje tommelfingre. Det bliver nemlig ikke tilfældet. Blandt andet bevarer jeg fortsat forbindelsen med Statens kursus for skibskokke, idet man har bedt mig om indtil videre at fortsætte som formand for skoleudvalget.

— Har De ellers...

— en hobby at falde tilbage på? ville De spørge. Ja, hele to. Jeg maler i det små og holder også af at binde bøger ind — sysler, som jeg desværre hidtil har haft for lidt tid til at beskæftige mig med...

Det vil sikkert fra alle sider blive hilst med tilfredshed, at Peter Jensen fortsætter som formand for skoleudvalget. Ideen til skolen er jo i første række hans, og den står derfor hans hjerte særlig nær. Gennem årene har han intenst fulgt det glimrende arbejde, der fra skolens side gøres for at give de unge søkokke så god en uddannelse som overhovedet muligt. Samtidig har han gennem sine mange forbindelser været i stand til at fremtrylle midler, som er kommet adskillige af de unge kursusdeltagere til gode, når de befandt sig i en økonomisk nødsituation. For i sådanne tilfælde har ingen nogen sinde forgæves søgt hans bistand...

Selv om Peter Jensens virke måske er faldet i en periode med gunstige muligheder for opnåelsen af virkelige forbedringer med hensyn til lønninger, mere fritid og bedre arbejdsforhold i det hele taget, så er det som bekendt ikke altid nok blot at have vind i sejlene — man må også vide at udnytte den rigtigt. Det har Peter Jensen forstået. Ved smidig og saglig forhandling har han formået at vinde gehør for ethvert berettiget krav, og når der i dag står så stor respekt om Dansk Sø-Restaurationsforening, som tilfældet er, skyldes det sikkert ikke mindst hans person.

Heni.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telef. Minerva 43232

Telegramadresser: »Damptheland« eller »Steampacific«

Fjernskriver: no. 2250

*

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

Joint Owners I/S

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

Første 12-cyl. B&W-motor svarer til de store forventninger

Samtidig med at Burmeister & Wain nu leverer sin hidtil største dieselmotor, der med sine 12 cylindre udvikler 15.000 ehk, er fra Japan indløbet en rapport over de driftsresultater, man har opnået med den første motor af denne B&W type. Motoren er bygget på licens af Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. i Japan og installeret i det 33.500 tons dw tankskib „Yuyo Maru No. 5“, som værftet i august 1957 leverede til det japanske rederi Morita Steamship Co., Ltd. Disse to B&W motorer er verdens største marinedieselmotorer, men allerede nu er over 30 sådanne anlæg i ordre hos Burmeister & Wain og selskabets licenshavere.

„Yuyo Maru No. 5“ har, siden det blev sat i drift, været beskæftiget med olietransporter fra Den Persiske Golf til Japan, og rapporten over skibets driftsresultater — gengivet fra „Japan Shipping & Shipbuilding“ — dækker dets virksomhed i de første 9 måneder efter afleveringen. I løbet af denne tid har skibet udført ialt 5 dobbeltture mellem Gulfen og Japan.

Den kontraherede prøvetursfart er 16,6 knob. På prøveturen opnåedes 16,99 knob ved 14.600 ehk, og på ballastede og lastede rejser har gennemsnitsfarten været henholdsvis 16,6 og 15,9 knob.

På jomfrurejsen anvendtes almindelig dieselloleie, men derefter gik man over til tung olie.

Brændstofforbruget har holdt sig uændret fra prøve-

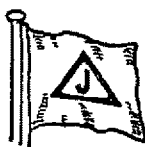
turen og ligger på ca. 45 tons om dagen på udrejse og på omkring 45,8 tons under hjemrejser, svarende til 154 gram pr. ehk time.

Cylindersliddet har været lavt, idet det kun har været 0,08 mm pr. 1000 timer. Der er benyttet cylinderolie af den neutraliserende emulsionstype, og der har gennemsnitligt været brugt 115 liter om dagen.

I den beretning om skibets driftsresultater, som er offentliggjort i Japan, har man endvidere fæstnet sig ved, at „Yuyo Maru No. 5“ trods den store maskinkraft er næsten fuldstændig fri for støj og vibrationer.

Der er installeret 2 maskinrumskraner, så der kan arbejdes med overhaling af 2 cylindre ad gangen. Dette arrangement har vist sig let og hurtigt at arbejde med, og cylindereftersynene er derfor intet problem ved en motor med mange cylindre.

Til slut kan nævnes, at dampen til de dampdrevne lastpumper og til tankrensning leveres af en B&W type kedel med dobbeltfordampning.



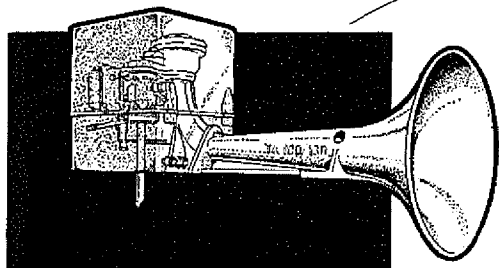
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

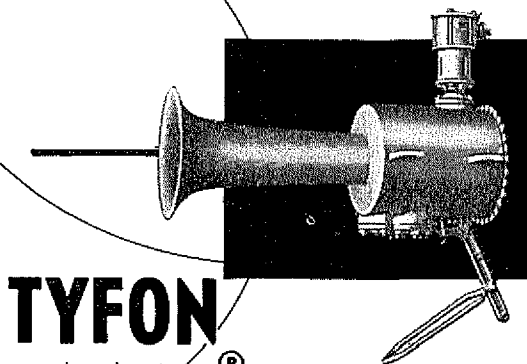
Toldbodgade 29

TELF. *8192



SUPERTYFON[®]

for komprimeret luft



TYFON[®]
dampdrevet

Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

- **Minimalt forbrug af luft eller damp.**
- **Uovertruffen hørbarhed**
- **Elektrisk-automatisk manøvrering**

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SVERIGE

GRUNDLAGT 1840

Knippelsbro og Langebro

Lidt om de to navnkundige broer, der er kendt af alle danske fra Skagen til Gedser fra Blaavand til Dueodde

Der har altid stået diskussion om de to broforbindelser mellem hovedstaden og Amager. Naturligvis i særlig grad i vort århundrede, hvor kravene til hurtig trafikafvikling såvel til lands som til vands er blevet til et alfa og omega. Ingen københavnere af i dag kan vist sige sig ganske fri for af og til at have følt en vis irritation over at blive opholdt i sit travle jag af de mange daglige bro-oplukninger, men omvendt har søens folk nok også en gang imellem skumlet lidt, når de har måttet ligge og vente alt for længe på gennemsejlingslejlighed foran en af broerne.

Men når der nu af forskellige årsager ikke kan blive tale om en tunnel under havnen, må begge parter af finde sig med broerne og endda være tilfredse med, at trafikken såvel til lands som til vands afvikles så hurtigt, som det i dag er tilfældet.

Den første Knippelsbro

Som bekendt skylder den første Knippelsbro Christian den Fjerde sin tilblivelse. Kongen, der i året 1618 grundlagde bydelen Christianshavn — først og fremmest fordi han ønskede en befæstning her til forsvar for sin hovedstad — havde dog samtidig øjnene åbne for, at indbyggerne i den nye forstad måtte have bedre betingelser for at komme over sejllobet end tidligere. Amagerne havde jo været henvist til at sejle over havnen i både og pramme, hvilket var ret besværligt, da strømmen, med det udseende sejllobet dengang havde direkte ved det åbne hav, var meget stærk.

Allerede samme år, som Christianshavn grundlagdes, besluttede kongen at bygge den første Knippelsbro, et forehavende, som dengang blev anset for så stort og dristigt, at det fik det til at svimle for de fleste. Kongen gennemførte dog brobygningsarbejdet med stor dygtighed, og allerede i 1620 var broen færdig til brug.

Begejstringen over „den vældige bro, som nu spænder over dybet og den stride strøm“ var stor i alle samfundslag, og den omstændighed, at der jævnligt skete uheld på den, slog intet skår heri. „Broen blev sikker nok for dem, som med forsigtighed begiver sig over den; thi at i storm og uvejr eller anden ulykke undertiden heste eller kuske er væltet ud over den og ned i vandet, er mere enten folks egen uforsigtighed eller Guds forborgene domme, der og kan ramme én på landjorden, end broen er at tilskrive,“ skrev således assessor i højesteret, Hans Reesen.

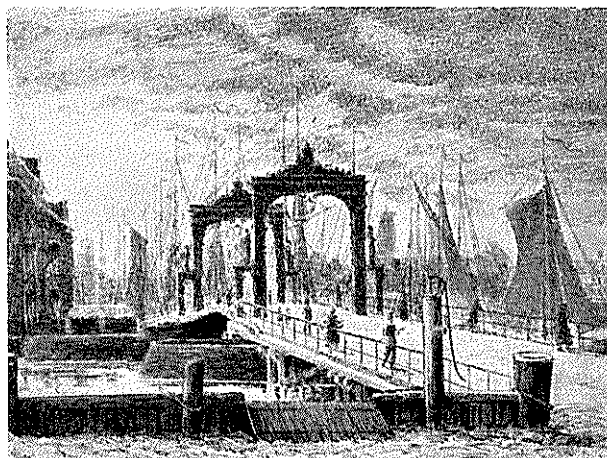
Fra 1641 til sin død 1647 var Hans Knip rådmand i den nye forstad Christianshavn. Han havde samtidig tilsynet med broen og færdselen over denne. Før broen blev bygget, forestod nævnte Knip færgefarten over sejllobet mellem hovedstaden og Amager. I daglig tale

hed det derfor, at „man gik over med Knipsbro“. Historikere har af denne årsag været inde på, at navnet Knippelsbro har sin oprindelse her.

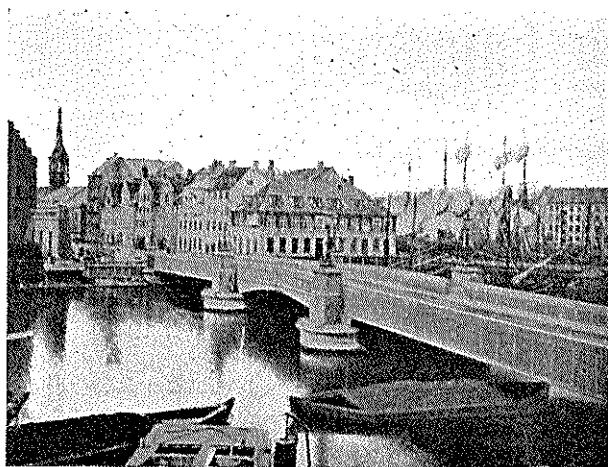
Andre historikere mener imidlertid, at navnet skal udledes af knippelbro, d. v. s. en bro belagt med knipler eller bjælker, de runde træstykker, som broen blev dækket med på kørebanen, og at denne brolægning let kan have givet anledning til navnet Knippelsbro. På Christian den Fjerdes tid kaldtes broen dog slet og ret for „Vindebroen“, da den var udstyret med to klapper, der hejstes op med jernkæder, når skibene skulle igennem. Men kært barn har jo mange navne, og senere kaldtes broen i officielle dokumenter skiftevis Den lange Communicationsbro, Christianshavns Bro, Knippensbro (efter rådmand Knip) og endelig til slut Knippelsbro, der efterhånden fik officiel anerkendelse og blev det gældende.

Den første større reparation af broen fandt sted i 1671. På dette tidspunkt var broen stærkt medtaget, fordi det var almindeligt, at skibe fortøjede ved den. Reparationen kostede den anselige sum af 4764 rigsdaler og var først tilendebragt i 1686. Netop samme år fik Christianshavn og dermed Amager endnu en broforbindelse med hovedstaden, idet Kallebobro, den senere Langebro, blev bygget.

Hans Michael Hugel blev i 1687 ansat som bromand ved Knippelsbro. Samtidig var han portner i Christianshavns port og havde desuden opsynet med renovationsbortkørsel. Han beklædte således en omfattende stilling og kunne derfor ikke til stadighed være til stede ved broen. Dette forhold affødte ofte klager fra skipperne, der hævdede, at de jævnligt måtte ligge og vente urimeligt længe på gennemsejlingslejlighed, når Hugel var optaget andet steds. Det bestemtes derfor, at broen



Den første Knippelsbro, bygget af Christian den Fjerde i årene 1618—20.



Knippelsbro nr. 2, som allerede fra starten var for smal.

skulle stå oplukket på visse tider af dagen, selv om trafikken over den herved totalt standsede.

Det omvendte er jo tilfældet i vore dage, hvor den stærke trafik i myldretimerne morgen og aften bevirker, at genremsejling ikke finder sted på bestemte tider . . .

I henved 250 år spændte Christian den Fjerdes bro over havneløbet, og den var til stadighed populær og fik let tilgivelse for de mange forsinkelser, den var skyld i såvel til lands som til vands. Omkring 1857 var den dog så forældet, at der fra alle sider klagedes over den — ikke mindst fra skibsfartens side. Ca. et par tusind skibe passerede dengang årligt gennem broen (i dag er tallet ca. 10.000), og det varede hver gang et kvarters tid at få slæbt et skib igennem. Først i 1867 nåede man imidlertid til enighed om bygning af en ny og tidssvarende bro, og man afsluttede kontrakt med Burmeister & Wain, som for en sum af 352.400 rigsdaler påtog sig bygningen.

Da broen indviedes i juli 1869, gik det dog, som det så ofte går: den gamle broes gode egenskaber trådte stærkere frem ved sammenligningen med den nye. Så at sige fra den første dag var broen for smal for skibsfarten, og det var ikke stort bedre, hvad færdselen over den angik.

Trods disse store ulemper var broen imidlertid i brug



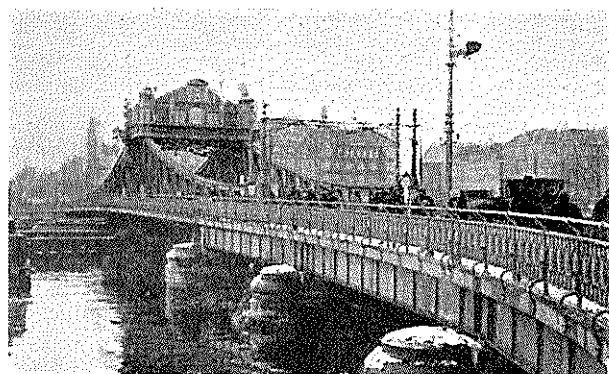
Den tredje Knippelsbro, som i december 1937 afløstes af den nuværende bro.

endnu ind i dette århundrede. Først da indså man nødvendigheden af en afløser.

Den tredje Knippelsbro, som indviedes i 1909, gjorde man, belært af erfaringerne, betydelig bredere og lagde den samtidig vinkelret over havnen. Det gjorde man i første række for at imødekomme skibsfarten, der havde klaget stærkt over, at bro nr. 2 var blevet lagt skråt over havnen, hvad der havde gjort den berygtet blandt søfolk, fordi det i stærk strøm havde været forbundet med store vanskeligheder at undgå at påsejle broen.

Efter 15 års forløb var bro nr. 3 dog allerede forældet, og i 1929 opnåedes der enighed om bygningen af Knippelsbro nr. 4. Allerede i 1933 blev den gamle bro revet ned, og der blev bygget en interimsbro. Lange forhandlinger kom dog til at gå forud for bygningen af den nye bro, men da den indviedes den 18. december 1937, havde man til gengæld også fået en bro med mange praktiske fortrin.

Det er en fornøjelse at se, hvor hurtigt denne bro åbnes og lukkes, og vil man yde broens skabere (Wright, Thomsen & Kier samt Burmeister & Wain) retfærdighed, må man indrømme, at bro-oplukningerne normalt



Langebro nr. 2 (svingbroen med de to sejlåbninger).

ikke volder trafikken så stort tidsspilde, som mange er tilbøjelige til at mene. På den anden side kan broen heller ikke i så udstrakt grad som tidligere bruges som undskyldning, når folk bliver forsinket. Den kendte og feterede skuespillerinde Johanne Louise Heiberg (1812-1890), der en tid boede på Christianshavn, kom ret hyppigt for sent til prøverne på Det kgl. Teater. Hver gang havde hun den stående forklaring, at Knippelsbro havde været oppe, og dengang vidste man, at dette var ensbetydende med endog stor forsinkelse. Undskyldningen benyttes vel også i dag, men man kan ikke med rette sige, at den har samme gyldighed som på fru Heibergs tid.

Langebro begyndte som en løbebro.

Det er ikke muligt at skildre Langebros historie gennem tiderne lige så indgående som Knippelsbros. For en stor del hænger dette sikkert sammen med, at den første Langebro byggedes 66 år efter den første Knippelsbro og således „kun“ blev den anden broforbindelse mellem Amager og hovedstaden.

Som tidligere nævnt blev den første Langebro bygget

i 1686, og på samme måde som Knippelsbro skyldes dens tilblivelse i første række en konges ønske om et bedre forsvar af sin hovedstad, idet Frederik den Femte i 1683 lod den ordre udgå, at sejløbet skulle spærres med en bom af forsvarsmæssige grunde. Tre år senere blev bommen dog erstattet af en bro. Det var dog kun en træ-løbebro udelukkende for fodgængere. Broen blev imidlertid senere ombygget også til kørende trafik og blev samtidig udstyret med bevægelige brofag.

Oprindelig kaldtes broen Kallebobro eller Den nye bro ved Blåtårn. Først langt senere optræder navnet Langebro, der efterhånden vandt hævd og blev broens endelige navn. I denne forbindelse kan det i øvrigt anføres, at det Blåtårn, som nævnes i broens ældre navn, var et af Christian den Femte indrettet fængsel, beliggende i broens umiddelbare nærhed og opkaldt efter det navnkundige Blåtårn, hvor Leonora Christina sad fangen.

I 1851 gennemgik Langebro en gennemgribende ombygning, og i årene 1875—76 blev den yderligere forbedret med et klapparti af jern, ligesom dens sejløb udvidedes. Efter denne ombygning var den næsten at betragte som en helt ny bro.

På dette tidspunkt lå broen mellem Vestervoldgade og Langebrogade, men da man i årene 1901—03 lod Langebro nr. 2 bygge, blev den forbindelsesled mellem Vestre Boulevard (nu H. C. Andersens Boulevard) og Amager Boulevard. Denne gamle svingbro med de to sejlåbninger vil sikkert stadig huskes af mange.

I midten af tyverne blev man dog klar over, at en helt ny bro var hårdt tiltrængt, og man gik straks i gang med arbejdet og byggede en interimbro på nord-siden af den gamle bro, der fjernedes. Denne interimbro, som toges i brug i juli 1930, fik en betydelig længere levetid end oprindelig beregnet, idet den er identisk med den Langebro, som først afløstes af den nuværende bro (bygget af Wright, Thomsen & Kier samt Højgaard & Schultz) den 27. juni 1954...

Dette vil altså sige, at der i løbet af mere end 300 år kun har været ialt 3 Langebro'er og 4 Knippelsbro'er, hvilket ikke kan siges at være noget overvældende antal i så langt et åremål. Og på baggrund heraf kan man sikkert godt tage det som givet, at adskillige årtier vil hengå, før de to navnkundige broer atter står foran udskiftning.

Henning Nielsen.

En ny epoke i form og teknik...!



RONSON

Varaflame

revolutionerer begrebet gasløgter!


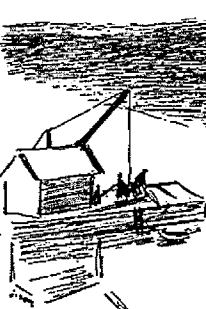

En „Spegepølse-fender“

Det hændte for ca. 35 år siden. Stedet var orlogsmarinens uddannelsesfartøj, skrueskonnerten „Ingolf“ (1876—1922), for underofficers-elever. Hin tids kostreglementer indeholdt ikke så mange ugentlige gram føde pr. mand som nu og endnu mindre varianter heri. Eleverne dengang, og forresten også kadetterne, var derfor altid skrupsultne, hvilket havde til følge, at man ved enhver opportunitet lejlighed „bjergede“, hvad bjerges kunne af spiseligt, især lækkerier. En dag ombord i „Ingolf“ på togt opdagede bødkeren til sin rædsel, at ikke mindre end 3 spegepølser var forsvundne af beholdningen. En af dem havde fået en kistebænk til gemmest, hvilket ikke var så godt af hersyn til det skibs-eftersyn, som blev iværksat for at finde frem til pølserne og de formastelige. Imidlertid var en af bakkens elever ret kvikhjernet. I løbet af 0,5 var pølsen knobet med en ende garn og ubeset af befalingsmænd gennem et ko-øje hængt udenbords på skibs-siden. Der hang den så en tid dinglede som en fender, uopdaget af de, der ikke skulle se den.

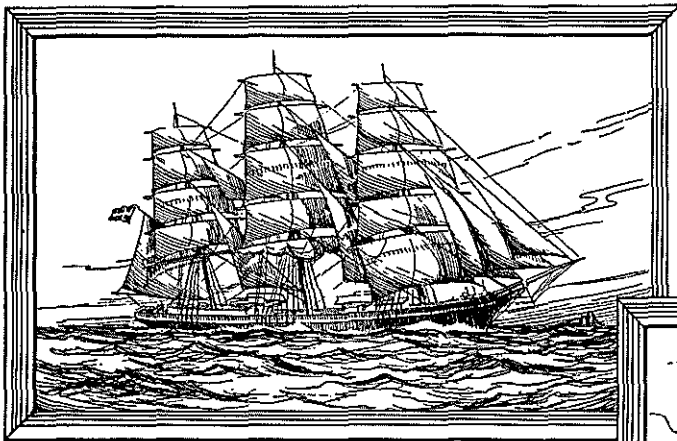
Men i marinens historie er „Ingolf“ sikkert det eneste skib, som har sejlet med en udenbords hængende pølse! — Samtidig var her et tilfælde, som modsagde det gamle ordsprog, „at der blev ingen pølse af det skind“.

Carl Østen.

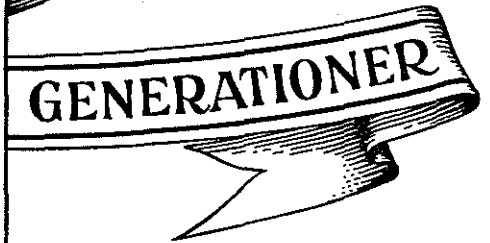
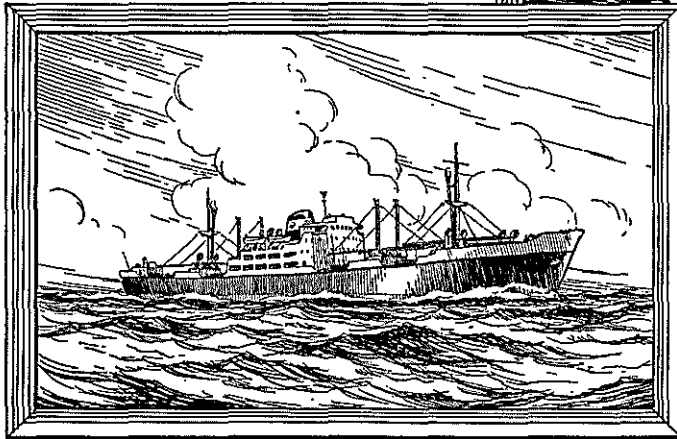
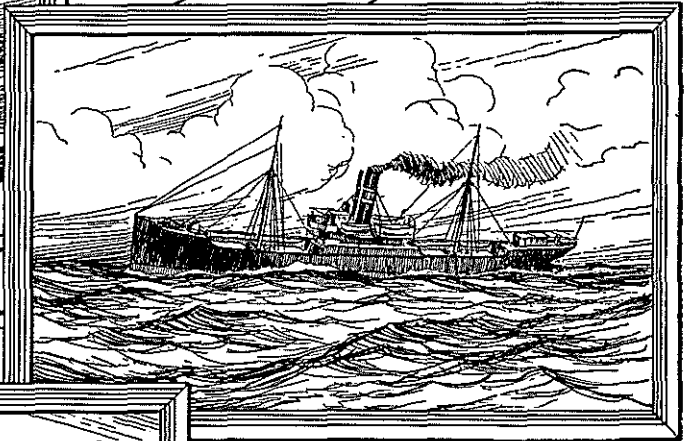
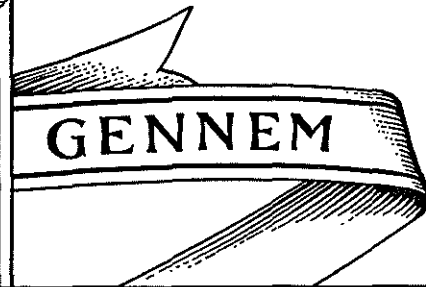
NEW YORK

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



K. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Det har jeg oplevet:

TOLV DØGN I REDNINGSBÅD

på Atlanterhavet

Det var den 3. maj 1914. Med s/s „Columbian“ havde vi for to dage siden forladt New York på rejse til Marseilles med en stykgodsladning. Jeg var førstestyrmand om bord, og det var min anden rejse med dette skib.

Jeg havde vagt på broen, da der klokken 23 pludselig indtraf en eksplosion, der gennemrystede skibet fra for til agter, så nitnaglerne sprang med smæld, der nærmest mindede om pistolskud. Øjeblikkelig slog jeg alarm, og i løbet af få minutter var det mandskab, der havde fri-vagt, på dækket — de fleste kun yderst nødtørftigt påklædt.

Straks efter den første indtraf endnu en eksplosion, der om muligt var endnu kraftigere. Skibet formelig løftedes i vejret, og hele dækket blev revet op, som var det kun lærred. Flere eksplosioner fulgte efter i hurtig rækkefølge, og snart var skibet ét brølende flammehav.

Jeg var straks klar over, at der her ikke var andet at gøre end hurtigst muligt at gå i bådene. Kaptajn Mac Donalds ordre til at forlade skibet fulgte da også omgående, og mens en del af besætningen gik i gang med at svinge bådene klar, trængte andre, hvor der var mulighed for det, ned i skibet for at samle så meget proviant som muligt sammen.

Omsider var alle tre redningsbåde i søen, hver med sin besætning af mere eller mindre påklædte mænd, som brugte åreerne, det bedste de havde lært, med kun den ene tanke: hurtigst muligt at komme væk fra den frygtelige hede, der udstrålede fra det nu næsten rødglødende skib.

Der var sikkert ingen af os, der ikke bestemt regnede med i løbet af forholdsvis kort tid at blive reddet af et forbisejlende skib. Ingen kunne jo på dette tidspunkt ane noget om, hvilke strabadser en del af os endnu havde tilbage.

Kaptajn MacDonalds båd og endnu en båd havde det held at blive taget op af forbisejlende skibe allerede dagen efter; men den tredje båd med de femten mand, som jeg havde kommandoen over, tilsmilede heldet ikke i tilsvarende grad.

Da vi forlod „Columbian“, blæste det ret kraftigt fra sydvest, og samtidig indhyllede en tæt tåge alt. Af denne årsag tabte vi næsten med det samme de to andre både af syre.

Til det faremoment, der lå i under så ugunstige forhold at miste kontakten med de andre både, kom yderligere, at der på grund af tågen kun var yderst ringe chancer for at blive observeret fra eventuelt forbisejlende skibe. Desuden var der den fare, at et skib plud-

selig og uventet kunne dukke frem af tågen og ved påsejling knuse vor lille båd. Vi var alle fuldstændig klar over denne fare. Med spejdende øjne var vi uafbrudt på vagt for om muligt i tide at fange glimt af lys, mens vi med alle sanser spændt samtidig lyttede efter den dunkende lyd af en maskine, der kunne fortælle, at et skib befandt sig i nærheden. Men intet lys lod sig se, og ingen lyd lod sig høre.

Men netop som det så småt var begyndt at lysne, fik jeg øje på nogle små lysende prikker, og vi begyndte alle at glæde os over, at hjælpen allerede var nær. Mens nogle med kraftige tag roede i retning af de fcrjættende lys, gennemsøgte andre båden efter tændstikker, med hvilke vi håbede at kunne tiltrække os opmærksomhed. Men da båden blev firet ned fra „Columbian“, var en kraftig sø slået ind over den, og derfor var tændstikkerne nu ubrugelige. Der var altså intet andet tilbage end at råbe. Vi skreg os næsten hæse — men forgæves. Ingen hørte os. Tydeligt kunne vi se omridset af en stor passagerliner, der majestætisk gled frem gennem natten med blinkende lys; men os forekom det, at lysene, som vi havde håbet skulle bringe os redningen, nu nærmest kun blinkede spottende til os.

„Havde vi blot aldrig set den,“ gryntede en af mændene — og hans kammerater samtykkede. At se et håb, der er inden for rækkevidde, blive tilintetgjort, kan gøre mænd bitre.

Da tågen veg for den opgående sols stråler, vendte håbet dog tilbage. Dagslyset måtte da være ensbetydende med, at vi blev observeret.

Ustandselig afsøgte vore øjne horisonten. Vi skyggede med hænderne for øjnene og stirrede ud mod himmelranden. Men i mange timer så vi intet andet end det øde ocean — tavse vandmasser, der uophørligt steg og sank. Det var først lige over middag, det mørke omrids af en stor fragtdamper tonede frem. Og denne gang regnede vi sikkert med at blive fundet.

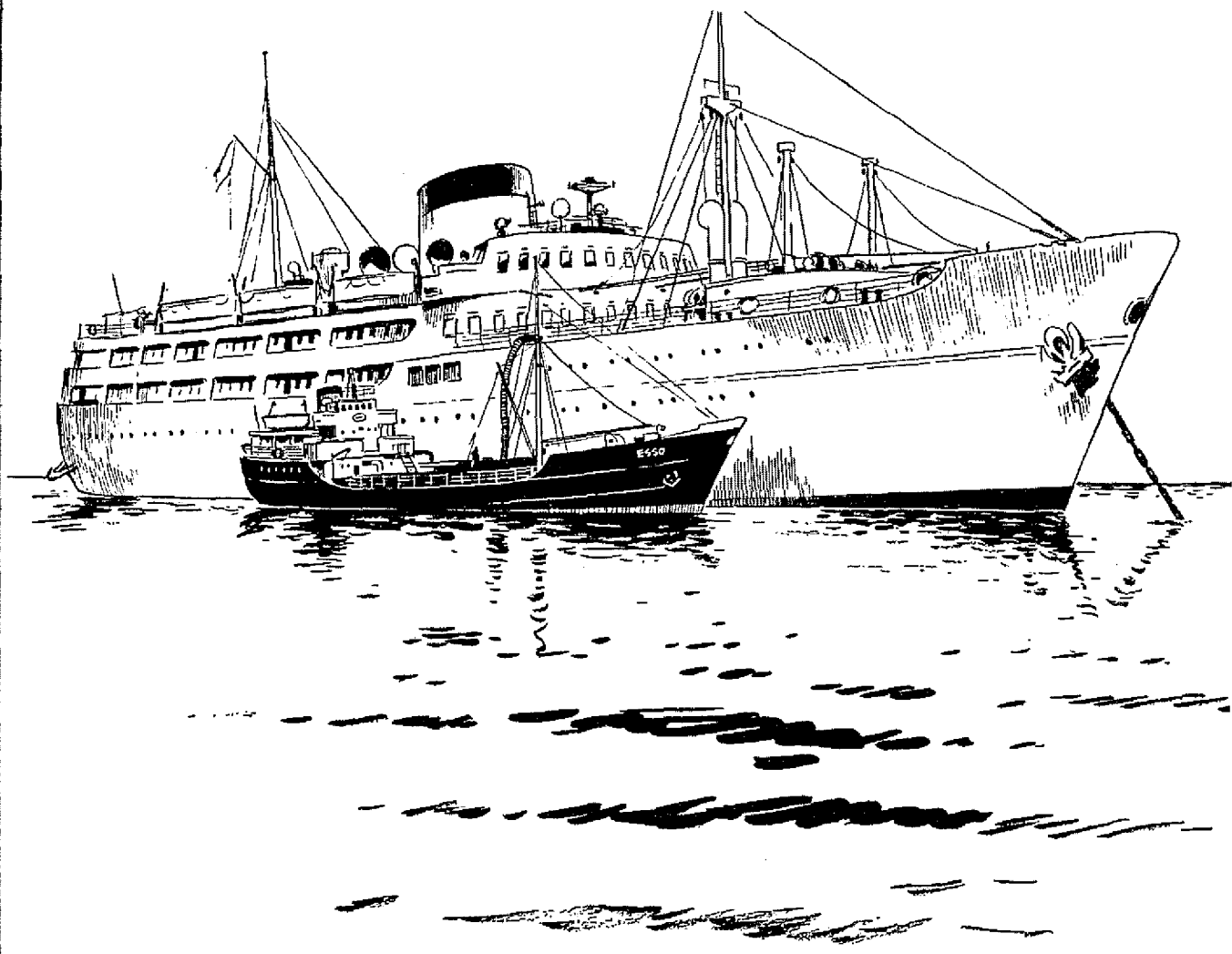
Jeg tog opstilling i bådens forstavn og svingede med min regnfrakke. Da jeg blev træt, indtog en anden straks min plads. Pludselig blev jeg klar over, at dampere ændrede kurs, og lidt efter lidt gled det mørke skrog atter uden for synsvidde.

Mørkt fortvivlede sad mændene med hovederne støttede i hænderne; men skuffelsen havde næppe nået at finde udtryk i ord, før håbet på ny tændtes i alle øjne. „Du gode Gud,“ jublede en, „et skib!“ Og igen startede vi vor råben og signaleringen med min regnfrakke. På håbets vinger fløj vore råb ud over havfladen.

I enhver havn - til enhver tid...

International Bunkerolie

Essomarine Lubricants



Med eet stod vore hjerter omtrent stille: damperen lå underdrejet. Vi ånspændte vore øjne af al magt, og enkelte var i stand til at se, at man fra skibet var i færd med at tage en båd op. Den lå, nøjagtig som vor, temmelig lavt i vandet, og denne omstændighed i forbindelse med den store afstand måtte være grunden til, at vi ikke havde observeret den tidligere.

„Sikkert en af vore både — de heldige asener,“ udbrød en af mændene, „mon de også får øje på os?“

Bevidstheden om, at en del af kammeraterne nu var i sikkerhed, virkede i høj grad stimulerende på os alle. Vi råbte og vinkede, og da den store damper begyndte at sejle rundt i cirkler, som ledte den efter endnu en båd med skibbrudne, rystede vi formelig af ophidselse.

„Du gode Gud — de *må*, de *skal* se os!“ udbrød en ældre matros i skjortærmer med lysende øjne.

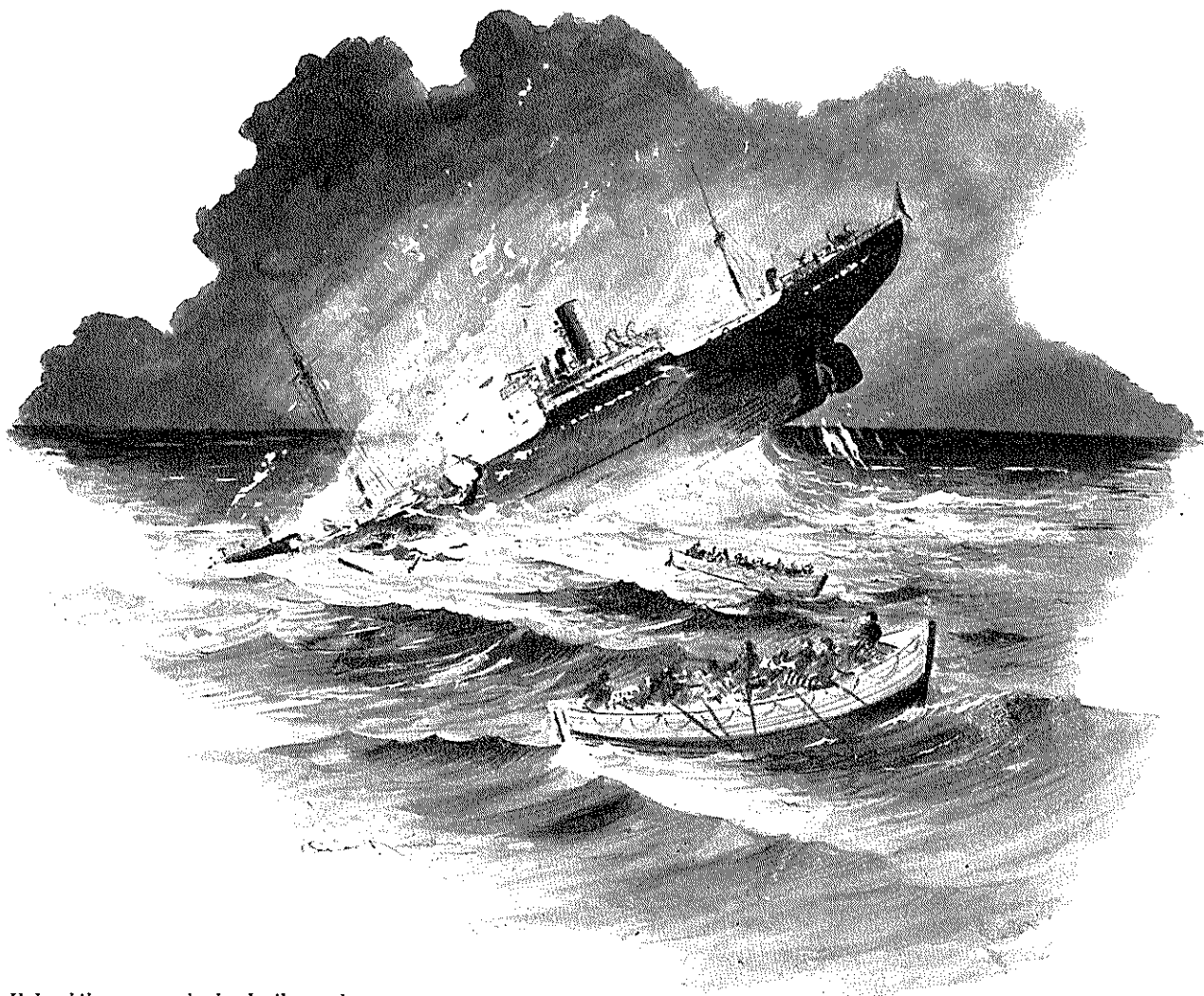
Damperen fortsatte sin søgen en rum tid endnu, men til vor rædsel blev vi efterhånden klar over, at den fjernede sig længere og længere bort. Til sidst gled også den uden for synsvidde, uden at nogen om bord anede det mindste om, at der nogle få sømil borte befandt sig en redningsbåd med seksten forkomne søfolk, der led de frygteligste kvaler, da deres håb om redning glippede for tredje gang.

Vinden friskede op. Lange, grå bølger rejste sig, og båden rullede stærkt. Selv om den, takket være luft-tankene, ikke var i fare for at synke, blev den dog kastet temmelig ublidt omkring. Snart befandt den sig helt oppe på bølgetoppene, snart dybt nede i bølgedalene. På sin vis var dette dog slet ikke til skade for os — tværtimod. Det gav os noget at bestille og holdt vore tanker fangne.

Uafbrudt blev der holdt udkig. Men dagslyset svandt, natten faldt på, og mørket indhyllede os på ny, uden at vi havde set andet end himmel og hav.

Natten forløb som den foregående, dagen gryede, gik atter på hæld — og stadig intet skib at øjne. Vi forstod det ikke. Overalt på oceanet gik der skibe — de fulgte alle havets veje. Man kunne ikke fare vild på disse veje, man var aldrig helt fortabt, vidste vi. Men netop derfor forekom det os helt utroligt, at ingen skibe lod sig se.

Jeg var klar over, at situationen begyndte at antage en alvorlig karakter. Kun alt for godt vidste jeg, hvor små vore beholdninger af vand og proviant var. Der kunne ikke være tale om at tage nogen chance, og jeg besluttede derfor at rationere. Det blev til en halv liter vand og to beskøjter pr. mand i døgnet. Vandet slog ikke til til stort mere end at holde tungen fugtig, og



Hele skibet var et brølende flammehav.

beskøjterne formåede ikke engang at stille den værste sult. —

Oceanet var atter faldet til ro, og døgn efter døgn drev båden rundt, næsten som den ville. Som et insekt krøb den hen over havfladen. Dag efter dag spejdede vi ud mod horisonten, men den udstrålede kun tomhed. Beholdningen af vand svandt betænkeligt, og jeg så mig nødsaget til at skære rationen ned til det halve pr. mand.

Efterhånden var mændene halvt vanvittige af tørst. En talte i vildelse. I hans hovede myldrede det med skibe, vinkende hænder, råb, der gav genlyd over vandet, hjælpsomme hænder, der hjalp ham om bord i god behold. Andre forbandede havet og solen, der nådesløst sendte sine brændende stråler ned over os, nattevinden, som sendte gys af kulde gennem os, så vi vågnede ved det, og den tidlige, isnende morgenluft, der gik gennem marv og ben.

Men med det pluselige omslag, der så ofte indfinder sig, når mænd er i virkelig nød, ændredes forbandelserne til taksigelser, da der den 7. om morgenen faldt regn. Skøn: det ikke var meget, var det dog tilstrækkeligt til, at vi fik et yderst kærkomment tilskud til vandbeholdningen. Den 8. regnede det atter, men ikke nok til, at det var os til nogen hjælp.

Den 9. om formiddagen døde en mand. Kammeraterne sænkede ham i havet, mens jeg med tørre, sprukne læber fremmulede, hvad jeg kunne huske af begravelsesritualet. Den følgende dag bukkede endnu to mand under og døde.

Jeg gjorde, hvad der stod i min magt for at holde modet oppe hos dem, hvis modstandskraft var brudt, og som havde mistet viljen til fortsat at kæmpe for livet.

„At drikke saltvand er ensbetydende med døden,“ var min stående replik, når mændene — ude af sig selv af tørst — gav sig til at slubre havvand i sig med rivende hast.

Der fandtes kun een øse i båden, og den var et permanent stridens æble. Man sloges bogstavelig talt om den, når tørstens kvaler meldte sig. Til sidst så jeg ingen anden udvej end at beslaglægge den, hvad der gjorde flere rasende på mig. Så snart jeg tillod mig at blunde lidt, sneg de sig ind på mig for at få fat i den.

Da jeg ikke ville give efter på dette punkt, lænede de sig, når tørsten overmandede dem, ud over rælingen og labbede det farlige saltvand i sig som hunde. De, der havde en klar forestilling om, hvilke farer der var forbundet med at drikke havvand, nøjedes med den lille daglige ration af frisk vand, selv om det holdt hårdt.

Den 10., da dagslyset langsomt falmede til blygråt, og tussmørket sænkede sig over oceanet, indtraf der en dramatisk episode. En af matroserne, en russisk kæmpe ved navn Jakob gik amok. Han sad yderst i forstavnen og gav sig med ét til at fægte vildt med en økse, idet han samtidig vrængede ansigt og nedkaldte forbandelser over os alle, mest dog over mig.

„Jeg vil ha' noget at drikke,“ skreg han, „jeg vil i land og ha' noget at drikke.“ Vanviddet lurede i hans øjne, og de nærmestsiddende trak sig skyndsomst væk fra ham.

Jeg var klar over, at jeg for enhver pris måtte se at få vristet den økse fra Jakob. Hvis ikke han blev afvæbnet, ville slutningen på tragedien være nær.

„Drop den økse,“ sagde jeg roligt, men i en bestemt tone, idet jeg over tofterne kravlede hen imod ham. Men den store russer lo kun larmende og svingede truende med øksen.

„Drop den økse, for fanden!“ råbte jeg rasende. Jeg var helt inde på livet af ham — da han med eet lod øksen falde, idet han stirrede apatisk på mig. Jeg talte venligt til ham og fik ham overtalt til at lægge sig ned i bunden af båden for at sove.

Jeg regnede nu med, at Jakob var faldet så meget til ro, at jeg selv kunne tillade mig at blunde lidt og kravlede derfor tilbage til min plads i agterstavnen . . .

En rum tid herskede der fuldstændig ro. Man hørte kun vandets rytmiske plasken omkring bådens sider.

Hvor længe, jeg havde blundet, ved jeg ikke, men pludselig blev jeg vækket af et skrig. På et øjeblik var alle mand på benene og klar over situationen: Jakob var ude på at dræbe. Den ide, at kammeraterne ville snyde ham for hans vandration, havde bidt sig fast i hans syge sind. Han stod midt i båden, og i hånden holdt han den spændholt, han havde forsøgt på at kvalde i hovedet på den mand, der havde skreget, og som i sidste øjeblik var vågnet og blevet klar over den fare, der truede ham.

I blindt raseri kastede Jakob sig nu mod den nærmeststående, der dog fik held til at vriste spændholten fra ham. Men dermed var han ikke sat ud af spillet. En forbitret kamp tog sin begyndelse, en kamp i mørke i en båd, som gyngede voldsomt under vore anstrengelser for at få overmandet Jakob, der bed og kradsede, slog og sparkede vildt om sig. Især hans spark var farlige. Han bar store søstøvler, og vanviddet fordoblede hans i forvejen uhyre kræfter. Vi kæmpede, som vi aldrig før i vort liv havde kæmpet, og omsider lykkedes det at få ham væltet omkuld. Mens tre mænd anbragte sig oven på ham, bandt andre hans arme og ben og surrede ham fast til en af tofterne. I omkring seks timer lå han bastet og bundet og skreg på vand, bandede og truede og sled for at komme fri af de snærende bånd. Efterhånden ebbede hans kræfter dog ud, og til sidst døde han.

Efter denne uhyggelige episode slæbte dage og nætter sig atter langsomt af sted. Solen lod sig nu overhovedet ikke se, tæt tåge indhyllede os døgnet rundt. Vi var forlængst holdt op med at holde udgik.

Men skønt vi alle var omtrent følelsesløse af kulde, var vi dog ikke så kede af tågen, som man måske skulle tro. Vi følte, at den nagende tørst var ligesom lettere at udholde, når vi var fri for solens brændende stråler.

Den 13. om morgenen var ialt syv mand bukket under og deres legemer sænket i havet. Vi, der var tilbage, sad eller lå sløve og tavse hen. I vore blodskudte øjne stod spørgsmålet: hvem bliver den næste? tydeligt at læse.

Alligevel håbede vi stadig. Vi klyngede os nu til en drøm, som kokken, Peter Talbott, havde haft umiddel-

bart før vor afrejse fra New York. Han havde drømt, at han ville komme til at tilbringe mange døgn i en redningsbåd, før døden ville indhente ham, og efterhånden som dagene gik, troede han nu selv fuldt og fast på, at drømmen ville gå i opfyldelse.

Den 15. om morgenen opfordrede Talbott, der lå fuldstændig afkræftet i bunden af båden, endnu en gang os alle til at være ved godt mod, som han havde gjort det så mange gange før under vort lange ophold i båden.

„I morgen bli'r I reddet — jeg har det på fornemmelser,“ hviskede han med svag stemme, „men til den tid er jeg ikke mere.“

Hans forudsigelse holdt håbet levende i vore hjerter, skønt situationen var så fortvivlet, som den næsten kunne være. De sidste beskøjter havde vi spist for to dage siden, og af vand var der kun nogle dråber tilbage. Og stadig lå den tætte og klamme tåge som et tykt tæppe omkring os, så vi kun var i stand til at se få meter til hver side.

Mer ved middagstid lettede tågen med eet, solen brød igennem skydækket, og da vi havde vænnet os til det skarpe og efterhånden helt uvante lys, fik vi øje på en lille sort plet, der tonede frem i horisonten. Først troede vi næppe vore egne øjne — vi troede simpelt hen, at synet var et drømmebillede, et foster af vor fantasi. Men gradvis blev den mørke plet større og tydeligere og antog efterhånden form af et skib.

Fire af mændene gav sig til at ro, alt hvad de orkede.

Kokken lå stadig i bunden af båden. Han smilte mørkt hen for sig ved tanken om, at opfyldelsen af hans drøm nu nærmede sig. Jeg tog opstilling i forstævnen og begyndte at svinge frem og tilbage med min regnfrakke, så godt som kræfterne nu tillod det.

Men mændene, der roede, var så udmattede og kraftsløse, at de knapt kunne trække årerne gennem vandet. Det så næsten ud, som om hele oceanets tyngde klæbede til årerne. Kun uendelig langsomt gled båden frem, og vi skælvede ved tanken om, at det skulle gå som de tre foregående gange, hvor ingen havde bemærket os.

Denne gang så der imidlertid ikke ud til at være nogen tvivl — damperen styrede ret mod os.

Da vi havde konstateret denne kendsgerning, meldte reaktionen sig, og vi faldt fuldstændig sammen. Vi lå nærmest hjælpeløse hen, da en båd fra damperen „Seneca“, der var sendt ud med kun den ene opgave at eftersøge den savnede redningsbåd, lagde sig på siden af os.

Stakkels Peter Talbotts drøm gik i opfyldelse. Han døde af et chock, da han så det frelsende skib tæne frem.

Vi otte overlevende blev bragt om bord i „Seneca“, hvor der straks blev draget omsorg for, at vi fik varm mad og drikke og kom under lægebehandling . .

En af oceanets mange og evigt omskiftelige tildragelser var — omstændighederne taget i betragtning — bragt til en lykkelig afslutning.

Alan Tierney.

RHUM

NEGRITA

LIQUEURS

BARDINET

BORDEAUX






Repræsentant for Danmark:

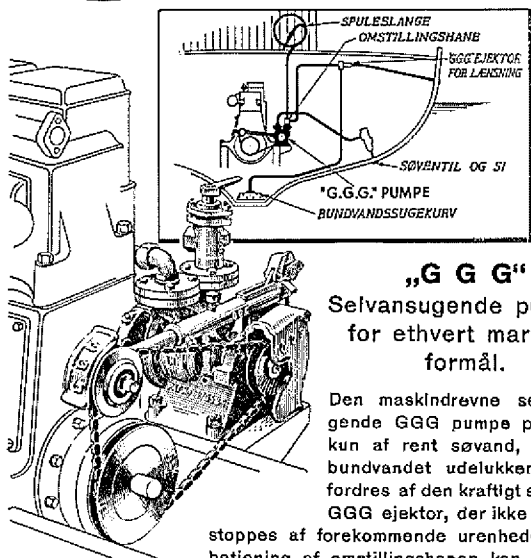
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner

KØBENHAVN K.

PHOTOS N. 185

GILKES PUMPS

GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandspumpe



„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den maskindrevne selvansugende GGG pumpe passeres kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejektor, der ikke kan forstoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshanen 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.

334 danske søulykker

Ingen danske damp- eller motorskibe gik tabt i 1957 som følge af søulykker. Denne glædelige oplysning kan man læse sig til i „Dansk Søulykke-Statistik 1957“, som netop er udsendt af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Men denne oplysning er faktisk også den eneste glædelige i hele bogen.

Der er for 1957 optøret 334 søulykker — tretten flere end i året forud. Der noteredes 23 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig to i dampskibe, elleve i motorskibe, fem i sejlskibe med hjælpemotor og fem i fiskefartøjer.

Syv menneskeliv gik i 1957 tabt ved overbordfald fra danske skibe — mod elleve og otte i henholdsvis 1956 og 1955. Ialt omkom 51 mennesker i 1957 ved søulykker om bord i danske skibe.

Publikationen, der kan købes på Søkartarkivet, er udarbejdet på grundlag af søforhør, søforklaringer m.m. Trods sin dysterhed er den interessant læsning. Den giver detaljerede skildringer af de enkelte søulykker på en sådan måde, at andre søfarende kan lære af den. Og det er netop meningen med dens udsendelse.

Den omvendte verden

Den berømte englænder, lord Louis Mountbatten, erklærede engang i en tale til en flok unge søofficerer, at sømænd selvfølgelig også kan blive ganske udmærkede ægtemænd:

— Sømænd skal blot, sagde han, overfor deres koner optræde stik modsat af, hvad der er tilfældet, når det gælder søen: Trækker det op til storm, skal de stikke til søs — og når stormen er ved at lægge sig, kan de så søge havn igen!

—g.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

A/s **Dampskibsselskabet VENDILA**

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

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Rav i Øresund

For mindre end 50 år siden kunne der selv i Københavns nærhed ofte findes rav, for eksempel ved Bellevue. Kejserinde Dagmar, der indtil 1914 boede en del af året på „Hvidøre“, hvis grund udstrakte sig helt ned til Sundet, søgte ofte efter rav og fandt også nu og da selv ret store stykker. Men nu, hvor stedet er bræmmet af Strandvejens sten-glacis, er der selvfølgelig ikke noget rav at finde.

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPSKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Søfolks tids-signaler i land

Af Carl Østen

For søfolk nu om stunder, enten de befinder sig i havn eller til søs, er det let at holde sig à jour med klokkeslet takket være radioen, hvilket apparat selv det mindste fartøj besidder ombord i dag, forudsat det tilhører en civiliseret nation. Før radioens opfindelse var sø-uret, som kun større skibe havde, helt uundværligt, ikke mindst i navigationens tjeneste. Enhver sømand ved jo, det konstant viser Greenwich tid.

Visse steder kan søfarende endnu få kontrolleret ret normal-tid i land, for eksempel gennem kugle-signalet (tids-kuglen) på silo-pakhuset i Københavns frihavn. Dette har et par interessante forgængere. Den første var flaget på Rundetårn, hvilket er det tidligst kendte officielle „ur“ i Danmark, og som „sattes i gang“ 1772. Tids-signalet bestod af et kæmpestort split-flag, der angav sløttet 12.00 (Greenwich-tid), men kun onsdage og lørdage, ved at det halede ned efter at være sat 45 minutter før. For skibes observationer heraf i havnen eller på redan var udsigten til Rundetårn dengang bedre end i efterfølgende tider, hvor byen er vokset både i udbredelse og højde. 1868 flyttedes tids-signalet til Nikolaj Kirkes tårn, men havde nu ændret form som bestående af en stang med en kugle i toppen. Når kuglen faldt — den udløstes ad elektrisk vej fra observatoriet — var klokken 12 (Greenwich tid). Dette skete dog kun på hverdage, for søndage og andre helligdage „gik uret“ ikke.

1894, 1. januar indførtes mellemeuropæisk tid i Danmark, Færøerne dog undtaget. Hvad Grønland angik, meldte lov-bestemmelsen ikke noget om! Tid-skiftet bevirkede, at kuglen nu skulle falde kl. 13, altså Greenwich-tiden som førhen, og da den første gang faldt nytårsdag, var det en undtagelse fra reglen med hverdage, vist den eneste gang.

Indtil 1909 fungerede dette tid-signal på Nikolaj tårn, hvorefter det, da tårnet skulle forhøjes med det af brygger Carl Jacobsen, Carlsberg, skænkede spir, overflyttedes til silo-pakhuset i Frihavnen, hvor kuglen „faldt i slag“ 16. marts for første gang. Den var for-

resten ny, idet den gamle indgik i Bymuseets samling. Om signalets historie oplyser pressesekretær ved Københavns Frihavn A/S, Ole Kampmann: „Kl. 12.50 gik kuglen i top for så at falde kl. 13. 1941 måtte dens virke indstilles på foranledning af okkupationsmagten, der i signalet troede mulighed for virke som hemmeligt kode-system. Først 1955, efter at brugsretten et års tid i forvejen var overdraget frihavnen af universitetet, ejeren, kom signalet atter i funktion, endda elektrisk. Når kuglen er hejst op kl. 12.55, trykker formanden i silo-pakhuset kl. 13 på en knap, som får kuglen til at falde. Tidspunktet erfarer han efter et af Dansk Normal-Tid ure. Som førhen sker det også kun på hverdage. Endnu engang på dagen falder kuglen, kl. 16.20, hvilket slet er et internt anliggende, idet det betyder arbejds-ophør for havne-arbejderne med efterfølgende à conto løn-udbetaling.“

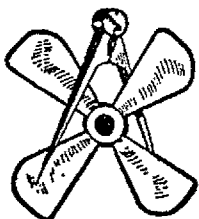
Et lignende kugle-signal fandtes også i Helsingør, hvor det var anbragt på karantæne- og lods-huset, som stod på enden af den sydlige havne-mole. Kuglen, som også her faldt kl. 13 (før 1894 kl. 12), hejstes på halv mast 5 minutter før signal-afgivelsen, og i top 2 minutter før.

Udover disse signaler var der telegrafiske tids-signaler, som kunne fås på telegraf-stationerne i de fleste danske sø-købstæder. Tids-signalet tilkendegaves ved et kraftigt slag på telegrafen, efter at et avertissements-signal havde lydt nogle minutter forinden. Denne ordning medførte selvfølgelig, at skibsførere eller styrmænd måtte have adgang til telegraf-stationen nogen tid inden signalets afgivelse, hvilken var tid-analog med kugle-signalerne.



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose
- en herlig shagtabak



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1959 til nedennævnte eksaminer:

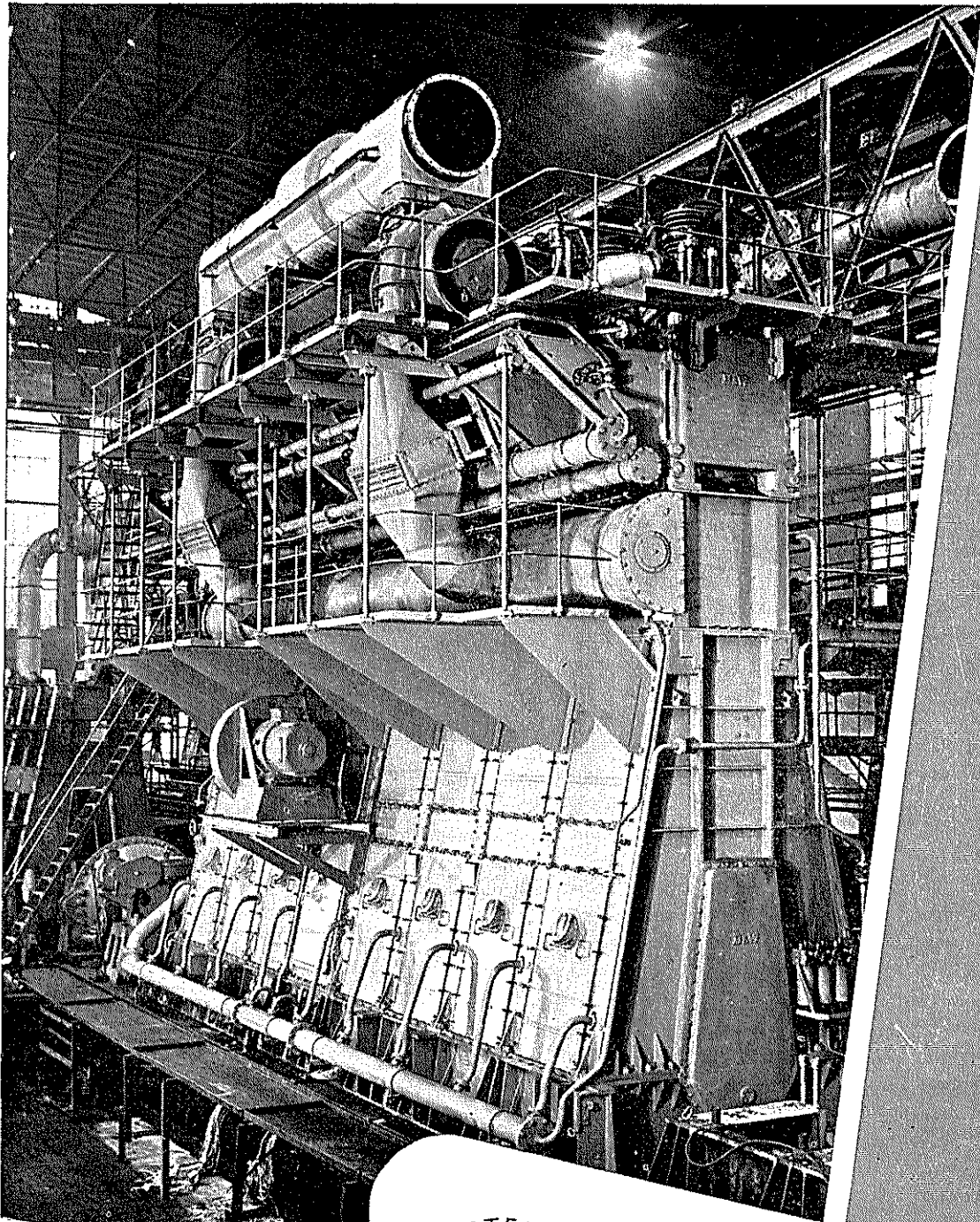
Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den almindelige maskinisteksamen. Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørproven for maskinister.

Aftenskole. (Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlangende.

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



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

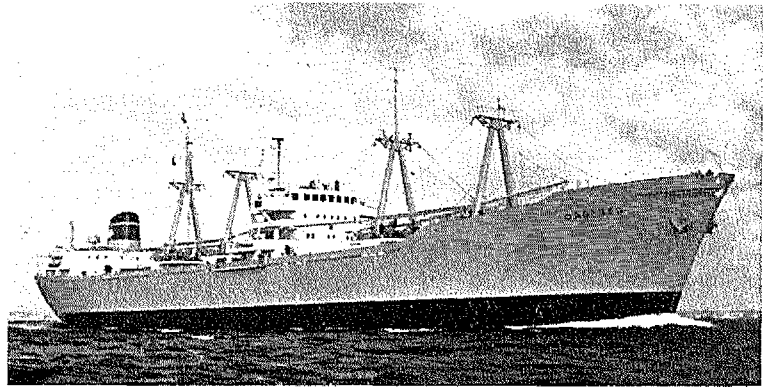
1. september 1958



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 Bugterselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Heltand“ 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 Svenningens
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestfysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/S DAGFRED



M/S „Dagfred“.

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft på Refshaleøen, København, afleverede den 15. juli 1958 nybygning 755, kontraheret af rederiet A/S „Ocean“ ved John P. Pedersen & Søn, Oslo. — Nybygningen,

der er bygget til Det norske Veritas' fordringer, klasse +1. A. 1 IS. T og med materialedimensioner svarende til et dybgående på ca. 9,118, har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendikulærer	144,8 m
Bredde moulded	19,5 m
Sidehøjde til 2. dæk	9,9 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Dybgående	9,2 m
Dødvægt	15.200 tons
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob
Lastrummens kapacitet inkl. bak- og højtanke.	
Total grain	23.000 m ³

Nybygningen er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

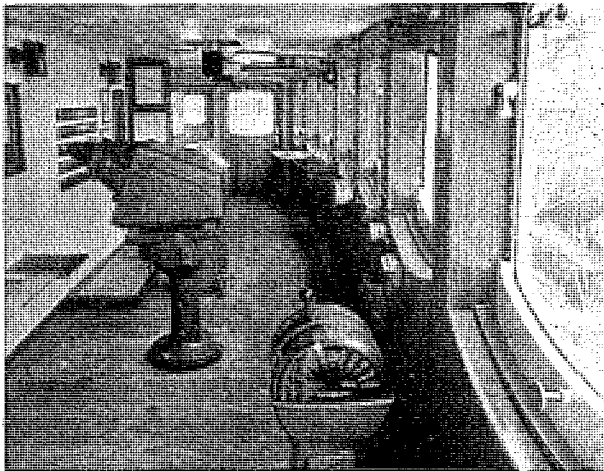
Der er 6 hovedlastrum og mellem-lastrum, og under laster nr. 3 og 4 er placeret underrum for vandballast eller tørlast. I motorrum højtanke for tung olie.

Lastrummene ventileres naturligt, medens ventilationen af apteringen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigingen består af 4 tobens master og 2 selvstagende lademaster, alle af stål. Lugerne betjenes af fjorten 5 tons og to 10 tons losseborde samt en 30 tons sværgodsboom over last nr. 5.

Dæksmaskineriet består af seksten elektriske lossespil med 30 m/min. hejsehastighed ved 5 tons løft. Elektrisk-hydraulisk styremaskine er af John Hasties fabrikat.

Nybygningen er forsynet med 2 redningsbåde samt 2 joller. Bådene



Kommandobro.

betjenes af 2 sæt davidder af Schats type SPG og joller af davidder af luffing typen.

M/S „Dagfred“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radiopejler, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum, kammer for radiotelegrafist og vagtrum for kaptajn. Disse kamre er udført med malede skodder, møbler og døre i behandlet mahogni.

På kaptajnsdækk forefindes aptering for kaptajn og reder med soverum, opholdsrum og bad. Desuden kontor for kaptajnen. Skodderne er malede i rederens rum, mædens de i kaptajns opholdsrum er udført i poleret nøddetræ, inddelt i felter. Møbler såvel hos reder som hos kaptajn er udført i poleret nøddetræ.

Hus på bådendæk midtskibs rummer aptering for 2 passagerer og 2 stewardesser, ligeledes en kombineret ryge og spisesalon med tilhørende pantry. I kamre er skodderne malede og møbler udført i poleret mahogni. I spisesalonen er skodder udført i palosapis, døre og møbler udført i behandlet siamteak.

Hus på øverste dæk rummer apteringen for dæksofficererne samt hospital og dækskontor. Officerskamrene har malede skodder og møbler og døre i behandlet mahogni.



Maskinrum.

Agter i hus på bådendæk er maskinchefens aptering placeret tillige med officerernes rygesalon. Maskinchefens aptering består af opholdsrum, soverum, kontor og bad. Skodder i opholdsrum udført af profileret teak i halv højde. Øvrige skodder malet, og møbler og døre i behandlet siamteak. Officers-rygesalon har skodder i halv højde af poleret mahogni inddelt i felter, øverste halvdel malet. Ligeledes er døre og møbler udført i poleret mahogni.

På øverste dæk agter er messer for officerer, underofficerer og mandskab placeret, sammen med kabys og kamre for maskinofficerer og underofficerer. Officersmessen har skodder i halv højde udført af poleret palosapis, øverste halvdel malet. Møblerne udført af teak. Mandskabsmessen er indrettet efter cafeteria-systemet. Skodder af plasticplader i forskellige farver, møbler og døre i behandlet teak. Kamre for officerer og underofficerer har alle malede skodder og møbler i behandlet mahogni.

På 2. dæk agter er indrettet kamre, fortrinsvis én-mandskamre, for sømænd, motormænd og drenge. Inventar i disse rum er udført i behandlet mahogni.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-Press anlæg.

Hovedmotoren er en syvcylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrebar krydshovedtype 62-VTBF-140 med udstødurboladning og indrettet for drift med tung olie. Motoren udvikler normalt 6200 ihk svarende til ca. 5600 ehk ved ca. 120 omdr./min.

Hjælpe-maskinerne består af tre femcylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, turboladede, firetakts trunkmotorer, type 25-MTBH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 280 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Der er installeret en oliefyret kedel beregnet til en dampproduktion på 875 kg/time, og en udstødsgaskedel af B & W's type beregnet til en dampproduktion på ca. 1000 kg/time.

Begge kedler er beregnet for et arbejdstryk på 7 kg/cm².

Nyt polarskib søsat

Torsdag den 31. juli søsattes fra A/S Pusnes Mekaniske Verksted, Arendal, Norge, en nybygning til rederiet J. Lauritzen.

Skibet blev navngivet af fru direktør Nils Kurtén, Helsingfors, og fik navnet m/ „Perla Dan“.

Skibet bygges til følgende hoveddimensioner:

Længde p.p.	76,20 m
Bredde moulded	12,95 m
Dybgående, fuld last	ca. 6,02 m
Dødvægt tilsvarende	ca. 2700 ts. eng.

Skibet forsynes med en B & W dieselmotor, der udvikler ca. 2200 ihk og giver skibet en fart på ca. 12,5 knob. For at opnå god manøvrevevne er skibet udrustet med

A/S Aalborg Værfts propeller med stilbare skrueblade. Maskineri og beboelse er placeret agter. Hele beboelsen udstyres med de sædvanlige moderne bekvemmeligheder for sejlads såvel i arktisk som tropisk klima.

Der bliver 2 lastrum, der betjenes ved 4 luger og to 5 ts. bomme for hver luge samt en 30 ts. bom.

Udstyret omfatter alle de moderne navigationsinstrumenter.

B & W bygger verdens største skibsdieselmotor

Store udvidelser af maskinfabrikken

Ved pressemodtagelsen den 5. august 1958 udtalte
direktør Niels Munck bl. a.

På B & W's vegne har jeg den glæde at byde Dem velkommen her på Christianshavn til forevisning af den største marinedieselmotor, B & W indtil nu har bygget.

Den dieselmotor, De skal se her i dag, skal leveres til hr. skibsreder A. Gowart-Olsen for installation i et 33.000 tons stort tankskib, som skibsrederen har kontraheret ved Rosenberg Mek. Verksted, Stavanger. Hr. Gowart-Olsen blev ved beordring af denne motor den første skandinaviske skibsreder, som bestemte sig for et dieseldrevet tankskib med hele 15.000 ehk på en aksel.

Skibsreder Sigv. Bergesen d. y., under hvis ledelse Rosenberg Mek. Verksted har gennemgået en så betydelig udvikling, har altid været levende interesseret i dieselmotorenes anvendelse i meget store tankbåde og har ved at forsyne alle sine 33.000 tons tankbåde med dieselmotorer medvirket til, at interessen for dieseldrift af meget store tankskibe er blevet så stor i de senere år.

Som De måske allerede ved, er vi i gang med en endnu større motortype. For at få muligheden for en virkelig produktion heraf er vi nu i gang med betydelige udvidelser på maskinfabrikken her på Christianshavn, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at vise Dem begyndelsen til de store moderniseringer af vor maskinfabrik, som er omtalt i vore seneste årsberetninger. Vi har foretaget en væsentlig udvidelse af vort maskinværksted for fremstilling af krumtapaksler.

Denne udvidelse er ikke alene foretaget med henblik på fremstilling af større krumtapaksler, men også på en forøgelse af vor produktion af krumtapaksler i almindelighed, idet vi gennem årene har oparbejdet en ganske betydelig eksport på dette område. Det er en produktion, som fra den første begyndelse er dansk arbejde, idet krumtapakslerne og de smedede emner for de runde dele til selve krumtapakserne er fremstillet af stål fra vore stålovne på Teglsøholmen.

D'herrer vil få udleveret tegninger, som giver et indtryk af den nye silhuet her på Christianshavn, og det vil ligeledes fremgå af materialet, De får udleveret, hvorledes der skal disponeres over de enkelte værksteder, men hvad der ikke kan ses i dag, er vor nye hal for montering og afprøvning af de store dieselmotorer af den nye type. Opførelsen af denne hal vil blive påbegyndt i løbet af efteråret og stå klar til brug næste efterår.

Men ud over disse bygningsværker er der foretaget og beordret anskaffelse af værktøjsmaskiner af et ganske usædvanligt format.

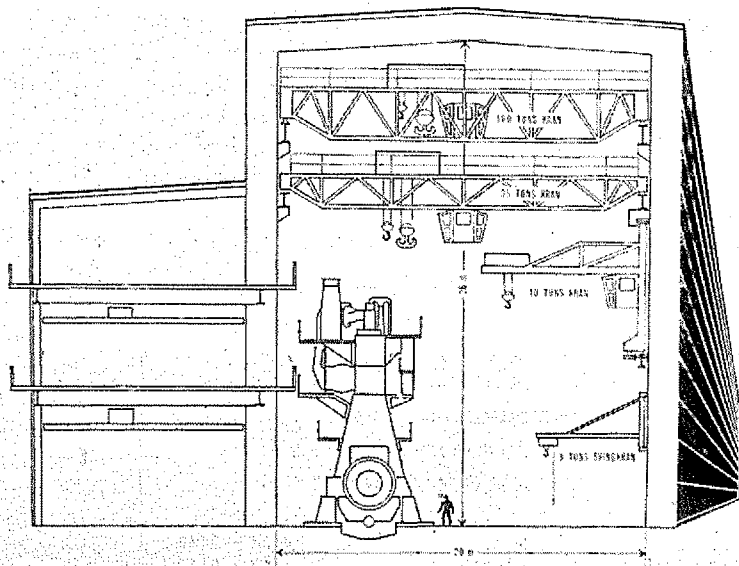
I krumtapværkstedet vil De bemærke den store drejebænk, en nyanskaffelse, der i fuldt monteret stand har kostet mere end 2 mill. kr.

Endvidere er der afgivet ordre på en stor høyle- og fræsemaskine, som vil blive leveret til næste år. Omfanget af en sådan maskine er karakteriseret ved, at den vil komme til at koste 5 mill. fuldt opstillet.

Hele moderniseringen og udvidelsen af vore anlæg på Christianshavn indgår som et led i et investeringsprogram, der som ved tidligere lejligheder meddelt for hele virksomheden kommer til at ligge på omkring ialt 150 millioner kroner.

Man kan spørge, om man til stadighed behøver at foretage så store udvidelser og nyanskaffelser, men jeg vil her give udtryk for, at det er uomgængeligt nødvendigt for en virksomhed som vor, fortsat at følge med i den tekniske udvikling og følgelig derfor foretage de investeringer, der kræves for stadig at være med, dels hvor det gælder om at fremstille motordele med de stadig stigende krav til præcision samt endvidere efterkomme kravet om en billigere fremstilling af motorer ved en hurtig bearbejdning af de enkelte motordele.

Ved denne lejlighed vil jeg gerne pege på, at man måske kunne forundres over, at de sidste foretagne udvidelser har fundet sted midt i byens hjerte. Jeg kan godt sige, at vi har overvejet en overflytning af hele



Tegning af den nye, store prøvehal.

dieselmotorfabrikationen til et andet sted, men dette ville være en meget bekostelig sag.

Dieselmotoren, der prøvekørtes i begyndelsen af august, er den største marine-dieselmotor, Burmeister & Wain endnu har bygget.

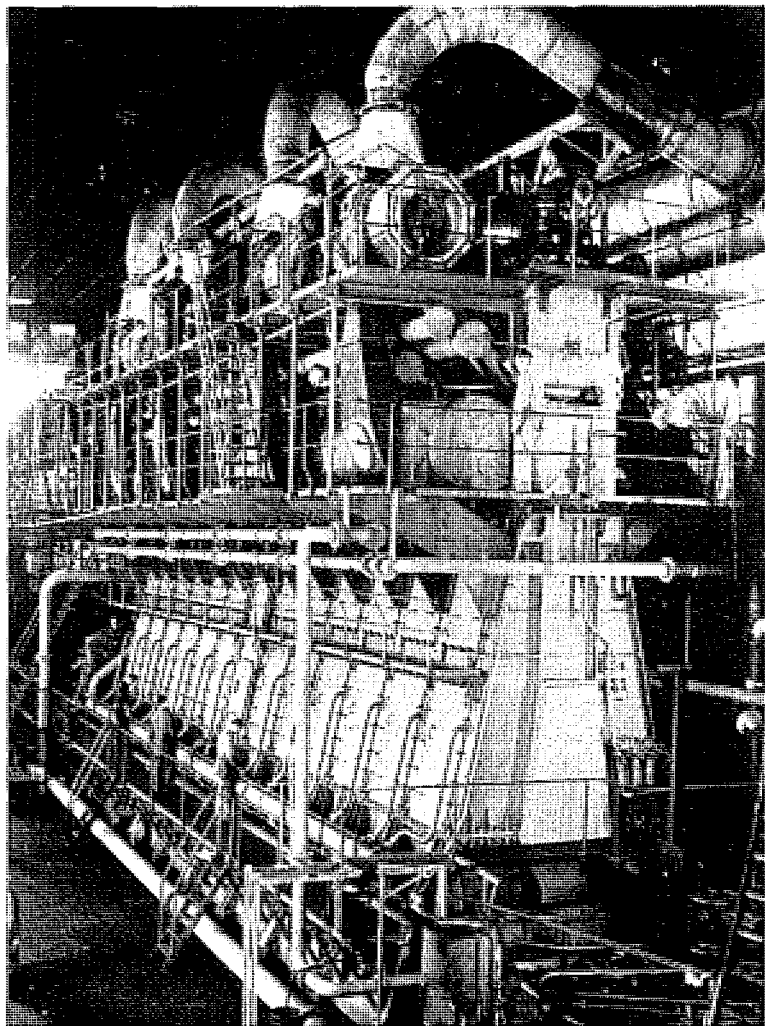
Denne motor er den naturlige følge af den rivende udvikling. Burmeister & Wain startede på dieselmotorens område i 1952, da de som den første dieselmotorproducent i verden lancerede en turboladet totakts dieselmotor. Med denne nye motortype, der er blevet karakteriseret som den største begivenhed på dieselmotor-området i de sidste 25 år, skabtes der mulighed for anvendelsen af dieselmotorer i langt større skibe end hidtil, hvilket først og fremmest har betydning for store tankskibe.

I alt er der for tiden mere end 100 motortankskibe på over 30.000 tons dødvægt under bygning eller i ordre, og heraf udstyres $\frac{2}{3}$ med turboladede B & W dieselmotorer. Iøvrigt har turboladede dieselmotorer i vid udstrækning fundet anvendelse i praktisk talt alle typer skibe.

Den tolvcylindrede motor, der nu er under afprøvning her på maskinfabrikken, og som skal afsendes til Rosenberg Mek. Verksted ved udgangen af august, er ikke alene den største marinedieselmotor, Burmeister & Wain har bygget, men den største skibsmotor i verden i det hele taget. Ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler den 15.000 ehk, og den vil kunne give det 32.000 tons store tankskib en fart af 16 knob.

Hitachi i Japan, som bygger B & W dieselmotorer på licens gennem Mitsui, har allerede afleveret en B & W dieselmotor af denne størrelse, og flere tolvcylindrede B & W dieselmotorer er under bygning hos licenshavere i Sverige, Frankrig, Spanien og Japan. I alt er der nu over 30 sådanne B & W dieselmotorer i ordre.

For at dække behovet for dieselmotorer i selv de allerstørste skibe, det i dag er muligt at bygge, gik Burmeister & Wain i 1957 endnu et skridt videre ved igen som den første at lancere en totakts, turboladet dieselmotor med en cylinderdiameter på 840 mm og en slaglængde på 1800 mm, der ved kontinuerlig gang i søen vil ud-



Den 15.000 ehk dieselmotor på prøveplanen hos B & W.

vikle over 1700 ehk pr. cylinder ved 110 omdrejninger i minuttet, d. v. s. en betydelig større hestekraftydelse end nogen tidligere dieselmotortype har kunnet præstere, og der er dermed ikke længere nogen anvendelsesbegrænsning for dieselmotorer indenfor skibsfarten.

Andre dieselmotorproducenter har senere lanceret motorer af lignende størrelse, men Burmeister & Wain var de første, som fik ordrer på sådanne anlæg.

Det Østasiatiske Kompagni, der blev banebrydende for anvendelsen af oceangående dieselmotorskibe og i 1912 fik leveret verdens første oceangående motorskib „Selandia“ fra Burmeister & Wain, gik først af alle ind for B & W's nye store motortype, da det i 1957 bestilte et sekscylindret anlæg til installering i et tankskib på 18.500 tons dødvægt.

Et endnu større anlæg er bestilt af det store belgiske oliefirma „Petrofina“. Dette selskab, der råder over en tankskibsflåde på over 1 million tons dødvægt, havde oprindeligt kontraheret et tankskib på 34.000 tdw hos os, men efter den nye motortypes fremkomst, blev ordren ændret til et tankskib på 45.000 tons dødvægt, hvori der installeres en tolvcylindret B & W motor på 22.000 ehk.

For at kunne bygge de nye store dieselmotorer har

OCEANIC

SKIBSHANDLERE

AZOPARDO 473

BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112

det været nødvendigt at planlægge omfattende udvidelser og moderniseringer på maskinfabrikken.

Der opføres således en ny prøvehal til brug for afprøvningen af de store anlæg. Hallen bliver 8 m højere end den eksisterende prøvehal, idet den får en højde af ca. 28 meter med en bredde på ca. 23 meter og en længde på ca. 90 meter, således at man her får et gulvareal på ikke mindre end ca. 2100 kvadratmeter. I hele hallens længde går et prøveplansfundament, som tillader opstilling og prøvekørsel af indtil 3 af selv de største motorer på en gang. I hallen kører kraner i to etager. Øverst en 100 tons montagekran og nederst to 35 tons kraner.

Op ad prøvehallen ud mod kanalen mod Sukkerrefinaderiet opføres en 3-etagers bygning med monterings- og rørværksted, således at man fra disse etager kan gå lige ud på motorerne på prøveplanet og foretage de nødvendige arbejder.

Udvidelsen på Christianshavn omfatter endvidere en forlængelse og modernisering af krumtapværkstedet, der ikke alene øger vore muligheder for levering af krumtapaksler for hovedmotorer til os selv og vore licenshavere i ind- og udland, men samtidig skaber muligheder for en øget eksport af sådanne store maskindele til andre værksteder.

B & W ligger allerede inde med et betydeligt antal

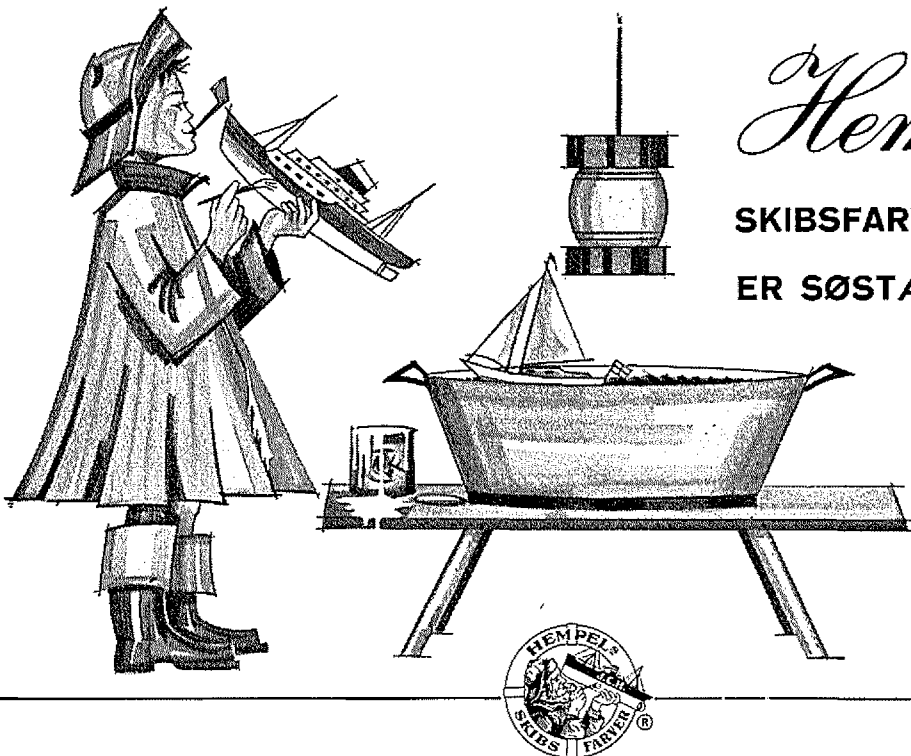
eksportordrer, og i 1959 regner man med at kunne eksportere ca. halvdelen af produktionen.

Efter forlængelsen af krumtapværkstedet fra 70 til 110 m råder man her over et produktionsareal på ca. 3000 m² for sammenbygning og færdiggørelse af store krumtapaksler. Hertil kommer så et værksted specielt for krumtapaksler til hjælpemotorer.

Til fremstillingen af de store krumtapaksler er anskaffet en 100 tons kran, således at man nu er i stand til at fremstille aksler med en vægt op til ca. 200 tons, idet de produceres i to halvdele à 100 tons.

Der er netop blevet installeret en ny krumtapdrejbænk, der kan bearbejde krumtapaksler på op til 160 tons vægt. Drejbænkens samlede længde er 21,3 meter, og den vejer ikke mindre end 235 tons. Den største drejediameter er ca. 4000 mm, og den har en max. afstand mellem pinolerne på 13.000 mm. Den elektromotor, der trækker drejbænken, er på ca. 150 hk.

Ved siden af krumtapværkstedet er for et par år siden opført en hal til bearbejdning af store smedede dele såsom plejlstænger, stempelstænger og krydsnover o. s. v., samt en hal hvorfra ekspeditionen af reservedele foregår. Til detailmontage og kleinsmedie er der for nylig opført en dobbelthal og endelig omfatter udvidelsesprojektet for Christianshavns værksteder også en vinkelbygning, hvoraf den lave fløj langs med Strand-



Hempel's

SKIBSFARVER

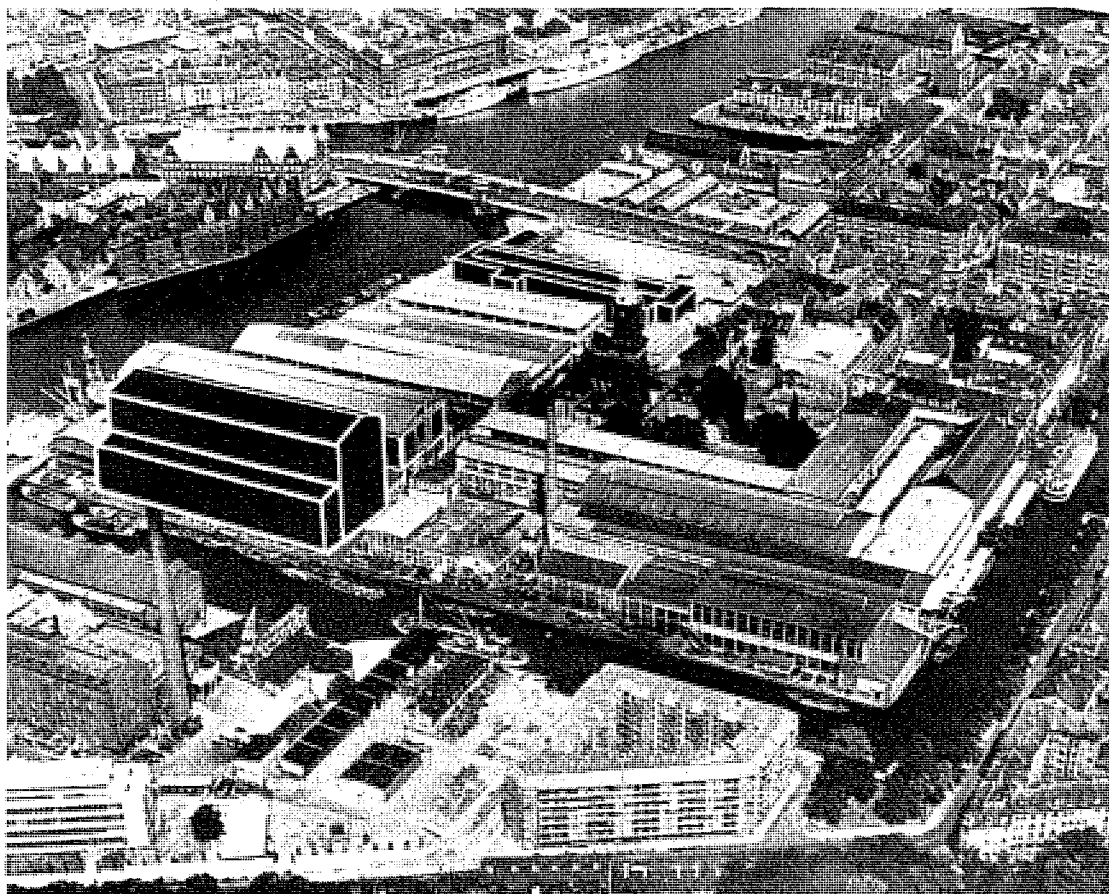
ER SØSTÆRKE

T. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 • KØBENHAVN K.

**Også vi er gået over
til at levere i liter**

MEMBER AF FORENINGEN FOR
DANMARKS FARVE- OG LAKINDUSTRI



Udsigt over B & W's maskinværksteder. De med sort antydede bygninger er: til venstre den nye provehal med sidebygning, øverst den nye 3-etagers bygning.

gade allerede er færdig og taget i brug som lager og reparationsværksted for mobilkraner. Fløjen, som opføres ud mod Knippelsbrogade, der løber parallelt med Torvegade mellem fabriksarealet og den ny administrationsbygning, bliver på 3 etager. Nederst i denne del af bygningen indrettes lager af rør og plader samt maskiner til flammeskæring. På 1. sal bliver der lager for færdigvarer af dieselmotordele, på 2. sal værksted for fremstilling af præcisionsdele såsom brændselpumper og brændselsventiler. Vinkelbygningen forbindes med en bro til den kommende administrationsbygning.

Hele udvidelsen og moderniseringen af vore anlæg på Christianshavn indgår som et led i et investeringsprogram på 150 millioner kroner. Det er mange penge, men som verdens førende producent af store marine-dieselmotorer er det naturligt, at der investeres endog meget betydelige beløb for hele tiden at råde over et tidssvarende produktionsapparat. Vor indsats i de senere år har medført tilgangen af et stort antal ordrer, således at vi og vore licenshavere nu ligger inde med kontrakter for levering af B & W motorer på tilsammen godt 3 millioner ehk, hvoraf næsten alle er turboladede anlæg. Siden fremkomsten af den første turboladede motor i

1952 er der afgivet ordrer på B & W turboladede anlæg med en samlet ydelse på 6.087.325 ehk, hvoraf de 2,8 millioner er leveret.

I alt har Burmeister & Wain nu 24 licenshavere i Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Japan, Jugoslavien, Norge, Spanien, Sverige og Tyskland. Desuden har Burmeister & Wain datterselskaber i Frankrig, Norge, USA, Canada, Spanien og Sydafrika for salg af store og små dieselmotorer.

Burmeister & Wain står således godt rustet til fremtidens konkurrence, og nye landvindinger ligger da også forude.

M/s Hanne Hansen

Fredag den 15. august afleveredes fra A/S H. C. Christensens Stålskibsværft i Marstal nybygning nr. 75 m/s „Hanne Hansen“ til skibsfører Hans Hansen, Marstal, hvor skibet ligeledes bliver hjemmehørende.

„Hanne Hansen“ er bygget til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L. I. I. great coasting trade Ice og til dansk lovs fordringer. Til bygninger anvendt fineste dansk

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Siemens Martin stål fra A/S Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk. Dødvægtstonnagen er 245 ts. all told. Bruttotonnagen er 149,59 og nettotonnagen er 69.12.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	32,83 m
Længde mellem p.p.	30,48 m
Største bredde på spant	6,48 m
Dybde til hoveddæk	2,95 m
Dybgående lastet	2,69 m
Hestekraft	210/230 bhk

Skibet er inddelt i fire vandtætte rum med følgende vandtætte skodder: Forpeakskod, forreste lastrumsskod, agterste lastrumsskod og agterpeakskod.

I forskibet findes 2 ballasttanke med en samlet kapacitet på 20 ts. Over disse er indrettet to 2-mandskamre for mandskabet, og i nedgangskappen hertil er indrettet vaskerum og toilet.

I hytten er indrettet følgende rum:

Salon, sovekabine for føreren, styrmandskammer, toilet og baderum samt styremaskinrum. Endvidere er der indrette: kabys, udstyret med 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 møblerne er udført i mahogni betrukket med uopskåret mekka. Kabys og mandskabskamre er malet i lyse, venlige farver, og møblerne er her betrukket med plastic.

Gulvebelægningen i kamre, gange og styrehus er Semtex med Holmsund Vinyl fliser. I kabys, proviant- og baderum er lagt skridsikre fliser.

Styrehuset er udført i teaktræ og, i et dækshus bagved dette er der indrettet gasflaskeskab samt nedgange til aptering og maskinrum.

Opvarmningen er overalt centralvarme, og kedlen er forsynet med et thermostatstyret oliefyrt. Ferskvandsforsyningen til kabys og baderum sker automatisk ved et hydroforanlæg, der er anbragt i maskinrummet og suger direkte fra 2 ferskvandsbundtanke, der kan rumme 2,7 tons

Skibet er udstyret med en 75 watt radiotelefonisender, modtager og pejler leveret af fa. M. P. Petersen, København. Endvidere er installeret samtaleanlæg med central i styrehuset, således at man herfra kan føre samtaler med et hvilket som helst beboelsesrum i skibet.

Styreapparatet er håndhydraulisk af fabrikat „Tentfjord“ ved Th. Dahls Shiptservice, København.

Hovedmotoren er en trecylindret totakts B & W „Alpha“ dieselmotor, der ved 375 o/m yder 210/230 bhk. Motoren er forsynet med hydraulisk kobling og skrue med vendbare blade. Manøvreringen sker fra styrehus.

Hjælpeaggregatet består af en 22 hk trecylindret firetakts „Perkins“ dieselmotor, der gennem kileremtræk driver en startluftkompressor, en centrifugalpumpe og en 1,5 kw 24 volt dynamo. En tilsvarende dynamo drives af hovedmotoren. Lossespillene er tyske diesellosspil. Ankerspillet er af Fåborg Jernstøberi's nyeste type.

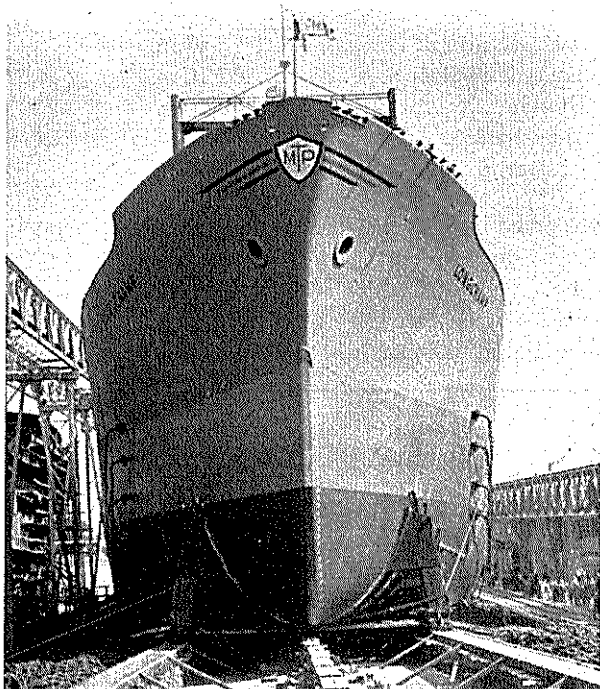
Hangerspillene er af værftets eget fabrikat.

Stabelafløbning af

M/T Longchamp

Lørdag den 9. august 1958 søsattes værftets nybygning nr. 146, et tankskib til det franske rederi Sté des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Skibet er bygget med helsvejst stålkrog til Bureau



Nederst: M/T „Longchamp“.

Veritas' højeste klasse + I 3/3 L. 1.1. og er på ca. 29.500 tons dødvægt.

Dimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendicularer	194.4 m
Bredde	24.7 m
Dybde til hoveddæk	13.6 m
Dybgående lastet	10.4 m

Skibet har ialt 24 lasttanke, 8 midtskibs og 2 x 8 sidetanke samt et lastpumperum agten for lasttankene og et mindre pumperum forude.

Det bliver udstyret med kraftige pumper i stand til at losse ca. 2.250 tons pr. time.

Varmespiraler bliver installeret i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aPTering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt på broen, medens maskinbesætningen bOr i agterskibet i gode rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Hele aPTeringen opvarmes og ventileres mekanisk ved blæsesystem.

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 ticylindret Burmeister & Wain dieselmotor type 1074-VTBF-160, som udvikler 13.900 ihk, 12.500 ehk ved 115 o/m, og som vil give skibet en fart af ca. 16 knob lastet, bliver installeret.

Skibet vil iøvrigt hovedsageligt få dampdrevet hjælpemaskineri.

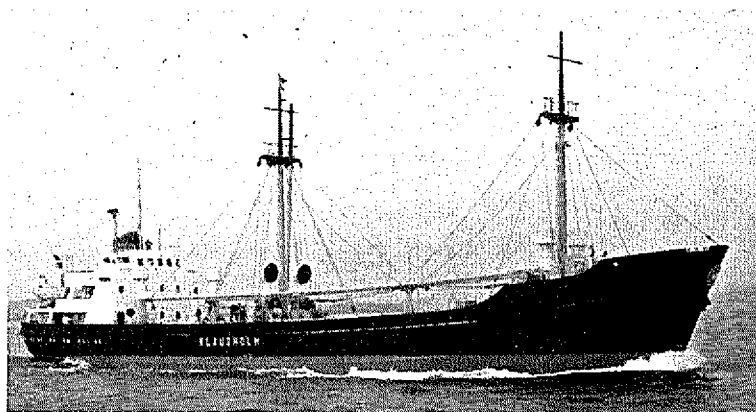
Nybygningen blev navngivet af madame Særrus.

M/s **Klausholm**

Det forenede Dampskibs-Selskab's flåde blev den 6. august forøget med et nyt skib, m/s „Klausholm“, der er bygget på det hollandske skibsværft Westerbroek.

M/S „Klausholm“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	73,45 m
Længde mellem p. p.	67,10 m
Bredde	10,20 m
Dybgående	4,56 m
Lasteevne	1550 tons



M/S „Klausholm“.

og der er installeret en MAK MSU 582A dieselmotor, som vil give skibet en fart af 11½/12 knob.

M/S „Klausholm“ er bygget med maskineriet og al beboelse agter. Det føres af kaptajn Fritz Jensen og vil blive indsat i farten på Vestengland med afgang fra

København ca. 11. august, og på jomfrurejsen vil skibet anløbe Liverpool, Manchester, Newport Mon., Bristol og Swansea.

Et søsterskib til m/s „Klausholm“, der bygges på samme værft, vil blive afleveret i december måned.

M/s **Aase Nielsen**

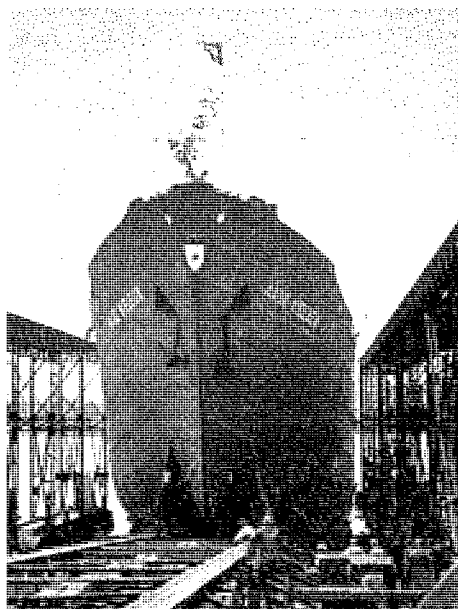
Fra A/S Svendborg Skibsværft søsattes den 23. juli et lastmotorskib til rederiet Dampskibsaktieselskabet Progress, København — Skibet blev navngivet af fru bankier von Benzon.

Skibet er et moderne lastmotorskib af åben/lukket shelterdækstypen med maskinrum midtskibs. Skibet er bygget af SM-stål til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse: + 100 A1. isforstærket — og til fart på alle have.

Skibets hoveddimensioner:

Længde overalt	104,75 m
Længde mellem p. p.	96,00 m
Bredde på spant	14,02 m
Dybde til shelterdæk	8,58 m
Dybde til 2. dæk	6,10 m
Dybgående som åben shelterdækker	5,89 m
Tilsvarende dødvægt	3500 tons
Dybgående som lukket shelterdækker	6,80 m
Tilsvarende dødvægt	4500 tons
Fart på lastet prøvetur, ca.	14,5 knob
Lastрумskapacitet, ca.	6.500 m ³ grain

Skibet har fire store luger og 10 bomme, der betjenes af 10 elektriske lossespil af Thrige fabrikat, desuden en 15 tons sværgodsbom. Ankerspil og capstan ligeledes Thrige.



M/S „Aase Nielsen“.

Hovedmaskinen er en B & W totakts dieselmotor med udstødsturboladning type 750-VTBF-110, der udvikler 3100 ehk ved 130 omdr./min.

Hjælpemotorerne er ligeledes med udstødsturboladning. Der installeres 2 B & W 250 hk/165 kw type 520-MTBH-30 og en B & W 150 hk/100 kw type 320-MTBH-30. Endvidere installeres et 20 kw Ruston & Hornsley havneaggregat.

For fremstilling af ferskvand installeres et Atlas ferskvandsgeneratoranlæg, der er i stand til at omdanne 6 tons saltvand til ferskvand pr. døgn.

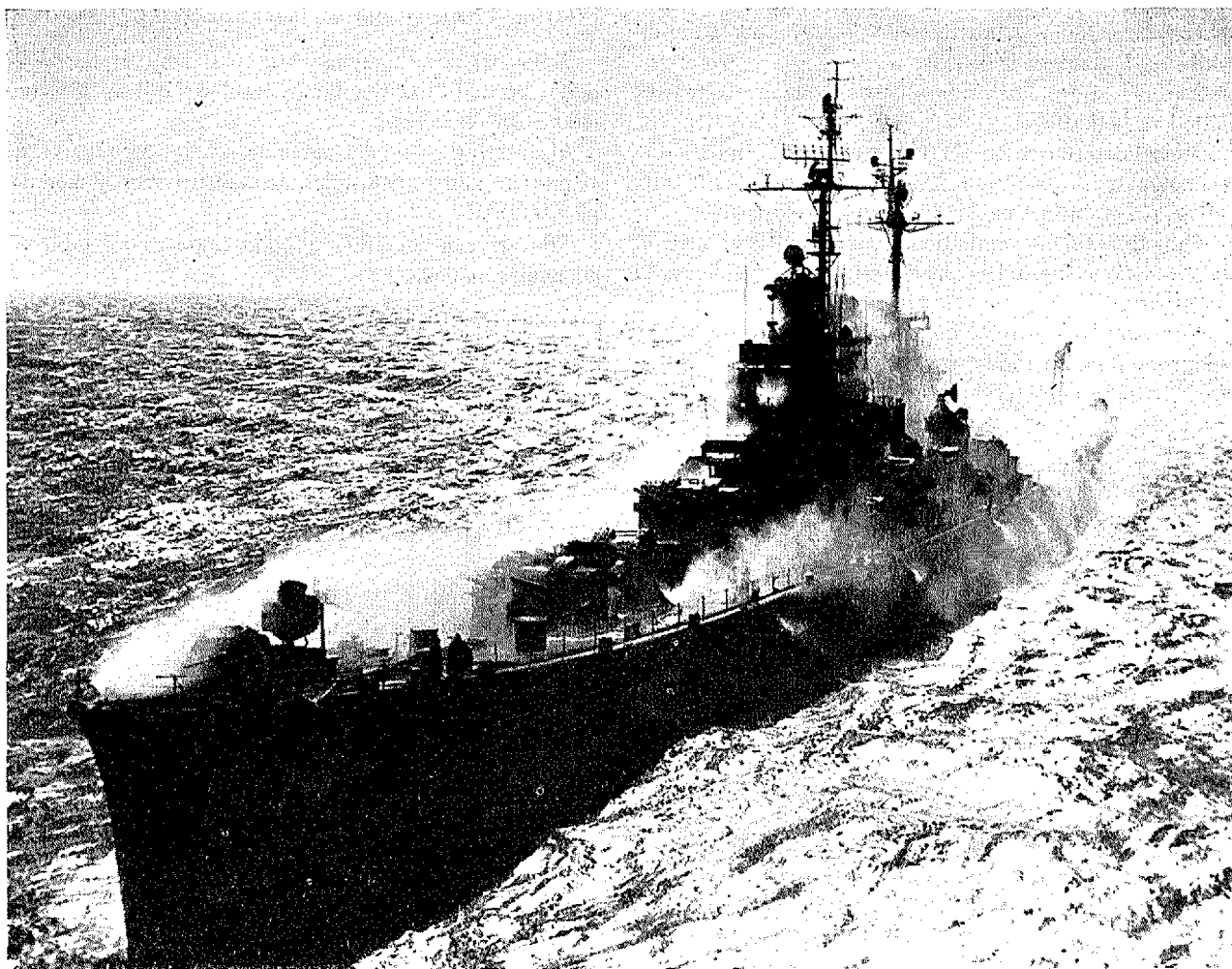
Styremaskinen er elektro-hydraulisk og af værftets eget fabrikat.

Der etableres telefon i maskinrum, på broen og hos maskinchefen samt kommandohøjttaleranlæg i styrehus i forbindelse med prajehøjttaler og understationer for vekselte anbragt for og agter.

For aptering udføres der centralantenneanlæg.

Navigationssystemet vil omfatte radar, gyrokompas med selvstyreanlæg, ekkolod samt radiopejler, -telegrafi og radiotelefon.

Aptering for kaptajn, officerer og 4 passagerer indrettes midtskibs og for mandskabet agter enmandskamre. — Al aptering udstyres med moderne installationer, herunder et Hi-Press-luftkonditioneringsanlæg fra fa. Nordisk Ventilator Co., Næstved.



Med sprinkler-anlæg over dækket

Er der mon brandsluknings-øvelse om bord på dette krigsskib? Nej, „springvandet“ om bord har en langt uhyggeligere baggrund, idet det er en helt ny opfindelse, som skal bruges i en eventuel brint- eller atom-bombe-krig på søen. Skibet er den amerikanske krydser „Worcester“, og det meget vand, som sprøjter omkring det, stammer fra sprinkler-anlæg, der er anbragt på dækket. Amerikanerne kalder opfindelsen for et „wash-

down system“. Sprinkler-anlægget indhyller ligefrem skibet i en kappe af vandsprøjt, som skal beskytte det mod radioaktivitet og ligefrem skylle radionaktive luftpartikler ud i søen, inden de når at gøre skade. Med et sådant anlæg vil „Worcester“ og flere andre store orlogsskibe, som forsynes med det, kunne gå igennem radioaktive farvande, såfremt alle nedgange, døre og ventilatorer lukkes tæt.

M/T **Margareta**

Fra Uddevallavarvet afleveredes 7. august til Rederi AB Navigare, Stockholm, motortankskibet „Margareta“ på 19.000 tdw.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	170,7 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgående	9,4 m
Rumfang af lastolietanke	24.900 m ³
Rumfang af tørlasttank	1.200 m ³

„Margareta“ er bygget helsvejst med langskibs spanter i bund, sider og dæk. De to langskibs skodder og de tværskibs skodder er korrugerede og afgrænser 10 midtskibs og 10 tanke i hver side.

For at hindre korrosion i lasttankene er installeret katodisk beskyttelse.

Hovedmotoren er en CV-Uddevalla ottecy lindret dieselmotor type 760/1500 VGS 8, som med 7.500 ahk giver skibet en fart på ca. 15 knob på fuld last.

Opvarmning og ventilation af aptering sker med et luftkonditioneringsanlæg med individuel regulering i hvert rum.

Den nautiske udrustning omfatter alle moderne instrumenter såsom radar, gyrokompas, ekkolod, SAL-log foruden den obligatoriske radioudrustning.

I **Sønderborg** søsættes

den 3. september en nybygning til rederiet Clipperfart, København.

Skibet er konstrueret og færdigbygges på værftet af ingeniør Knud E. Hansen, København, og er et shelterdækket motorskib, der som lukket måler 299 tons med en dw på 500 tons og som åben måler 150 tons med en dw på 300 tons. Målingsreglerne er således fuldt udnyttede svarende til den nye sønæringslov.

Skibet bygges til Bureau Veritas' højeste klasse med isforstærkning og med dobbeltbund i hele længden.

De vigtigste data er:

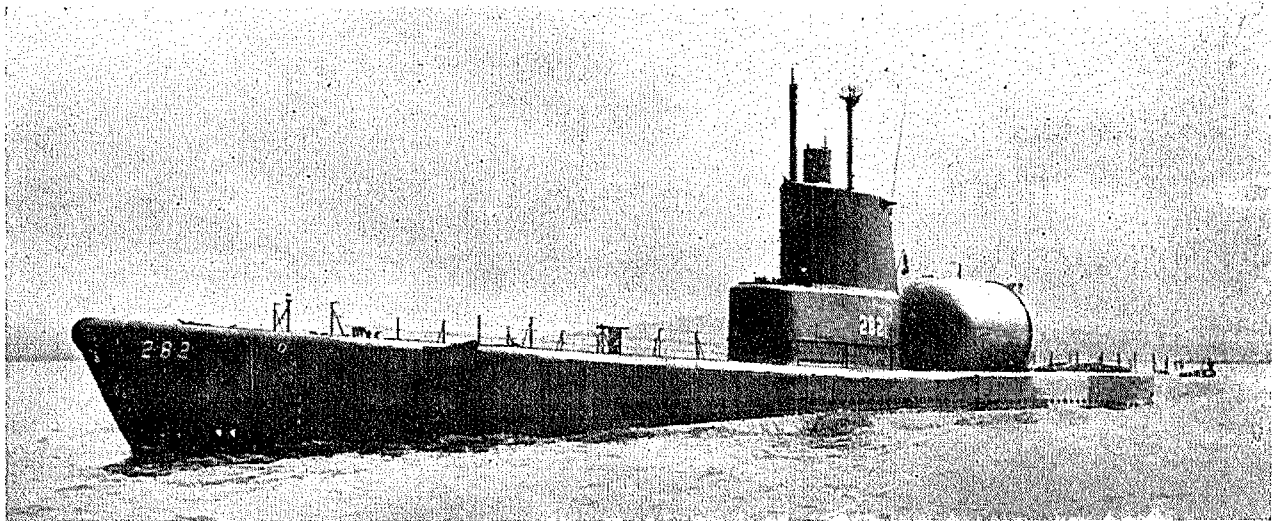
Længde overalt	37,0 m
Største bredde på spant	7,5 m
Dybde til shelterdæk	4,8 m

Skibet vil blive forsynet med en B & W Alpha diesel motor på 280 bhk. Det får hydrauliske spil og forsynes med Tello-skydeluger.

Al aptering er samlet agter og således arrangeret, at al passage kan foregå, uden at man behøver at komme på frit dæk.

Aflleveringen forventes at ville finde sted i løbet af november måned.

Har Delæst „Sejl og Motor“



„Tunny“.

Mærkelig u-båd

U-båden på dette billede hedder „Tunny“ og er amerikansk. Den adskiller sig fra de fleste andre u-både ved at have installeret en hangar og en katapult for fjernstyrede raketter. „Tunny“ gjorde tjeneste som almindelig undervandsbåd under den sidste verdenskrig, men er nu blevet ombygget til sit nuværende formål.

Skrog og tårn fik et mere strømliniet præg, og samtidig fik den installeret snorkel. Den type fjernstyret raket, der anvendes fra „Tunny“, minder meget stærkt om en jet-jager og bærer navnet „Regulus“. Når den har været i luften til øvelsesbrug, lander den igen på vandet og kan bruges påny.

A/S **MONTANA**

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

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



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

Grundlagt 1833

KØBENHAVN



DAMPSKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



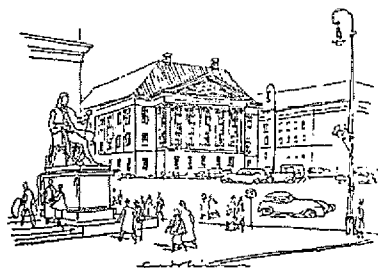
MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/S

BREDGADE 32

København K

Central 386



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Billeværk Nr 632

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB

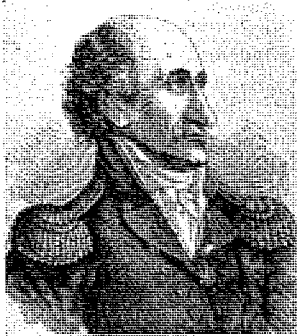


VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

10-1958



KOMMANDØR

Peter Norden Sølling

Et 200 års minde

Den 13. september var det 200 årsdagen for kommandør Peter N. Søllings fødsel.

Kommandør Sølling, der i Danmark særlig gjorde sit navn kendt som grundlægger af sømandsstiftelsen „Bombøssen“ og i Norge som konstruktør af mere driftsikre lodsbåde, end de hidtil anvendte, kom til verden i Kristianssand som søn af kaptajnløjtnant Peter Norden Sølling, men var kun et år gammel, da faderen, der var indrulleringschef dér i byen, blev afskediget af denne tjeneste som følge af nogle uregelmæssigheder med de indrulleredes penge og derfor vendte tilbage til Danmark.

Faderen betegnes iøvrigt som en habil officer, men siddende i slette økonomiske kår, og i foråret 1764 skriver fru Anna Sølling, en jysk præstedatter og en dygtig kone, at det er hårdt at leve i fattigdom, men værre at leve i strid med sin mand, hvorfor hun efter overenskomst med denne med sine børn flyttede til Nyborg, hvor der var billigt at leve, og hvor hun havde venner. Hun ansøgte samtidig om en lille pension til sit eget og børnenes underhold, da manden havde så megen gæld, at han umuligt kunne afse noget til kone og børn, og der tillagdes hende herefter 50 rd. årligt til lindring af hendes ulykke.

Peter Sølling blev kadet i 1771, og allerede som sådan gjorde han sin første rejse med et af Asiatisk Kompagnis skibe til Indien og Kina, og efter i 1776 at være udnævnt til sekondløjtnant sejlede han atter til Ostindien som trediestyrmand på et af kompagniets skibe.

Efter hjemkomsten fra denne rejse ses han i sommeren 1780 at have fået tilladelse til i tre uger at bo på landet i Hørsholm hos sin moder for at få sit syn kureret, da der ellers var fare for, at han skulle blive blind, men året efter er han atter i Kina-farten som trediestyrmand i „Prins Friderich“. Dette skib kom atter hjem i efteråret 1783 ført af kaptajn Børge Høyer, men

dette togt havde ikke været idel glæde og fordragelighed, idet kaptajnen under rejsen fratog Sølling hans kommando om bord som følge af visse uoverensstemmelser mellem dem.

Efter hjemkomsten forlangte Sølling sagen undersøgt for at få tilfreds, og ved den afholdte undersøgelse blev Søllings gode forhold og kaptajnens utilbærlige opførsel fuldt ud konstateret. Kaptajn Høyer gav Sølling en erklæring herom og tilføjede, at hvis Sølling for kaptajnens skyld ville hæve den påbegyndte sag, ville det være et bevis på Søllings ædelmodighed, ligesom kaptajn Høyer tilstod, „at jeg i overilelse og tildeis sindsforvirring har brugt en utilbærlig opførsel mod ham, så jeg må tilstå, at han ikke dertil har givet nogen anledning, men i et og alt har opført sig som en ærekær, habil og retskaffen officer“.

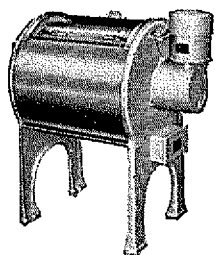
Som det vil ses, havde Sølling indtil nu ikke forrettet særlig megen tjeneste i flåden. I 1787 blev han imidlertid næstkommanderende i fregatten „Bornholm“, der var vagtskib i Sundet, men allerede samme år fik han påny tilladelse til at gå i koffardifarten, denne gang som overstyrmand i Asiatisk Kompagnis skib „Mars“ på en rejse til Kina, og han sejlede derpå med kompagniets skibe indtil 1789, det sidste år som skibsfører.

Efter i 1789 at være udnævnt til kaptajnløjtnant i søetaten fik han året derpå atter tilladelse til at føre skib for Asiatisk Kompagni og var derpå i et par år fører af „Kastellet Dansborg“ på Ostindien og Kina. I foråret 1791 måtte han efter hårde storme i Atlanterhavet, under hvilke rorstammen knækkede, bjærge skibet ind til Kongshavn på Færøerne, og opholdet her gav ham anledning til senere at indsende forslag om, at der indsattes fortøjningsringe i klippen i forskellige færøske havne og oprettedes et ordnet lodsvæsen.

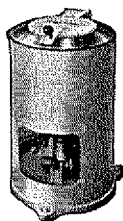
I 1793 tillodes det ham at føre Asiatisk Kompagnis skib „Arveprinsen af Augustenborg“ på en rejse til

Maskinvaskeri ombord!

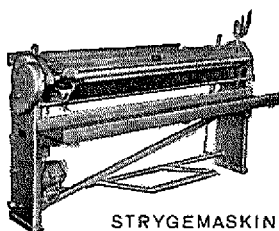
— en lettere og renligere tilværelse for mandskabet



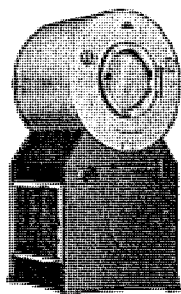
VASKEMASKINE



CENTRIFUGE



STRYGEMASKINE



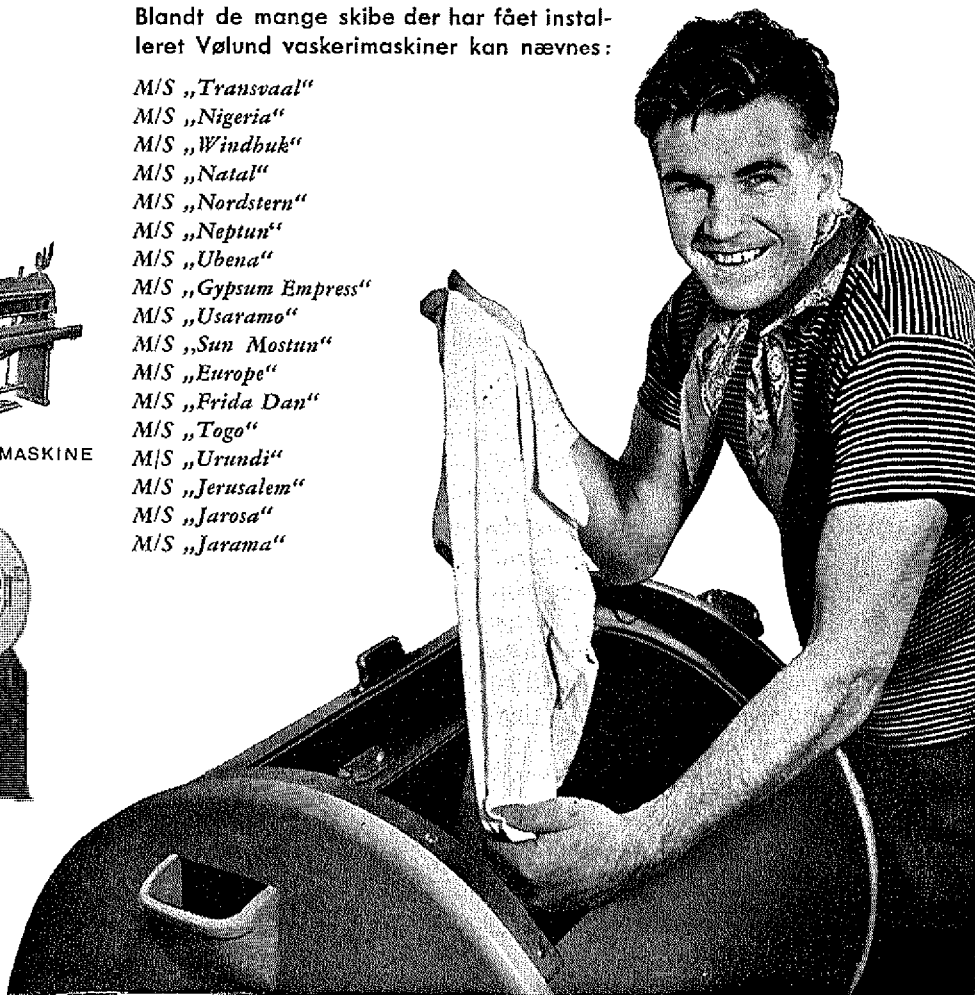
TØRRETUMBLER

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 „Transvaal“
M/S „Nigeria“
M/S „Windbuk“
M/S „Natal“
M/S „Nordstern“
M/S „Neptun“
M/S „Ubena“
M/S „Gypsum Empress“
M/S „Usaramo“
M/S „Sun Mostun“
M/S „Europe“
M/S „Frida Dan“
M/S „Togo“
M/S „Urundi“
M/S „Jerusalem“
M/S „Jarosa“
M/S „Jarama“*



AKTIESELSKABET „VØLUND“

ØRESUNDSVEJ 147 . KØBENHAVN S . TELEFON ASTA 5522

Bengalen, og året efter beordredes han til tjeneste i orlogsskibet „Nordstjernen“, men søgte fritagelse for udkommando, da han „lider af skørbutisk skarphed i blodet og scabiøs udslæt“. Han overvandt dog disse svageligheder, og efter at have fået tilladelse til at rejse til udlandet for at købe et skib og føre dette til Indien — en rejse, han meget gerne ønskede at gøre for i Cap de bonne Esperance at opkræve et beløb på 6.000 rd., som han havde tilgode — kom han i begyndelsen af 1797 til København med et af ham i Frankrig for handelshuset de Coninck indkøbt stort fuldskib „Henriette“ på 300 læster og 80 mands besætning.

Skibet var bestemt til Ostindien, men fik i Nordsøen nogle havarier, der tvang Sølling til at søge ind på Themsen, hvor størstedelen af besætningen rømte som en følge af de store håndpenge, der gaves søfolk i England; da han nægtede at udlevere de bortrømtes køjetøj og skibskister samt foretage afregning med dem, requirerede disse ham indsat i personlig arrest, hvilket han kun undgik ved at stille en passende kaution. Der afsendes til erstatning for de bortrømte 40 mand fra København til „Henriette“ i London, men i foråret 1798 skriver Sølling hjem fra Bath, hvor han brugte kur, at han har måttet afgive kommandoen over „Henriette“ på grund af et heftigt anfald af gigt.

Dette var ham en stor skuffelse, men han fik et uventet udbytte af sit ufrivillige ophold i England, idet han herunder lagde mærke til nogle ualmindelig velsejlende og sødygtige dæksbåde, der efter hans mening måtte egne sig til lodsbåde ved den stormomsuste norske kyst, hvor lodserne hidtil kun havde brugt åbne både. Han købte en sådan båd, tog den med hjem og gjorde et stort arbejde på at forbedre den og afpasse den til norske forhold, og i sommeren 1799 beordredes han til at rejse til Norge med den engelske dæksbåd for at bygge tre tilsvarende både til lodserne i Arendal, Frederikshald og Mandal og overtjede lodserne om disse bådes ubestridelige fortrin.

Den 1. juli samme år afgik han derefter med sin lodsbåd, der havde fået navnet „Lille Amalie“, til Norge, hvorfra han henimod årets slutning kaldtes tilbage til København, da admiralitetet skønnede, at hans ekspedition måtte være endt, men det efterfølgende forår beordredes han atter til Norge i anledning af lodsbådernes indretning m.m. og skulle efter endt mission vende tilbage til København med en af de nybyggede både.

Samme efterår rejste han påny til Norge for på kongelig regning at lade bygge endnu fire lodsbåde og påny gøre de norske lodser bekendt med disse bådes udmærkede egenskaber; de lodser, der anskaffede sig en af disse både, skulle til opmuntring og hjælp have en dusør af 20 rdl. årligt i 10 år.

Bådtypen var ganske vist engelsk, men Sølling havde efterhånden foretaget så mange forandringer, at båden nu ganske måtte regnes for Søllings egen konstruktion; disse „Søllingske lodsbåde“ viste sig at være ganske fortrinlige og indførtes med tiden mange steder i Norge, hvor Sølling personligt ledede bygningen af dem, og den 16. september 1800 tilsagde admiralitetskollegiet

ham, efter at han havde udført det ham pålagte hverv, en forbedring af hans vilkår i anledning af hans udviste „vigilance og konduite“ i denne sag.

I foråret 1801 beordredes Sølling, der i 1796 var blevet forfremmet til kaptajn, atter til Norge, denne gang for at købe 8 til defensionsskibe egnede skibe samt i forbindelse med indrulleringschefen blandt koffardiskibsførere at udtage chefer til disse skibe samt fremsætte forslag til indretning, samvirke og placering af dem; han beordredes samtidig til overkommanderende for de 8 defensionsskibe, der skulle dække kysten i Aggerhus stift, og beklædte denne post til hen på sommeren, hvorefter han atter udelukkende havde tilsyn med bygningen af lodsbåde.

Efter i 1804 at være avanceret til kommandørkaptajn blev han i februar 1806 overlods og indrulleringschef i Frederikshald distrikt, men afgik ved udgangen af oktober samme år på ventepenge fra sine militære stillinger for helt at kunne hellige sig bestyrelsen af lodsbådernes bygning og brug i Norge, og i en indberetning fra året efter om sin inspektionsrejse til de norske lodserier skriver han om den glæde og tilfredshed, lodserne har udtalt over de nye lodsbåde, hvorved mange skibe og besætninger er reddet fra forlis.

Så kom krigen med England, og Sølling kom atter i militærtjeneste, idet han pålagdes kommandoen over kystforsvaret mellem Østerrisør og Christiania med bopæl i Arendal, hvor han lod batteriet på Sandvigen istandsætte og et nyt batteri anlægge.

I 1812 udnævntes han til kommandør, men realiserede efter krigens afslutning sin ejendom i Norge og vendte tilbage til Danmark, hvor han i 1816 fik to af de søetaten tilhørende, af ham selv konstruerede lodsbåde stillet til disposition til brug for et nydannet selskab, der skulle beskæftige sig med havfiskeri i Nordsøen. Fiskeriet varede et halvt års tid; resultatet var ikke særlig godt, men forsøget har sin interesse som det første, der blev gjort her med større, søgående fartøjer.

I 1817 blev Sølling vaterskout i København og fik derved lejlighed til at se, i hvilken nød og elendighed landets udmærkede søfolk befandt sig efter krigen. Han fik i november 1819 af kongen tilladelse til på sit kontor i skippers lavshus at opstille en bombe, der var indrettet til sparbøsse, for deri at indsamle penge til et sømandshjem, „Bombebøssen“, og med utrolig energi fik han i en pengeknapp tid i løbet af få år samlet så meget ind, at han kunne købe hus til stiftelsen; dennes virksomhed er som bekendt udvidet flere gange, således at Bombebøssen nu står som et mønster på et alderdomshjem for gamle søens mænd og som det smukkeste minde om den menneskekærlige og initiativrige Sølling.

Den gamle kommandør, hvis opofrende virksomhed, ejendommelige lune og særprægede sømandsskikkelse gjorde ham meget populær, døde af vattersot den 7. februar 1827 i København og begravedes på Hølmens kirkegård; han er af de norske lodser hædret med en mindetavle i Farsund, og på Bombebøssen i København er opsat et portrætrelief af ham.

I. O.

NYT I NOTER

Fragtskib og muddermaskine

På værftet Gebr. van der Werf, Deest, Holland, er fragtmotorskibet „Strib“ blevet søsat til Rederiet Draco A/S, København. Skibet hører til en serie af seks søsterskibe, hvoraf følgende allerede er afleveret: „Ebba Robert“, „Salling“, „Skern“ og „Margrethe Robert“. Skibene er på ca. 1.470 dwt hver og har installeret en dieselmotor på 1150 hk. — Skibsværftet Martin Jansen i Leer, Østfriesland, har søsat muddermaskinen „Atlas“ til Rederiet A/S Danena (Ejnar Nygaard) i Aarhus. Maskinen har en længde af 45 m, er 8,34 m bred og har et dybtgående af 3,2 m. Lasteevnen er 700 tons. „Atlas“ får installeret en 460 hk B&W diesel, der giver en fart af 10 knob. Selve muddermaskineriet drives diesel-elektrisk. — Skibsreder Nygaard har iverksat et fragtmotorskib på ca. 750 tons dødvægt i ordre på Husumer Skibsværft. Skibet får en dieselmotor på 500 hk, som vil give det en fart af 10 knob.

„Eva Winther“ videresolgt

I nummer 7 meddelte vi om søsætningen af m/s „Eva Winther“ til A/S Vestjysk D/S, København. Skibet er imidlertid nu blevet videresolgt med aflevering til den nye ejer direkte fra værftet i Terneuzen, Holland. Skibet er på 1600/2500 tons dødvægt. Mens kontraktprisen var 285.000 engelske pund, blev skibet videresolgt for 225.000 pund Sterling.

Norges største skib

På Værftet A. G. Weser i Bremen er Norges hidtil største skib netop blevet søsat. Det drejer sig om tankdamperen „Hadrian“ til rederiet Hilmar Reksten i Bergen. „Hadrian“ er „i alle tilfælde et stykke tid“, som skibsreder Reksten udtalte, Norges største skib og tillige det største der nogensinde er blevet bygget på dette værft. Lineren „Bremen“, der brændte under krigen, var lidt mindre. „Hadrian“ er på 46.000 tons dw, er 214,8 m lang og 31 m bred. Sidehøjde 15,2 m og dybtgående 11,5 m. Fremdrivningen besørger af en A. G. Weser-turbine med en kapacitet af 17.300 hk, som giver skibet en fart af 17 knob.

Nyt „Gorch Fock“ søsat til Tysklands flåde

Tysklands nye orlogsflåde får hos Blohm & Voss i Hamborg bygget sejlskoleskibet „Gorch Fock“, som er løbet af stabelen som byggenummer 804. Skibet, en tremastet bark med et sejlareal på ca. 2.000 kvadratmeter, har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 81,2 m, bredde på spant 12 m, sidehøjde 7,3 m, dybtgående 4,85 m. Skibe bygges efter Germanischer Lloyd's regler og får et displacement på 1.760 tons. To af masterne har en højde på over 45 m. Skibet bliver isforstærket og får installeret en firetakts MAN-diesel på 800 hk, som giver

det en fart af 8 knob. Det nye skoleskib, som havde en forgænger af samme navn, ventes færdigt ved årets slutning. Besætningen bliver på 52 mand. Desuden bliver der plads til 250 elever, d.v.s. kadetter og underofficers-aspiranter.

Verdens største tanker

Verdens største tankskib søsættes i november fra Kureværftet i Japan. Skibet, der får navnet „Universe Apollo“, bygges til National Bulk Carriers Inc., New York (skibsreder K. Ludwig). Nybygningen får en lasteevne på ca. 106.400 tons dødvægt, en længde på 286,5 m og en maskinkraft på 27.500 hk, der leveres af et turbineanlæg. Skibet får en propeller med fem blade og en vægt af ca. 38 tons. Den bliver således verdens største skibsskrue. „Universe Apollo“ skal indsættes i fart mellem det fjerne Østen og USA. Der bygges også et søsterskib, som får navnet „Universe Daphne“.

Nauticus.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Ak, ak, de preussere!

Den 25. april 1851, da det preussiske orlogsdampskib „Nix“ passerede Kronborgs fæstning (ved Helsingør) blev det grundet på en fejltagelse saluteret med 6 skud for lidt, hvilket gav anledning til beklagelse overfor det danske udenrigsministerium af den preussiske gesandt i København. Han fik selvfølgelig en undskyldning, som fulgtes af den henstilling, om de manglende 6 skud kunne affyres for et andet preussisk krigsskib, som måtte passere forbi fæstningen. Dette forslag kunne han ikke akceptere, men foretrak, at skuddene blev affyret hurtigst muligt, dog først efter at meddelelse fra kommandantskabet på Kronborg var afgivet til den preussiske konsul i Helsingør! („Det var ikke, som enhver fornuftig måtte antage, for at narre april, nej — således opfører diplomatiet sig endnu i det 19. århundrede,“ lyder den tilføjelse, som beretteren gav ovenstående). Lykkeligt for ham, han ikke oplevede det 20. århundredes diplomati!

Vikingen nr. 4 1952 købes til kr. 2,00.

henvendelse:

Vikings ekspedition, Christiansborggade 1,
København V.

En dejlig bog om Ærø-sejlskibene

En ny dejlig bog af F. Holm-Petersen og kaptajn Kaj Lund. 336 sider, stort format, krideret papir med langt over 100 illustrationer. Den er indbundet i blåt, stærkt helbind og smukt trykt i Fyns Stiftsbogtrykkeri. **Pris 42 kr.**

Et pragtværk, der vil fryde alle søfartsinteresserede. Hele den ærøske søfarts udvikling fra 1729 ca. til vore dage. Det er levende skildringer af skibenes sejlsdags indtil de en skønne dag endte i bolgerne, på klippervet, i sandet eller blev afhændet. Bestil værket leveret franco med eller uden efterkrav eller forlang illustreret prospekt.

Creutz' Boghandel, Ærøskøbing

Hill-skibenes saga

I *Vikingen* nr. 7 1958 fortalte en gammel sømand om en hjemrejse fra vestkysten af Sydamerika med den firemastede bark *Bidston Hill* af Liverpool. Da vor tids generation ved meget lidt om de strabadser, sejskibs-somanden måtte døje, og da tilbageværende sejskibssofolk sikkert gerne vil høre mere om de skibe, hvis navne de så ofte hørte, skal nogle af Hill-skibenes historie fortælles her.

Et af de sørgeligste kapitler i de gamle windjammers historie er det om den firemastede bark „Primrose Hill“s forlis; og „Bidston Hill“s skæbne var næsten lige så sørgelig.

Hill-skibene af Liverpool tilhørte rederiet William Price & Co. Rederiets kontorflag var blå med en hvid oval eller elipse i midten, hvori stod bogstaverne W P & Co i rødt. I hvert hjørne af det blå felt var en gul kvist eller gren.

Konen tog kommandoen!

I 1890 havde „Primrose Hill“ losset en kullast i Rio de Janeiro, som dengang var hærget af en koppepidemi. Fra Rio gik skibet i ballast rundt Kap Horn til Tacoma i Washington, hvortil det ankom to dage før årets udløb og derfor fik betydeligt mere i fragt pr. ton, end der betaltes ved næste års begyndelse. Æren herfor må tilskrives kaptajnens kone, fru Wilson. Både skipper, styrmænd og det meste af besætningen var hårdt angrebne af kopper. Derfor overtog fru Wilson kommandoen og nægtede at føre barken til nærmeste havn, Valparaiso, men fortsatte til bestemmelsesstedet. Hun fik vistnok senere en gave både fra rederi og assurandører i den anledning.

En anden gang var „Primrose Hill“ kommet til San Francisco og ventede i samfulde fjorten måneder på at få en kornlast. Til sidst sejlede barken i ballast til Newcastle N.S.W. for at laste kul til San Francisco.

„Primrose Hill“ mødte sin skæbne juleaftensdag år 1900 på Penrhos Rock i nærheden af South Stack. Skibet havde i Liverpool lastet stykgods til Vancouver. Captain J. Wilson, som da var 49 år gammel, havde haft skibet siden 1887 og gjort flere heldige jordomsejlinger for sit rederi. Besætningen på 34 mand omkom alle på nær en eneste ved forliset. Den svenske matros Petterson blev mere død end levende reddet af kystvagten.

Bugserbåden svigtede

Af søforhøret i Liverpool fremgik følgende enkeltheder:

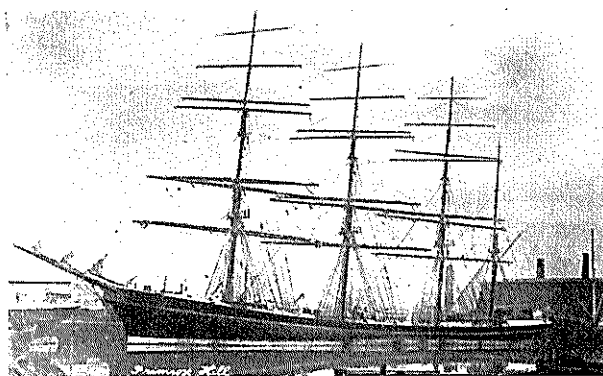
Bugserbåden „William Jolife“ af Liverpool skulle slæbe skibet til søs, så det var klar af land. Alt gik

godt indtil kl. 1 morgen næste dag, da det satte ind med en storm af SW. Bugserbåden så sig nødsaget til sammen med „Primrose“ at søge ankerplads på Moelfra red for at få læ. Senere fortsattes rejsen, men det kulede mere og mere op. Til sidst blæste det en storm af SO svingende til SW. Under en meget hård byge sprang slæbetrossen. Bugserbåden løb så nær „Primrose“ som muligt, men på grund af mørket var det umuligt at komme sejskibet på prajehold. Wilson kaldte alle mand på dæk for at sætte sejl, hvorefter skibet lænsede væk for vejret. Det var skipperens mening at nå Holyhead. Han frygtede imidlertid, at risikoen var for stor. Han lod derfor skibet dreje til på bagbord halse. Kl. 22 midt under en kraftig byge tabtes bugserbåden af sigte, og da denne ikke senere kunne finde sejskibet, overlod den det til sin skæbne og dampede mod Holyhead.

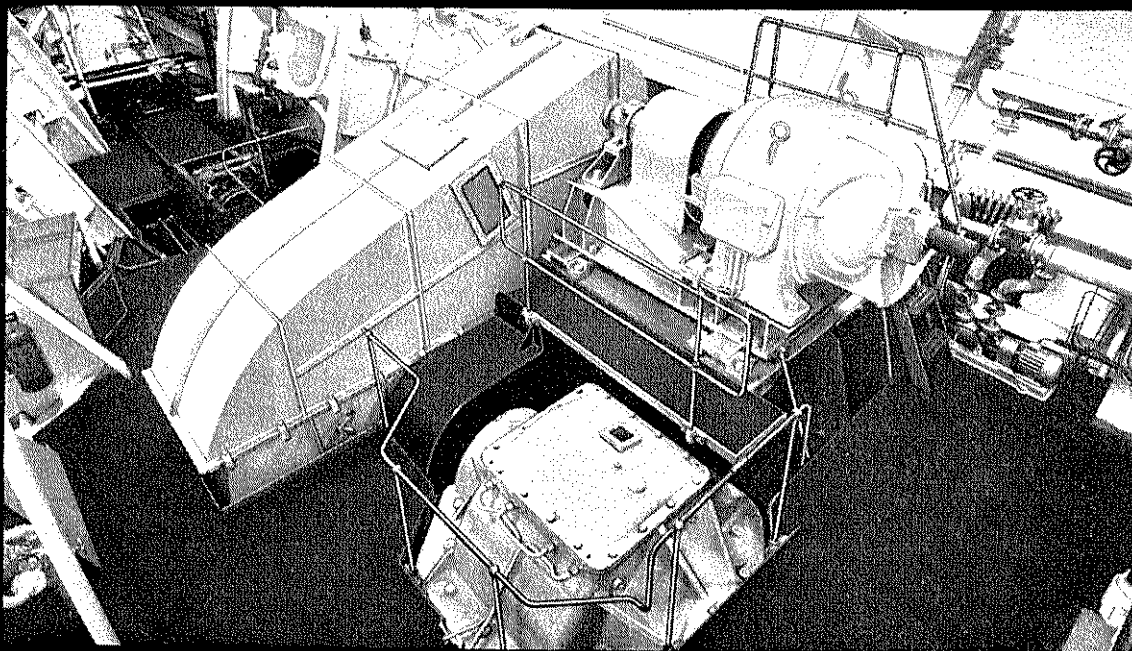
Næste morgen var barken drevet nær til kysten af Carnavonshire. Kl. ca. 11 blæste nogle af sejlene ud af liget, og vinden sprang samtidig med fornyet styrke fra SW til NW. Ved middagstid fik man fire streger om styrbord — i to sømils afstand — South Stack i sigte.

„Primrose“ var nu i en yderst farlig situation, og der blev sat nødsignaler, som straks blev observeret bl. a. af damperen „Hibernia“, captain Clay, der forsøgte at kaste en ende over på sejskibet. Deste mislykkedes imidlertid i det hårde vejr og den svære sø. Om bord i „Primrose“ lod man nu begge ankre rasle ud på tamp, men ti minutter senere sprang styrbords ankerkæde, og skibet drev nærmere klipperne.

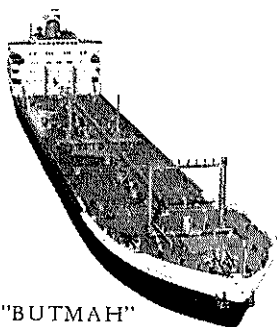
Besætningen blev nu beordret op på pooppen, hvor alle med undtagelse af Wilson og førstestyrmænd Hughes fik redningsveste på. Kl. 15 tog skibet grunden. På øjeblikke senere gik alle fire master over bord. En svensk matros sprang i vandet og var så heldig som den eneste af hele besætningen at blive reddet. I løbet af fem minutter var der næsten intet tilbage af „Primrose Hill“.



„Primrose Hill“.



NYHED I NYT SKIB



M.T. "BUTMAH"
Cie Navale des Pétroles
33.500 tons d.w.
11.250 a.h.k.
15 1/2 knob

Akseldrevet 220 kVA vekselstrømsgenerator

(Kockum-ASEA-produkt)

Giver økonomisk elforsyning.

Formindsker vedligeholdelsesarbejdet.

Arbejder parallelt med

udstødsgas-turbo-generatoren

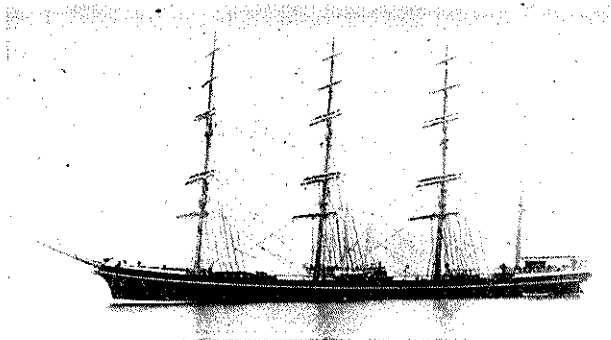
selv ved varierende omdrejningstal.



KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

NYBYGNINGER • KLASSIFICERINGER • REPARATIONER



„Marlborough Hill“.

Underbemandet?

Under søforhøret drøftedes mandskabets duelighed, besætningens størrelse o. s. v. Skibet var bygget i 1886. Der var kun britiske navigatører om bord — skipper og førstestyrmand. I stedet for en andenstyrmand havde man på mønstret en bådsmand. Han var nordmand og havde ikke engelsk certifikat. Der var ingen sejlmager ombord. Der var tretten matroser, men om disse virkelig kunne kaldes „able seamen“, var et stort spørgsmål, for der forelå ikke noget bevis for, at de havde sejlet de krævede fire år foran for masten. Desuden var der to letmatroser, af hvilke den ene havde været slagterlærling og aldrig før havde sat sine ben på et skibsdæk.

Skibet var blevet hurtigere færdigt til rejsen end beregnet, og da det var lige op til jul, var der kun få søfolk, der ville ud at sejle. Kaptajnen ville have haft en besætning af skandinaver, men det lykkedes ikke for ham. Iøvrigt så det ud til, at Wilson fra mønstringskontorets side var blevet mødt med megen uvilje.

Rederen, mr. Price, erklærede i retten, at han altid overlod mønstringen af søfolk til sine kaptajner. I 1897 havde „Primrose Hill“ haft en besætning på 40 mand, hvoraf 21 var matroser og 10 apprentices. Men nu var sejlarealet blevet reduceret til 31.000 kvadrattod, hvorfor skibet kun sejlede med 34 mand ombord. Det oplystes, at kaptajn Wilson fra mønstringskontoret kunne have fået en andenstyrmand, men afslog ham, mønstringskontoret anviste. Flere folk var udeblevet, og en runner i Castle Street ville træde til, men ham ville mønstringskontoret ikke anerkende, fordi de folk, han kunne skaffe, ikke havde tilstrækkelig sejltid.

Ingen sejltørring

I retten oplystes det også, at skibet havde ligget i Liverpool i syv uger uden at have sejlene slået fra eller haft dem til tørring i det meget regnfulde vejr, det havde været.

Retten havde intet at indvende imod den slæbetrosse, som var bristet. Men retten mente, at „Primrose“ burde have sat flere sejl, men der forelå ingen vidneforklaring. Retten mente endvidere, at føreren af slæbebåden burde have holdt sig i nærheden af sejskibet endnu længere, end det havde været tilfæl-

det, og retsformanden udtrykte sin misbilligelse over, at slæbebåden så hurtigt havde overladt barker til sin skæbne.

Det oplystes, at Holyheads redningsstation straks reagerede på nødsignalerne, men at redningsraketterne faldt indtil 300 fod fra sejskibet. Da masterne så hurtigt faldt over bord, og skroget derefter næsten straks sloges til pindebrænde, havde det været umuligt at gøre noget for besætningens redning.

Retten udtalte, at der ikke forelå bevis for, at forliset skyldtes mangelfuld besætning, men at der kunne tillægges kaptajn Wilson nogen skyld, fordi han ikke havde stået fast ved kravet om en mere kvalificeret besætning. Der skulle have været 27 matroser.

Borgerne rejste et mindesmærke for forlisets ofre på Holyheads kirkegård. Mange lig blev aldrig fundet og andre ikke identificeret. Kaptajn Wilsons kone, som ellers plejede at ledsage sin mand på hver eneste rejse, havde ikke været med skibet denne ene gang.

„Bidston Hill“s forlis

„Bidston Hill“ var bygget af Royden & Son i Liverpool 1886. Skibet var på 2.452 brt. Allerede under sit første forsøg på i 1887 at komme rundt Kap Horn fik den firemastede bark Cape Stiffs stædighed at føle. Himmel og hav stod i et med idelige storme. Skibet slap ud af kampen med et par mistede topmaster. Desuden var der de sædvanlige havarier på sejl, rig, dækshuse og både. Som en vingeskudt fugl måtte barker humpe ind til Falklandsøerne. I Port Stanley lå den i syv måneder for at blive repareret. Reparationen kostede £ 9.500. Siden kom skibet flere gange rundt Kap Horn uden nævneværdige skader.

I 1903 lå skibet i kultørn i Newcastle N.S.W. Uden på det lå jernbarken „Killarney“ af Liverpool. Nogle af jernbarkens apprentices havde om søndagen været i land. Da de efter mørkets frembrud kom om bord, så de, at Prices kontorflag stadig vajede fra mastetoppen. Dengang sagde man, at ethvert flag, der fandtes oppe efter solnedgang, vajede for de uartige piger. De unge mennesker gemte flaget, efter at de havde halet det ned. Da „Killarney“ havde afsluttet sin lange rejse, afleverede besætningen flaget til et sømandshjem i Stockton on Tees.



„Bidston Hill“.

Under kaptajn Isac Kendall afsejlede „Bidston Hill“ den 19. maj 1905 fra Hamborg med en last cement. Det var kaptajnens første rejse som fører. Efter 73 dage i søen var skibet nået så langt syd over, at kaptajn Kendall dristede sig til med den lette vind at gå gennem Le Maire-strædet. Kursen blev sat efter New Year Island fyr. Herefter vendte man, så skibet lå på bagbord halse for at gå klar af Staten Island.

Katastrofen indtræffer

Men kaptajn Kendall må have været længere inde end beregnet, for med de flove vinde, dønning og sidst — men ikke mindst — strømsætning førtes skibet nærmere og nærmere mod land, skønt kursen gik udefter.

Efterhånden gik det med voldsom fart ind mod de tårnhøje, lodrette klippevægge. I huj og hast fik enhver samlet sine ejendele sammen, og redningsbådene blev gjort klar. Alle var klar over, at et totalforlis var uundgåeligt. Ankring i disse egne var nemlig umulig. Der er 100 favne vand eller mere lige op til klipperne.

Kort før dette var kaptajn Kendall kommet slemt til skade ved et fald fra et af dækshusene. Under store smerter blev han hurtigst muligt firet ned i styrbords redningsbåd, som firedes agterud. Den var bemanded med fire af de yngste apprentices, fire matroser og en letmatros.

Skibets frelse kunne man ikke tænke på. Inden båden var kommet hen under agterenden, sprang førstestyrmanden og stewarden også ned i den. I mellemtiden fik andenstyrmand og de resterende atten mand under store anstrengelser bagbords redningsbåd ud. Hvad der herefter skete den, er aldrig blevet opklaret. Sandsynligvis blev den slået i stykker mod skibssiden.

Barken lå nu helt inde under klippevæggen, og i dønningen hamrede den hårdt mod fjeldet. Ræer, stænger og rig raslede ned over dækket og langs skibssiden.

Forliset skete den 31. juli 1905 kl. 19.30, og i de egne falder mørket hurtigt på.

De reddede kom til Buenos Aires med en argentinsk damper. Inden de overlevende blev samlet op, gjorde man med styrbords redningsbåd et fortvivlet forsøg på at komme bagbords båd til undsætning — men alt forgæves.

Under søforhøret oplystes det, at styrbords båd derefter styrede for at finde et landingssted. Næste dag foretog man igen en eftersøgning efter overlevende, men påny uden resultat.

Lynet slog ned i petroleumslast

1905 var i det hele taget et stygt år med mange sejskibsforlis i nærheden af Kap Horn. Mange stolte windjammers mødte det år deres hårde skæbne.

Flere andre Hill-skibe fik en mere blid skæbne. Det gælder bl. a. den firemastede bark „Marlborough Hill“, der var bygget til rederiet af W. Potter & Sons i Liverpool. Det var på 2.452 brt og søsattes i januar 1888. Engang da dette skib lå i New York med en last petroleum, skete der et lynnedslag om bord. Branden

blev dog hurtigt slukket, og skaden var minimal. I ca. 25 år tjente barken sit rederi og blev så solgt for £ 4.000 til skibsreder R. Mattson i Mariehamn. Sin sidste rejse gjorde den i 1923 med en trælast, gik til Adelaide i Australien og returnerede til Europa med korn. Sejskibsfragterne var nu så dårlige, at de ikke kunne dække udgifterne, og i juli 1925 solgtes skibet til ophugning i Italien.

Billeder og oplysninger fra lods Gruelund.

Svensk-dansk maritimt stævne i København

I weekend'en 23.-24. august afholdtes den årlige konkurrence mellem flotillerne ved Sundet fra henholdsvis Sjövarns kåren og Det maritime hjemmevern på søværnets sergent- og korporalskole på Margretheholm.

Fra Sverige mødte 2 hold, fra Malmø (SVF 9) og SVF 14 fra Ystad, medens Danmark var repræsenteret ved hjemmevernsflotillerne (HJF) 320 Helsingør, 321 København N, 322 Københavns havn, 323 København S samt 324 Køge-Fakse.

Flotillechefen for HJF 321 stod i år som arrangør af stævnet.

Lørdag kl. 15 ankom fartøjerne til Quintushavnen, hvorefter stævnet kl. 15.30 åbnedes på Margretheholm ved en velkomst af stævnelederen.

Åbningshøjtideligheden overværedes af chefen for Sjövarns kåren, kommandør, greve *Hamilton*, flotilleinspektøren, kommandør *G. de Lichtenberg* m.fl.

Overdommerhvervet var overdraget til den svenske ubådsofficer, løjtnant *Ulveson* fra Karlskrona, og konkurrencerne i roning blev straks afviklet med HJF 324 som vinder.

Om aftenen var der kammeratligt samvær på Margretheholm, hvortil bl. a. var indkaldt en harmonikaspiller.

Søndagens præstationer blev overværet af chefen for hjemmevernet, general *Johnstad-Møller*, chefen for Margretheholm, kommandør *Münter*, formanden for Marineforeningens Gentofte-afd., grosserer *Beck-Friis* m.fl.

Konkurrencens resultater blev følgende:

Malmø 2 blev nr. 1 og erobrede den af sjövarnsflotilj 9 i forfjor udsatte vandrepræmie samt den af DMH udsatte guld-plaquette.

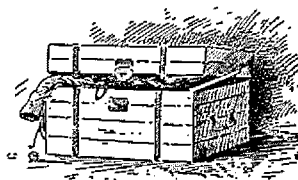
Nr. II blev HJF 322, der modtog DMH's sølvplaquette samt et sølvskjold udsat af Marineforeningens Gentofte-afd. Malmø I besatte 3. pladsen.

Trods det sure vejr blev det et fornøjeligt og lærerigt stævne, der i høj grad videreførte udbygningen af kammeratskabet mellem sjövarnsfolk og hjemmevernsgæster på begge sider af sundet. — De mange deltagere glæder sig allerede til næste års dyst i Sverige.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FRÉDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Fjernsyn om bord

Over 500 handelsskibe er nu blevet udrustet med fjernsynsmottagere fra det britiske selskab Marconi. Modtagerne installeres foreløbig kun i britiske havne, og det kan ske med meget kort varsel. Rederne kan leje en modtager for kortere eller længere tid — f.eks. mens et skib er i havn eller indsat i sejlads på engelske havne. TV-modtagerne er til stor adspredelse både for passagerer og søfolk, og mange skibe har haft glæde af de britiske programmer selv i havne på det europæiske kontinent. Apparaterne har 17 tommer rør og er specielt bygget til brug i søen. Det er meningen at indføre en lignende ordning i Australien.

Det har „Skate“ også

I den amerikanske flådes skibe er TV-modtagere meget almindelige, ja, de hører efterhånden næsten med til standardudrustningen. F.eks. havde atom-ubåden „Skate“ også fjernsyn om bord på sin rejse under Nordpolens is, men naturligvis kan modtageren ikke bruges i så øde egne og under vandet.

Men det har „Skate“ ikke præsteret!

Amerikanske atom-ubåde har holdt sig længere neddykket og udsejlet længere distancer hurtigere end nogen andre ubåde i verden. Men patriotiske englændere kan prale med, at deres flåde har ubåde, som har fløjet højere end både de amerikanske og andre landes ubåde. En tomands-ubåd af „Chariot“-klassen har højerekorden. Sidste år fløj en transportmaskine tilhørende BEA den lille ubåd fra London til Malta og nåede op i en højde af omtrent 2.600 meter!

Andre flyvende ubåde

Også andre britiske dværg-ubåde har været oppe at flyve. I april blev et fartøj af samme størrelse som det af „Chariot“-klassen fløjet over Cumberland-bjergene. Ubåden, der hed „Shrimp“, skulle på prøvetur på Clyden.

Det veg for Nationalbanken

Danmarks søkortarkiv, der oprettedes i 1784, havde først hjemme på det gamle Bremerholm. Senere flyttede det til den grund, hvor nu Nationalbanken ligger. Da banken blev bygget, måtte arkivet flytte til sit nuværende sæde ved Esplanaden.

„Smør-“ og „Margarinesoldater“

I hæren har man i mange år kaldt orlogsgasterne både „smørsoldater“ og „margarinesoldater“. Den sidste betegnelse skyldes ordspillet med det iøvrigt helt forkerte „marinesoldat“. Når orlogsgasterne i lange perioder kaldtes „smørsoldater“, skyldtes det, at de i mange år i modsætning til hærens menige fik smør på brødet i stedet for margarine.

Da man strog smørret

Indtil 1901 havde smørret haft en trofast plads i flådens proviantlister, men det nævnte år udskiftedes det med margarine — af økonomiske grunde. Marinen sparede nemlig på den måde ca. 20.000 kroner om året. Det kan man knapt nok få en tiendedel af en torpedo for i dag! I 1937, da smørret indførtes i handelsflåden, vendte det også tilbage inden for søværnet.

Kaffen slog brændevinen ud

Ingen orlogsgast af i dag ville vist undvære den daglige kop kaffe om bord. Og dog — ! Hvis han hører, at kaffen indførtes

i flåden som erstatning for brændevin, bliver han måske tvivlrådig. På „Galathea“s jordomsejling 1845-48 udskænkedes kaffe for første gang til besætningen i et dansk orlogsskib.

Lynfrosne grøntsager til Grønland!

De danske orlogsgaster på Grønland får med regelmæssige mellemrum sendt store, hvide containers op fra Proviantmagasinet på Holmen. Kasserne indeholder lynfrosne grøntsager!

Danmarks første ubåd

Da den første danske ubåd, „Dykkeren“, i 1909 skulle præsenteres for flådens personel og forskellige honoratiories, sagde en af de indbudte nej tak til invitationen. Han sagde, at ubåden alligevel snart ville komme til ham. — Han var forvalter for flådens afdeling for kasseret gods!

Ubåden var en Fiat

Det er forresten pudsigt at tænke på, at Danmarks første ubåd blev bygget af en bilfabrik, nemlig Fiat-koncernen, der havde oprettet et værft til bygning af ubåde i den lille italienske by San Giorgio.

Admiralen kunne ikke lide den

Efter at besætningen var blevet lidt mere vant til „Lykkeren“, inviterede dens første fører, soløjtnant Oluf Aarestrup, flådens daværende chef på en tur til Klampenborg. Af en eller anden grund opførte ubåden sig den dag meget mærkeligt, og admiralen var vist mere end lykkelig, da han blev sat i land ved Bellevue. Da han blev spurgt, om han ville med tilbage til Holmen, svarede han imidlertid nej og valgte en anden transportform!

Lynkarriere

Peder Tordenskjold er den officer i det danske søværn, der har haft den hidtil hurtigste karriere. Han var kun lidt over ti år om at nå fra kadet- til viceadmiral-rang. Han nåede flådens højeste officersrang i en alder af 28 år!

Tordenskjold med bjørn

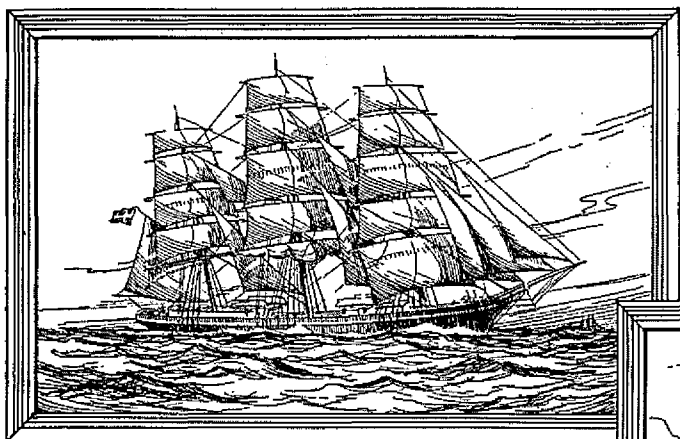
Tordenskjold elskede dyr, og han var en meget dygtig dyretæmmer. Tit havde han tæmmede vilddyr om bord i sit skib. En tid havde han bl.a. to ulve og en bjørn gående løse om bord. Ulvene faldt iøvrigt under en kamp, Tordenskjold udkæmpede mod en svensk fregat.

Søværnskommandoen har hjemme i pigeskole

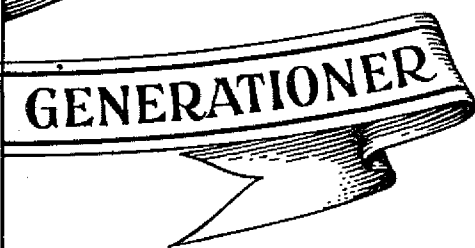
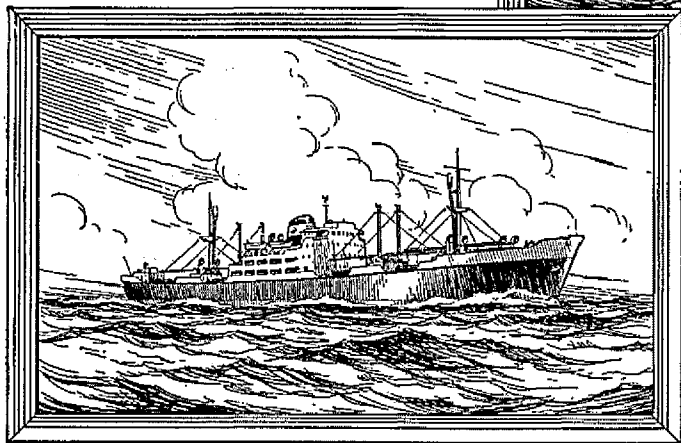
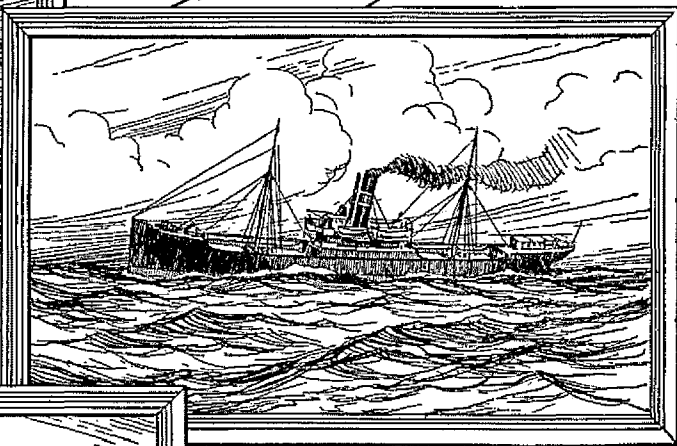
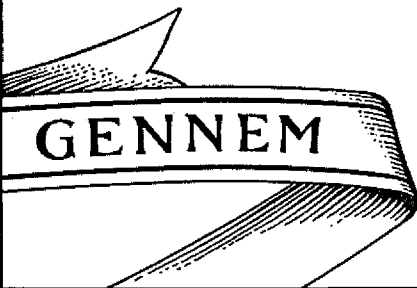
Søværnskommandoen bor som bekendt i Gernersgade i København — lige ved Nyboder. Bygningen, den har hjemme i, har haft en mærkelig historie. Den blev opført i 1856 som skole for Nyboders piger. Derefter blev den søofficersskole, senere kaserne for hæren og under den sidste krig tysk politikaserne!

Studerende officerer uden bøger

I 1763 rejste søværnets lektor i matematik, professor Hee, på studierejse til udlandet, hvor han foruden matematik skulle studere vandbygningskunst. Efter sin hjemkomst holdt han forelæsninger for søofficererne i de nævnte fag. De studerende søofficerer havde imidlertid ingen bøger til deres hjælp. Først i 1765 bevilgedes en sum penge til bøger for officererne, der fulgte professorens forelæsninger. Disse bøger dannede spiren til Marinens Bibliotek!



H. 5CH - P.

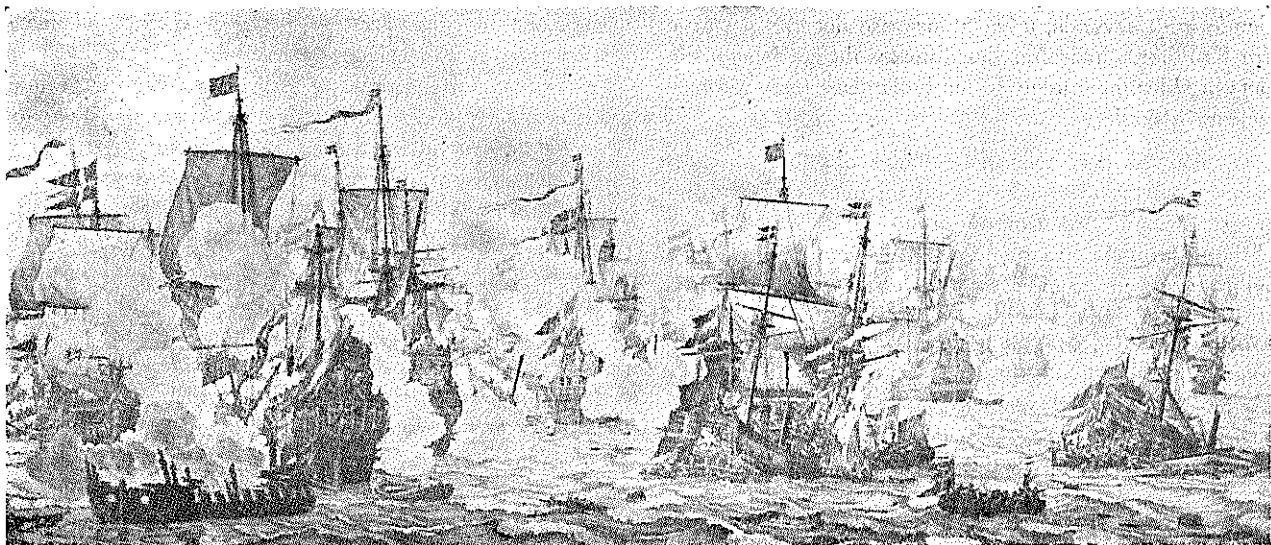


HAR DE
OVERALT PAA HAVET
 FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
 KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER





Søslaget i Øresund 29. oktober 1658

Ved fredstraktaten i Roskilde den 26. februar 1658 bestemtes bl.a., at Danmark og Sverige ved senere forhandlinger skulle slutte et forbund, og at Danmark som grundlag herfor skulle påtage sig at spærre Øresund for en hvilken som helst mod et af de to lande optrædende fjendtlig orlogsflåde.

Det var imidlertid yderst vanskeligt at opnå enighed om dette spørgsmål, idet Danmark da skulle intet mindre end opgive forbundet med Holland og i forening med Sverige gøre Østersøen til et „mare clausum“. De danske befuldmægtigede kæmpede af al magt imod på dette punkt, men Sverige var ikke til at rokke, og da den svenske konge Karl Gustav stod i begreb med at genoptage den polske krig og ville være sikker på at have ryggen fri for hollænderne, måtte Danmarks modstand brydes, koste hvad det ville, og midlet hertil blev for den svenske konge mere og mere Danmarks erobring.

Fyn, Jylland og Frederiksodde var da endnu besat af svenske tropper, og i juli 1658 besluttedes det, at et hovedstød skulle rettes direkte fra Kiel over søen mod København, som allerede var under observation af en svensk flådestyrke, men i sidste øjeblik frafaldt Karl Gustav denne sin tanke og besluttede at lande ved Korsør, hvor den svenske hær derpå uden forudgående krigserklæring landsattes den 7. august samme år.

Da rygtet herom nåede København, blev alle grebne af forærdelse, men snart sluttede alle op om forsvaret af hovedstaden, der var det eneste sted i landet, hvor det danske flag endnu vejede. Den danske flåde var aftaklet, men der udlagdes dog en del stykpramme og mindre blokskibe til forsvaret af havnen. Imidlertid fraveg den svenske konge at tage København med storm og gik over til regelmæssig belejring, hvorved byen blev helt afskåret, idet svenskerne som nævnt længe havde haft en flådeafdeling i Sundet for at hindre Frederik

den Tredie i at flygte. Endvidere samledes i Sundet tilige Gøteborg-eskadren med den eskadre, der havde eskorteret landgangshæren, og blokerede København. Yderligere ankom den svenske hovedflåde under admiral Klas Bjelkenstjerna, og Sundets nordlige og sydlige indløb spærredes da fuldstændigt, idet Kronborg blev afskåret og ved et angreb fra landsiden den 6. september faldt i hænderne på svenskerne, hvis herredømme i Sundet nu syntes at kunne give dem håb om at kunne afvise den undsætning fra Holland, som Københavns forsvarere så hen til som deres redning.

I Holland havde det svenske angreb på Danmark vakt både uro og harme, og hele dets karakter lod ingen tvivl tilbage om, at Østersøens frihed var alvorlig truet, og for at hjælpe Danmark samledes en stor flåde — 3 store, 22 mellemstore og 10 mindre skibe med ialt 1170 kanoner samt 4 brandere — under kommando af løjtnant-admiral Wassenaer van Opdam. Forsinket af allehånde uheld nåede flåden imidlertid ikke rettidigt af sted, men ankrede først, fulgt af en stor transportflåde med levnedsmidler og 2200 soldater ud for Hornbæk den 23. oktober 1658.

Ved rygtet herom samledes den svenske flåde ialt 6 store og 19 mellemstore skibe, 14 armerede kaffardimænd samt 6 mindre skibe på ialt 1868 kanoner under kommando af rigsadmiralen Karl Gustav Wrangel, i Sundets nordlige del, og den 29. oktober lå den hollandske flåde til ankers på Lappegrunden, den svenske indenfor Helsingør. I dagene før havde vinden været sydlig, og admiral Wrangel ville da med sin stærkere flåde have angrebet hollænderne, men Karl Gustav forbød dette, idet der ingen krigserklæring forelå fra Holland, og han ikke ville være den angribende part.

Da vinden den 29. oktober faldt i nordvest, lettede den hollandske admiral straks og stod Sundet ind, hol-

dende midtfarvands, uden at besvare det svenske løsen fra Krønborg, hvorefter der åbnedes ild fra begge Sundets bredder, men uden at den hollandske flåde led nævneværdig skade.

Straks ved den hollandske flådes opsejling var den svenske gået under sejl og stod nu over mod Helsingborg. Hollændernes fortrop ramte da de svenske slagskibe og drejede op langs deres linie, hvorefter al orden ophørte, og en rasende enkeltskibskamp tog sin begyndelse. De to flådeflagsskibe — af hvilke det svenske var noget adskilt fra sine fæller — kæmpede en hårdnakket kamp; på det hollandske „d'Eendragt“'s dæk sad admiral Opdam i en lænestol ude af stand til at røre sig for gigt, men da flere hollandske skibe kom til, måtte det svenske flagsskib „Victoria“ hårdt medtaget trække sig ud af striden og ankre under Krønborgs kanoner, og admiral Wrangel kom derefter ikke mere til at deltage i kampen. Opdam's flagsskib blev nu angrebet af flere svenske skibe og hårdt medtaget, men fik dog luft, dels ved at skyde en af modstanderne i sønk, dels ved at andre hollandske skibe kom til hjælp. Endnu hårdere gik det den hollandske admiral de With's i spidsen gående flagsskib „Brederode“; dette skib kom i kamp med den svenske admiral Bjelke's stjernas eskadre og blev entret, hvorunder den hollandske admiral selv faldt, men skibet var så forskudt, at det kort efter sank ud for Espergårde. Også de øvrige skibes kamp var yderst hård, og tilsidst drev de kæmpende for vind og strøm syd på i Sundet, hvorved flere af de mindre svenske skibe, der ikke kunne klare Hveen fra sig, opbragtes. Hollænderne, hvis mål kun var en forcering af den svenske spærring, styrede mod København i meget medtaget stand, men også svenskerne var hårdt medtagne og kunne ikke iværksætte nogen effektiv forfølgelse, særlig da en dansk eskadre på 9 skibe under Henrik Bjelke, der forgæves havde søgt at arbejde sig op mod vind og strøm, nu forenede sig med hollænderne syd for Hveen. Transportflåden havde under slaget benyttet lejligheden til at nå København for fulde sejl, og hertil ankom da også Opdam og Bjelke næste dag.

På begge sider var tabene store, mellem 500 og 600 mand. Svenskerne havde mistet 5 mindre skibe, hollænderne „Brederode“ og 4 mindre, og alle branderne var opbrændte uden at have gjort nogen skade. På begge sider var der kæmpet med overordentlig tapperhed. „Svenskerne sloges ikke på raisonabel vis, det gjaldt livet hvert øjeblik,“ skrev Opdam, men ikke alle de hollandske skibschefer viste sig lige ivrige efter at deltage i striden.

Opdam beklagede sig senere i hårde ord til generalstaterne herover og rejste anklage mod flere af skibscheferne for ulydighed og fejhed. Klagen vakte pinlig opmærksomhed i Holland, hvor man bebrejdede Opdam, at han havde ladet ledelsen glide ud af sine hænder, og at hans dispositioner for slaget var mangelfulde, ligesom man bebrejdede ham, at han ikke efter slaget havde forfulgt svenskerne, da hans flåde dog var blevet forstærket med Bjelke's eskadre, men nærmest af hensyn til den

hollandske marines prestige i Europas øjne lod man tilsidst de gensidige klager falde.


København var udsat, og forceringen var for så vidt lykkedes, men den svenske flåde var ikke nedkæmpet. Dog havde den lidt så meget, at den dagen efter slaget afgik til Landskrona for at reparere. De allierede danske og hollændere forsøgte at hindre det, men uden held, idet alle svenskerne nåede ind med undtagelse af et skib, der grundstødte og sank, men hurtigst muligt etableredes blokade af havnen, og den 5. november lå den allierede flåde på post udenfor denne.

Den 18. november forsøgte man at forsænke Landskronas havn med 6 stenlastede skibe, men forsøget mislykkedes, men værre var det, at blokaden var så svag, at en svensk styrke på 12 skibe under kommandør Clas Ugglå i slutningen af november kunne undslippe og samles i Store Bælt. Herved kom en lille dansk eskadre på 4 skibe under admiral Peter Bredahl, der opholdt sig ved Als for at assistere ved brandenburgernes angreb på svenskerne i Sønderborg, i en farlig stilling og blev snart efter angrebet af Clas Ugglå's eskadre. Kampen, under hvilken Bredahl faldt, endte med, at de danske skibe blokeredes på Flensborg fjord, hvor de ved vinterens komme frøs inde, og efterhånden gik operationerne på søen i stå som følge af den hårde vinter.

Kommandør Clas Ugglå tog den svenske garnison i Sønderborg om bord og afgik til Gøteborg, som nåedes efter forfærdelige tab i kamp med kulden; af skibenes ca. 350 mand frøs over 100 ihjel, og omkring halvandet hundrede måtte bringes i land som syge.

I. O.

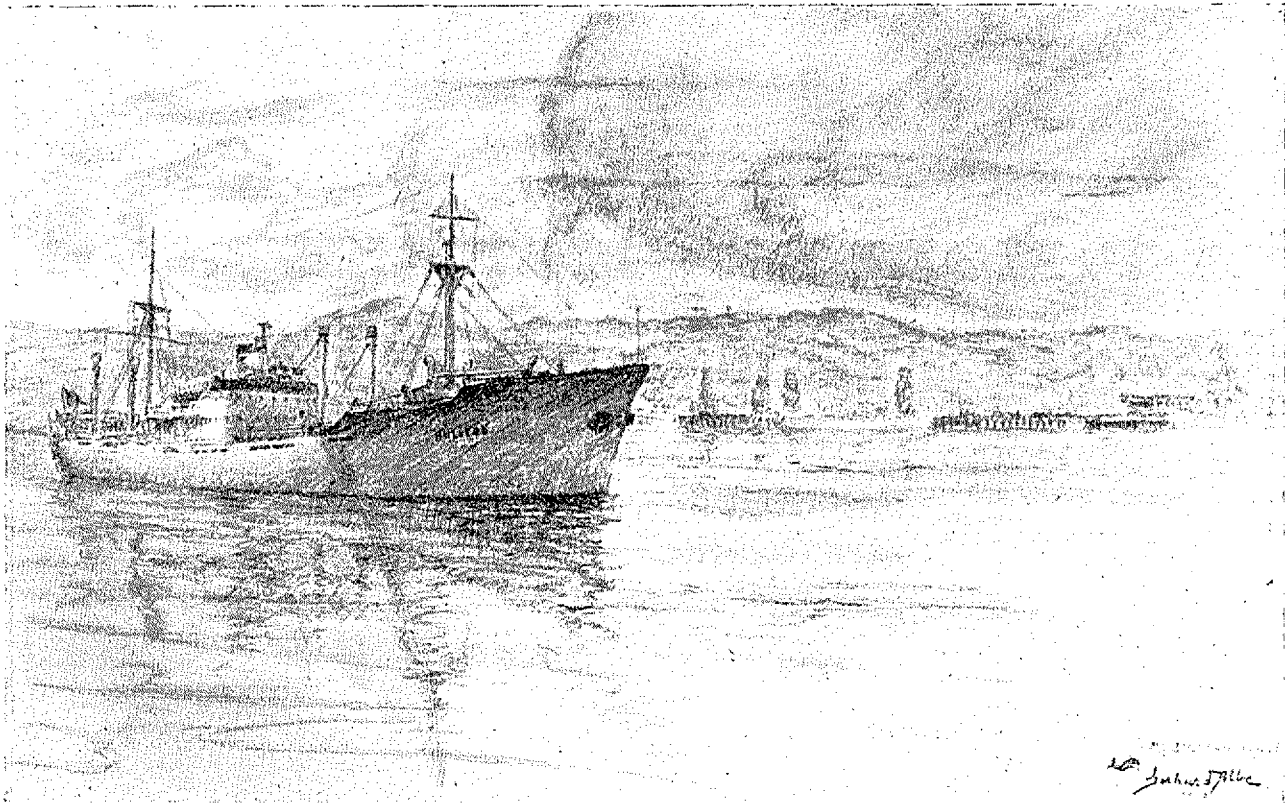
C. K. HANSEN



1856

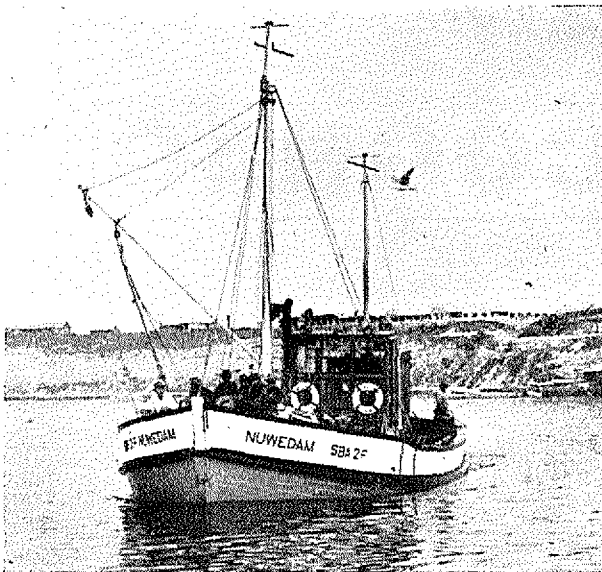
REDERI OG BEFRAGTNING

-
- DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S
-
- REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK
-
- REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.
-
- SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.
-
- AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.
- TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
- TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«



M/S „Bullerö“, Rederi AIS Rex, Stockholm, ved indlobet til Italiens største malmimporthavn, Bagnoli, udenfor Neapel.

Kultegning af Gerhard Albe



B & W ALPHA motor i ny opsigsvækkende sydafrikansk fiskekutter

Den store fiskemels og -konservesfabrik Southern Sea Fishing Enterprises (Pty.) Ltd. i Saldanha Bay i Sydafrika har i samarbejde med den kendte skibsingeniør F. M. Bongers skabt en ny interessant type fiskebåd. Man har ønsket at drage nytte af de erfaringer, man gennem de sidste 10 år havde indhøstet ved fiskeri i disse farvande, og specielt søgt at få en båd med så stor lastekapacitet som muligt. Samtidigt foretoges nøje

undersøgelser for at finde frem til det mest formålstjenlige maskineri — og valget faldt på en 3-cyl. B & W Alpha dieselmotor af typen 340-VO. Denne motor udvikler 150/165 ehk ved 450 omdrejninger pr. minut og er forsynet med propeller med vendbare blade.

Skibet der blev resultatet af disse bestræbelser, blev døbt „Nuwedam“ og er 63' lang og 21' bred. Fiskerne havde frygtet, at denne relativt store bredde ville medføre ringe manøvreevne og fart, men det viste sig, at båden manøvrerer fremragende, og selv fuldt lastet, d.v.s. med over 140 tons i last og på dæk, holder den en fart af 9½ knob.

„Nuwedam“ er omgående blevet den foretrukne båd blandt selskabets fiskere, og fangsterne har også oversteget alle de andre bådes. Den største enkeltfangst var på 142 tons, og den første fulde måned, den var i drift, indbragte den ikke mindre end 1055 tons fisk til fabrikken.

I et par tilfælde er der stillet helt ekstraordinære krav til bådens B & W Alpha dieselmotor. I det ene måtte „Nuwedam“, som da havde 70 tons fisk indenbords, tage et fartøj med en ladning på 85 tons under bugsering. En anden af selskabets både, den 60' store „Amsterdam“ med en fangst på kun 25 tons, havde da meget svært ved at sejle fra dem.

„Nuwedam“ er bygget af Fred. Nicolls (Pty.) Ltd., og da resultaterne har været så gode, har Southern Sea Fishing Enterprises indkaldt tilbud for en ny båd af samme type. Også denne vil blive udstyret med en B & W Alpha motor.



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

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Første, anden, tredje gang...

Hvem byder mest for bjærgegods fra „Andrea Doria“

Hovedmanden bag planen om den italienske luksusliner „Andrea Doria“'s bjærgning er den italienskfødt millionær Armando Conti, der i Amerika har tjent sig hovedrig på klude og gammelt jern. Som bekendt forpligtede han sig allerede 24 timer efter katastrofen til at bjærge italiensk skibsfarts stolthed, der ligger 70 meter under havoverfladen ud for Nantucket.

Det er hensigten at hæve skibet ved hjælp af 60 store gummiballoner, der skal fastgøres til „Andrea Doria“, og som skulle kunne hæve vraget lidt over havbunden. På havoverfladen skal to store malmbåde bugseres på plads og fyldes med vand. Fra bådene og ned til vraget skal der trækkes 70 firetommer stålwirer, hvorefter bådene lænses. Man regner med, at de derved vil stige tilstrækkeligt til, at lineren yderligere kan hæves nogle meter over havbunden. Hvis det lykkes at få „Andrea Doria“ til at svæve i de 60 balloner, er det meningen at påbegynde en forsigtig bugsering ind mod mere grundt vand.

De 30 særligt udvalgte dykkere er imidlertid blevet stillet over for en usædvanlig vanskelig opgave. De dårlige vejrforhold i dette område bevirker, at der kun er mulighed for at arbejde ca. otte dage hver sommer!

Selv om det således kan have lange udsigter med at få bragt „Andrea Doria“ op til vandoverfladen igen — der vil antagelig gå flere år —, så er Conti alligevel fuldstændig overbevist om, at bjærgningen vil lykkes. Ja, så sikker i sin sag er han, at han har oprettet et kontor i New York for salg af bjærgegods, der stadig ligger på havets bund.

Den auktion (eller det udsalg om man vil), der her er tale om, har verden sikkert endnu aldrig set magen til. Køberne byder på varerne, som de vil se ud efter bjærgningen, og regner alligevel med at have gjort gode og fordelagtige køb. På kontoret indfinder folk fra de mest forskelligartede brancher sig. En gruppe galanterivare-fabrikanter ønsker at sikre sig skibets gelændere og gitterværk, hvoraf de agter at fremstille tre millioner manchetknapper og lign. Det er meningen, at hver souvenir skal forsynes med en erklæring om, at den består af „Andrea Doria“-materiale. Grossister i levnedsmiddelbranchen er stærkt interesseret i de fem tons ost, som altså foreløbig ligger og dufter i vandtætte kamre på havets bund.

Luksuslinerens vinkælder er vurderet til adskillige millioner dollars. Om bord var der foruden 14.000 kasser vermouth, som næppe kan have taget skade. Antikvitethandlere er ude efter at erhverve porcelæns-servicet til 1200 personer samt forskellige malerier.

De store luksustæpper på tilsammen tusind kvadratmeter er der også uhyre interesse for. Efter tørring og

rensning vil de sikkert heller intet fejle. Forespørgsler efter enkelte genstande som f.eks. møbler, telefonapparater o.lign. indløber uafbrudt til kontoret. En millionær fra Philadelphia, som selv var passager på „Andrea Doria“, havde i Europa købt for ca. 5000 dollars beklædningsgenstande (jakkesæt, hatte, sko o.s.v.), som han på hjemrejsen lod opbevare i skibets brandsikre rum. Han agter at købe det hele tilbage, i hvilken stand det så end måtte befinde sig!

Trods varelagerets fantastiske størrelse omfatter det dog kun en del af bjærgningsgodset. Juveler og kontanter for mere end en million dollars vil — formentlig uden at have lidt nogen som helst skade i „Andrea Doria“'s pengeskabe og bokse — igen komme for dagens lys. For skibets maskineri, anker m.v. regner man med at få endnu en million dollars ind. Lykkes det efter bjærgningen at gøre den store luksusliner sødygtig igen, repræsenterer den alene en værdi af over ti millioner dollars.

De mænd, der arbejder med afviklingen af hele denne kæmpemæssige forretning, er dog trods den saglighed, hvormed de har grebet det hele an, udmærket klar over, hvilket fantastisk og næsten uvirkeligt foretagende det er, de har kastet sig over. Et skær af eventyr og dumdristighed ligger over hele projektet. Det er da også uden tvivl den mest sensationelle auktion i vort århundrede — og forhåbentlig en aldrig mere tilbagevendende form for auktion.

Observer.



Vi holder os til

ESBJERG TOV

Spændende handlingsroman

Alastair MacLean: „Sidste Skib fra Singapore“.
På dansk ved Vagn Grosen.

Kr. 18,75 hft., 24,75 indb., 34,50 m. skindryg.
Cylendal.

Om Alastair MacLean tør det uden forbehold siges, at han forstår at begynde. I samme øjeblik, man åbner en af hans bøger, er man den. Det var tilfældet med „HMS Ulysses“ og med „Navarones Kanoner“, og det er tilfældet med hans nye roman, „Sidste Skib fra Singapore“.

Det begynder i Singapore i februar 1942, natten før byens fald. Røgen efter bombardementet ligger som en kvælende dyne over den som uindtagelig ansete fæstning, og stadig eksploderer enkelte bomber. De få hvide, som er tilbage, er trætte indtil døden, og de endnu færre, som karakterstyrke eller disciplinen holder i gang, har kun en eneste tanke: at undslippe japanerne. Nogle af dem stræber mod havnen, og af dem er der igen nogle heldige, der kommer med det sidste skib, plimsolleren „Kerry Dancer“. Det er en broget flok: sårede engelske soldater, malayiske sygeplejersker, også en dansk forøvrigt, en toårs dreng, en mystisk „hollænder“, en pensioneret brigadegeneral, der de andre uafvidende bærer på en farlig hemmelighed. Skibets fører og besætning er af mere end tvivlsom kaliber, hvilket får indflydelse på begivenhederne.

Således ålner spillet, og det udvikler sig med dramatisk dynamik. Næste dag er japanske jagere over „Kerry Dancer“, der skydes i brand. Olie-tankeren „Viroma“, som tilkaldes af SOS-signaler, redder de overlevende midt i en taifun, men også den bombes fra luften, og da det lykkes at sætte et par redningsbåde ud, bliver de beskydt og holdt under skarp opsigt af japanske fly. Men trods den nådeløse forfølgelse er det alligevel, som om japanerne tøver med at føre det afgørende stød. Hvorfor?

Alastair MacLean er en meget kontant fortæller. Han griber et stof uden for alfarvej, lægger en spændende hovedhandling til rette og udbygger den med udtømmelig fantasi, så læseren gang på gang føler det, som sad han med livet i hænderne. Det er enormt dygtigt gjort.

„Sidste Skib fra Singapore“ er med sit exotiske miljø, fængslende persongalleri og intense handling en roman, der vil tale til en stor kreds af læsere.

Norsk turbine-tanker i „new look“

Sidst i august måned løb det norske rederi Fred Olsens turbinetanker „Borgny“ af stabelen ved Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij i Amsterdam, og det bemærkelsesværdige ved denne nybygning er en helt ny form for udsmykning, beretter Aftenposten, Oslo.

Det store norske rederi har længe holdt på galionsfigurer, men har denne gang foretrukket at lade kunstneren Jakob Weidemann dekorere stævn og skibssider, hvilket har været intet mindre end en gigantisk opgave. „Borgny“ er på 40.000 tons, og det areal, der er blevet udsmykket, andrager 250 kvadratmeter. I fem meters højde strækker decorationen sig 25 meter til hver side.

Allerførst blev der på Akers Mek. Verkstad A/S fremstillet en model i en femtedels størrelse. Under Weidemanns ledelse blev kompositionen siden overført til selve skroget. Der er brugt otte forskellige farver fra et kort, hvor hver farve har sit nummer. På denne måde skulle det blive let at forny malingen, når dette måtte tiltrænges. Mellem farverne er der i øvrigt lagt en svejsetråd, som trækker konturerne op. Malerne behøver således blot at følge disse svejsetråde.

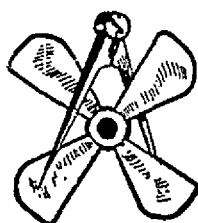
Opgaven er løst på en sådan måde, at man om skibet næsten kan bruge det udtryk, at det er „camoufleret med kunst“. Hermed være dog ikke sagt, at der ligger strategiske hensyn bag kompositionen; men ganske uvilkårligt leder den tanken hen på de farvevisioner, man kan få, når man en sommerdag ved havet oplever lysets spil med nære og fjerne ting. De mister deres hverdagsagtige betydning og bliver til vibrerende farveflader; og på denne måde vil søfolk på andre skibe og folk i fremmede havne komme til at se på „Borgny“, når den påbegynder sin fem-årige chartersejls over de syv have.

Man skal helt tilbage til renaissancens Italien for at finde et tilsvarende fint samarbejde mellem næringsliv og kunst som det, der her er skabt mellem reder og kunstner, og der er næppe tvivl om, at denne form for „new look“ vil vække en vis opsigt i skibsfartskredse verden over.

—g.

$\frac{A}{S}$ Dampskibsselskabet VENDILA

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



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1959 til nedennævnte eksaminer:
Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den almindelige maskinisteksamen. Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.
Aftenskole. (Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlangende.

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

Danmarks første søkortdirektør døde som en skuffet mand

Det ældste, endnu bevarede danske søkort er kun lidt over 300 år gammelt. Det er lavet af Bagge Wandel i 1653. Wandel var leder af den tids københavnske navigationsskole, som Christian IV oprettede, hvor Holmens Kirke ligger i dag. Et søkort i egentlig forstand var Wandels kort ikke, men nærmest en løs skitse med flere mærker i land. Nogen opmåling af havbunden har ikke ligget til grund for kortets tilblivelse. Til gengæld udmærker det sig ved, at flere af landmærkerne er angivet på vers! Dette er sikkert gjort, for at navigatørerne bedre kunne huske mærkerne udenad.

Men der eksisterede skam kort over danske farvande før Wandels. Enhver skipper med respekt for sig selv og sit erhverv lavede selv sine søkort. De var ikke videre nøjagtige, men alligevel holdtes de meget hemmelige. Ingen skipper viste godvilligt sit kort til en konkurrerende navigatør. Især var de hollandske skippere meget flittige til at gøre kortskitser, når de befandt sig i vore farvande. Heller ikke disse kort var fremragende, men dog undertiden bedre end de danske.

Marinen kommer til

Den danske marines ledelse var klar over, at der var noget galt. Det var ikke godt, at man i udlandet sad inde med bedre kort end flåden selv. Allerede dengang var et godt søkort nemlig af militær betydning. Admiralen foreslog derfor kongen, at der fremstilledes kvalitetskort, som udelukkende skulle komme den danske marine til gavn. Men det tog nogen tid, før kongen „resolverede“.

Først i 1688 gav Christian V endelig admiralitetet ordre til at fremstille nogle søkort over Øresund, Grøn-sund og Storebælt. Søværnet var ikke længe om at bringe ordren til udførelse, for allerede samme år udsendes seks mindre skibe til de førstnævnte farvande. Skibene var under kommando af søofficerer.

Den danske søopmålings pioner er dog så absolut Jens Sørensen. Hans navn er i dag næsten glemt, og der eksisterer vist ikke engang noget billede af ham mere. Jens Sørensen var selv navigatør, og allerede tidligt

fremstillede han — i alle tilfælde efter den tids målestok — nogle ret nøjagtige kort.

Jens Sørensen var født i Sølvesborg i Blekinge i 1646. Faderen, der var købmand, var selv fra Rønne, men skabte sig en strålende karriere i Sølvesborg, hvor han også blev skibsreder og rådmand. Søren Jensen, som faderen hed, havde flere skibe i fart på Østersøen, og allerede som dreng kom sønnen Jens med ud at sejle.

I 1668 lod Søren Jensen bygge et nyt skib ved navn „Passentia“. Med dette skib fik Jens Sørensen sin debut som skipper på en rejse til Danzig.

Sørensen som spion

Jens Sørensen var mere nysgerrig end de fleste skipper. Han noterede alt af interesse i sine dagbøger og journaler. Da han i 1669 sejlede en last af levnedsmidler fra Sølvesborg til Stockholm, kom han på tilbagevejen gennem Kalmar Sund. Her kom der rigtig gang i notaterne. Han beskrev de forskellige fæstningsanlæg, han så, og angav nærmere deres placering. Jens Sørensen var nemlig dansk af sind og mente, at notaterne eventuelt kunne være Danmark til gavn senere.

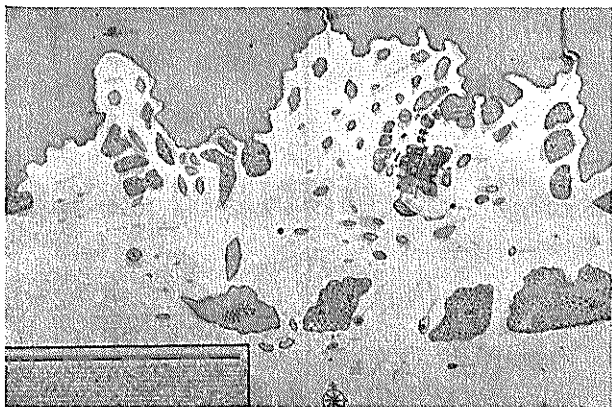
Da faderen begyndte at blive gammel, overtog Jens Sørensen både forretning og skibe, og snart var han en mand uden økonomiske sorger. Desuden fik han en velhavende hustru, som i ægteskabet medførte en betydelig formue i form af jord og ejendomme.

Men den skånske krig tærede på Sørensens rigdom. Han blev af krigen tvunget til at flytte til Christianstad og måtte på den måde sige farvel til seks huse og gårde. Mange af hans ejendomme blev iøvrigt senere ødelagt, men mest pinte det ham, da hans skib under en påtvungen transport af korn til Stralsund blev opsnappet af en dansk kaper vest for Rügen i 1676. Skibet, der lige havde kostet Jens Sørensen en lille formue i reparationsudgifter, blev ført til København.

Den 14. august 1676 blev Christianstad indtaget af den danske hær og plyndret ganske eftertrykkeligt. Også Jens Sørensen led tab ved plyndringen, men han gav svenskerne skylden for ulykken!

Svenskerne belejrede i nogen tid byen, men måtte opgive. Jens Sørensen vidste imidlertid, at de ville komme tilbage, og derfor flyttede han med sin familie til København. Nogen tid efter rejste han til Landskrona for at forhandle om erstatning for sine tabte ejendomme i Sølvesborg. Ved freden i Lund, der bragte Skåne og Blekinge under Sverige, vendte Sørensen atter stævnen mod København, hvor han bosatte sig i nærheden af Børsen. Her købte han sit eget hus og drev rederivirksomhed med større, søgående skibe. Desuden drev han en „bradebæk“, hvor skibe kunne kølhales, beges og tjæres.

Det skib, som danskerne i 1676 havde opsnappet under Rügen — „Flyvende Fortuna“ hed det forresten — søgte Jens Sørensen flere gange at få tilbage, men



Jens Sørensens „spionkort“ over farvandet ved Karlskrona.

staten brugte det, og i 1683 forliste det ved Torekov. Som erstatning fik han endelig i 1684 ketchen „St. Johannes“.

Kongelig begejstring

Samme år tog Sørensen iøvrigt mod til sig og viste Christian V et af de søkort, han havde lavet. Det var et kort over Blekinges kyst. Sørensen havde sejlet vandet tyndt netop i dette område. Han kendte alle dets skær, indskæringer og havne, og på kortet, kongen fik, var også angivet den nye krigshavn Karlskrona, som svenskerne havde anlagt fire år i forvejen.

Kongen var i høj grad interesseret i kortet, og navnlig var han meget glad for oplysningerne, det indeholdt om Karlskrona. Det var sikkert Sørensens mening at bevæge kongen til at give ham støtte til udarbejdelsen af flere søkort. Men foreløbig lovede majestæten intet i den retning.

Men Jens Sørensen, der stadig førte et af sine egne skibe, fortsatte med sin hobby, og på en rejse fra Malmö til Stockholm i 1684 med „St. Johannes“ fik han ideen til at lave et såkaldt „læse-søkort“ på dansk, altså en slags forløber for vor tids lodsøger. Et sådant læse-søkort var allerede lavet på svensk af styrmand Johan Månsson, men Sørensen fik ikke tid til at overføre ideen til dansk, for andre arbejder ventede ham.

Den følgende sommer nåede et kort over Karlskrona og dens fæstningsværker frem til kongen. Det var lavet af Sørensen, men overræktes Christian V af vicekansler Michael Vibe. Og i 1685 lavede Sørensen på en rejse til Kalmar et kort over Kalmarsund. Også dette kort fik den danske konge, som blev mere og mere interesseret.

I 1686 flyttede Sørensen til Køge, hvor kongen skænkede ham en gård som anerkendelse for hans indsats under den skånske krig. Men da Sørensen vistnok ikke udførte større heltegerninger under krigen, var gaven nok snarere en belønning for hans arbejde efter fredsslutningen. Det nævnte år sendte kongen nemlig den initiativrige skipper og reder til Karlskrona, hvor han skulle finde ud af, hvor stærk den svenske flåde var, og om svenskerne gjorde forberedelser til krig. Den danske konge havde nemlig planer om at overfalde Hamborg, men frygtede den svenske flådes indblanding.

Jens Sørensen var altså nu kongens spion, og han skaffede mange vigtige krigsmæssige oplysninger om svenskerens orlogsflåde og Karlskronas fæstningsværker, samtidig med at han udarbejdede et nyt kort over byen.

Angrebet på Hamborg blev en fiasko, men da den storpolitiske situation var spændt, blev Sørensen sendt til Kalmar, hvor han også tegnede kort og spionerede.

Ole Rømer kritiserer

Men Jens Sørensen var ikke særlig krigerisk. Han ville ikke være spion for hele sit liv. Nej, han ville have oprettet et søkort-direktorat med sig selv som søkort-direktør. Han ville med sine kort og sine navigatoriske erfaringer gavne hele den danske søfart. Derfor fortsatte han med at tegne søkort og landkonturer.

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



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

Grundlagt 1854

Bredgade 17. København K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

Rustfri kogekegler i højeste kvalitet

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende



OLUF BRØNNUM & CO.

KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

TLF. CENTRAL 8750



- lige lag

KØBENHAVN K

Størekassen!

Der var dog andre end Jens Sørensen, der havde fået den ide. En af dem var Jørgen Dinesen Oxendorph, som var direktør for navigationsskolen. I 1688 fik han kongelig bevilling til at foretage opmålinger i havnen og i Øresund og fik hertil bevilget ret store summer, som gjorde Sørensen meget misundelig. Endnu mere misundelig blev han over, at Oxendorph havde en så betydelig mand som astronomen og matematikeren Ole Rømer som protektor. Til gengæld skaffede Sørensen sig søhelten Niels Juel som beundrer og fortaler.

Til sidst fik Sørensen foretræde for kongen og medbragte fem nye søkort, der blev studeret meget nøje af både majestæten og sytten andre høje herrer, hvorimellem var Ole Rømer. Den store matematiker hævdede, at Dinesen Oxendorphs kort var de bedste, fordi de var baseret på videnskabelige metoder, mens Sørensens arbejde var baseret på almindeligt sømandskab. Men Sørensen var bedre til at bruge mund end Rømer og gav ham en af saltvandsudtryk meget krydret lektie.

Vor tids specialister vil nok hævde, at Rømer delvis havde ret. I alle tilfælde var Oxendorphs kort ikke på nogen måde dårligere end Sørensens, men sidstnævntes arbejde kunne udføres billigere, og det var det, der talte — også dengang!

Jens Sørensen var også frejdig nok til ved samme lejlighed at foreslå kongen, at denne engagerede ham samt stillede fartøjer, instrumenter og besætning til rådighed for ham, ligesom han på enhver anden måde skulle nyde kongens støtte i sit arbejde med at fremstille søkort. Kongen lod sig imponere af Sørensens usædvanlige talegaver og lovede at opfylde hans ønsker.

Sørensen fik også gennemført, at han fik udbetalt fast årlig gage, men han ville endnu højere op og ønskede også en titel som „søkortdirektør“. Han var klog nok til at fortælle kongen, at Sveriges berømte søkorttegner, Peter Gedda, havde denne titel, og da den danske konge på ingen måde ville stå tilbage for svenskerne, endte det med, at Sørensen fik sin titel i 1695.

Svenskerne skyder med skarpt

Det kneb med at få noget at bestille for Jens Sørensen. Han modtog sin gage regelmæssigt, men staten havde ikke råd til hvert år at bekoste udrustningen af skibe til opmålingstogter. I 1690 udrustedes imidlertid galioten „Søhesten“ til hans brug, og med dette skib var Sørensen syd om Sjælland og Møn, gennem Smålandshavet, ned i øhavet syd for Fyn, gennem Storebælt til Samsø, derefter gennem Lillebælt og helt op til Djursland, hvorfra turen gik hjem norden om Sjælland. Resultatet af dette togt, der varede fra 23. april til 11. oktober, blev 29 søkort, som kongen var overmåde tilfreds med.

I 1692 var Sørensen ude igen, men først den 6. juli startede han med den kongelige galiot „Grønne Jæger“, med hvilken han sejlede syd om Lolland ind i Nakskov Fjord, derfra til Langeland og det sydfynske øhav, hvor han mødte kongen og forærede ham 14 helt nye søkort. Efter mødet med kongen målte han op langs Slesvigs østkyst.

Jens Sørensen stod sig ikke alt for godt med flåden, der naturligvis ville have en søofficer som chef for ethvert af sine skibe, selv om det „kun“ gjaldt opmålingstogter. Men Sørensen ønskede ikke barnepige, og da han selv var skibsfører og reder af profession, mente han ikke, flåden løb større risiko ved at lade ham være sin egen chef. På de to første togter slap han derfor fri for søofficerer, men den tredje gang fik flåden overtaget.

Togtet i 1694 foregik med fregatten „Frøken Elsen“, og som en slags næstkommanderende medfulgte løjtnant Boomvelt. Dette togt, hvorunder der målttes op i Kattegat, gik trods Sørensens mistæksomhed uden gnidninger. Skibet nåede helt ind under den svenske kyst, hvor Sørensen lavede søkort på fuld kraft — samt kort over fæstninger og orlogshavne!

Sørensen erklærede senere, at togtet ind under Sveriges kyst indebar en stor fare for ham. Svenskerne holdt nemlig ikke alt for meget af ham. Den 31. juli kom et svensk skib da også lige imod ham ud for Göteborg, affyrede et skarpt skud over det danske skib og satte en slup i vandet. Men da løjtnant Boomvelt strøg fokken, kaldte svenskerne heldigvis deres fartøj tilbage.

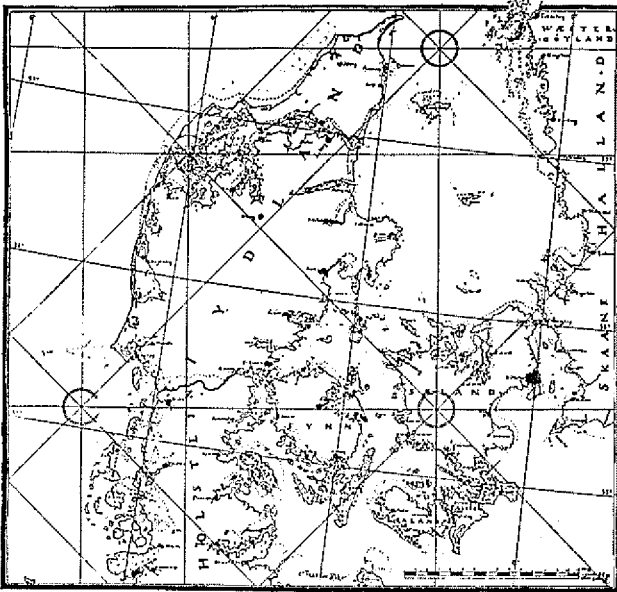
Ballade om bord

Først i 1697 kom Sørensen ud på sit næste opmålingstogt. Dette skulle egentlig være gået op langs Norges kyst, men i stedet fik han ordre til at måle op i Kattegat. Dette gjorde den nybagte søkortdirektør godt gal i hovedet, og endnu mere rasende blev han, da han hørte, at der denne gang skulle hele to søofficerer om bord.

Så rasende var Jens Sørensen, at han lod skibet ligge og vente på sig i København. Men admiralitetet sendte ham en rejseordre, og så tog han til København, men vendte dog straks efter tilbage til Køge efter at have besørget et privat ærinde i hovedstaden. Da admiralitetet sendte bud efter ham endnu en gang, meddelte han, at han led af „hidsig feber“ og måtte holde sengen. Men flådens ledelse lod sig ikke gå på af denne søforklaring og måtte true med at tage bestillingen fra ham, hvis han ikke rejste.

Først den 7. maj stod „Frøken Elsen“ ud på sit opmålingstogt. Kaptajn løjtnant Peder Hjort skulle føre kommandoen om bord, men iøvrigt havde han ordre til at sejle, hvorhen Sørensen ønskede det, og til iøvrigt at være ham behjælpelig på enhver måde. Desuden medfulgte en løjtnant Hansen Grøn. På togtet skulle man bl. a. opmåle Læsø Trindel. Men Peder Hjorth og Jens Sørensen kunne absolut ikke sammen. Sørensen var stædig og kværlantisk og samtidig meget fornærmet over den andens tilstedeværelse, hvorfor han benyttede enhver lejlighed til at overfuse ham. Peder Hjorth hævnedes sig imidlertid ved flere gange at sætte skibet på grund, så opmålingsarbejdet blev forsinket.

Til sidst gik det så vidt, at Hjorth — tirret til raseri — trak sin kårde mod søkortdirektøren i dennes kahyt. Jens Sørensen gik ikke af vejen for en duel, men heldigvis lagde løjtnant Hansen Grøn sig imellem og for-



Jens Sørensens gamle Danmarkskort med det moderne indstiplet.

hindrede et blodigt drama om bord. Resten af togtet var forholdet mellem de to dog stadig meget spændt.

Trods de mange rivninger om bord og stadige forsinkelser blev udbyttet af togtet i 1697 ikke så dårligt. Dog lykkedes det ikke at opmåle Læsø Trindel, der havde kostet så mange skibes forlis. Både kaptajnløjtnanten og søkortdirektøren fik derfor en dundrende opsang af admiralitetet. Iøvrigt straffede man Sørensen på den måde, at man i de følgende år ikke sendte ham ud på opmåling. Derfor blev søkortdirektøren endnu mere sur og det gik meget langsomt med at lave søkort derhjemme i Køge. Til sidst måtte admiralitetet true ham med at holde hans gage tilbage, indtil han fuldførte sit arbejde med kortene.

Sørensen låner kongen skib

I 1703 stod Jens Sørensen atter ud på togt. Han havde ladet bygge et opmålingsskib for egen regning. „Experientz“ hed det. Skibet kostede ham 800 rigsdaler, og da han fra staten kun modtog 300 rigsdaler om året, kan man vel næppe sige, at statskassen ligefrem var ved at tømmes på grund af ham!

Det var dog ikke så meget kærlighed mod fædrelandet som ønsket om at slippe for en søofficer som overordnet, der fik Sørensen til selv at holde sig med skib. I alle tilfælde fik han kun en underløjtnant Rasmus Juel med sig som hjælper, og de to arbejdede godt sammen.

„Experientz“ målte i 1703 op i skærgården ud for Göteborg, ligesom opmålingen af Læsø Trindel nu endelig blev en realitet.

Det næste år målte Jens Sørensen for egen regning op i Østersøen, hvor han lavede kort af Trave-floden og Lübeck by, over farvandet rundt om Bornholm og Christiansø, over indsejlingen til Königsberg og over Drogden.

I 1705 skulle Sørensen egentlig have målt op langs

Norges kyst, men i stedet fik han ordre til sammen med Rasmus Juel at måle op langs Sveriges kyst helt op til Lindesnäs på steder, hvor han ikke før havde haft loddet ude. Kongen og admiralitetet gav ham udtrykkelig ordre til at udvise forsigtighed. Man vidste, at svenskerne ikke ville synes om hans interesse for dybdeforholdene i deres farvande!

Men togtet blev en succes. Sørensen nåede helt op til Oslofjorden og lavede et kort over denne, og han hjemførte ligeledes en hel mængde kort over de svenske skærgårde.

Efter admiralitetets ønske målte Sørensen i 1706 op langs Norges kyst fra Færder til Arendal. Det var med ketchen „Sofie Hedvig“. Rasmus Juel var desværre ikke med. I stedet medfulgte søløjtnant Cornelius Blichfeldt, og han indberettede efter togtet, at han „kunne ingen fred få for direktøren“! — Men iøvrigt endte togtet godt, og der blev også et par kort ud af et lille svinkeærinde ind langs Halland og Bohuslen. Men togtet var det sidste, Jens Sørensen udførte for statens regning. I stedet målte han i de følgende år op på eget initiativ. På admiral Gyldenløves forslag udførte han således et kort over Præstø Bugt i 1711, fordi man mente, at der her kunne anlægges en vinterhavn for flåden. Men planen blev aldrig til virkelighed.

Jens Sørensen døde som en delvis skuffet mand den 6. oktober 1723. Han blev 77 år gammel.

Var kortene gode?

Men hvordan så samtiden og eftertiden egentlig på hans kort — altså fraregnet Ole Rømer, der aldrig rigtig kunne forliges med ham og hans metoder? Joh, der er ingen tvivl om, at han blev anerkendt af de fleste fagfolk. I december 1694 fik han således nede i Køge besøg af den svenske viceadmiral og lodsinspektør Werner von Rosenfeldt samt sin svenske kollega Peter Gedda. I Holland havde de to herrer fået at vide, at Sørensen havde tegnet kort over svenske farvande. Da de under besøget bad Sørensen om tilladelse til at se dem, vægrede den danske „søkortmager“ sig naturligvis meget. Da svenskerne imidlertid viste nogle af deres egne kort, som de havde ladet stikke i kobber og trykke i Holland, opfyldte Sørensen deres ønske.

Svenskerne roste kortene over deres egne farvande og skærgårde i høje toner og indrømmede begge, at disse kort var bedre end deres egne over de samme farvande!

Men i 1707 begyndte der derhjemme at rejse sig kritiske røster mod hans arbejde. Især var schoubynacht P. Raben meget kritisk indstillet, og admiralitetet anmodede derfor Jens Sørensen om at indsende en skriftlig oversigt over, hvad han havde lavet af kort i tidens løb. Sørensen var ikke sen til at indsende oversigten, med hvilken fulgte anbefalinger og udtalelser fra adskillige høje herrer. Efterhånden forstummede kritikken da også helt.

Det er en kendsgerning, at kortene i alle tilfælde ikke kunne laves bedre end Sørensens på det tidspunkt. Eksperter, som har set hans kort over Oslofjorden, siger,

at det i nøjagtighed langt overgår samtidige franske og svenske kort over samme farvand.

I 1701 havde Jens Sørensen ansøgt kongen om en ret til at fremstille søkort i tyve år ud fra den motivering, at også den fredelige skibsfart trængte til gode kort og ikke burde lade sig nøje med de mange dilettantiske, der var til rådighed. Han bad om tilladelse til at trykke kortene for statens regning. Til gengæld skulle fortjenesten ved kortsalget også tilfalde staten. Hvis kongen ikke ville gå med til dette, ville han selv bekoste trykningen, men også høste det økonomiske udbytte. Både i Frankrig, England, Holland og Sverige forhandlede der søkort til alle, fortalte han i sin ansøgning.

Gemt bort i 200 år

Men desværre blev ansøgningen aldrig bevilget. Søkortene skulle af sikkerhedsgrunde forbeholdes søværnet. Derfor var Jens Sørensens søkort ikke offentligt tilgængelige i over 200 år. Først i 1916 sørgede cand. mag. Johs. Knudsen for, at kortene blev hentet ud af de stovede arkiver. Da søkortarkivet stiftedes i 1784, lavede Poul de Løwenørn en liste over samtlige danske kort. De første 80 numre gælder Sørensens kort. Andre kort befinder sig i Norge, hvor de fik lov at blive ved freden i Kiel i 1814.

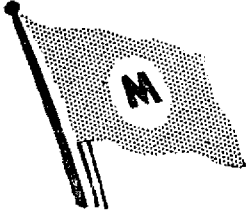
Jens Sørensens kiste blev først opstillet i Holmens Kirkes kapel, men blev senere nedsænket på Holmens Kirkegård. I kapellet kan stadig ses en mindetavle, der fortæller om den mærkelige mands liv. Indskriften, der sikkert er forfattet af ham selv, er meget rosende. Tavlen er af sort sandsten og omgivet af en hvid ramme af marmor, på hvilken er indhugget billedet af et kompas og en hånd, der holder et lod.

Men i dag eksisterer der altså ikke så meget som et maleri eller et stik af Danmarks første søkortdirektør.

Otto Ludwig.

Stor uddeling af søkort til svensk ungdom

Foreningen Sveriges Flotta har for nylig påbegyndt uddelingen af et søkort til svenske skoledrengene, kaldet Ungdommens søkort. Som nogle af de første modtog eleverne i en af de sidste klasser i en stockholmsk skole



MOORE & Mc CORMACK A/s
 Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
 Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

midt i september hver et kort. I alt vil 30.000 drenge og henvend 10.000 geografi- og lærerværelser i svenske folkeskoler få tildelt kortet.

Formålet med gaven er at fortælle drengene, deres lærere og forældrene om den søfartsbetonede del af det svenske næringsliv, om landets betydningsfuldeste eksportgrene samt om Sveriges sømilitære forsvar. Den smukke opgave har kunnet løses takket være den interesse, som svenske rederier og værfter, søfartsfonden, flådeledelsen og søfartsstyrelsen har mødt tanken med.

Søkortet er trykt i otte farver, og hele oplaget skulle være i stand til at dække en 70 m bred og 5 km lang vej eller ca. 36.000 kvadratkilometer, har Sjøallposten regnet ud.

Kortets hovedredaktør er kaptajn Bengt Ohrelius, og for den kunstneriske udformning står Kurt Blixt. —

Det initiativ, der her er taget af vort svenske broderfolk for at give ungdommen interesse for og indblik i den søfartsbetonede del af fædrelandets næringsliv, er i høj grad prisværdigt. —g.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



Dampskibsselskabet
JUTLANDIA
 JENS TOFT
Toldbodgade 29
 TELF. *8192



VIRGINIA ROSE
 READY RUBBED
 MATURED VIRGINIA
i den fikse pose
 -en herlig shagtabak

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

Sømand til det sidste

Søens mænd har for de allerflestes vedkommende et særligt præg over sig uanset rang, race eller religion. Det gælder i mange tilfælde også kongelige personer. Herpå er Georg den Femte, Englands sømandskonge par préférence, et godt bevis.

Georg den Femte fik en meget grundig og alsidig sømilitær uddannelse, som han aldrig glemte. Selv den frodige og saltvandsfriske jargon fra flåden fulgte ham til det sidste.

Det fortælles således, at kongen under sin sidste, svære sygdom pludselig vågnede op af bevidstløsheden, åbnede de trætte øjne, kiggede rundt på de mange læger, der var forsamlet omkring hans seng, og mumlede: — Det var fancens til besætning!

hn.

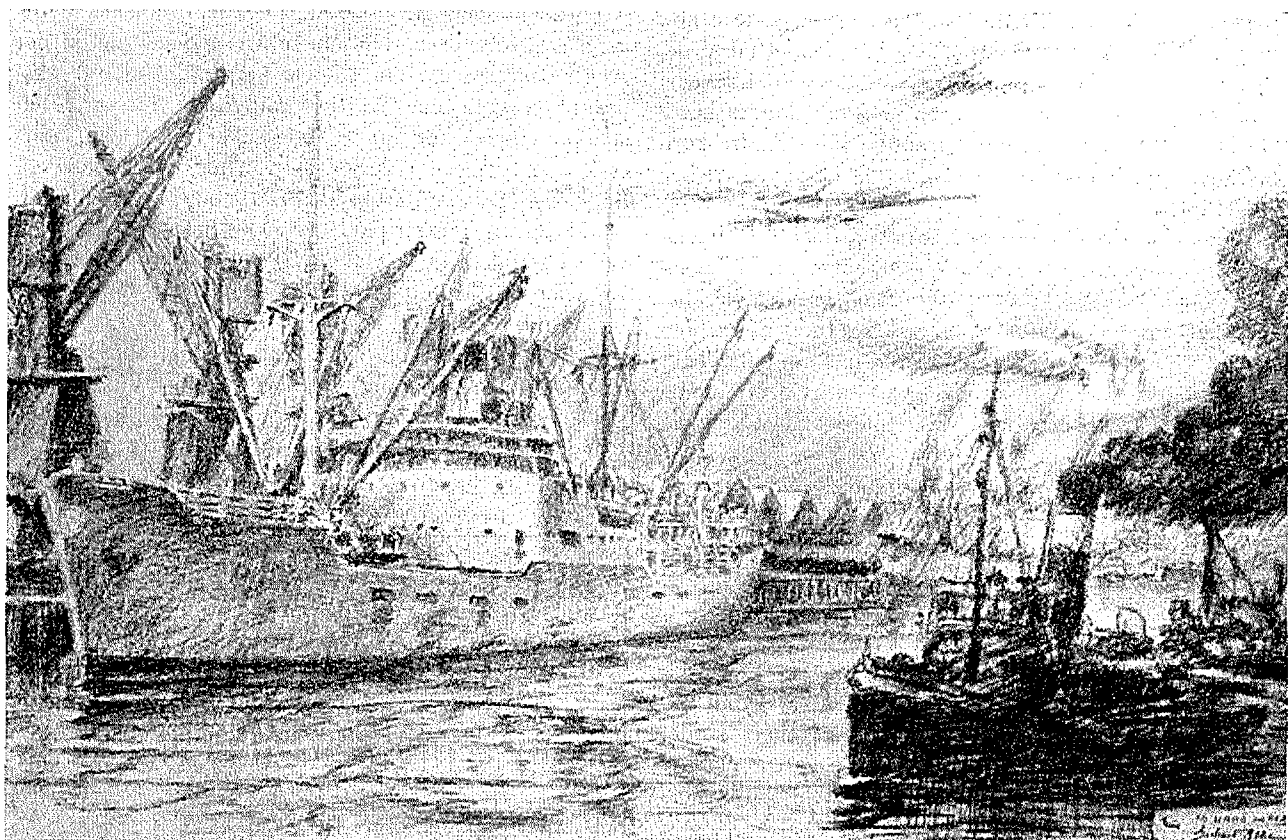
Kaptajn Grog

Som bekendt er en grog et glas rom, der drikkes i varmt vand eller varm te. Denne „opfindelse“ er gjort engang i 1840'erne af en engelsk admiral ved navn Vernon, som blandt sine folk lød kælenavnet „Kaptajn Grog“.

Admiralen var en afgjort modstander af for megen og stærk spiritus, og en skønne dag fandt han derfor på, at de daglige romrationer om bord kunne gøres mindre krasse, når de udleveredes i et glas varmt vand.

Til at begynde med var mandskabet højst utilfreds med dette nye påfund; men meget hurtigt kom de til at holde af den nye drik — ja, efterhånden fandt de så stort behag i den, at de døbte den „grog“ efter deres admiral.

—g.



S/S „Harö“, Rederi AIS Rex, i London.

Kultegning af Gerhard Albe

Opret

Index-konto
eller
Pensions-opsparing
i
SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

OCEANIC

SKIBSHANDLERE

AZOPARDO 473

BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

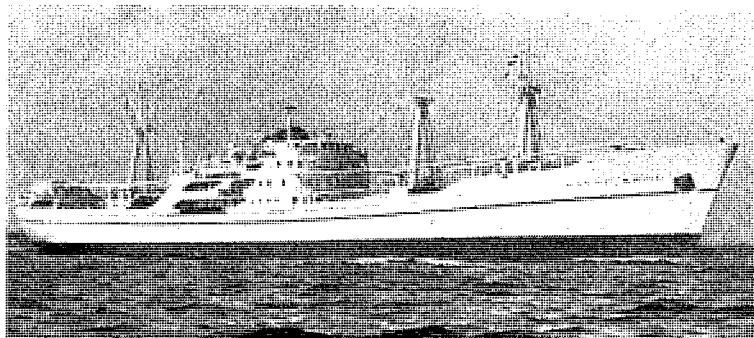
1. oktober 1958



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 Bugsererselskab 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- & 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

Ny Cargoliner til rederiet Ove Skou



„Hanne Skou“.

Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes tirsdag den 19. august et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Hanne 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“ og „Mette Skou“ leveret i 1957 fra Helsingør Skibsværft.

Skibets dimensioner er følgende.

Længde overalt	ca. 127,00 m
Største bredde på spant	17,20 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,70 m
Dybgående til sommerfribord	7,31 m
Dødvægt	7.000 tons

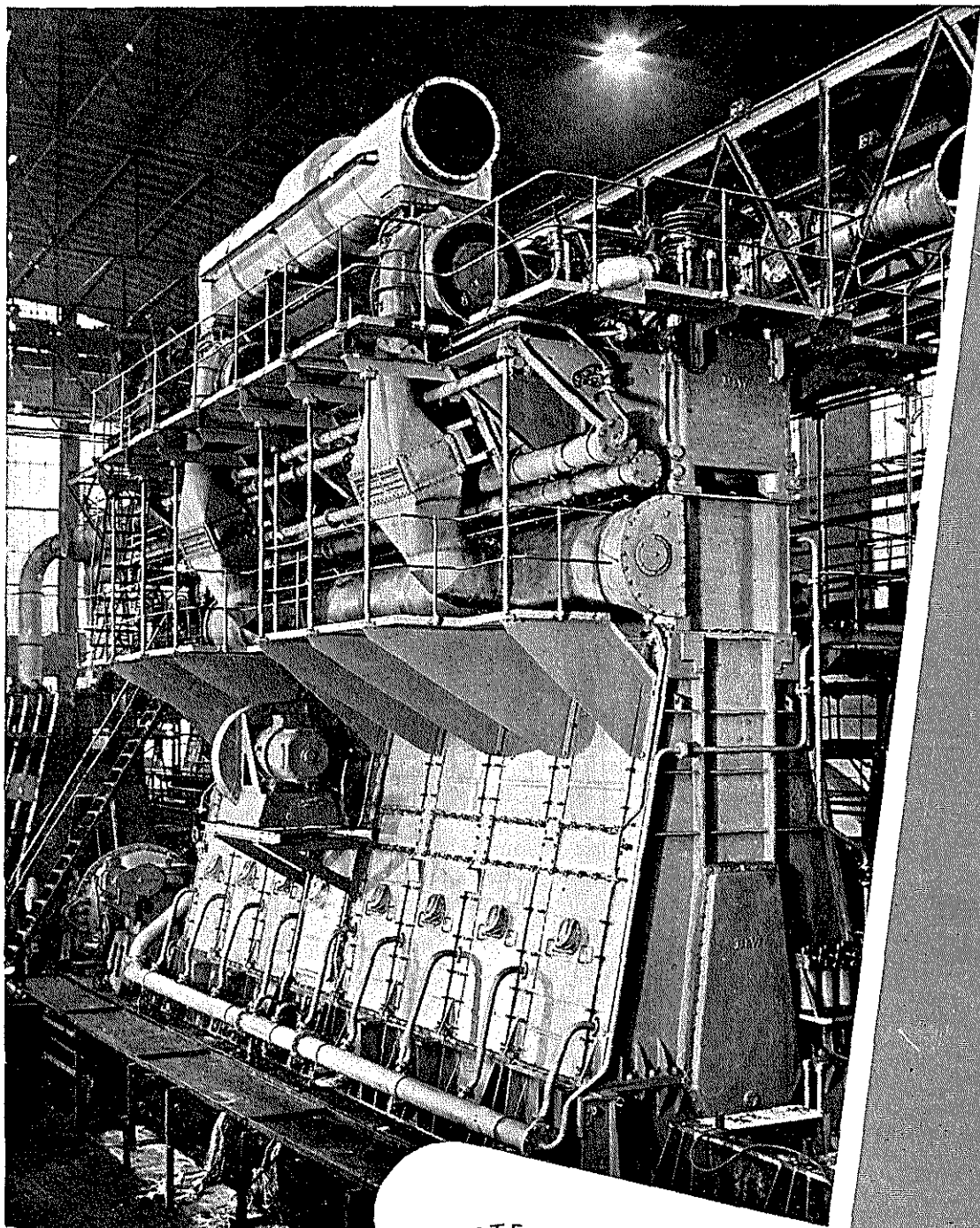
Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet er en åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dæks-hus agter, „soft nose“ pladestævn og krydserhæk. Skibet har højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og er forsynet med 3 bipodmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods lossebomme.

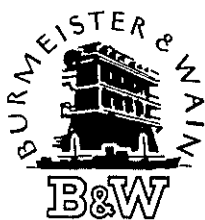
I midtskibshuset er der en passage-aptering til 12 1. kl. passagerer fordelt på 8 kamre og en luksussuite, alle med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer har beboelse midtskibs, den menige besætning agter, alle, undtagen de yngste drenge, i enmandskamre. 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 ottecyklindret totakts dieselmotor med turboladning, type Helsingør/B&W 862-VTBF-115 bygget i værftets dieselaflading indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7.300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

M/T Vendemiaire

I dagene 1. til 3. september 1958 afholdtes i farvandet nord for Sjælland prøvetur med motortankskibet „Vendemiaire“, som er bygget af Odense Stålskibsværft A/S til det franske rederi Compagnie Nationale de Navigation, Paris.

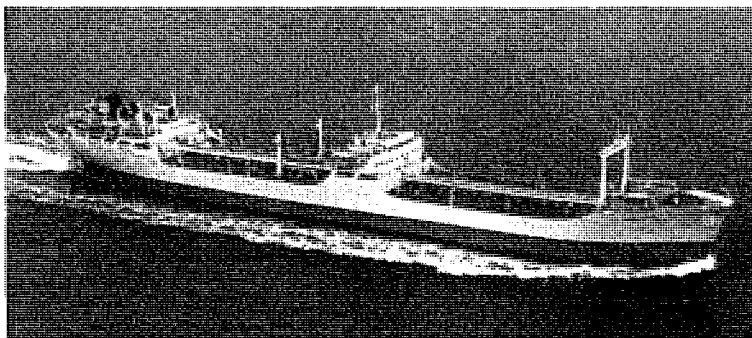
Skibets hoveddata er:

Længde overalt	200,11 m
Bredde på spant	24,69 m
Dybde moulded	13,64 m
Dybgående lastet	10,39 m
Dødvægt	29.975 metriske tons
	29.500 engelske tons
Bruttotonnage	18.587 tons
Nettotonnage	11.313 tons
Fart med fuld last	15,9 knob

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og til at opfylde de franske loves fordringer.

Skrøget er fuldsvejst med korrugerede skodder.

Der er 24 tanke for olielast med en kapacitet på 38.400 m³.



„Vendemiaire“.

Apteringen er meget tiltalende og rummelig og i enhver henseende tip-top moderne.

Skibet er rigget med en mast midtskibs på broen og 8 lademaster.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain ticylindret, totakts, enkeltvirkende, trykladet dieselmotor, som udvikler 13.900 ihk ved 115 o/m.

Hjælpermaskineriet i maskinrum og på dæk er dampdrevet. Der er tre skotske kedler og en udstøds-kedel samt 3 turbinedrevne lastpumper, hver med en kapacitet af 850 tons pr. time.

M/T Haukanger

Onsdag den 3. september 1958 søsattes m/t „Haukanger“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen.

Tankmotorskibet „Haukanger“, som er værftets nybygning 754, er kontraheret af rederiet Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen.

Skibet bygges til Det norske Veritas + I. A. I. F. „tankskib for olielast“ med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærer	163,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde til øverste dæk	12,2 m
Dybgående til sommerlastelinie	9,4 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 19.450 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydsershæk 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, som i forbindelse med tværskibs korrugerede skodder danner 9 midtskibs og 2 x 9 sidetanke.

Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning helsvejst. Endvidere er dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel midtskibs- som sidetanke.

Lastrørsystemet består af en 12" hovedledning gennem sidetanke og en 14" hovedledning gennem de 4



„Haukanger“.

Brændseloliebeholdninger opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smørelie og fødevand.

Lossegrejerne består af tre 5 tons lossebomme, en 3 tons maskinbom på forkant af skorsten samt en 1 ton proviantbom anbragt på lademast agter. Anker- og varpespiiler 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 stewardesser, hospital, kontorer samt spisesalon, officerers opholdsrum og baderum. I hytten indrettes apering for sømænd, motormænd og drenge, som alle — med undtagelse af drengene — får enmandskæmre. Hus på hyttedæk indrettes for maskinofficerer og underofficerer. Endvidere messer for officerer, kabyspersonale, underofficerer og mandskab samt rygesalon for maskinofficerer og mandskab. Kabysen indrettes ligeledes i dette hus. I hus på bådedæk agter indrettes apering for maskinchefen.

Hele aperaturen 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/t „Haukanger“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

En syvcylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende to-takts, direkte omstyrbar krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 9700 ihk svarende til cirka 8750 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut installeres. Motoren indrettes til tung oliedrift.

Der installeres to femcylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, fire-takts trunkmotorer med turbolader, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en vekselstrømsdynamo på 355 kva. Desuden en dampmaskine med tilkoblet generator, normal ydelse 125 kva.

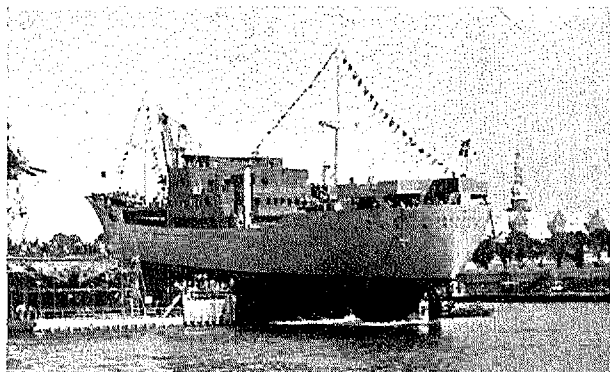
To oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på cirka 10.500 kg/time, og en udstøds-gaskedel med dampproduktion på cirka 2.000 kg/time. Kedlerne indrettes til at arbejdsstryk på 12,5 atmosfærer.

Ny Cargoliner til rederiet A. F. Klaveness & Co., søsat

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes torsdag den 28. august 1958 et nyt skib til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo. Skibet, der blev navngivet „Crestville“, er en moderne cargoliner, der har følgende dimensioner:

Længde overalt	122,40 m
Største bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde	10,05 m
Dybgående	7,40 m
dw	6.300 tons

Skibet bygges til Det norske Veritas højeste klasse og er en shelterdækker med bak og løftet hytte og forsynet med 5 luger, der bliver betjent af seksten 10 tons bomme samt en sværgodsboom på 30 tons.



„Crestville“.

Udover en fuldtud moderne apering for officerer og mandskab bliver der kahytter for 12 passagerer. Der bliver separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele aperaturen forsynes med højtryksventilationsanlæg.

Skibet forsynes med en sekscylindret Helsingør-B&W dieselmotor med trykladning, der udvikler ca. 5300 ihk og er i stand til at give skibet en fart af 16 knob lastet.

Helsingør Skibsværft har tidligere leveret 2 skibe af lignende type til samme rederi, nemlig m/s „Corneville“ og „Libreville“, og har yderligere et søsterskib af samme dimensioner i ordre til rederiet til levering i 1960.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

M/s **Beira**

Torsdag den 14. august 1958 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Beira“, nybygning nr. 756, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.1. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,382 m + R.M.C.

Hoveddata for m/s „Beira“ er:

Længde mellem

perpendikulærer	138,99 m
Største bredde på spant	19,35 m
Dybde til øverste dæk	11,66 m
Dybde til 2. dæk	9,07 m
Dybgående ca.	8,38 m
Dødvægt ca.	10.200 eng. tons
Fart på lastet prøvetur	17,5 knob

Skibet, der er søsterskib til m/s „Bogota“, leveret i september 1956, er dermed det andet af den nye serie fragtbåde, som rederiet har i ordre, hvor maskinen er anbragt agter.

Foran motorrummet findes ialt 5 lastrum. Den agterste del af last 2 samt forreste del af last 3 udgøres af højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 5 på øverste mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 8.100 cbf.

Skibet er rigget med 2 tobensmaster samt 11 lademaster. Til betjening af de 5 luger er der ti 3-tonns bomme, ti 5-tonns bomme samt en 20-tonns sværbom på fokkemast og en 60-tonns sværbom på stormast.

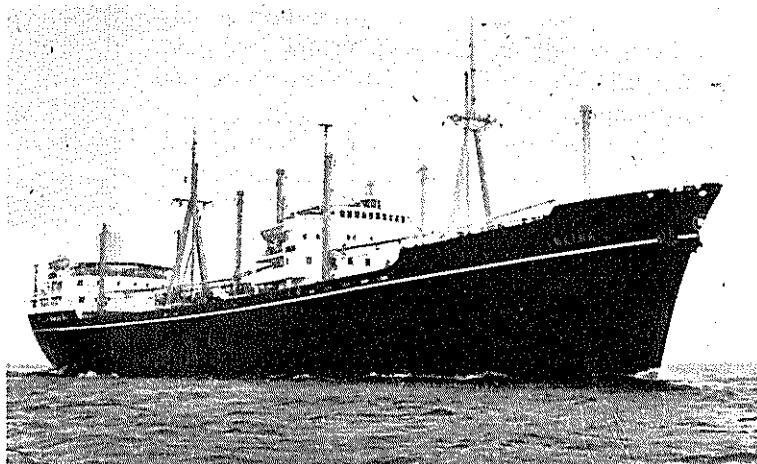
Dæksmaskineriet består af elektrisk ankerspil, elektrisk styremaskine, to 10-tonns elektriske varpespil samt seks 7-tonns, fjorten 3-tonns og et 15-tonns lossespil.

Laster, inkl. strongrooms og bakrum, lastkølerum, bagagerum, proviantrum og storesrum for, højtanke for tørlast og styremaskinrum er udstyret med CO-2 brandslukningsanlæg med røgdetektor i styrehus.

Ventilationen i laster, proviantrum, storesrum etc. er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation, medens aptering midtskibs og agter er forsynet med et Hi-Press ventilationsanlæg, der arbejder efter højtryksprincippet.

M/s „Beira“ er forsynet med 4 aluminiumsbåde, hvoraf de 3 er 7,3 m lange og en, der er forsynet med motor, 7,6 m lang. 2 af bådene er placeret agter sammen med 1 glasfiberarmeret plasticjolle, 16' lang.

Opbygninger midtskibs indeholder rum for dæks-officerer, hovmester, hospital, kontorer, gyro- medicin- og toldrum i hus på øverste dæk. Rum for stewardesser, rygesalon, spisesalon og pantry i hus på salondæk. Rum for telegrafist, radiatorum, lods, samt 2 dobbelte passagerkamre i hus på midtskibs bådedæk. Kaptajnsrum, bestikrum og styrehus i hus på kommandobro.



M/S „Beira“.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviant etc. på øverste dæk. Rum for underofficerer og aspiranter, kabys, officers- og mandskabs-cafeteria samt officers- og mandskabsopholdsrum i hus på hyttedæk. Rum for maskinchef, maskinofficerer og assistenter i dækshus på officersdæk.

Passageraptering består af 2 kamre, hvert med bad og wc. Skodderne er beklædt med plasticlaminat og møblerne udført i poleret mahogny. I spisesalonen er møblerne udført af behandlet teak og skodder beklædt med plastiklaminat. I rygesalonen er skodderne ligeledes beklædt med plasticlaminat, medens møblerne her er udført af poleret nød.

Skodder i officerskamre, heri indbefattet kaptajns og maskinchefts aptering, tonmales, medens møblerne er udført i poleret mahogny.

Underofficers- og mandskabskamre, der alle er enmandskamre med undtagelse af 3 kamre i mandskabsapteringen, har malede skodder og møbler i behandlet mørk eg.

Cafeteriaer er indrettet efter selvbetjeningssystemet. Officers-cafeteria er udstyret med møbler i poleret mahogny, og skodderne er beklædt med plasticlaminat. I mandskabs-cafeteria er skodderne beklædt med plasticlaminat, og møblerne er af behandlet mørk eg.

M/s „Beira“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en ottecylyndret, totakts „enkeltvirkende, tryksmurt, direkte omstyrbar krydshoveddieselmotor med trykforstøvning og udstødsturboledning, type 874-VTBF-160 i svejst udførelse. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm.

Motoren udvikler max. 11.100 ihk, svarende til ca. 10.000 ehk ved 115 omdr./min.

Hjælpemotorerne er to trecylindrede og to femcylindrede firetakts, tryksmurte, ikke omstyrbare trunkdieselmotorer, cylinderdiameter 245 mm og slaglængde 400 mm.

Motornest ydelse er henholdsvis 180 ehk og 300 ehk ved 500 omdr./min., og de er koblet til en 120 kw og en 200 kw 220 volts jævnstrømsdynamo.

To 310 m³/time vertikale, elektrisk drevne saltvandskølepumper og en 310 m³/time for ferskvand.

To 230 m³/time vertikale IMO-skruepumper som smøreoliepumper.

To manøvreluftkompressorer, hver med en kapacitet på 230 m³/time indsuget luft, der komprimeres op til 25 a.m. starteluftryk.

To startebeholdere hver på 11,5 m³.

Anlægget er udført for drift med kedelolie.

Oliefuret kedel, der kan udvikle 1300 kg damp/time, arbejdstryk 7 atm. samt udstødskedel, beregnet for samme dampmængde og arbejdstryk.



„Evita“.

M/S **Evita** afleveret

Øresundsvarvet AB i Landskrona afleverede den 2. september efter prøvetur i Øresund til A/S Uglands Rederi i Grimstad lastmotorskibet „Evita“ med en dødvæg: på 15.000 tons på 8,4 m dybgående.

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

Længde mellem perpendikulærene	148,0 m
Største bredde på spant	19,9 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,6 m

Maskinrummet og al aptering findes agter. Skibet er delt i fire lige lange lastrum. Inderbunden under lastrummene er for største delen inddelt i tørtanke. Kun tankene under rummet nr. 4 foran for maskin-

rummet er olie- og vandballasttanke. Agten for rum nr. 4 findes højtanke til brændselolie.

Ved dette arrangement er lastrummene helt rektangulære og glatte, som gør dem særlig anvendelige til lastning og losning med maskinelle hjælpemidler.

Lastlugerne har stållugedæksler af „single pull“-typen.

Skibet har som rig kun to bomstøtter agten for bakken med to bomme, som betjener et mindre oplags- og strongroom i forskibet.

Apteringen er af højeste klasse med mandskabet forlagt i rummelige enmandskamre.

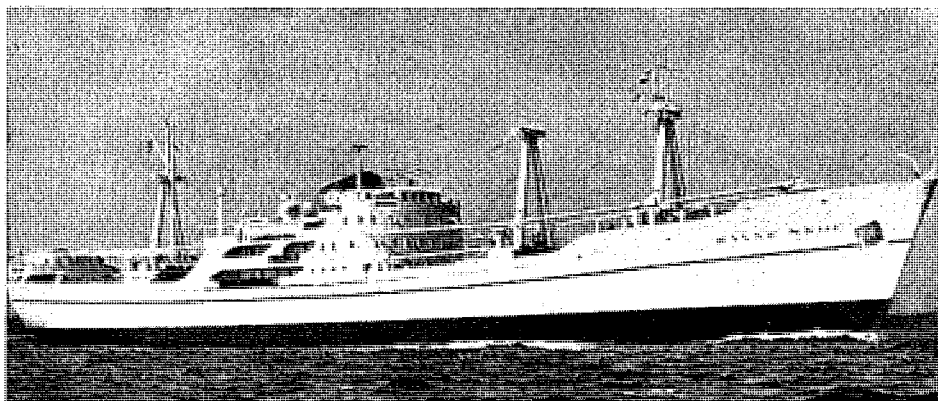
Skibet er udrustet med alle moderne navigationsinstrumenter såsom radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log etc.

Motoren er en sekscylindret dieselmotor af Göta-verkens fremstilling, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 4.500 ehk, der på den målte mil gav en middelfart på 13,93 knob.

Skibet føres af kaptajn T. Byholt med H. Arnberg som maskinchef.

Atter en nybygning malet med

Hempels Skibsfarver



M/S HANNE SKOU, bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
Afleveret 19. august 1958.



M/s **Knud Mærsk**

Torsdag den 28. august 1958 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Knud Mærsk“, nybygning nr. 748, kontraheret af et interessentskab bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, begge 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“.

Hoveddata for m/s „Knud Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	114,300 m
Største bredde på spant	16,460 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,754 m
Sidehøjde til andet dæk	7,163 m
Dybgående 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 enkeltskruet 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.

Rigingen består af 2 pælemaster, en pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt af en 40 tons sværgodsbom anbragt på pælelademast og en 30 tons bom på stormast.

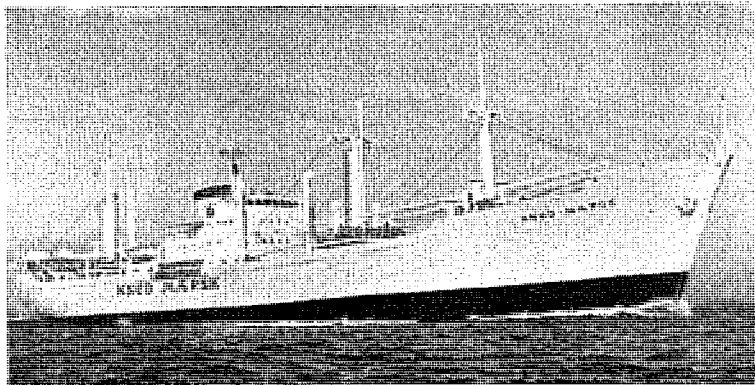
Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons relaisspil. Til 2 af spillene kan tilkobles 7,5 tons tromler for 40 tons bom. Den elektriske mekaniske styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er forsynet med to aluminium redningsbåde, deraf een med motor, samt en 5,0 m jolle. Redningsbådene betjenes af 2 sæt Welin overhead gravity dækkover, type 26-HG.

M/s „Knud Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompass 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



M/S „Knud Mærsk“.

kaptajn er udført i nød, medens de hos de øvrige er udført i elm.

I hus på badedæk 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 mahogny.

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 mahogny, 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, 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.

Hjælpe-maskineriet består af tre firecylindrede 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.

En oliefyret, vertikal kedel med en hedeplade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på ca. 80 m².

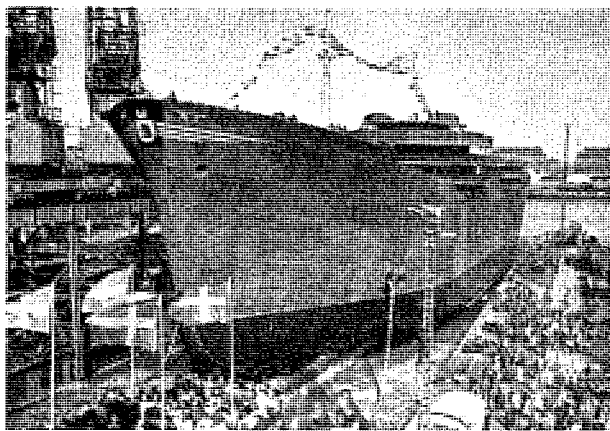
Kedlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde parallelt.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

L I S S A B O N

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON



„Frans Suell“.

M/T **Frans Suell**

Det i Malmö i 1956 dannede Rederi AB Malmoil fik den 25. august sit første skib søsat fra Kockums Mekaniska Verkstad. Det var et ca. 19.600 tons dw tankskib, som af fru Aase Kockum fik navnet „Frans Suell“.

„Frans Suell“ ventes at blive klar til levering i begyndelsen af november i år. Et yderligere tankskib på 34.000 tons dw er bestilt ved Kockums af samme rederi til levering i slutningen af 1959.

Skibet bygges helsejst til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

Længde overalt	170,0 m
Længde mellem perpendikulærene	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgående	9,4 m

Bruttotonnagen er ca. 13.000 tons og nettotonnagen ca. 7.600. Lasternes rumfang er ca. 27.000 m³.

Farter er kontraheret til 15,6 knob under prøvetursforhold og hovedmaskineriet bliver en trykladet otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 9.000 ehk ved 115 omdrejninger pr. mi-



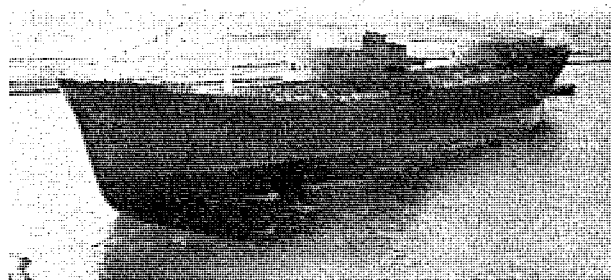
Fru Vere Hansen, gudmoderen fru Aase Kockum, direktør ved Kockums Mekaniska Verkstad Nils Holmström, direktør i Rederi AB Malmoil Frans Kockum samt bestyrelsens formand, skibsreder Einar Hansen.

nut. Den elektriske kraft skal fremstilles af to dieseldrevne og et turbinedrevet vekselstrømsaggregater hver på 335 kva.

M/T **Gustaf Brodin**

Öresundsvarvet søsatte 10. september et ca. 29.000 tdw tankmotorskib til Rederiaktiebolaget Disa, Stockholm. Skibet fik af fru Kristina Söderman navnet „Gustaf Brodin“.

M/T „Gustaf Brodin“ er rederiets første tankskib og for værftet det hidtil største. Skibe indleder en ny epoke i værftets historie, da det efterfølges af flere tankskibe af denne størrelse og større.



„Gustaf Brodin“.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	199,95 m
Længde mellem perpendikulærene	187,45 m
Største bredde på spant	24,54 m
Sidehøjde til hoveddæk	13,95 m
Dybgående på sommertribord	10,52 m

Skibets tankdel er inddelt i 10 midtskibs og 20 side-tanke med et samlet rumfang på ca. 40.500 m³. Skibet er helsejst og bygget efter værftets system med langskibs spanter samt korrugerede tværskibs skodder og plane langskibs skodder i tankdelen.

Til pumpning af lastolie findes et pumperum umiddelbart agten for tankene med to dampdrevne stempepumper og to elektrisk drevne centrifugalpumper. Pumpernes sammenlagte kapacitet svarer til 3.000 tons vand i timen.

I tanken installeres varmespiraler af støbejern. I lastolietanke, der er beregnet til vandballast, bliver der installeret katodisk rustbeskyttelses anlæg.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ticylindret, turboladet dieselmotor, konstrueret for drift med tyk olie, og af Götaverkens fremstilling. Den yder 13.500 ihk ved 110 omdrejninger pr. minut og et indiceret middeltryk på 8,1 kg/cm². Skibets fart på fuld last bliver ca. 16 knob.

Til fremstilling af elektrisk strøm installeres tre seks-cylindrede, enkeltvirkende firetakts dieselgeneratorer,

hver på 240 kw. Til belysning skal installeres to omformeraggregater på 40 kw hver.

Den elektriske installation udføres for 220 v jævnstrøm medens belysningen udføres for 110 v 50 per/sek. vekselstrøm.

T/T **Bideford**

Det engelske rederi Bideford Tanker Co., London, overtog den 4. september det turbinedrevne tankskib „Bideford“ fra Kockums Mek. Verkstad i Malmö. Skibet er med sin lasteevne på 40.900 tons den største nybygning, som hidtil er leveret fra noget skandinavisk værft.

„Bideford“ turde også være det største nu eksisterende hundredeprocent helsvejste skib. De nittede revnestoppere, som tidligere var foreskrevet for tankskibe af denne størrelse, har kunnet udbyttes med svejste forbindelser. Til gengæld består materialet i disse af stål af høj klasse med stor slagstyrke.

„Bideford“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og er udrustet efter Ministry of Transports bestemmelser.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	213,2 m
Længde mellem perpendikulerne	202,7 m
Største bredde på spant	29,6 m
Sidehøjde	15,0 m
Dybgående	11,2 m

Lastrumfanget, som beløber sig til ca. 57.000 m³, er delt på 33 tanke, tre tværskibs i hele lastdelen. De midtskibs tanke er forsynet med katodisk beskyttelse. Samtlige lasttanke kan udluftes ved hjælp af et særligt ventilationsaggregat, som er anbragt i hovedpumperummet og pumper frisk luft gennem lastolieledningerne, hvorefter den gasblandede luft afgår gennem lastlugerne i dækket. Dette arrangement erstatter de sædvanlige transportable tankrensingsventilatorer og udgør et værdifuldt supplement til Butterworth-apparaterne, som rengør tankene med varmt saltvand.

I hovedpumperummet, som ligger ved maskinrum-

met, findes fire turbinedrevne centrifugalpumper, hver med en kapacitet på 1.250 tons pr. time ved et modtryk på 11 kg/cm², og tre slikkepumper. Det er det kraftigste pumpeanlæg, der er installeret i noget Kockum-skib. Det forreste pumperum har installeret en brændoliepumpe på 75 tons, en læsepumpe på 50 tons og en trykluftdrevet nødbrandpumpe på 30 tons pr. time.

Hovedmaskineriet er et Kockum-Laval turbineanlæg på 16.500 ehk ved 103 omdrejninger pr. minut på skruen.

Damp genereres af to af Kockums byggede Foster-Wheeler vandrørskedler, som hver normalt producerer 31 tons overheded damp pr. time. Temperaturen er 463° og trykket 42 kg/cm². Elektrisk kraft fremstilles af to turbinedrevne vekselstrømsaggregater på hver 725 kva.

På prøveturen opnåedes en højeste middelfart på 17,55 knob på fuld last og med fuld maskineffekt. Den kontraherede fart under samme betingelser var 17 knob.

Skruen er fembladet og af nikkel-aluminiumbronz. Den vejer 27 tons, men er fem tons lettere, end hvis den var fremstillet af normal propellerbronz.

„Bideford“ har en fin udrustning af navigatoriske hjælpemidler af alle slags. Bl. a. har det to separate radaranlæg, hvoraf det ene viser relativ og det andet sand bevægelse i forhold til omgivelserne. Saloner, kamre og oplagsrum er luftkonditionerede og forsynet med automatisk brandalarm og sprinklere. Maskinrum kedelrum og pumperum er udrustet med kulsyreslukning af „Total Floodin-typen“. Samtlige skodder i apertingen er udført af brandhæmmende materiale.

„Bideford“ er chartret for fem år af ESSO og afgik den 5. september om morgenen til Baniyas i Syrien.

M/s **Saracen**

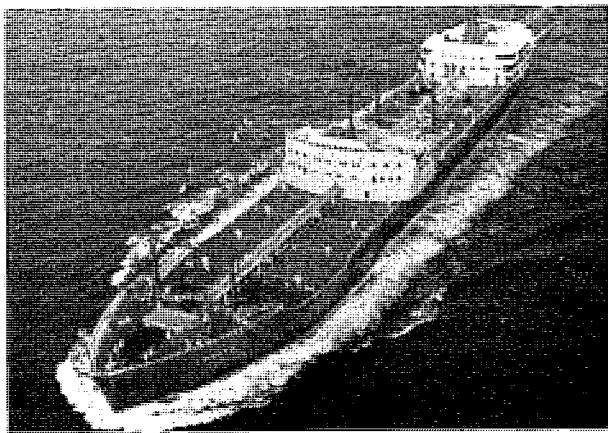
Uddevallavarvet afleverede den 1. september til Blue Star Line Ltd., London, kølelastskibet „Saracen“ på 3.500 tons dw.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og til Ministry of Transports fordringer med hoveddimensionerne:

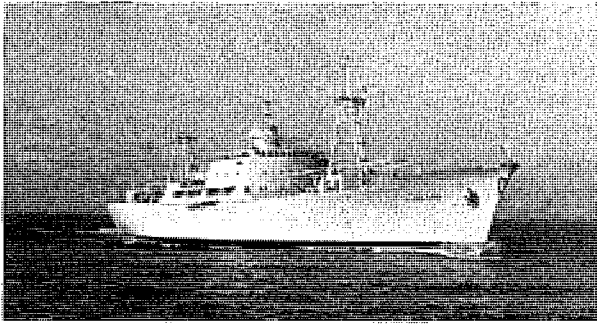
Længde overalt	123,7 m
Største bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,0 m
Dybgående til sommerfribord	6,4 m

Skibet er bygget med to gennemgående dæk, hoved- og shelterdæk samt et øverste dæk, gennemgående til i højde med agterpeaksskodet. Mellem hoveddækket og tanktoppen foran for maskinrummet på omtrent halv højde findes et mellemdæk.

Tunneltoppen er ført ud til skibssiden, hvorved man opnår vingetanke til brændolie og ferskvand. Desuden føres brændolie i inderbunden.



„Bideford“. Fot. Hammer.



„Saracen“.

Hele dækshuset midtskibs er bygget helsvejst af letmetal.

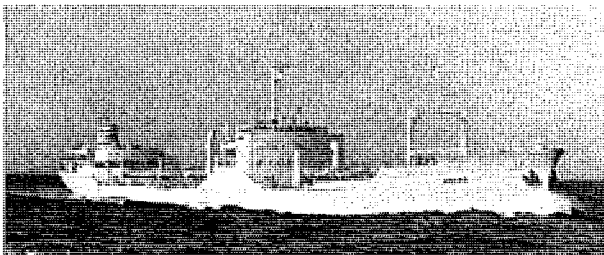
Lastrummet er delt i syv særlig kølede lastrum, foruden den øverste del af last 3, som er arrangeret i to kølerum til frosset kød. Dæk, skibssider og skodder er isoleret med glasuld, tanktoppen med kork.

Køleluften indblæses lodret gennem dørkriste.

Kølemaskineriet har tre nicylindrede kompressorer, konstrueret for Freon 12 som kølemedium og forsynet med et brinesystem til indirekte køling af de otte lastrum. Køleanlægget er konstrueret til at give en meget hurtig nedkøling til 11—15° og en jævn temperaturfordeling under nedkølingsperioden. Køleeffekten skal også være tilstrækkelig for frossen last ved ÷ 18°.

Skibet er forsynet med en ticylindret, totakts, enkeltvirkende GV dieselmotor af værftets fremstilling. Den er konstrueret for drift med tyk olie og udvikler ca. 6.250 ahk ved 125 omdrejninger pr. minut.

M/T **Acina** afleveret



„Acina“.

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 29. august det ca. 19.000 tons dw store tankmotorskib „Acina“ til C. H. Sørensen og Sønner, Arendal. Skibet er af konventionel type, hvoraf værftet har leveret flere, og typen har gentagne gange været omtalt i Vikingen.

Det danske Redningsvæsen

Det danske redningsvæsen har udsendt beretning for året fra 1. april 1957 til 31. marts 1958.

Det fremgår heraf, at der i nævnte tidsrum ved 8 redningsforetagender er reddet 23 menneskeliv, således at der i alt siden 1850 er reddet 12.654 mennesker.

Der findes under redningsvæsenet ialt 55 redningsstationer og 3 bistationer med 23 motorredningsbåde og 19 roredningsbåde, medens 16 er raketstationer.

Redningsvæsenets materiel samt båd- og opbevaringshusene er indtegnet i Stats-Brandsforsikringsfonden for et samlet beløb på 3.305.788 kr. Statens samlede udgift til redningsvæsenet har i finansåret 1957-58 andraget 2.230.457 kr.

Foruden redningsbestyreren med sit kontorhold i København er der ved redningsvæsenet 531 ansat ved redningsstationerne.

Der er i finansårets løb udført 47.705 timers vagt-tjeneste (nattevagt).

Foruden de ovennævnte redningsforetagender, hvor menneskeliv er blevet reddet, har redningsapparaterne i 80 tilfælde været i bevægelse i anledning af indtrufne eller befrygtede strandinger eller for at hjælpe fiskerbåde. Herunder har redningsbådene været søsat i 53 tilfælde, hvor det drejede sig om 105 fartøjer med ialt 385 ombordværende personer.

Emile Robins legat til belønning for den redningsbådsbesætning, der i det pågældende år har været udsat for størst fare ved at redde skibbrudne er for året 1957 tildelt mandskabet ved redningsstation Torsminde for redningsforetagendet den 20. maj i anledning af nødstedte fiskefartøjer.

ANTWERPEN

TYBJERG & CO. LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

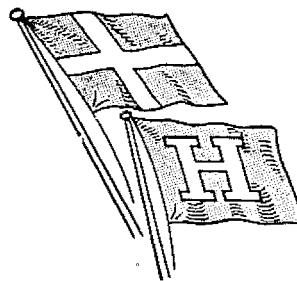
TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

BALTICA FORSIKRING



Rederiet „Dania“ A/S

AMALIEGADE 33
Telef. 11598 - 11568



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HERMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK

DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

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



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

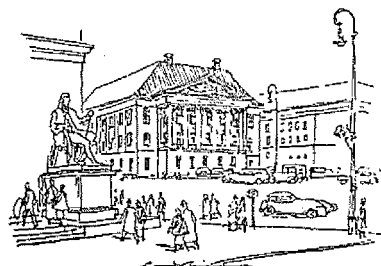


DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



MØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL. A/s

BREDGADE 32
København K
Central 386



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

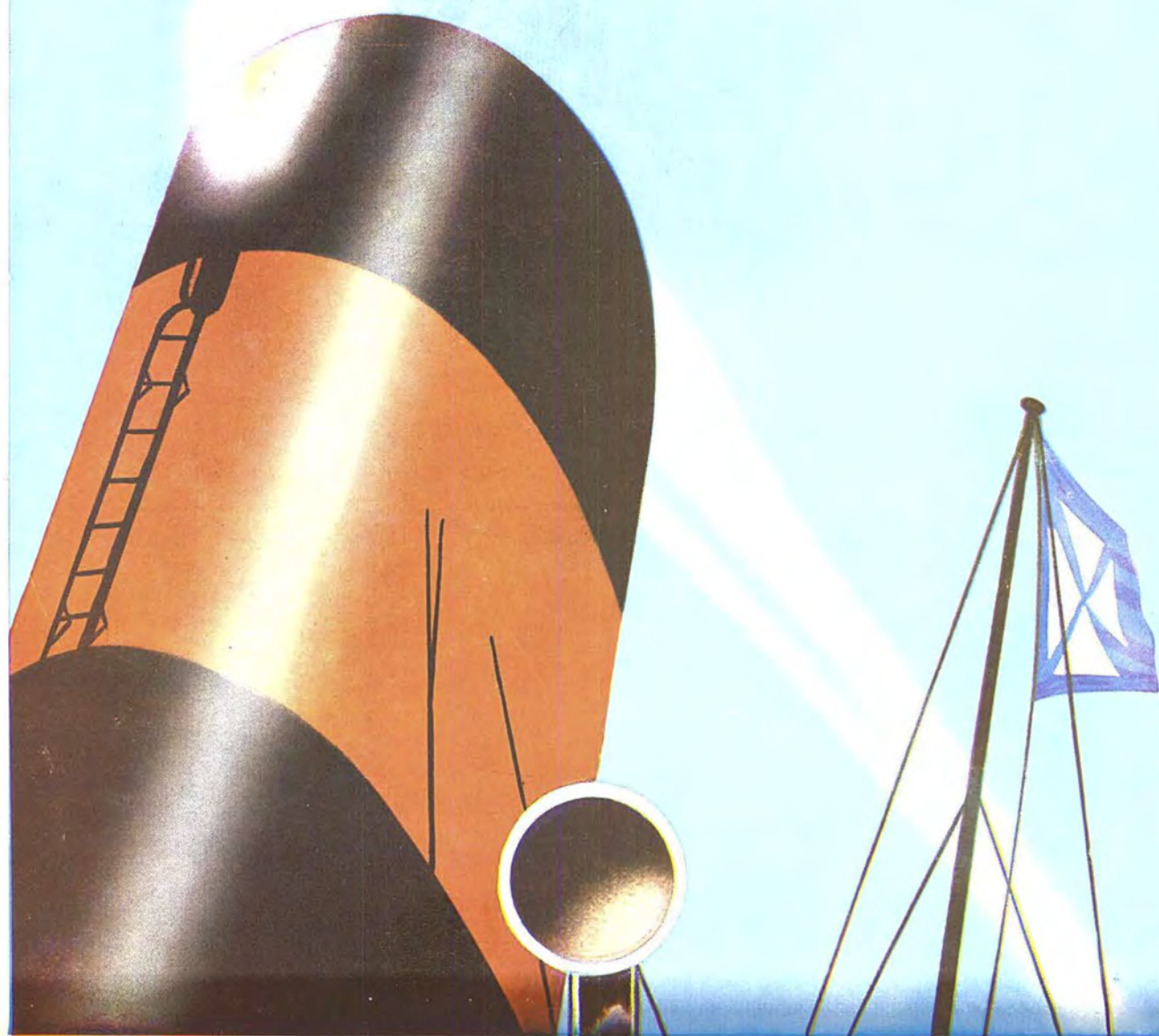


101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



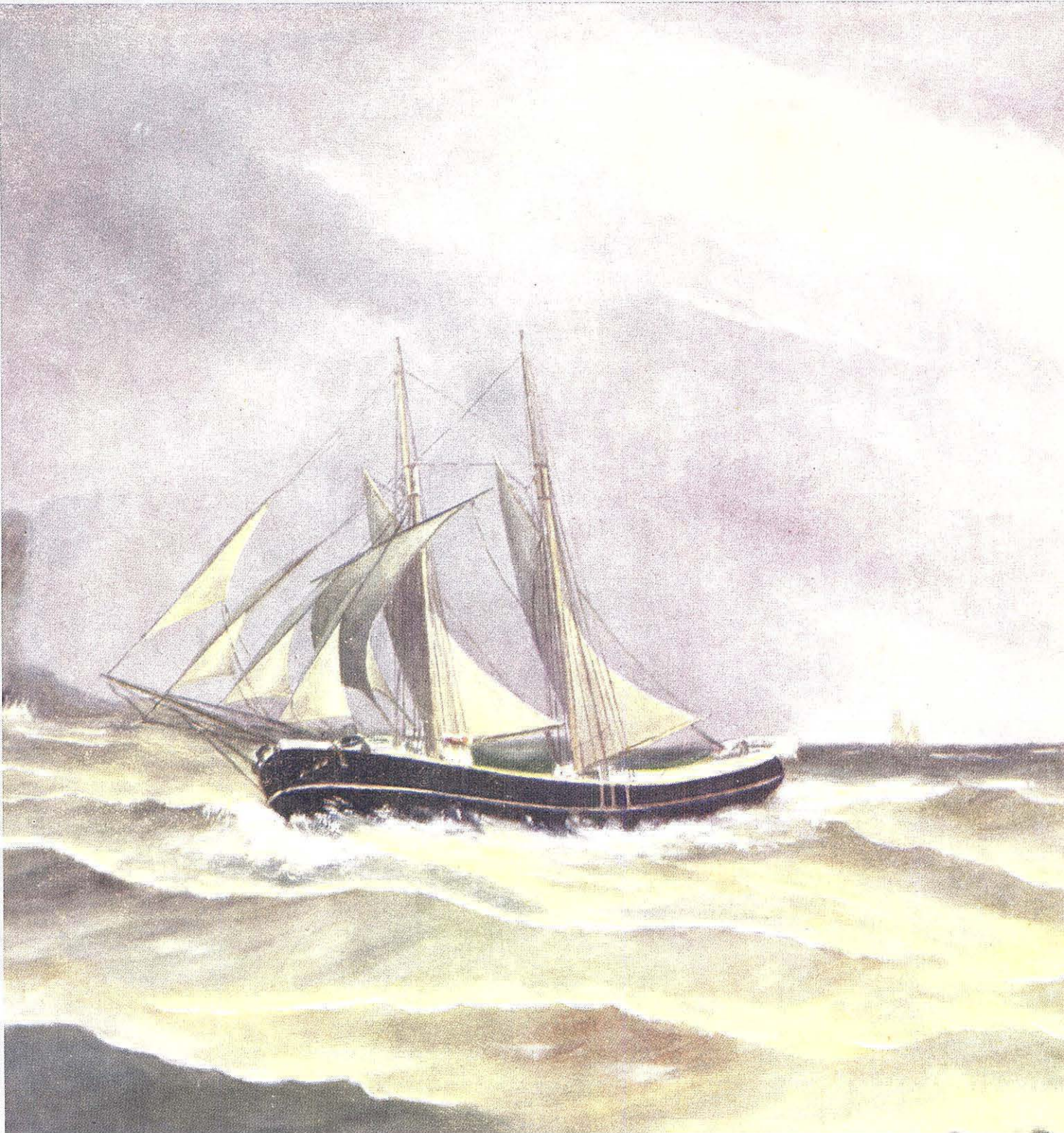


VIKINGEN

Kr. 1,85
1. november

„Bonavista“ af Marstal
Maleri af HANS NIELSEN

1958 - nr. 11
35. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
SYDAFRIKANSKE UNION
NY-ZEALAND
NEW YORK
VESTINDIEN
CENTRALAMERIKA
OG
NORDAMERIKAS PACIFIKKYST
SAMT
FRA
AMERIKA
TIL
DET
FJERNE
ØSTEN

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

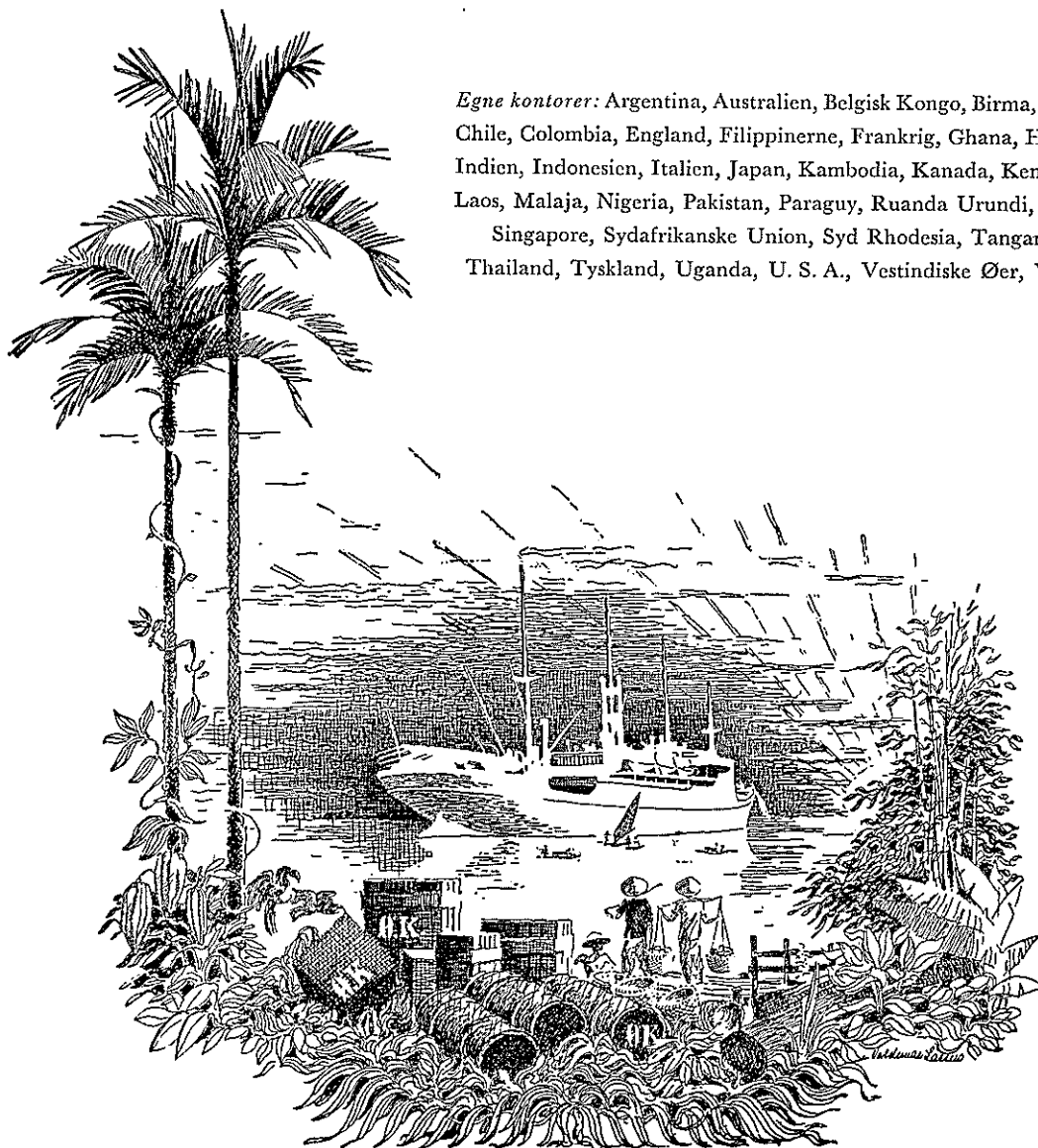
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

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

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



Henry Christiansen

Maritim æggekage på Saltholm

Henry Christiansen fra styrmandsforeningen træder tilbage og fortæller minder fra et begivenhedsrigt liv

— Hvordan gik det til, at De kom til søs? spørger vi Henry Christiansen.

— Jeg er fra Troense, svarer han. Fortæller det ikke alt?

— Jo, og så var selvfølgelig Deres far skipper, og Deres bedstefar var skipper, og — !

— Ja, og min oldefar! Så langt tilbage, jeg har kunnet spore, var mine mandlige forgængere søfolk!

I over 30 år har Henry Christiansen været skipper om bord i den skude, der hedder Dansk Styrmandsforening, men nu er han — i en alder af 70 — blevet afløst som forretningsfører af E. Gents. I foreningens konferenceværelse, hvor Christiansen har ført ordet så mange gange i årenes løb, får vi ham til at fortælle om sit liv i søfartens tjeneste.

Øretæver nødvendige

— Dengang jeg var dreng, var der ingen tvivl om mit fremtidige erhverv, fortæller han. Næsten fra jeg kunne gå, havde jeg tilbragt en meget stor del af tiden med at sejle rundt i joller. Vi Troense-drenge var næsten alle bestemt for søen. Otte dage efter at jeg var fyldt 14 år, kom jeg ud med en 3-mastet skonnert som kok. Øretæver var almindelige om bord endnu dengang, men de var måske også nødvendige, når man som 14-årig skulle lære at lave mad til syv mand!

— Men nu var søfolk jo ikke ligefrem kræsne! indvender jeg.

— Næh, men jeg lærte da at lave rigtig god mad, og jeg kan stadig lide at kokkerere. Nå, men vi sejlede til Norge, hvor vi lastede is til Frankrig, og derefter tog vi til Archangelsk for at laste tjære til Italien. Det var på den tur, jeg fik mit kokkemærke!

Henry Christiansen viser sin ene hånd frem. Den har et langt, hvidt ar helt nede, hvor tommelfingeren begynder. Det ser ud, som om fingeren engang har været skåret helt af og er sat på igen.

Blod og hestespat-salve

— Det var heller ikke meget galt! siger Christiansen. Vi var ude i en voldsom sø, og jeg havde travlt for at få maden færdig til kl. 12. Pludselig væltede en sø imidlertid ind og slukkede kabysilden. Jeg fik travlt med at hugge brænde for at tænde op påny, men på grund af søgangen ramte jeg mig med øksen i hånden, så tommelfingeren var ved at falde af. Jeg gik hen til skipperen, der smurte grøn sæbe på det blødende sår. Han spurgte, om det gjorde ondt, men jeg turde ikke sige andet end nej. Så smurte han imidlertid noget salve på, som normalt kun bruges mod hestespat, og igen spurgte han, om det gjorde ondt. Denne gang måtte jeg svare ja!

— Men hånden heledes da!

— Ja, men det var ikke behandlingens skyld, sagde den læge, jeg senere besøgte i land. Hånden var fuld af betændelse! Nå, men jeg fortsatte i sejskibe i seks år, og i 1909 kom jeg til orlogs. Jeg kom om bord i opmålingsskibet „Marstrand“, hvormed vi målte op i danske farvande. Det var før ekkoloddets tid, og i stedet brugte vi en slags sværd, som vi sænkede ned, så det rørte bunden. Samtidig hev vi lod hele tiden. Jeg har taget nogle lodskud i min tid! Chef var grev Scheel, den senere admiral. Grønlandsfareren Bistrup var næstkommanderende.

Æg på panden

— Lad os få en historie fra Deres orlogstid?

Christiansen læner sig tilbage i den læderbetrukne sofa og smiler ved tanken om en oplevelse.

— Vi kom også til Saltholm, fortæller han. Vi havde, inden vi kom i land, fået besked om, at vi ikke måtte samle mågeæg. Men pålæg fik vi jo intet af dengang, og derfor samlede vi alligevel nogle æg sammen og gemte dem oppe i huen. Den slags havde vores gamle bådsmand selvfølgelig før været ude for, og da vi kom om bord i båden, som skulle føre os ud til „Marstrand“ igen, lod han venskabeligt sin store lab falde ned i hovedet på hver enkelt af os, idet han sagde: „Du har inger. æg. vel?“. Ingen af os røbede med en mine, hvad vi havde gemt i huerne, men en strøm af æggehvite ned over ansigterne talte sit tydelige sprog!

— Efter de seks måneder i flåden tog jeg ud med Lauritzens damper „Napoli“, med hvilken jeg kom på Middelhavet. Efter et halvt år tog jeg til Svendborg, hvor jeg læste til styrmandseksamen. I 1911 var jeg færdig med 1. og 2. del, og så kom jeg til DFDS som styrmand. Her var jeg i femten år. Først kom jeg om bord i „Baldur“ på Oslo, senere med gamle „C. F. Tietgen“ og „Oscar II“, som amerikanerne kaldte „The Horsecar“. Jeg var bl.a. med på Henry Fords berømte, men mislykkede mæglingstogt med skibet.

Da Henry Ford smed jakken og filede

— Ford havde chartret skibet, og det var hans mening, at amerikanske guvernører skulle ledsage ham på togtet til Europa. Men efterhånden faldt alle guvernørerne fra, og kun en stor stab af sekretærer og kontordamer samt en hær af journalister fulgte ham. „Oscar II“ skulle udrustes specielt til turen, og Ford rekvirerede en masse dyre ting fra New Yorks stormagasiner. Vi fik også et bur med egn om bord. Disse egn skulle være et symbol på, at Henry Ford ville blive en hård nød at knække. Da vi en dag i 1916 sejlede fra New York, var gamle Edison nede at sige farvel til Ford, og uden for havnen blev en mængde fredsduer sluppet ud gennem køjerne.

— Hvordan var Henry Ford?

— Han blev hurtigt ked af journalisterne, som time for time ville have, at han skulle sige noget nyt. For at holde dem på afstand satte han vagt uden for sin salon, og brøen var faktisk det eneste sted, hvor han kunne få fred. Derfor talte vi tit med ham. Vi inviterede ham en dag til fest i officersmessen. Han drak kun vand og fortalte os hele sin livshistorie. I Christianssand gik han i land og tog hjem. Forinden forærede han kaptajn Hempel en Ford Sedan, og overmaskinmesteren fik en åben vogn. Vi andre officerer fik hver 20 gulddollars som souvenirs. Ford begyndte som bekendt som mekaniker, og han var stadig ikke bange for at bruge et stykke værktøj. Vores overmaskinmester havde hjemme en noget problematisk bil, hvis motor der var noget i vejen med, og i sit kammer havde han opstillet en skruebænk, hvor han stod og filede nogle motordele til. En dag kom Ford ind på kammeret, og da han så mester stå og file, smed han selv jakken og hjalp til.

I amerikansk krigstjeneste

Senere — under den uindskrænkede ubådskrig — kom Henry Christiansen ud med andre skibe, og han var bl.a. med „Minsk“ for at hente en last tøj og andre ting hjem til russiske krigsfanger i Horserød. Men mens „Minsk“ var på vej over Atlanten, blev „Lusitania“ sænket, og USA forberedte sig på at gå ind i krigen. „Minsk“ lå derfor stille i syv måneder i New York, og da USA gik med, blev skibet sat ind i sejlads fra Amerika til Cuba. Hele den danske besætning blev om bord.

— Hen mod slutningen af krigen bragte vi en last petroleum til Færøerne, som igennem lang tid ikke havde haft lys i lamperne. Derefter var vi med i en konvoj fra Bergen til England, og vi skulle senere have været tilbage til USA; men mens vi lå i en engelsk havn, kom freden den 11. november 1918, fortsætter Christiansen.

Indtil 1926 sejlede han i DFDS, og hans sidste skib var „Texas“, med hvilket han sejlede på Sydamerika. Allerede fra 1914 var han med i styrmandsforeningens bestyrelse, og i 1923 blev han formand. I 1926 hentede foreningen ham i land, og siden har han haft den daglige ledelse af den, indtil han nu er blevet afløst.

80 kr. om måneden!

— Det var en drøj tid i de første år, fortæller han. Man kiggede langt, hver gang et skib stod havnen ud. Men familien var selvfølgelig glad for at have mig hjemme. Og selv var jeg såmænd også tilfreds. En sømand har det jo sådan, at han længes ud, når han er hjemme, men så snart Kronborg er agterude, længes han hjem igen.

— Der er sket en voldsom udvikling inden for faget, mens De har haft den daglige ledelse?

— Ja, udviklingen er gået hurtigt. Der stilles i dag større krav til styrmænd og navigatører i det hele taget end nogensinde før, men til gengæld har de fået det bedre. Da jeg begyndte som 3. styrmand, havde jeg 80 kroner om måneden. Disse penge dækkede alt. Der var ingen tillæg. Der var heller ingen fast arbejdstid og heller ingen ferie. Overtid var der nok af, men ingen overtidspenge. Men sådan skulle det nu en gang være, mente de fleste, og det vakte et ramaskrig, da vor organisation første gang stillede krav om fast årlig ferie.

— Men der er sket en mentalitetsændring?

— Ja, dengang regnede en styrmand ganske simpelt ikke med med at være hjemme hos familien mere end et par dage om året. Men nu vil søfolk ligesom alle andre mennesker også have et familieliv. Uddannelsen er blevet hårdere og bedre. En styrmand skal også være en slags tekniker med kendskab til radar, ekkolod og en masse andre moderne navigationsinstrumenter, mens vi i min tid klarede os med en sekstant og et kronometer samt et kompas.

— Er styrmandens muligheder i land ikke blevet større?

— De tænker på flyvningen? Ja, men den tager så få af vore folk. Der er i dag en større trang end nogensinde

blandt styrmændene til at gå i land, men mange, som det lykkedes at få en stilling på det tørre, er blevet skuffede. Maskinmestrene er bedre stillet end vi i land. Ganske vist er en del navigatører gået til flyvevåben og søværn, og vi har altid haft et godt samarbejde med marinen. Men desværre tager flåden også en del af vore ganske unge navigatører, når de kommer fra skolen. Vi mener, at marinen holder vore unge folk for længe inde — og netop på et tidspunkt, hvor de unge efter endt læsning trænger til at tjene lidt penge. Og man må også huske på, at handelsflåden er i konstant nød for navigatører.

— Har de unge navigatører ikke godt af tiden i marinen?

— De, der kommer på søværnets skoler, har afgjort gavn af den uddannelse, de får. Men under en krig er de fleste af styrmændenes plads dog i handelsflåden. Kun få af dem er hjemme og kan træde ind i søværnet. Nå, men jeg skal ikke skælde ud på søværnet, som altid har behandlet os pænt, og som under krigen åbnede sine døre for mange af vore styrmænd, som ellers ville have været arbejdsløse.

Ferien det store problem

— Hvad er styrmændenes største øjeblikkelige problem?

— Det er det, at de ikke både kan sejle og være hjemme på én gang! ler Henry Christiansen. Ferien er og bliver det store problem. Men heldigvis har mange rederier indført hustru-rejser, og de er nødvendige, hvis man fortsat vil sikre den danske handelsflåde kvalificeret personel. Et andet stort, og stadig uløst, problem er pensionsordningen. Den arbejdes der stadig på at få løst.

— De har selv to sønner?

— Ja, og de fortsatte i mit og mine forgængeres fodspor. De blev begge søfolk. Den ene af sønnerne var med skoleskibet „Danmark“ i 1939 og var således væk under hele krigen. Nu sidder han i handels- og søfartsministeriet som navigationskyndig. Han blev ligesom jeg styrmand. Min anden søn er orlogskaptajn og gør for øjeblikket tjeneste som NATO-officer i Norfolk, USA. Om kort tid rejser min kone og jeg over til dem med skib. Det bliver rart at blive blæst lidt igennem. Jeg trænger til det!

— De har også børnebørn?

— Ja, svarer Henry Christensen, og det er jo først og fremmest dem, vi skal besøge. Min søn skal gøre tjeneste i USA i tre år, og vi længes efter at se hans

unger. De bliver forresten også nok søfolk, således at familietraditionen fortsættes!

— — —

Stillingen som forretningsfører i styrmandsforeningen er overtaget af E. Gents, der har siddet som sekretær i næsten ligeså mange år, som Christiansen har beklædt posten som forretningsfører. Gents er en dygtig organisationsmand og erklærer, at han vil holde den kurs, foreningen har styret i mange år. Ny sekretær i foreningen er styrmand Koed. Han kommer ligesom Christiansen fra DFDS og har i flere år siddet som næstformand i foreningens bestyrelse. *Otto Ludwig.*

„Bonavista“ af Marstal

„Bonavista“ af Marstal. - Skibsfører J. E. Christensen. - Byggeår 1914 i Marstal. - Bygmester: L. Johansen, Marstal. - Materiale: Eg. - Længde: 84,1. - Bredde: 22,3. - Dybde: 8,3. - Nrt: 75,36. - Brt: 91,34.

„Bonavista“ sejlede under første verdenskrig hovedsagelig på Østersøen, derefter på Nord- og Østersø. I 1925-26 gjorde skibet flere rejser på Newfoundland og Portugal. Af disse skal nævnes den sidste, hvorfra der endnu findes skibsdagbog.

„Bonavista“ afgik i ballast fra Oporto den 19. august 1925 og ankom efter 23 dages sejlads til St. Johns den 11. september. I St. Johns indtoges en ladning stykgods til Fogo. Den 1. oktober 1925 stak skibet til søs igen. Den forholdsvis korte distance til Fogo tog det på grund af ugunstige vindforhold og Labradorstrømmen imidlertid lang tid at gennemsejle. Efter 17 dages sejlads havde man kending af Fogo, men strømmen satte skibet mere tilbage, end det avancerede for sejlene. Først 10 dage senere, den 28 oktober, ankom skibet til Fogo. På dette tidspunkt havde man i Marstal længe savnet underretning om skibet og faktisk opgivet at høre mere fra det, så stor var glæden, da der omsider kom ankomst-telegram.

I Fogo lossedes stykgodslasten, og en ladning fisk indtoges bestemt for Oporto. Den 25. november forlod „Bonavista“ Fogo og ankom til Oporto den 3. januar 1926. Denne rejse, der tog 38 dage, var ikke helt uden dramatik. Af de tildragelser, der skete undervejs, skal nævnes en enkelt, der skete den 20. december ved 19-tiden, hvor skibet lænsede for den bare rig i en orkanagtig NV-lig storm. En svær brådsø slog ind over agterenden og gik ud over boven, fyldte hele dækket med vand, gjorde en del skade på skanseklædningen, slog kappen åben til lugafet, hvor en mængde vand trængte ned. Storbåden, der var surret på agterlugen, blev revet løs og kastet over i bb side. Desuden blev kabyssen skubbet ud af sin stilling. Til alt held skete der intet med lugerne, som nemt kunne have været blevet trykket ned under presset fra vandmasserne.

Fra Oporto sejlede „Bonavista“ til Marstal i ballast, hvor den fik installeret motor og stængerne rigget ned.

Ydermere kan det oplyses, at „Bonavista“ var det sidste skib i Marstal, ja måske det af hele den danske flåde, som fik bygget styrehus på skibet i 1951.

En dejlig bog om Ærø-sejlskibene

En ny dejlig bog af F. Holm-Petersen og kaptajn Kaj Lund. 336 sider, stort format, krideret papir med langt over 100 illustrationer. Den er indbundet i blåt, stærkt helbind og smukt trykt i Fyns Stiftsbogtrykkeri. **Pris 42 kr.**

Et pragtværk, der vil fryde alle søfartsinteresserede. Hele den æroiske søfarts udvikling fra 1729 ca. til vore dage. Det er levende skildringer af skibenes sejlads indtil de en skønne dag endte i bølgerne, på klipperrevet, i sandet eller blev afhændet. Bestil værket leveret franco med eller uden efterkrav eller forlang illustreret prospekt.

Creutz' Boghandel, Ærøskøbing

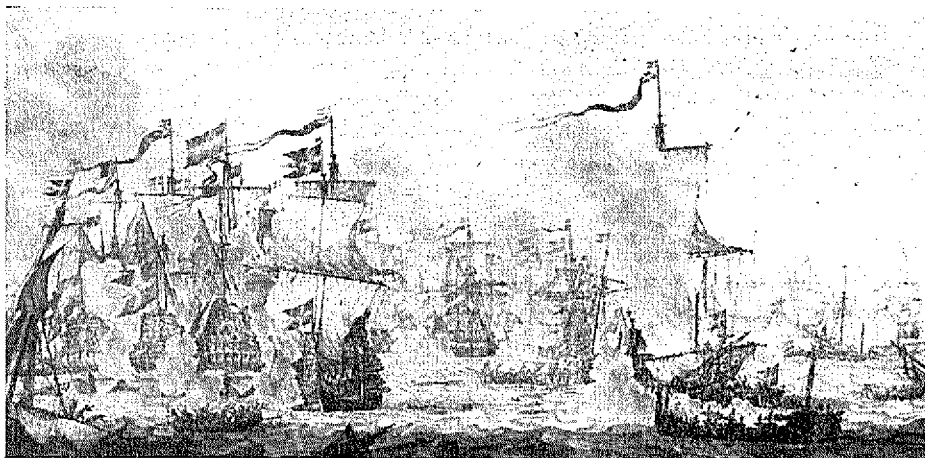
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Mindeudstilling for slaget i Øresund d. 29. okt. 1658

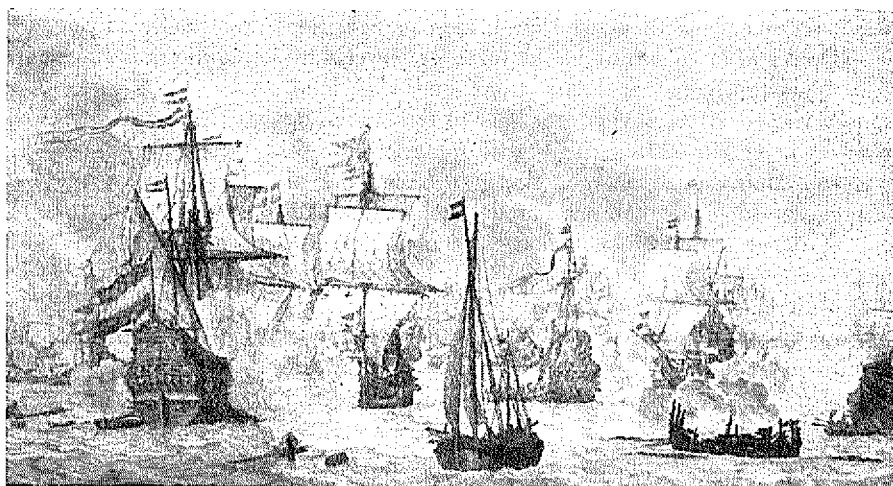
I år er 300 år forløbet siden Karl Gustav-krigenes store opgør mellem Sverige og Danmark. Kappelstriden mellem de to lande om hævdelsen af førerstillingen i Norden og beherskelsen af Østersøen havde i 1500- og 1600-tallet affødt en række krige, der ikke var resulteret i nogen afklaring af dette spørgsmål, og omend Danmarks styrke var i dalen, havde dette

riges herskere dog ikke opgivet håbet om påny at bringe Danmark i spidsen. Trods mangelfuld forberedelse begyndte Danmark da også selv den første svenskekrig 1657-58 i tillid til, at Karl X Gustav var så stærkt engageret andetsteds, at forhåbningerne kunne indfries. Det blev et knusende dansk nederlag, og ved freden i Roskilde blev det dansk-norske rige sønderlemmet.

Så hastig og absolut var sejren, at Karl Gustav snart fortred, at han ikke havde taget hele Danmark straks. Efter en række langvarige og lidet fremgangsrige forhandlinger om opfyldelsen af fredstraktaten brød han da den 8. august 1658 freden, gik i land med en hærstyrke ved Korsør og drog mod København. I stedet for straks at søge den danske hovedstad erobret ved storm, hvad der ville have været dødsens farligt for Danmark, iværksatte den svenske konge en belejring. Danmark



Grisaille af Willem van de Velde den ældre: Slaget i Øresund 29. okt. 1658. I venstre forgrund det hollandske admiralskib „Eendragt“ i kamp med det svenske „Mercur“ (nr. 2 fra venstre), der får hjælp af „Caesar“ (set forfra), som har lagt sig på styrbords side af „Eendragt“ og giver denne en kraftig bredside. Længst til venstre kommer kaptajn van Nees på „Het Wapen van Rotterdam“ admiral Obdam til hjælp. I midten det synkende svenske kompagniskib „Morgonstjärnan“. I baggrunden ses hollænderen „Halve Maen“, kapt. Jan van Campen. Udlånt af National Maritime Museum, Greenwich.



Grisaille af Willem van de Velde den ældre: Slaget i Sundet 29. okt. 1658. I venstre forgrund sejler det frisiske skib „Prinsesse Albertina“ mod den svenske hovedflåde. I højre mellemgrund de hollandske skibe „Halve Maen“ og „Eendragt“. Forrest ses kunstneren i sin galiot pegende over mod en brander i højre forgrund. I virkeligheden var „Prinsesse Albertina“ lidet aktiv i slaget og havde da også kun et tab af to døde og seks sårede, men grisailen er formentlig bestilt af prinsesse Albertina Agnes, efter hvem Frieslands admiralskib var opkaldt. Udlånt af Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam.

vandt derved tid til at forberede sit forsvar og til ved diplomatiske forhandlinger at søge militær støtte fra Polen, Brandenburg, den tyske kejser og ikke mindst de nederlandske generalstater, med hvilke Danmark stod i forsvarsforbund. Alle de nævnte parter var interesserede i at standse Karl Gustavs planer; ikke mindst måtte det være magtpåliggende for generalstaterne at forhindre, at Østersøen blev et svensk indhav, hvorved de nederlandske købmænds hovedmarked ville blive ødelagt, og forsyningerne af tømmer til det hollandske skibsbyggeri fra Østersø-egnene og fra Norge blive besværliggjort. Generalstaterne besluttede derfor at sende en flåde og hjælpetropper til Danmark under ledelse af Jacob Obdam van Wassenaer.

Afgangen fra Holland fandt sted den 7. oktober, da flåden lettede anker på Vlies red, og den 24. oktober ankom den til Lappegrunden nord for Helsingør, hvor den kastede anker for at afvente gunstig vind. — Den svenske flåde lå i Sundet syd for Kronborg. Dens øverstbefalende, rigsadmiral Karl Gustav Wrangel, ønskede at udnytte de for svenskerne gunstige vindforhold til straks at angribe hollænderne, men da ingen officiel krigstilstand var indtrådt mellem Sverige og Nederlandene, og Karl Gustav endnu håbede, at hollænderne ville søge forhandling, turde han ikke lade Sverige foretage det første skridt.

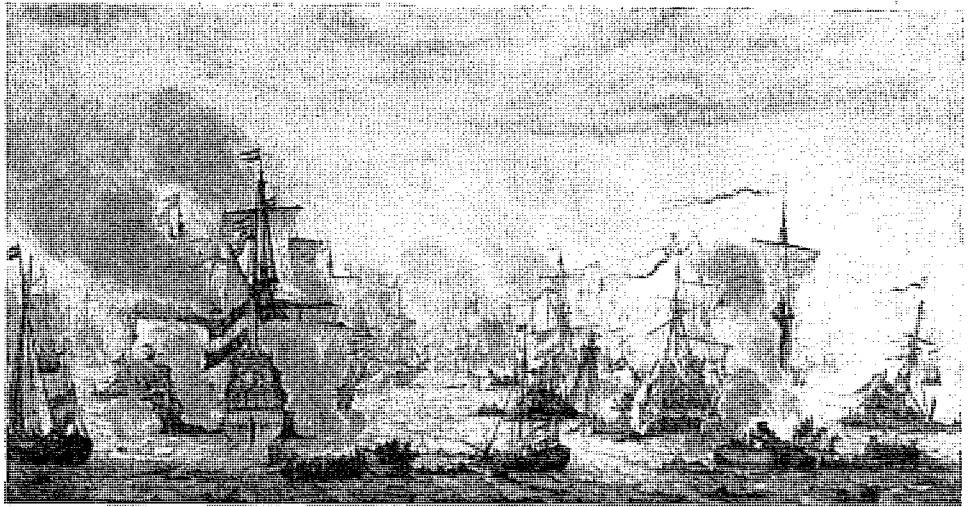
Denne tøven var afgjort stærkt medvirkende til, at

det lykkedes hollænderne, da en nordvestlig vind gav dem gunstige forhold den 29. oktober, at kæmpe sig igennem Sundet. Men kampen var hård. Den varede 5-6 timer og medførte store tab på begge sider. De to øverstbefalendes skibe, Obdams „Eendragt“ og Wrangels „Victoria“ gik beskadigede ud af kampen ligesom også den svenske eskadreachef Klas Bjelkenstiernas flagskib „Draken“. Den svenske kompagniskib „Morgonstjärnan“ såvel som det hollandske orlogsskib „Brederode“ brændte og sank, og det hollandske „Breda“ blev taget af svenskerne. Hollænderne bragte sejren hjem, men

adskillige af deres folk var faldet — „Eendragt“ siges endda at have haft 136 døde og sårede af en besætning på ca. 350 mand. Kampens alvor understreges yderligere derved, at to af de hollandske admiraler, de With og Pieter Florisz faldt i slaget.

De minder om kampen, som findes fremlagt på udstillingen, omfatter foruden en række dokumenter og breve, der er vigtige primære kilder til kampens historie, også vragsfund: vragsømmer og inventar fra „Brederode“ og „Morgonstjärnan“, hvortil slutter sig et interessant vragsfund fra det danske orlogsskib „Snarensvend“, som vel ikke hører dette slag til, men dog er nøje knyttet til krigen og stedet, idet det fandt sin grav i samme strid, sænket af kanonerne fra Kronborg. Tillige er udstillet en række billeder af den hollandske kunstner Willem van de Velde den ældre. Van de Velde har udført en række fremstillinger af slaget, og det er utvivlsomt første gang, så mange af dem har været udstillet samlet, hvorfor udstillingen giver et udmærket indtryk af en sådan krigskorrespondents virksomhed.

Willem van de Velde den ældre (1611-93) var nemlig krigskorrespondent, den første i den hollandske marines historie. Hans korrespondancer bestod ikke i journalistiske beretninger, sligt var endnu ikke opfundet på hans tid, men som nævnt i kunstneriske fremstillinger, der forherligede den hollandske marines indsats. Han betegnede sig selv som „scheepsteyknenaer“ (skibstegner) og er måske den berømteste i kunstens historie på dette felt. Han tegnede skitser efter originalerne såvel i blyant som i gouache og sepia og udførte efter disse på liebhavernes bestilling sine store malerier som grisailleer (en teknik, hvor den eneste anvendte farve er grå i denne farves forskellige afskygninger). For at opnå den størst mulige nøjagtighed anskaffede han sig en „gal-



grisaille af Willem van de Velde den ældre: Slaget i Øresund 29. okt. 1658. Billedets fremstilling giver udtryk for ensidig hollandsk propaganda, idet det på engang fremstiller flere situationer i kampen og gengiver næsten hele den hollandske flåde. Obdams admiralskib „Eendragt“ ses dog ikke på billedet, idet det allerede stærkt beskadiget var gledet ud af kampen, en episode, som kunstneren har undgået at gengive. Derimod gengives „Alkmaar“, kapt. Jan de Groot, to gange (til venstre og i midten), og det synkende svenske skib „Morgonstjärnan“ tre gange: til venstre for „Alkmaar“, i billedets midte samt i højre mellemgrund. Det svenske skib umiddelbart til højre for den midterste fremstilling af „Morgonstjärnan“ er muligvis „Pelikan“. I venstre forgrund ses kunstneren i sin galiot, iagttagende slagets gang. I højre baggrund Kronborg slot. Udlånt af Stedelijk Museum, Alkmaar.

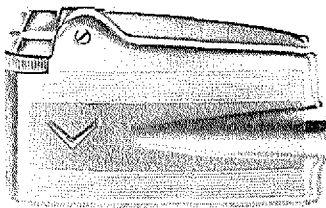
joot“, hvormed han krydsede rundt blandt skibene, og fra hvis lavtliggende dæk han havde et udmærket overblik over sine modeller. Ofte ledsagede han som gæst de hollandske flåder under deres togter. På togtet til Danmark i 1658-59 var således „Stavoren“ stillet til hans rådighed. Under disse mange rejser har han udført en mængde skitser. De findes i hollandske museer og i privateje, men ikke mindst ejer National Maritime Museum en stor samling af dem, som fornylig er publiceret. At England har interesseret sig så meget for hans virksomhed er i øvrigt ikke mærkeligt, da både han og hans søn, Willem van de Velde den yngre, har virket en del i England.

Selvom denne udstilling ikke er stor, så er materialet, der er fremskaffet, meget eksklusivt, og det tjener museumsdirektør Klem til megen ære, at han har kunnet gennemføre en så værdifuld udstilling, men som han selv siger i beskedenhed: „Slaget stod jo også udenfor vore døre, og det har sikkert hjulpet til, at man har imødekommet vor anmodning.“

Red.

En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



Varaflame

revolutionerer begrebet gastigthet!

JUL PÅ MÅNEN

med

JUL PÅ HAVET

Vil De med til månen? — Så har De chancen ved at læse Jul på Havet! VIKINGEN's julehefte har i årenes løb ført sine læsere til de fjerneste egne af jorden, og i år fører heftet os på en tur ud i rummeligheden. Tegneren og maleren Oscar Knudsen beviser endnu en gang, at han også er en habil forfatter. Hans fortælling „Run-Passaten — fantasi — virkelighed“ er en absolut „tolver“. Den sprudler af humor og opfindsomhed, og selvfølgelig har forfatteren selv illustreret den — bl. a. med et højsidesbillede i farver.

Men naturligvis indeholder Jul på Havet som sædvanlig også en række saltvandsprægede fortællinger og pragtfulde gengivelser af marinemalerier. Omslaget er præget af gammeldags julehygge og viser juleposten blive bragt om bord i et af havnens skibe i krinolinekjolernes tid.

Heftets indhold indledes med et dejligt maleri af S. Kjelland-Brandt. „Urolig aften“ hedder det, og kunstneren har gengivet søen og skumsprøjtet så livagtigt, at man næsten kan mærke saltet i øjenkrogene. Forfatteren Allan Larsen indleder tekstholdet med et dejligt digt, som han har kaldt „Oplagte skibe“.

„Manden, som ikke kunne sige nej“ viser forfatteren Aage J. Chr. Pedersen fra en helt ny side. Hans fortælling er som hentet ud af sømandens dagligliv, og den er på samme tid munter og menneskelig. Sådan er Aage J. Chr. Pedersen ganske vist altid, men denne gang er han det på en anden måde!

Hans H. Kjølens er mester for skildringen „En umulig tankø — et dampskib“. Han fortæller morsomt om, hvordan Napoleons rådgivere forspildte chancen til at give verden et andet udseende.

Og så skal vi op i det canadiske polarområde. Rejsefører er Søren Henning, der fortæller om, hvordan indfrosne søfolk trods alt fik et juletræ. Derefter følger et maleri af den finsk-danske maler, sejlsportsmanden og yachtkonstruktøren O. W. Dahlstrøm, som fører os til Hvidekløven, Jons Kapel, Bornholm. Et pragtfuldt billede fra Danmarks klippeø!

Næste maleri er af den gudbenådede kolorist og bataljemaler Paul Sinding, der skildrer, hvordan Peter Vessel med fregatten „Hvide Ørn“ angriber to svenske skibe i 1715. Fritz Schrøder, der er blevet fiskernes maler, er repræsenteret med et skønt og havfrisk billede af „Fiskekutter går ud fra Lemvig“. Derefter følger et fantasifuldt maleri af Oscar Knudsen — med motiv fra en af de fremmede kloder!

Hers Andreasen skildrer — som kun han kan det — en „Typisk Jul“ om bord i et dampskib. Der er både

humor og spænding i denne fine fortælling. „En damper står floden ind“ er en gribende fortælling af S. A. Klubien om lodsens ofte farefulde gerning.

Derefter følger Oscar Knudsens fantastiske fortælling „Run-Passaten“. Gerda Wærum fører os tilbage til jorden med et dejligt digt, som hun kalder „Nutidens Daidalos“, som imidlertid også delvis har hentet sit emne fra rummeligheden.

Så følger et maleri af den alt for tidligt afdøde V. Qvistorff, „mønjemaleren“ eller „dampskibets maler“. Billedet, der er typisk for hans særegne, men fantastisk populære malemåde, hedder „Udsigt mod B&W“. Marinemaleren Fr. Landt møder med et stemningsmaleri, „Indsejlingen til Skærgården“.

„Næste maleri er af Svend Aage Larsen, der i pragtfulde farver fører os til Penang, hvor vi ser ØK's gamle m/s „Erria“ til ankers mellem djunker. Dette billede er allerede købt af et museum. Svend Aage Larsen er en af søens egne folk, en stadig farende maskinmester.

Derefter følger et gammelt og skønt maleri af Benjamin Olsen. Det hedder „Dansk Brig ud for Gibraltar“.

Den færøske forfatter Adrian Johansen fortæller rørende om en sømand, der kommer „Hjem til Jul“. Henning Nielsen viser, at han er en fin humorist. Hans fortælling „Da Lars Bådsmand gik i Giftetanker“ er vittig og med en god pointe.

Peer Schaldemose har en novelle, „Debut“, som fortæller om, hvordan skibsdrengen blev alles helt. Richardt Jensen fører os tilbage til den hyggelige tid på Holmen og skriver om en „Krudttårnsvagt“ juleaften.

Heftets sidste fortælling er af Otto Ludwig, der skriver vittigt om en af de gamle torpedobådes endeligt. Fortællingen hedder „Kun en blikspand“. Mange gamle orlogsgaster vil efter at have læst denne fortælling sende de gamle torpedobåde en vemodig tanke.

Det skulle være overflødigt at bemærke, at fortællingerne som sædvanlig er rigt illustreret — enkelte endda i farver.

Heftet sluttet af med endnu et maleri. Maleren J. Dahl har i pragtfulde farver gengivet „Barken Ansgar“ ud for Kronborg i 1849.

Som i de tidligere år er clichéerne fremstillet af Brdr. Bærentzens Clicheanstalt, og heftet er trykt af A/S L. Ihrich.

Hvis De sender „Jul på Havet“ som gaver til slægt eller venner i udlandet, gør De klogt i allerede nu at sikre Dem det nødvendige antal eksemplarer. Prisen er som sidste år kr. 4,75.

En gammel mariners erindringer

I julen 1908 — i år for 50 år siden — lå krydseren „Hejmdal“ i Piræus' havn. Den havde forinden besøgt flere Middelhavs-havne, Palermo, Algier, Tripolis og Konstantinopel. Overalt var vi blevet modtaget med stor gæstfrihed, dog med undtagelse af Tripolis. Det skyldtes imidlertid en misforståelse, som ret hurtigt blev opklaret. Det var nemlig 27 år siden, en dansk orlogsmand sidst havde besøgt byen. Befolkningen kendte ikke flaget og forvekslede os med østrigere. Forholdet mellem Tyrkiet og Østrig var dengang ikke særlig godt. En konflikt var under opsejling, så det var forståeligt, at modtagelsen af os var lidt kølig. Nå, fejltagelsen blev hurtigt rettet, og så var der ingen ende på begejstringen for de danske marinere. I Konstantinopel var begejstringen ikke mindre. Skibets officerer med Prins Axel i spidsen blev inviteret til taffel hos sultanen, og „Hejmdal“'s orkester sørgede for underholdningen. For denne ydelse fik alle musikerne en orden, og sultanen var ikke smålig, de to mand, der transporterede stortrommen til og fra slottet, fik en med.

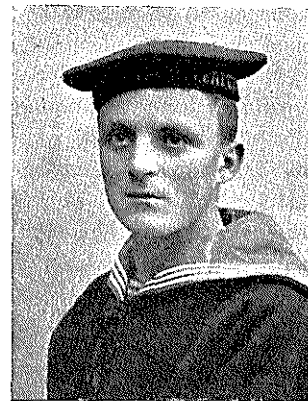
Hver fredag drog sultanen med stort følge til moskeen for at holde andagt. På sultanens befaling fik „Hejmdal“'s besætning anvist en særlig god plads, så vi på nært hold kunne se det prægtige optog, et skuespil, som kun få danske har haft lejlighed til at overvære.

Og nu lå „Hejmdal“ i Piræus' havn. Juleaften var den græske kongefamilie til juletræ og middag ombord. Det var sikkert Kong Georg en stor glæde at tilbringe en rigtig dansk jul sammen med landsmænd. Kongen overrakte personlig hver mand en gave med ønsket om en glædelig jul, en gave, som jeg nu i 50 år har glædet mig over og benyttet hver dag.

Den 28. december 1908 bragte telegrafens bud om en af de største naturkatastrofer, der har ramt verden, jordskælvet i Messina, som kostede 120.000 menneskers livet. Jordskælvet fandt sted mandag morgen den 28. kl. 5.23. På få minutter blev den smukke by forvandlet til en ruinhob, idet de ni tiendedele af husene blev ødelagt. Bygningerne sank sammen som korthuse, og samtidig rejste en mægtig flodbølge sig, så voldsom, at skibene i Messinas havn blev kastet op på land. Da flodbølgen trak sig tilbage, tog den i hundredvis af mennesker med sig, som alle druknede.

Men det var ikke alene Messina, der blev ramt, mange byer på Siciliens nordkyst blev ødelagt. Helt ned til Palermo kunne jordskælvet mærkes, og på halvøen Calabrien på den anden side af Messinatrædet blev byen Reggio fuldstændig ødelagt. Der omkom 40.000 mennesker.

På det tidspunkt var mange fremmede krigsskibe på togt i Middelhavet. De satte alle straks kurs mod Messina for at yde hjælp. Store styrker italiensk militær



Henning Frederiksen,
årgang 1908.

blev sat ind i redningsarbejdet, så der ret hurtigt var en halv snes tusind mand igang. Der var sandelig også hårdt brug for hjælp. Under ruinerne lå i tusindvis af sårede og døde, mange brændt ihjel. Redningsarbejdet var meget vanskeligt. Forsyningerne med vand, lys og gas var naturligvis afbrudt, ligeså telefon- og telegraf-forbindelser. Regnen styrtede ned. Det var så håbløst, som det kunne være. Den danske damper „Chr. Broberg“, kaptajn Mortensen, lå i havnen under selve jordskælvet. Besætningen deltog straks i redningsarbejdet og ydede en stor indsats.

„Hejmdal“ lå i Piræus. Chefen ventede utålmodigt på telegram fra København med ordre til at afgå til Messina; men der gik tre døgn, før ordren kom, en langsomhed, der blev stærkt kritiseret i den københavnske presse. Krydseren blev nu hurtigst muligt udrustet som hjælpeskib, store mængder af proviant, medicin o.s.v. kom ombord, og den 2. januar afgik „Hejmdal“. Kong Georg fulgte med på den første del af rejsen. Ved indløbet til Korinth-kanalen tog kongen afsked og gik i land, mens „Hejmdal“ fortsatte sin rejse gennem verdens ældste kunstige vandvej, idet Kejser Nero allerede år 67 anlagde den første kunstige kanal. Det blev dog først i 1893, kanalen blev indviet i sin nuværende skikkelse. Den er ca. 6 km lang, 25 m bred og 8 m dyb, mens klipperne, den er hugget igennem, er indtil 80 m høje.

Dagen efter passerede vi det danske havundersøgelses-skib „Thor“, som ligeledes var på vej til Messina. Den 5. januar om morgenen kom „Hejmdal“ til Messina. Chefen stillede sig til rådighed for den italienske flådechef og fik ordre til at afgå til Reggio på Calabrien, hvor hjælp var hårdt tiltrængt. Der blev dannet et landgangskompagni, levnedsmidler og hjælpemateriel blev bragt i land, hvor det i samråd med de lokale myndigheder blev fordelt blandt den nødlidende befolkning. I ca. 4 døgn deltog vi i hjælpearbejdet; så mente flådechefen, der ikke mere var brug for assistance, hvorefter „Hejmdal“ fortsatte sin rejse, først til Neapel, dernæst til Specia, hvor vi skulle aflevere torpedoer til Danmarks første undervandsbåd „Dykkeren“, som var under bygning der. Derfra gik turen til Villefrance i Sydfrankrig med besøg i Monaco og Nice og derefter til Gibraltar.

På rejsen hertil blev hele besætningen en dag kaldt på dækket, og et telegram fra den italienske flådechef blev læst op, hvori han med smukke ord bragte den italienske nations tak for hjælpen. Nogen tid efter hjem-

komsten til Danmark blev hele besætningen dekoreret med en medalje til minde om Messina.

Den 20. februar 1909 var „Hejmdal“ hjemme, men forinden skulle vi komme ud for endnu en oplevelse, der på et hængende hår kunne være blevet en katastrofe. Kl. 3.30 om eftermiddagen den 20. februar befandt „Hejmdal“ sig lidt nord for Helsingør, kun to timers rejse fra Flådens Leje. Det var tæt tåge og farten derfor ringe. Pludseligt dukkede stævnen af en stor damper frem af tågen. Den ramte „Hejmdal“ ud for kommandobroen om styrbord med stor kraft. Der kom en lækage så stor, at 2 mand kunne stå oprejst i hullet. Bådene blev gjort klar, og flere af dem kom i vandet, een blev knust til pindebrænde. Nogle af besætningen kom ombord i dampere, som viste sig at være den engelske tankdamper „Asirakan“, men da „Hejmdal“ holdt sig flydende, kom de hurtigt tilbage igen. Krydseren var til alt held blevet ramt på et mindre sårbart sted. Var det sket ud for kedel- eller maskinrum, var det næppe gået så godt. Der blev udsendt nødsignal, ligesom der blev telegraferet til Orlogsværftet om at gøre dokken klar. Engelskmanden fik ordre til at følge med til København. Han havde skylden for sammenstødet og måtte da også senere betale regningen. Kl. 6 var „Hejmdal“ i Flådens Leje, et minderigt togt var endt, om end noget dramatisk.

Krydseren „Hejmdal“ er forlængst hugget op, men mindet om den lever stadig. I 27 år viste den flaget på de store have og i fremmede havne og altid med ære.

Mariner, årgang 1908.

C. K. HANSEN



1856

REDERI og BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

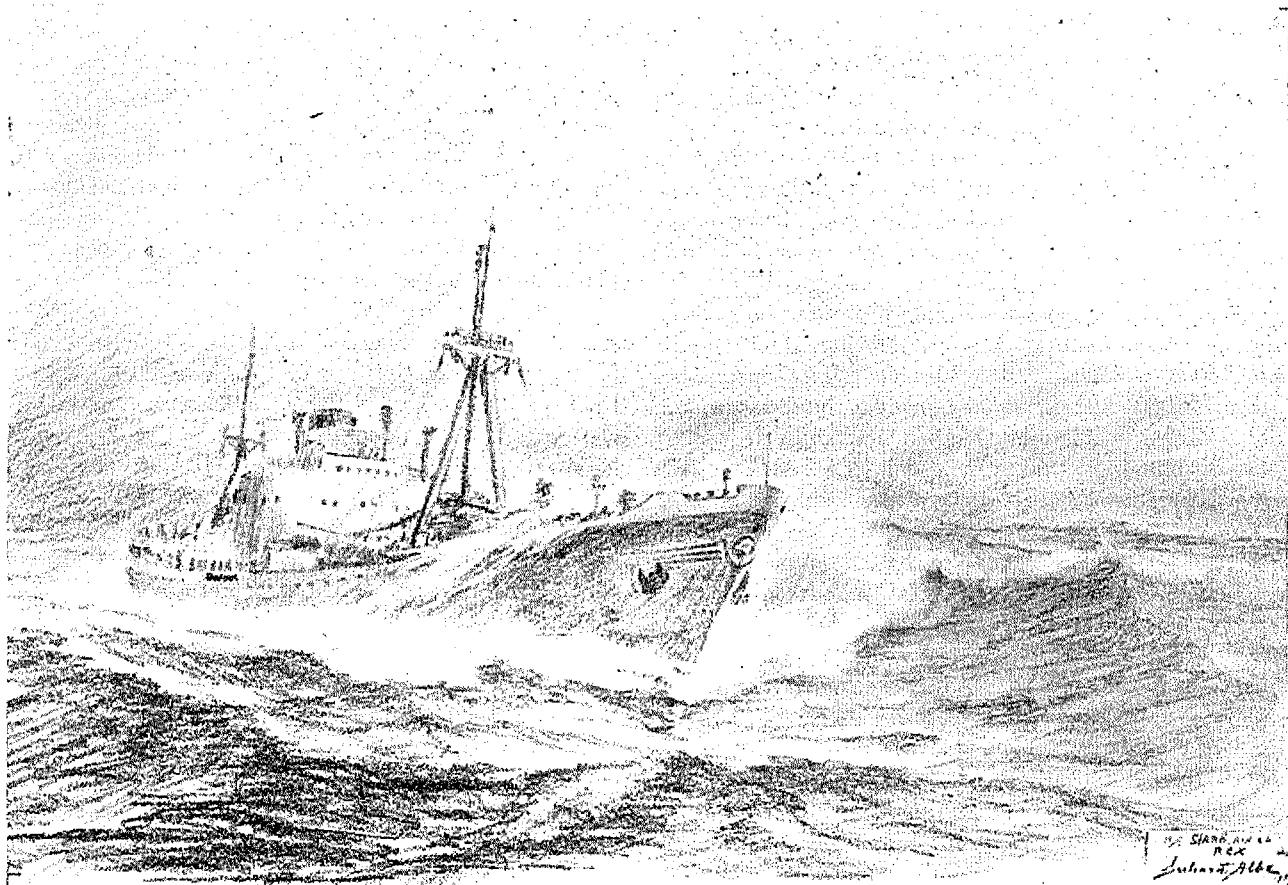
•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)

TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«



M/S „Siarö“, Rederi AIS Rex, under en storm i Atlanten.

Kultegning af Gerhard Albo

Et særpræget erhverv i en dansk havneby

Korsør Sølaug er en ærværdig gammel institution, hvis medlemmer ned gennem tiderne har varetaget den såkaldte litser-tjeneste ved Storebælts-færgerne. — Lauget stiftedes oprindeligt som et ligbærerlaug ved kongelig bevilling af 1784!

En storebæltsfærge glider langsomt ind i færgelejet i Korsør, hvilket der jo ikke er noget mærkeligt i. En litser fører klappen ned — og det er straks mere bemærkelsesværdigt, al den stund Korsør er det eneste sted i kongeriget Danmark, hvor der findes litser.

Hvad er da en litser, og hvilke funktioner har han? vil nogen måske spørge. Selve betegnelsen litser menes afledt af det plattyske „litzen“ (på højtysk „leisten“, d.v.s. yde bistand), og en litser er slet og ret et søkyndigt medlem af Korsør Sølaug, som assisterer ved færgernes ankomst og afgang, bringer posten i land til posthus, tog og rutebiler, assisterer de rejsende som dragere samt udfører andet arbejde af mere sømandsmæssig karakter i forbindelse med færgefarten over Storebælt.

Måtte selv losse og lade

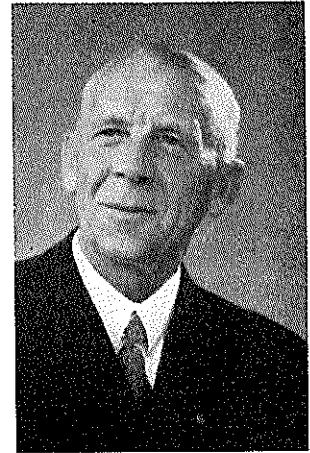
Da de små, åbne smækker og jagter i fordums dage besørgede trafikken af passagerer, post og gods over Storebælt, var det skipperen og hans folks egen sag at sørge for, at kareter, postvogne, heste, stude samt de rejsendes gods kom om bord og fra borde.

Med tiden blev det dog klart, at smakkernes besætning ikke alene kunne overkomme dette arbejde, og man måtte derfor gøre brug af tilfældig medhjælp, som ikke sjældent var af tvivlsom karakter. Gang på gang indløb der klager over disse medhjælpere. De var uforskammede over for de rejsende og tog hyppigt højere takster, end de var berettigede til. Der tiltrængtes altså en bedre ordening, og den søgtes gennemført ved kongelig reskript af 1723 og kongelig anordning af 1734, i hvilke der blev givet nærmere bestemmelser om medhjælpernes forskellige pligter samt om taksterne.

Ganske umærkeligt gik litserfunktionerne dog mere og mere over til byens hjemmевærende søfolk og fiskere, da arbejdet jo krævede visse sømandsmæssige færdigheder „formedelst strømmens og indløbets vanskelighed“, som det hed. En af litsernes pligter var jo „ved ankomst at modtage landtoug og ved afgang at kaste landtougene løse eller om fornødent med båd at føre tougene i land.“

Arbejdet som litser kastede imidlertid på dette tidspunkt ikke mere af sig, end at litserbrødrene, som de benævntes, godt til tider kunne have økonomisk støtte behov, ikke mindst når sygdom eller døden holdt sit indtog i hjemmene, eller de blev for gamle til at kunne arbejde mere.

Især eet forhold beskæftigede deres tanker: det ville være rart at vide, at når man gik bort, var det ens



Havnemester Hjorth-Jensen.

standsfæller, der slog kreds om båren og sørgede for, at den på værdig måde førtes til kirkegården. Samtidig ville dette rent økonomisk betyde en fordel for de efterladte, idet det borgerlige ligbærerlaug tog fra 6 til 12 rigsdaler for at bære et lig til graven. Det var en lovlig stram betaling, syntes søfolkene, for der skulle jo også skaffes penge til kiste og ligklæder.

Begyndte som et ligbærerlaug!

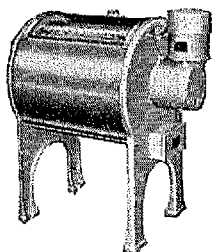
At komme standsmæssigt i jorden var jo i gamle dage af en betydning, som man i dag har vanskeligt ved at forstå — at blive begravet på fattigvæsenets regning var intet mindre end en ulykke. Så underligt det end måtte lyde i moderne øren, var det imidlertid netop disse tanker hos de gamle søfolk og fiskere, der var den egentlige grund til, at Korsør Sølaug blev til.

Da man forgæves havde anmodet det borgerlige ligbærerlaug om en nedsættelse af prisen, var der intet andet tilbage end at tage sagen i egen hånd, og i 1784 indgav en kreds af søfolk i Korsør da et andragende til kongen om at måtte indstifte et ligbærerlaug. Dengang var en kongelig tilladelse til noget sådant en nødvendighed; men Christian den Syvende, der gerne ville hjælpe de brave søfolk, gav allerede samme år sit minde til, at lauget oprettedes. I sit brev til ansøgerne fandt kongen dog anledning til at bemærke, at laugets medlemmer kun måtte „bortbære til jorden deres afdøde skippere, folk, koner og børn samt andre fremmede søfarende, som til vor Stabel Stad Korsør måtte ankomme og der ved døden afgå“. Lauget måtte således ikke — som det anføres senere i brevet — „befatte sig med andre liigs henbærelse end de, der virkelig ere søfarende tillige med deres koner og børn, og intet ved deres samlinger foretage, som kan være stridende mod god skik eller orden eller det andet i staden værende ligbærerlaug til fornærmelse...“ Yderligere blev det som en betingelse for laugets oprettelse anført, at laugsartiklerne skulle godkendes af den stedlige øvrighed.

Under forsæde af byens kongevalgte borgmester blev laugsartiklerne så udarbejdet, og i disse bestemtes det bl.a., at der for tre år ad gangen skulle vælges en oldermand, som tillige skulle opbevare laugets kasse. Der fastsattes regler for medlemmernes pligt til — så vidt muligt efter tur — at fungere som ligbærere, regler om

Maskinvaskeri ombord!

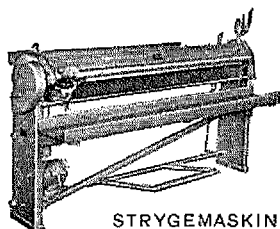
— en lettere og renligere tilværelse for mandskabet



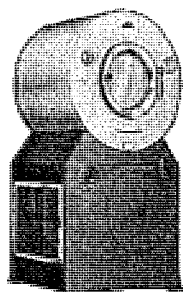
VASKEMASKINE



CENTRIFUGE



STRYGEMASKINE



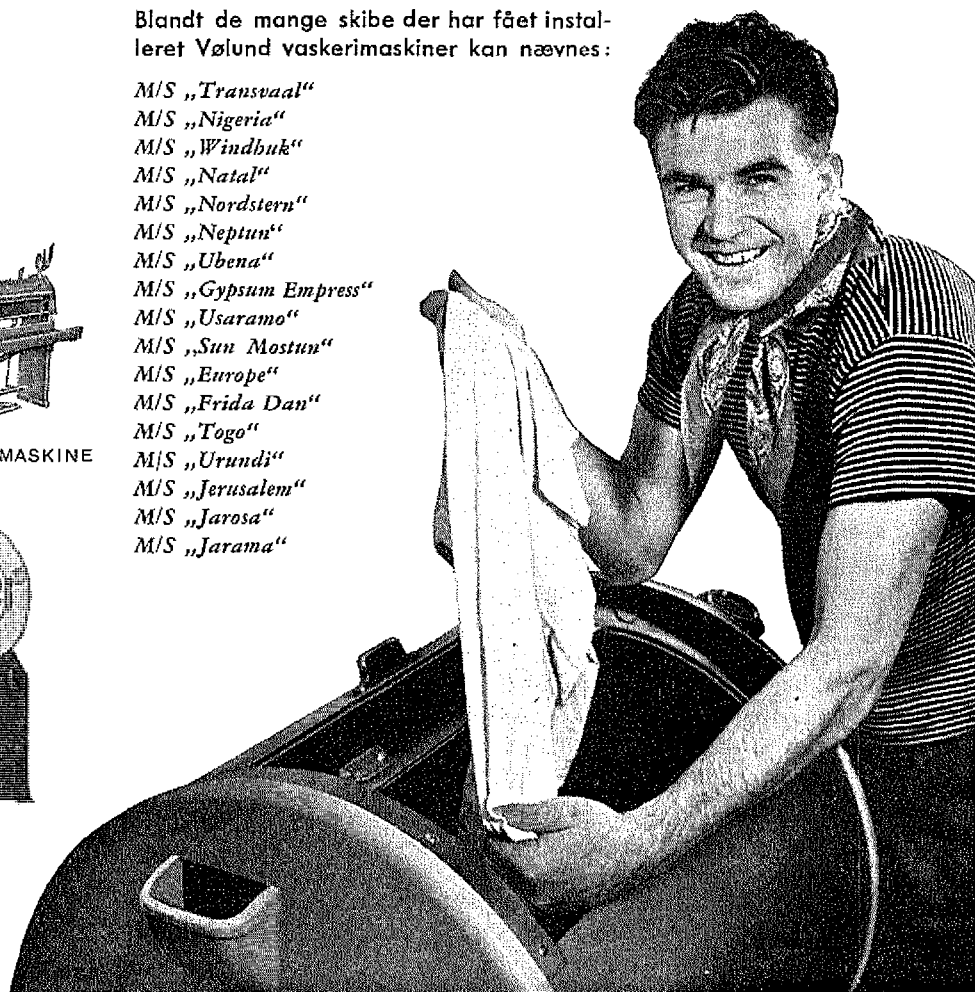
TØRRETUMBLER

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 „Transvaal“
M/S „Nigeria“
M/S „Windbuk“
M/S „Natal“
M/S „Nordstern“
M/S „Neptun“
M/S „Ubena“
M/S „Gypsum Empress“
M/S „Usaramo“
M/S „Sun Mostun“
M/S „Europe“
M/S „Frida Dan“
M/S „Togo“
M/S „Urundi“
M/S „Jerusalem“
M/S „Jarosa“
M/S „Jarama“



AKTIESELSKABET „VØLUND“

ØRESUNDSVEJ 147 . KØBENHAVN S . TELEFON ASTA 5522

udbetaling af begravelseshjælp til medlemmerne m.m. Kassens indtægter skulle fremkomme på den måde, at laugets som sådant blev betragtet som overtallig litser, hvilket vil sige, at det altid skulle have sin part af litserfortjenesterne. Ja, man gik endog et skridt videre ved at bestemme, at hver gang, der var over fem litsere i arbejde, skulle der udredes endnu en part til gamle og syge søfolk — et smukt træk i en tid, hvor de fleste søfolk havde mere end nok med at klare dagen og vejen for sig selv og deres familier.

For at de medlemmer, der var på langfart, ikke skulle gå ram forbi, fastsattes der særlige regler for dem. De skulle ved hjemkomsten betale nærmere fastlagte beløb til kassen — for en rejse til Norge f.eks. 1 mark.

Trængsel ved Storebælt også dengang

Der gik dog kun få år, før laugets medlemmer fandt ud af, at det ville være af stor betydning, om der på en eller anden måde kunne skabes en fast indtægtskilde for kassen. Netop på dette tidspunkt var byens magistrat på ny begyndt at antage folk uden for søfolkene kredse til litseriet, og den tanke lå da nær at ansøge om eneret på litseriet, som søfolkene følte hørte naturligt ind under deres domæne.

Magistratens indstilling skyldtes muligvis, at fortjenesten ved litseriet var stigende på grund af større trafik overbæltet. Også dengang kunne det nemlig hælde, at skibsbroen, smakkernes anløbsplads, der var beliggende syd for den nuværende færgehavn, var blokeret af køretøjer. Da lensgreve Chr. Ditlev Reventlow en dag skulle fra Korsør til Nyborg, måtte han således efterlade sin karet, „da der allerede var indtegnet 10 vogne til overfarten.“

Taksten for ind- eller udskibning af en karet eller anden lukket vogn var i øvrigt 3 mark, for en postvogn 1 mark, en bondevogn kostede 12 skilling, en kuffert eller kasse 8 skilling, en hest 4, et svin 2 o.s.v.

Når blot der var noget at bestille, lå der utvivlsomt — efter den tids målestok — en fortjeneste i litseriet, som nok var værd at tage med, og som det var umagen værd at slå et slag for. Altså besluttede de gæve Korsørsøfolk at fremsende et andragende til Det kgl. Admiralitets- og Commissariats Collegium om eneret på litseriet. I andragendet hed det bl.a.: — I uhenslidelige tider er litseriet af de søfarende her blevet bestridt, og da disse og netop er de eneste, som forsvarligt kan bestride det, så er det så meget mere ubilligt, at de uden for søstanden herudi skulle skade os. Ikke destomindre har vor magistrat på nogen tid givet adskillige af borgerstanden tilladelse til at tage del i litseriet, hvorved vor fortjeneste daglig aftager, og vores ved litsenfortjeneste oprettede ligkasse mere og mere svækkes, og såfremt magistraten fremdeles bliver tilladt at give slige unyttige personer tilladelse til at deltage i litsenarbejdet, vil vor kasses ruin deraf blive en følge. Vi søfolk kan ikke være tjent med at bestride litseriet, når alle slags professioner måtte tillades at tage del deri. Lige så upåklageligt og forsvarligt, som søfolkene hidtil har forrettet litseriet og assisteret ved de kongelige postsækkes samt alle andre



En litser fører klappen ned . . .

kongelige og private transporter, så villige er vi til og for eftertiden at bestride alt, hvad der til litseriet ved byens skibsbroer henhøre. Vi søfarendes antal her i Korsør er hen mod 50 personer, incl. koffardi- og færge-løbsfolk, hvoraf alle tider en snes stykker er hjemme. Da nu litseriet stricte dividerer sig fra søfarten, og ingen til litsenarbejdet er vel skikket uden alene søfolkene, så er det, at byens søfolk underdanigst anmoder om eneret på at forrette litseri ved byens skibs- og færge-løbsbro, så at ingen uden for søstanden herefter må tillades at gøre søfolkene hindring i litsenfortjenesterne . . .

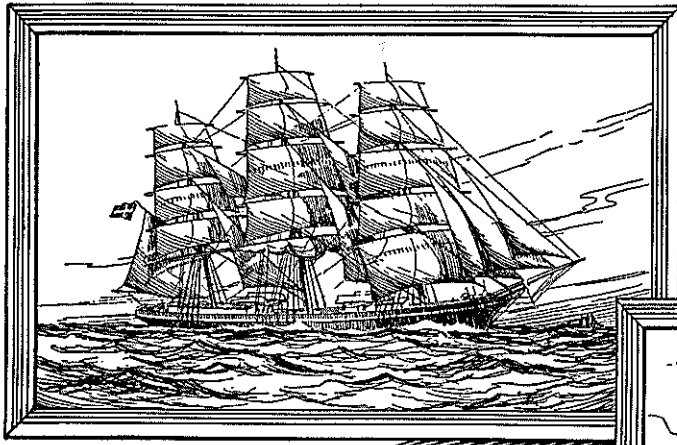
Først efter mange skrivelser frem og tilbage mellem myndighederne blev andragendet imødekommet. Det var i første række Korsør magistrat, der forsøgte at stikke en kæp i hjulet for søfolkene; men magistraten blev altså til sidst nødt til at bøje sig, og samtidig lovede borgmesteren, at så længe han sad ved magten, ville der udelukkende blive anvendt søfolk til litserarbejder.

Dette skete i 1787, og siden da har ordningen bestået. Fra de gamle smækker og jagter over postdampskibene til vore dages kæmpefærger har udelukkende medlemmer af Korsør Sølaug varetaget dette ganske specielle arbejde.

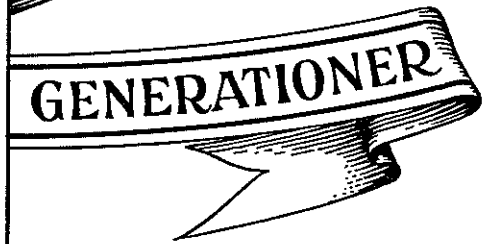
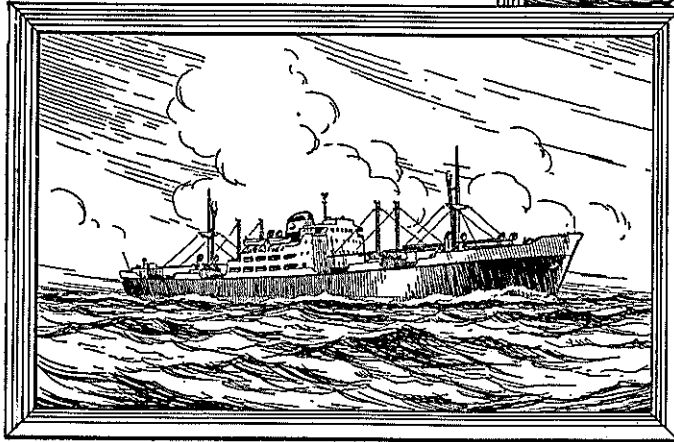
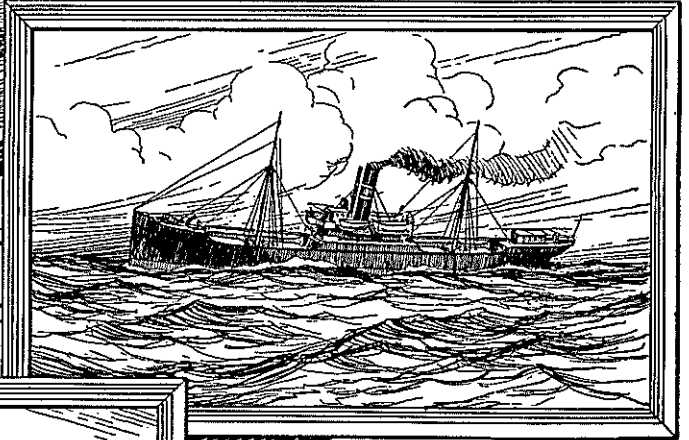
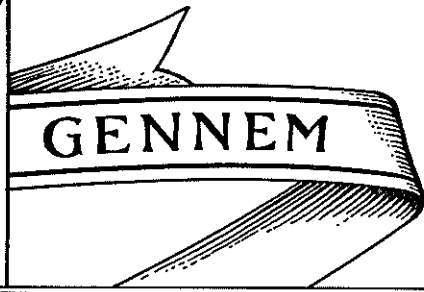
Beundringsværdigt initiativ

Som nævnt var laugets formål oprindeligt det at bøde på de store udgifter, som et dødsfald altid fører med sig, og i sig selv var jo alene det et godt formål. Men hertil kom så hjælpen til de syge og gamle medlemmer, til enkerne og børnene. At de gamle Korsør søfolk for snart 175 år siden havde tanke for at tage en social opgave af den art op, er i høj grad beundringsværdigt, og de, der i dag hører sølauget til, kan med stolthed se tilbage på, hvad der er udrettet med hensyn til understøttelser af den ene eller anden art. Gennem de mange år har man i laugets ved kyndig og fornuftig administration lagt øre til øre, så disse ydelser, efterhånden som status blev bedre, kunne udvides og forhøjes.

I denne forbindelse må dog ikke glemmes de mange, som gennem gaver eller på anden måde har støttet laugets arbejde. Mange kendte Korsør-borgere, redere, skippers og andre, har i tidens løb skænket betydelige midler og oprettet legater til fordel for værdige og trængende



H. SGM - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

søfolk i Korsør — legater, som laugets gaver indstilling til. Heller ikke laugets egne folk har dog holdt sig tilbage, når det gjaldt det gode formål. Oldermænd, kaptajn Axel Axelsen skænkede således i 1917 laugets en obligation på 1000 kr., og man bestemte, at renterne heraf skulle bruges til udstyr til en af laugsmedlemmernes sønner, som ønskede at gå til søs. En af de små gaver ganske vist, men en virkelig smuk tanke i en tid, hvor pengene for almindelige mennesker var små.

Korsør Sølaug i dag

Siden oprettelsen i 1784 har en oldermænd stået i spidsen for Korsør Sølaug, og posten har ned gennem tiderne fortrinsvis været besat af skipperne, havnemestrene og lodserne, hvem litseriet direkte har sorteret under.

Laugets oldermænd er i dag havnemester *Hjorth-Jensen*, hvem Vikingen har besøgt. Havnemesteren bor lige ud til havnen — på det tidligere Korsør Søbatteri — i et gammelt, idyllisk beliggende hus med patina. I stuerne fanges øjet straks af de mange billeder af skibe, der hænger rundt om på væggene, samt af flere modelskibe, bl.a. af det gamle skoleskib „Viking“, som havnemesteren som ung har sejlet med . . .

— Har litserfunktionerne undergået forandringer af betydning, siden Korsør Sølaug fik eneret på dette arbejde? spørger vi.

— Egentlig ikke, hvad selve arbejdsområdet angår, men tiden har naturligvis bevirket, at der er blevet betydelig mere at bestille. Og så er der selvfølgelig heller ikke længere besvær med køer, stude og svin som tidligere, siger havnemesteren med et lunt smil.

— Kræves der en særlig uddannelse for at blive litser?

— Det forlanges, at litserne er fuldbefarne søfolk. Da laugets i 1787 fik eneret på litseriet, bestemtes det, at ethvert hjemmeværende medlem havde ikke alene ret, men også pligt til at deltage i arbejdet, der således siden altid er blevet udført af søfolk. Også i dag holder vi på, at dette specielle arbejde er af en sådan beskaffenhed, at det kræver sømandsmæssige forudsætninger. En litser skal jo f.eks. kunne reparere fortøjningerne, han skal kunne splejse og passe såvel strøm- som tågesignaler m.m. — altsammen arbejde, man ikke uden videre kan sætte hvem som helst til.

— Vil det sige, at laugets medlemmer stadig har både ret og pligt til at udføre litserarbejde?

— Nej, i dag ligger det sådan, at kun de medlemmer, der ønsker det, tager del i litseriet. Er ingen i laugets interesseret, når en stilling er ledig, kan bestyrelsen besætte den med en egnet mand udefra; men den pågældende må da indmelde sig i laugets mod at betale et indskud.

— Korsør er jo det eneste sted i Danmark, hvor der findes litserere. Er der aldrig blevet gjort forsøg på at antaste de gamle litserprivilegier?

— Forholdet er det, at Korsør Sølaug stadig har kontrakt med statsbanerne og postvæsenet om litserarbejdet. I Nyborg, hvor man kunne forvente en lignende ord-

ning, varetager statsbanerne selv arbejdet. Da den nye færgehavn ved Halsskov skulle tages i brug, deltog jeg på sølaugets vegne i forhandlinger med myndighederne om litserarbejdet, og resultatet blev, at statsbanerne selv påtog sig arbejdet, mens Korsør Sølaug som hidtil beholdt sine gamle rettigheder, hvad litserarbejdet ved jernbanefærgerne i selve Korsør angår.

— Der er altså ingen muligheder for nogen udvidelse af det hæderkronede gamle laugs arbejdsområde?

— Nej, og egentlig er vi heller ikke interesserede heri. Vi ønsker ikke, at laugets bliver for stort. Når blot vi får lov at beholde, det vi har, er vi tilfredse. På den anden side er jeg af den mening, at det ikke ville være ret og rimeligt, hvis laugets gamle traditioner blev brudt. Nu som før er kontrakten med statsbanerne og postvæsenet laugets bærende indtægtskilde, som ikke alene betyder det daglige udkomme for 15 litserere og 1 litserformand, men som tillige er det egentlige grundlag for udbetalingen af begravelseshjælp til medlemmerne og deres familier, til understøttelser til syge og gamle søfolk m.m.

— Jeg mener, man bør gøre, hvad man kan for at bevare gamle traditioner i det hele taget, fortsætter havnemesteren, — og Korsør Sølaug har som institution øvet en ikke ubetydelig indsats for sømandsstanden i Korsør gennem årene. Det kan nævnes, at laugets også forvalter „Sømandshvile“ — en institution med friboliger for gamle søfolk og fiskere, opført for midler, der er skænket laugets af enken efter lods, kaptajn Ole Nielsen Kruuse, Korsør. Indstiller laugets sin virksomhed, overgår forvaltningen til kommunen . . .

Øverst på et skab i havnemesterens hyggelige stue står en gammel egetræskasse. Den er på midten forsynet med en fast lås, men yderligere er der to hængelåse. Havnemesteren fortæller:

— Ja, det er laugets første pengekasse. De gamle søfolk ønskede at have orden i sagerne, og i laugsartiklerne blev det i sin tid bestemt, at kassen kun måtte åbnes af oldermænd, når der var to bisiddere til stede. Oldermænd havde nøglen til låsen i kassens midte, de to bisiddere til hver sin hængelås. Ingen af de tre kunne altså åbne kassen alene.

— Naturligvis bruger vi ikke mere den gamle kasse, siger havnemesteren, — men laugets første protokol, der indeholder generalforsamlingsreferater helt tilbage til 1784, anvender vi stadig. Som De vil se, er der stadig mange ubeskrevne blade tilbage; men vi holder også kun generalforsamling hvert tredje år — det foreskriver vore love. Det sker i øvrigt nu under forsæde af politimesteren, der trådte til, da de kongevalgte borgmestre ophørte med at fungere.

Havnemesteren rækker mig protokollen. Bindet er af gededskind, og på de let gulnede blade finder man de skiftende oldermænds referater af forhandlingerne, alle prentet med sirlig hånd. De første er skrevet med gammel gotisk skrift, som ikke mange er i stand til at læse i dag. Referaterne er underskrevet af samtlige deltagere i generalforsamlingen og kontraseret af de kongevalgte borgmestre, de senere dog af byens politimester.

Mar. bemærker også, at mange navne går igen i protokollen, f. eks. Ranthe, Kruuse og Gundersen.

— Lauget har ned gennem tiderne haft sin plads i byens liv i hverdag som i fest, fortsætter havnemester Hjorth-Jensen. Man har således foranstaltet de såkaldte dystløb, der foregik fra store både, fra hvilke to kraftige søfolk, når bådene mødtes, forsøgte at støde hinanden over bord. Også på anden måde har lauget kaldt sammen til fest for at sætte lidt kulør på den daglige tilværelse.

— Til byens kirke skænkede lauget i sin tid en fregat, som man ønskede ophængt og taget i brug ved højtidelige lejligheder. I mange år var det således skik, at der tændtes lys på fregatten, når en laugsbroders datter blev viet i kirken. Men tællelysene brændte efterhånden rig og ræer helt i stykker, og så holdt man op med det. — Men mange år efter, da min datter blev gift i kirken, opdagede jeg til min glæde, at der atter var lys på fregatten. Man havde genoplivet den gamle skik, men af sikkerhedsgrunde installeret elektrisk lys „om bord“, slutter havnemesteren.

Den 13. februar 1959 kan Korsør Sølaug fejre sit 175 års jubilæum, og der er al mulig grund til at tro, at ikke mange sømandsinstitutioner af den art — måske ingen — kan opvise en lignende ærværdig alder. Derfor kan den gamle sandhed, at der ikke gror mos på rullende sten, stå som symbol for laugets lange virksomhed.

Laugets oprettelse og virke er i øvrigt intet mindre end et lille stykke kulturhistorie og samtidig et blad af den danske sømandsstands farverige historie, der fortæller om de gamle søfolks ukuelige vilje og evne til at stå sammen for at hævde deres interesser og for at hjælpe hinanden. Og ikke mindst af denne grund må man håbe, at laugets smukke, gamle traditioner må kunne videreføres endnu i mange år ind i en fremtid, hvor gamle og hævdvundne traditioner ellers nok kan få trange kår.

Heni.

Hans Hass:

Fra Havets Eventyrverden

Hirschsprungs Forlag. Kr. 24,50 hft.

Fra Havets Eventyrverden er en ny bog, som af dr. Hans Hass er blevet gjort til een spændende oplevelse.

Hans fascinerende fortælle-måde og hans pålidelighed gør, at man følger med fra først til sidst. Leg med havets farligste dyr bliver for ham en dagligdags oplevelse, og fotografierne, der illustrerer disse oplevelser, får læserne til at sige: „at han tør“.

Vi tror, det eneste trick, forfatteren har gjort sig skyldig i, er, da han brugte et gibsbæn for at kontrollere, hvordan de glubske kæmpemuslinger lukker sig om de værgeløse offer.

I spænding står denne bog ikke tilbage for nogen anden lignende bog, hvis man overhovedet kan tale om nogen lignende. Hass' bog er bygget på realiteter, Jules Verne's på fantasi, men ih hvor de fortæller spændende begge to!

Manden bag Suezkanalen

I disse dage for hundrede år siden døde Alois de Negrelli, den egentlige konstruktør af Suezkanalen. Hans grundlæggende arbejde skyldes det, at en kanal uden sluser i dag forbinder Middelhavet med Det røde Hav.

Ingeniør Negrelli skabte sig egentlig et navn som jernbaneingeniør. Under hans ledelse anlagdes således den første jernbane mellem Zürich og Baden, men også den dygtigt gennemførte regulering af Rhinen er hans værk.

Det var faktisk på opfordring, han begyndte at interessere sig for etableringen af en forbindelsesvej mellem Middelhavet og Det røde Hav, så skibsfarten derved kunne få mulighed for at undgå omvejen til Indien over Kap Det Gode Håb. Han udarbejdede planer til en kanal uden sluser og grundlagde i 1846 et selskab til fremme af sin plan.

Mange hævdede imidlertid, at den kanal, Negrelli havde projekteret, alt for hurtigt ville blive tilsluttet, og egentlig var det kun to ægyptiske ingeniører, Linant Bei og Mugel Bei, der helt og fuldt gik ind for hans plan. Omsider lykkedes det dog at skabe flertal for Negrellis projekt i en international kommission, og Ferdinand Lesseps opnåede derefter koncession på kanalens bygning. Som en anerkendelse for sit fortjenstfulde arbejde med kanalplanerne modtog Negrelli af den ægyptiske vicekonge — to gratis aktier i Suezselskabet!

Først i 1891 blev hans datter klar over den uret, der var begået mod hendes fader, og hun anlagde sag med påstand om erstatning. Sagen behandledes ved flere forskellige instanser, men endnu ved Den anden verdenskrigs udbrud havde den ikke fundet sin afgørelse.

I 1858 — året før bygningen af den berømte kanal påbegyndtes — døde Negrelli i en alder af 69 år. Ved den storslåede og pompøse indvielse af kanalen i 1869 blev hans navn overhovedet ikke nævnt. Andre høstede frugterne af hans grundlæggende arbejde.

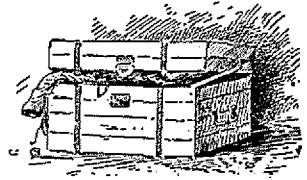
Observer.



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Russisk storm på svensk hotel

Stockholm havde fornylig russisk flådebesøg, og personale og gæster på et af byens store hoteller blev meget forbavsede, da en stor skare orlogsgæster fra de besøgende skibe pludselig indfandt sig i hallen. Samtlige orlogsgæster var bevæbnet med fotografiapparater og ønskede blot at fotografere et værelse på hotellet, hvori Lenin engang havde sovet. Russerne fik de ønskede billeder.

Verdens ældste motorskib

Og da vi nu er i Sverige, kan det nævnes, at verdens ældste motorskib er svensk og hedder „Pedro Christophersen“. Det tilhører Johnson-linien og er på 6.500 tons. Det blev bygget af Burmeister & Wain i 1913 og har stadig sine to oprindelige B&W-dieselmotorer om bord. Motorerne er hver på 1.000 hestekræfter. I de sidste fem år har skibet været lagt op, men ikke desto mindre var det fornylig i dok på Lindholmens Varv i Göteborg for at få en bundbehandling. Rederiet bevarer nemlig nu motorskibet som en slags museumsgenstand.

Indsøskibe med radar

På Afrikas store Victoria-sø er der altid en livlig skibstrafik. På grund af det magnetiske ækvators nærhed har man imidlertid ikke ment det umagen værd at installere gyrokompasser i nogle af skibene, som befarer søen. I stedet har man nu installeret radar i de tre næsten helt ens passagerskibe „Nyanza“, „Rusinga“ og „Usoga“.

Havnevæsen og flyvere

I New York sorterer også flyvepladserne under havnevæsenet, der således — foruden 30.000 anløbende skibe — hvert år ekspederer omkring 700.000 fly!

Andre store tal fra havnen

12 millioner passagerer og 200 millioner tons gods passerer årligt igennem New Yorks havn, der iøvrigt hver dag beskæftiger en halv million mennesker!

Ubådene har vokseværk

Under den anden verdenskrig var den franske „undervandskrydser“ „Sur-Couf“, indtil den gik tabt, verdens største ubåd. Den havde en længde af 110 meter og et deplacement på 2.880 og 4.300 tons i henholdsvis overfladesejls og neddykket tilstand. Farten i overfladen var 18 knob. — Fornylig løb en ny atomdrevet amerikansk ubåd af stabelen ved Groton i Connecticut. Fartøjet, der fik navnet „Triton“, er nu verdens største ubåd og samtidig den første med to reaktorer. Dens deplacement er på 5.900 tons og længden på over 1736 meter. „Triton“ vil kunne sejle uafbrudt i to år uden bunkring.

To krigsskibe byttede navne

Krigsskibsnavnene er et meget elastisk og mærkeligt begreb. Tit benyttes navneændringer for skibene som en slags camouflage, men i andre tilfælde får krigsskibene nye navne af mere dunkle årsager. I 1950 byttede to hollandske krydsere navne. „De Ruyter“, som tidligere havde heddet „Kijkduin“ og „Eendracht“, fik navnet „De Zeven Provinciën“, og den krydser, som tidligere havde haft det sidstnævnte navn, kom til at hedde „De Ruyter“.

Mærkelig krigsskibs-skæbne

Efter den sidste krig har Sovjetunionen overtaget adskillige tidligere tyske og italienske krigsskibe, men år i forvejen hændte

det omvendte. Da den første verdenskrig brød ud, var den russiske krydser „Murajew Amurski“ ved at være færdigbygget i Danzig, men blev overtaget af tyskerne. Under tysk flag og navnet „Pillau“ deltog den i Jyllandsslaget. I 1919 overgik skibet til Italien og fik navnet „Bari“.

Prisfald på tang

Tangfiskeriet er blevet et helt lille erhverv for sig herhjemme. Det er navnlig rødalgeren, man er ude efter, og den findes i store mængder bl.a. ud for Randers Fjord, hvor den tages med særlige trawl på 5-6 meter vand. Fiskerne får 28 kr. pr. ton ved salg til de fabrikker, der fremstiller agar-agar. For ti år siden var prisen en overgang helt oppe på 120 kroner pr. ton!

10 procent af hosten sand!

Et tangfiskerifartøj, der kan tage 25 tons tang pr. gang, er ca. seks timer om at få last og dæk fyldt. Iøvrigt er 2-3 tons af en sådan last sand, som der ikke betales for. Der kan kun høstes tang i nogenlunde stille vejr, og et fartøj med 25 tons kapacitet klarer ca. 60 laster om året. Der sker iøvrigt nu og da, at et fartøj, som på vej til havn kommer ind i en storm, får næst mest af dækslasten bort. Lasten skal hurtigt i havn og under behandling, da tangen ved at ligge for længe kan brænde sammen og blive værdiløs. På sommerdage kan en tanglast rådne på få timer.

Torlagt hav giver stadig fangst

Jorden på den udtørrede Lammefjord i Odsherred er glimrende egnet til aspargesavl. Men også på anden måde giver den tidligere havbund stadig værdier fra sig. Mange mennesker har beskæftigelse ved at grave de gamle østersskaller op, ja, der er ligefrem opstået en hel industri på dette område. Østersskallerne bruges til hønsefoder.

Da man kunne sejle til Jarlen af Bothwell

Det er kun 83 år siden, udtørringen af Lammefjorden begyndte. Udtørringen, der gjorde Danmark 10.000 tønder land større, stod på i mange år. 25.000 turister besøgte hvert år Fårevejle Kirke for at hilse på Jarlen af Bothwell. Nu ligger kirken midt inde i landet, men der lever stadig nogle få gamle mennesker, som kan huske, at skibe lagde til ved en anløbsbro lige ved kirken, der lå på en lille holm i fjorden!

„Skrupsulten“

Et stykke strand ved Sanddubberne i Neksø-bugten kaldes næsten officielt „Skrupsulten“. Det var nøjagtigt på dette sted, fjenden gik i land efter turen over Storehælts is under svenskekrigene. Den svenske konge og hans folk har sikkert været skrupsultne efter den anstrengende tur — både efter mad og hele mundfulden Danmark. Men dette er næppe grunden til stedets navn. Snarere skyldes det, at så mange mennesker kommer dertil med deres madkurve!

Modeljolle skåret af vragsømmer

I Odden Kirke hænger en model af Peter Willemoes' og kaptajn Jessens lineskib „Prinds Kristian Frederik“, som i 1808 sprang i luften ud for Odden havn. Agter i modellen af lineskibet hænger en modeljolle, som er udsåret i træ fra det sunkne lineskib.

Ler Danmark sidst og bedst?

Danmarks vægring ved at modtage den amerikanske atomdrevne ubåd „Skate“ på besøg i København vakte som bekendt stor opsigt ude i verden, og den udenlandske presse beskæftiger sig stadig med „episoden“. „Svensk Sjöfarts Tidning“ skriver bl.a.:

Til akkompagnement af meddelelser om projekterede atomskibs-konstruktioner i det ene land efter det andet (senest har Polen offentliggjort et projekt, som vakte en vis opmærksomhed) og med de amerikanske atomubådes bemærkelsesværdige præstationer som baggrund er der blevet afholdt en international atomkraft-konference i Geneve, og i Salzburg har International Union of Marine Insurance diskuteret de forsikringstekniske problemer i forbindelse med atomkraftens gåen til søs. Formodentlig ubeføjet, men ikke vanskeligt at forklare, synes man næsten at ane en udbredt beslutsomhed om at stimulere søfartserhvervets interesse og forsøge at formå det til at lægge sig i starthullerne i afventen på startsignalet.

Det skal ikke benægtes, at i den mangestemmige diskussion har der hævet sig røster, som har været præget af en vis skepsis.

Da Danmark vægrede sig ved at tage imod atomubåder „Skate“, vakte det rundt om i verden en opsigt, som ikke var helt fri for en antydning af latterliggørelse. Danmark er professor Niels Bohrs hjemland.

Hvis interessen omkring atomkraftens udnyttelse til søs også i fremtiden i så overvejende grad koncentrerer omkring de konstruktionstekniske og driftsøkonomiske udsigter, og hvis forsikringerne om, at farerne på betryggende måde elimineres, ikke i god tid suppleres med udførlige redegørelser om, hvordan en sådan sikring er sket, kan den dag komme, da mange andre lande end Danmark må stille sig selv det vanskelige spørgsmål, om det er foreneligt med ansvaret for menneskeliv og materielle værdier at åbne sine havne for atomdrevne skibe.

Sikkerhedsproblemerne om bord i sådanne fartøjer og med hensyn til andre skibe, de eventuelt kan kollidere med, påstås fra amerikansk side at være løst på betryggende måde. Om dette nu er tilfældet, og hvad man nøjagtigt mener med „betryggende“, unddrager sig andre landes bedømmelse, så længe konstruktions-detajler, beregningsgrundlag og prøvemethoder er delvis hemmelige. Sikkerhedsforanstaltninger i havne og på kyster, hvor strandinger kan indtræffe, er endnu mere nødvendige, fordi de berører så mange flere mennesker og så meget større materielle værdier.

Man har en følelse af, at disse problemer kan vise sig at være ligeså vanskelige at løse som den tekniske opgave at konstruere et driftsøkonomisk atommaskineri — men man har samtidig på fornemmelsen, at interessens tyngdepunkt ligger på det sidstnævnte område.

Udviklingen sker i spring og er vanskelig at beregne. Et lille antal atomfartøjer gør allerede sikkerhedsproblemerne aktuelle, og det, det drejer sig om, er ikke kun

enkelte fartøjers, men verdenshavenes og landenes risiko for atomdød. Hvem vil vove at påstå, at det ikke kan blive Danmark, som ler sidst?

— — —

Sådan skriver altså det svenske søfartsblad, som igenem årene har bragt artikler om atomdrevne skibe — skrevet af eksperter på området. Måske forstummer latteren over de danske atom-videnskabsmænd alligevel en dag?



Moderne flaskepost-eventyr

Romantiken er endnu ikke død på havet trods atomubåde og kæmpe-hangarskibe. Det fik den 23-årige svenske skibskok Åke W. Pettersson fornylig et bevis for.

For tre år siden var Pettersson om bord i et svensk skib under sejlads ud for Sicilien. Han følte sig lidt ensom, og for at få tiden til at gå — og vel også i et lønligt håb om at få svar — kastede han en flaske med et brev i vandet.

Brevet var adresseret til „hvilken som helst pige mellem 16 og 20 år“. Det var skrevet på engelsk og som en opfordring til den findende pige om at sende et billede af sig selv til hans adresse i Sverige.

Nogen tid efter blev ølflasken med brevet samlet op af fabriksformand Puzzo i Syrakus på Sicilien, da han var på vej ud at fiske sammen med en slægting, Pasquale Micca.

Både Puzzo og Micca havde giftefærdige døtre. Puzzo har hele tolv børn, og selv om døtrene alle er smukke, besluttede både han og Micca på en af deres døtres vegne at sende skibskok Pettersson et svar. Puzzo valgte at skrive for den yngste af sine giftefærdige døtre, den 15-årige Paolina. Helt giftefærdig var hun jo altså ikke, men Puzzo mente, at hun ville blive det inden mange breve, hvis den langsommelige form for korrespondance fortsatte.

Åke Pettersson fik billedet af Paolina og syntes godt om hende. En brevveksling kom i stand, men ikke længere pr. flaskepost. Tiden gik imidlertid, men en dag stillede Pettersson efter invitation fra gamle Puzzo i Syrakus, hvor han ferierede i tre måneder.

Resultatet blev, at Pettersson og Paolina forlovede sig, og nu er hun i alle tilfælde gammel nok til at være gift frue. Der blev fornylig lyst for parret i Syrakus' kirke, og i dag er Paolina fru Pettersson.

Det kan jo være, at skibskokkens idé bliver efterlignet af andre søfolk, der gerne vil forloves med en sydlandsk skønhed. Men i første omgang er det jo slet ikke nødvendigt med en flaskepost. Puzzo har flere giftefærdige døtre, og Micca har jo også et par stykker!

—wig.

Nyt fra atomskibs-fronten

Atom-isbryderen „Lenin“

Verdens første atomdrevne isbryder, den sovjetrussiske „Lenin“, har i oktober måned været på prøvetur. Den er et svar på USA's atomdrevne ubåde.

„Lenin“ har tre reaktor-anlæg om bord, men kun to ad gangen bruges, mens det tredje holdes i reserve. Skibets maskineri har en kapacitet af 44.000 hestekræfter, hvilket svarer til 2,7 hk pr. displacement-ton. Skibet har en længde af 134 meter og er 27 meter bredt. Maskineriet er indkapslet i et blykammer med svære vægge, som skal beskytte mod radioaktiv udstråling. Maskineriet med beskyttelsesvægge vejer ialt 3.000 tons. Til gengæld behøver fartøjet ikke at slæbe rundt på en stor last af kul eller brændselolie. Det kan sejle i flere år uden at bunkre, men i praksis vil man bunkre en gang om året.

Russerne påstår, at „Lenin“ kan bryde sig igennem 2,5 meter tyk is med en fart af 2 knob. I isfrit farvand er farten 18 knob.

Prøveturene faldt heldigt ud, og det ventes, at skibet vil blive indsat i isbrydningen nordpå lige efter nytår.

Første amerikanske atom-fregat

USA's første atomdrevne overflade-krigsskib bliver en fregat, for hvilken konstruktionstegninger allerede er udarbejdet. Skibet skal bygges af Bethlehem Steel i Connecticut. Prisen kendes endnu ikke, men bliver meget høj. Skibet ventes færdigt engang i 1960.

Britisk atom-ubåd

Storbritannien får formodentlig sin første atomdrevne ubåd allerede i 1960, idet USA er gået med til at levere reaktor til den. Ubådens skrog bygges af Vickers-Armstrong. Iøvrigt er man i gang med tegningerne til endnu en britisk atom-ubåd. Men USA har stadig et stort forspring med mindst otte søsatte atom-ubåde, der næsten alle er færdige. Desuden er endnu 25 amerikanske atom-ubåde under bygning eller i ordre.

Undervands-tankere med atomdrift

Mr. Ralph E. Casey, der er præsident for American Merchant Marine Institute, udtalte fornylig under en tale i Chicago, at ingen vil påstå, at bygningen af det atomdrevne passagerskib „Savannah“ er en rent kommerciel affære. Han antydede, at „Savannah“ måske allerede er forældet, inden det bliver færdigt.

Ralph Casey pegede på, at russerne er langt fremme på de atomdrevne skibes område, og nævnedes bl.a. atomisbryderen „Lenin“. Han sagde, at kampen stadig står om at komme først med et virkeligt rentabelt atom-handelsskib. Han udelukkede ikke muligheden af, at det første skib af denne art bliver et atomdrevet undervands-tankeskib.

Mr. Casey har fornylig været på to rejser i Europa, og under sin tale i Chicago sagde han, at USA gør klogt i ikke at undervurdere konkurrencen fra andre lande, hvad angår bygningen af atomdrevne skibe. Han sagde, at både Storbritannien og Japan er meget langt fremme. Mr. Casey erklærede videre, at man i ekspert-kredse i Washington er overbevist om, at atomdrevne undervands-tankeskibe i løbet af ti år vil hente olie fra havne ved Hudson-bugten og fragte deres laster videre ad den arktiske rute.

I sin tale advarede Ralph Casey endelig USA mod at tro sig overlegen på de atomdrevne skibes område, således at amerikanerne ikke skal opleve en gentagelse af den skuffelse, de led, da russerne kom først med en kunstig jorddrabant.

Om „Savannah“ har amerikanerne iøvrigt givet forskellige oplysninger på atomkraft-konferencen i Geneve. Det oplystes, at dette atomdrevne passagerskib vil blive bygget sådan, at al radioaktivitet absorberes, hvis der sker en ulykke.

„Savannah“ får en kappe af bly omkring reaktor og primærsystem. Kappen bliver 5 cm tyk, og indgangen til rummet, som den danner, forsegles, så at ingen kan komme til reaktorerne, før strålingsfaren er fjernet.

Skibet bygges endvidere sådan, at intet radioaktivt affald kommer ud i vandet. Alt spild vil blive bragt i land i specielle beholdere.

Hvad hedder atom-ubådene?

Her er navnene på samtlige amerikanske atomdrevne ubåde, som er færdige indtil nu: „Nautilus“, „Seawolf“, „Skate“, „Skipjack“, „Swordfish“, „Sargo“, „Sea Dragon“ og „Triton“. Med „Triton“ har General Dynamics siden 1897, da USA fik sin første ubåd, „Holland“, bygget ialt 333 undervandsbåde.

—*wig.*

Ihærdig sofaskipper

Da et dansk skib fornylig blev slæbt ud fra København og sydpå gennem Øresund for at ende på et ophugningsværft, fotograferede sofaskipperne løs i havnen. De har sat sig for at fotografere alle danske skibe, inden de går til ophugning, og deres billeder er tit af historisk værdi for museer, søhistorikere o.s.v.

En af sofaskipperne kom imidlertid for sent. Skibet var afsejlet og langt uden for Trekroner. Han tog imidlertid sin cykel og spurtede ud ad Amager Strandvej. Men skibet var dog for langt væk til, at han kunne få et godt billede. Til sidst endte han ude i Kastrup Lufthavn, hvor han chartrede et taxi-fly. Et øjeblik efter fløj han lige over det gamle skib og fik således alligevel sit billede!

—*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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



PHOTOS NA 116

Representant for Danmark:

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

NYT I NOTER

„Sorteklint“ afleveret

Skibsværftet Brand i Oldenburg har til rederiet Svend Hellesen — korresponderende reder Aage Vollmond, København — afleveret sin nybygning nr. 114, fragtmotorskibet „Sorteklint“. Skibet laster ca. 2.500 tons dødvægt og har en bruttotonnage på ca. 1600 tons. „Sorteklint“ er bygget ifølge Lloyds regler og har følgende dimensioner: L.o.a. 78,5 m, bredde 11,5 m, sidehøjde 6,96/4,65 m og dybtgående ca. 5 m. Lastrumskapaciteten er på 105.000 cb.ft. grain eller 91.700 cb.ft. bale. Skibet har to store luger, der har to „Tell“ patentlugedæksler. Lastegrejerne består af en bom til 10 tons og 6 bomme hver med en løfteevne mellem 3 og 5 tons. Fremdrivningen sker ved en Deutz firetakts diesel på 1800 hk, der giver skibet en fart af 13,5 knob. Besætningen er på 23 mand, og desuden er der aptering til to passagerer.

Verdens sjette største passagerskib

På værftet Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. i Rotterdam har dronning Juliane af Holland døbt den nye hollandske passagerdampner „Rotterdam“. Skibet, der er på 37.000 brt, er det største passagerskib, der nogensinde er bygget i Holland, og det sjette største i verden. Det er bygget til Holland Amerika-Lijn og kommer i fart her i efteråret. Kapaciteten er 500 passagerer på 1. klasse og ca. 900 på turistklassen. Besætningen er på 750 mand. Dampmaskiner sørger for fremdrivningen. De er placeret agterude, og afdamp føres bort gennem to rør. „Rotterdam“ har ingen skorsten i egentlig forstand. Den er udrustet med stabilisatorer, og der er klimaanlæg overalt om bord.

„Fanny Scarlett“ søsat

På Norderwerft i Hamborg er søsat fragtmotorskibet „Fanny Scarlett“ til skibsreder Jørgen Jensen, København. „Fanny“ er et søsterskib til „Linda Scarlett“ fra samme værft. „Linda Scarlett“ afleveredes dagen efter søsætningen af „Fanny“. Det afleverede skib er chartrtet af Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatsch i Amsterdam. Dets første rejse gik til Mellemerika og Sydamerikas vestkyst med stykgods i lasten. Skibene er hvert på 4.800 tons. De har hvert en længde af 100 m. Bredden er 14,4 m. Ved en sidehøjde på 8,8/6,2 m er dybtgående ca. 7,1 m. Fremdrivningen sker ved to MaK diesel på hver 1500 hk. Dieselmotorerne arbejder over et „gear“ og giver nybyggerne en fart af 14,5 knob. Der er tre store luger om bord og bl.a. en sværgodsbom med en løfteevne af 25 tons. „Fanny Scarlett“ vil blive afleveret inden årets slutning.

M/S „Danholm“ afleveret

Ottensener Eisenwerk AG i Hamborg har til rederiet A/S Dania i København afleveret fragtmotorskibet „Danholm“, byggenummer 516. Skibet er bygget ifølge Norske Veritas' regler, klasse +1 A 1 (is) og har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 129,1 m, længde b.p. 117 m, bredde på spant 17,1 m, sidehøjde 10,3/7,5 m og dybtgående 6,9 m.

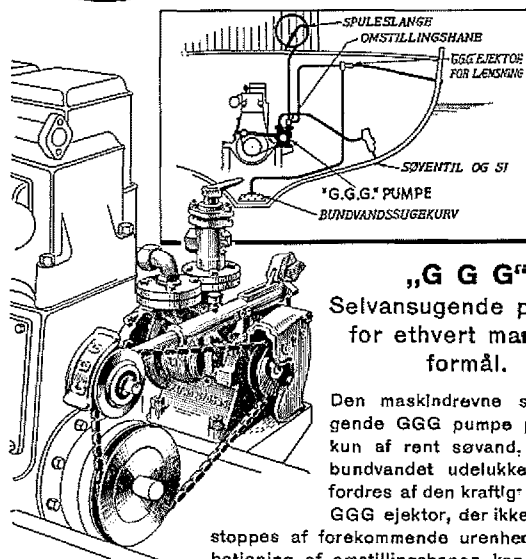
Skibet laster som „closed shelterdecker“ ca. 8.000 tons dw og som „open shelterdecker“ ca. 6.200 tons dw. Det smukke skib er på 3.760 brt og er særligt konstrueret til linie-stykgodsfart. Det har fire luger.

Hovedmaskineriet er placeret midtskibs. Det består af en OEW-diesel på 4.800 hk, der arbejder med 125 omdr./min. og giver skibet en fart af 15,25 knob som åben og 14,75 knob som lukket shelterdecker. Besætningen består af 36 mand.

Flagskiftningen fandt sted på nedre Elben i det fineste vejr. Blandt de mange gæster sås følgende fra Danmark: Direktør A. Andersen (Dania), O. B. Svane, E. Bengtsson og O. Elso. Direktør Lange fra værftet talte og overdrog skibet til rederen. Direktør Andresen takkede for veludført arbejde og overlod skibet til kaptajn H. E. Larsens kommando. Maskinchef er F. Back. Skibets første rejse gik fra Bremerhaven til Hongkong med svære maskindele i lasten.

Nawicus.

GILKES PUMPS GILJECTOR lænsepumpe, 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 omstillingshanen kan pumpen samtidig virke som spulepumpe.

Kan påmonteres alle ekelsterende motorer.

GILBERT GILKES & GORDON LTD

PUMPE- OG VANDTURBINE-FABRIKANTER

KENDAL OG LONDON, ENGLAND

Danish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

KORT FORTALT

Polen har store værftsplaner for fremtiden

Nu vil også Polen bygge superskibe. Komuna Paryska-værftet i Gdynia vil få en byggedok, i hvilken der kan bygges skibe på op til 65.000 tons. Denne dok skal være færdig i 1961, og derefter skal der opføres en dok, som tillader bygning af skibe på helt op til 100.000 tons.

Særlige australske regler for atomskibe

Også i Australien nærer man betænkeligheder ved besøg af atomdrevne skibe. De australske havnemyndigheder, der kontrollerer al kystsejlad, har bestemt, at verdens første atomdrevne handelsfartøj, det amerikanske „Savannah“, når det engang bliver færdigt, må medføre specielt sikkerheds-certifikat fra den amerikanske atomenergi-kommission, før det anløber australsk havn. Skibet må kun sejle i australske farvande i dagslys. Disse strenge restriktioner — og endnu flere — vil også gælde for besøgende atomdrevne krigsskibe, f.eks. ubåde.

„United States“ anløber Bremerhaven

Den amerikanske kæmpeliner „United States“, som nor-

malt anløber Le Havre og Southampton, er i efteråret også begyndt at anløbe Bremerhaven, hvilket den bliver ved med til maj næste år.

Mere om „Rotterdam“

Under „Nyt i Noter“ fortælles om den nye hollandske liner „Rotterdam“. Her er nogle flere oplysninger om skibet: Det er opkaldt efter Holland-Amerika-liniens første skib, der byggedes i 1872. Det er rederiets femte skib med dette navn. Kølen blev lagt 14. december 1956. Det nye „Rotterdam“ har kostet over 200 millioner kroner at bygge. Det blev døbt af dronning Juliane. Kun én gang før har en regerende monark døbt et af selskabets skibe. Det skete på samme værft, da dronning Wilhelmina døbte lineren „Nieuw Amsterdam“ 10. april 1937.

Vintanskibe fra Cape Town

Italienske vintanskibe er beskæftiget i fart med vin fra Cape Town. Motorskibet „Leneo“ anløb fornylig som det første vintanskib Kapstaden og fik en last sydafrikansk vin med til Syd-Frankrig. „Leneo“ er på 1.175 tons dw. I samme fart er beskæftiget vintankerne „Sahel“ (2.690 tons dw), „Cap Cantin“ (3.086) og „Cambraisien“ (3.434). Denne flåde skal ifølge en kontrakt foreløbig fragte 2 millioner gallons (over 9 millioner liter) sydafrikansk vin!

KOCKUMS
SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

TYFON[®]
dampdrevet

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SVERIGE
GRUNDLAGT 1840

Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

- **Minimalt forbrug af luft eller damp.**
- **Uovertruffen hørbarhed**
- **Elektrisk-automatisk manøvrering**

Forlang prospekt.

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amalgade 16, København

Skibsrejser på afbetaling

Skibsfarten, der kan mærke konkurrencen fra luftfarten, gør sig mange steder store anstrengelser for at kapre passagerer. Moore-McCormack Lines har nu gjort det muligt for folk at rejse på afbetaling. Passagerer fra New York kan ved at indbetale helt ned til 10 procent af billetprisen rejse med et af rederiets skibe til Sydamerika. Resten kan betales i rater over 20 måneder. United States Federal Maritime Board har godkendt dette betalingssystem.

Efter dansk forbillede?

Da DFDS for år tilbage indførte sin container-service, vakte det stor opsigt mange steder i udlandet, hvor man begyndte at kopiere det danske system. Nu har man også indført container-sejlad fra Californien til Hawaii. Matson-rederiet har ladet tre af sine skibe specielt ombygge til container-sejlad. Indtil nu har rederiet bestilt 350 containers.


„Søslanger“ i stedet for olielægtre

For kort tid siden var der mange gamle søulke i nærheden af Southampton, der klæde sig i nakken. De troede, at de så søslangen bevæge sig af sted efter et skib. I virkeligheden var de kun vidne til demonstrationen af en elastisk lægter til transport af olie. „Søslangen“ er en britisk opfindelse. Den er en slags lægter lavet af vævet nylon og indvendigt foret med syntetisk gummi. Den lægter, der blev demonstreret, lastede 40 tons petroleum. Den havde været i vandet i 500 timer. Fordelen ved en sådan „søslange“ i forhold til en almindelig lægter er, at den er billigere at fremstille og vedligeholde. Endvidere er den meget modstandsdygtig over for vejrliget og kan give efter for voldsom sø uden at brække over. „Søslangerne“ kan også bruges til transport af ferskvand eller vin.

Forbud mod import af skibe

Den australske regering forbyder import af skibe med undtagelse af lystfartøjer, lægtre og småfartøjer. Skridtet tages for at hjælpe den australske skibsbygning, der lider under konkurrence fra udlandet — i særdeleshed fra Japan.

—wig.



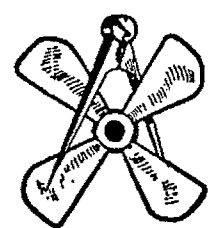
NEW YORK

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

Har De læst „Sejl og Motor“



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1959 til nedennævnte eksaminer:
Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den almindelige maskinisteksamen. Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.
Aftenskole. (Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlangende.

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

Kun et gadenavn minder i dag om Københavns befrier

Endnu en fin årbog fra Kronborg

Med et hollandsk flådebesøg i København og en særudstilling på Kronborg mindes vi i disse dage slaget i Øresund 1658. Dette slag fik betydning for hele Nordens fremtid og sikrede måske Danmarks beståen som selvstændigt land. Blandt de mest omtalte skibe fra dette slag var det hollandske „Brederode“, som sank ud for Nordsjællands kyst.

Det er naturligt, at Handels- og Søfartsmuseet i sin nye årbog fortæller om netop „Brederode“, og at museet læder den hollandske historiker, direktør Dick Luiting gøre det.

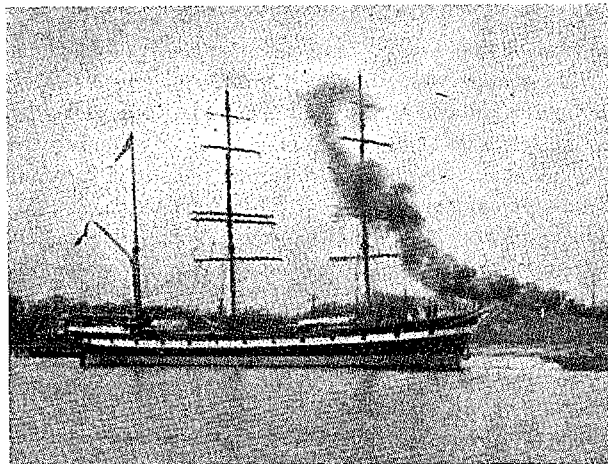
Dick Luiting fortæller interessant og fængslende om admiral de Withs flagskib og om ham og hans besynderlige skæbne. Han fortæller også om de fund, der er blevet gjort fra vraget ud for Espergærde. En dansk dykker, E. Hansen fra Espergærde, fiskede i 1909 en mængde ting op fra vraget, og en del skibsinventar og en kanon opbevares som meget værdifulde klenodier på Nederl. dsch Historisch Scheepvaartmuseum i Amsterdam.

Admiral de With fandt sit sidste hvilested i Rotterdam, i en smuk marmorsarkofag. Både sarkofagen og kirken, hvori den stod, blev imidlertid ødelagt ved tyskernes bombardement af byen 14. maj 1940. Nu minder kun et gadenavn i Rotterdam om de With, som kom København til hjælp, skriver Dick Luiting.

Særudstillingen på Kronborg i anledning af 300-året er iøvrigt et besøg værd. Både danske, hollandske og svenske minder om slaget i Sundet er samlet på museet i denne tid. Mange genstande er lånt fra museer i udlandet, bl. a. nogle grisailer, prægtige billeder af verdens første krigskorrespondent, Willem van de Velde, der tog skitser midt under slaget.

Konservator Christian Nielsen skriver om „Opmåling af fartøjer“. Denne artikel omtaler det arbejde, som nu gøres for at opmåle vort lands gamle, lokale fartøjstyper, der nu er ved at uddø helt. Christian Nielsen fortæller, hvordan opmålingen foregår, og han skildrer de gamle fartøjer indgående. Artiklen er illustreret meget fint ved hjælp af interessante og instruktive tegninger.

Lektor Marius Hansen skriver om „Upågtede kilder til belysning af dansk skibsfart, søhandel og skibsbyggeri“. Marius Hansen skriver, at museet på Kronborg ikke må forblive et museum, en konserveringsanstalt — hvad det jo heller ikke er. Han hilser med glæde, at museet også arbejder i marken, og han henleder opmærksomheden på det store kildemateriale, som ligger i havnebyernes retsprotokoller, tingbøger o.s.v. Forfatteren nævner mange morsomme, kontante eksempler.



Barken „Danmark“ under bugsering på Københavns inderred.
Foto fra ca. 1900. Læs om skibet i teksten.

Årbogens sidste store artikel, af museumsdirektør Knud Klem, der skriver om Jean Jacob Claessen, henvender sig i første række til Helsingørs indbyggere. Men den er så interessant, at den vil blive læst med stor interesse landet over. Jacob Claessen var ikke nogen helt almindelig mand. Han var helsingørsk købmand i slutningen af 1700-tallet og etablerede bl. a. en reberbane, af hvilken der stadig findes rester i Helsingør. Men alt det bør De selv læse i afhandlingen, der er illustreret med dejlige billeder fra den gamle sundby.

Men årbogen indeholder en mængde andet stof, både om museets indre anliggender, dets samlinger, venneskabet og om nyerhvervelser. Som sædvanlig er der også flere småartikler med billeder. Bl. a. findes et dejligt billede af barken „Danmark“ af København. Dette skib var bygget af B & W i 1892 og målte 1467 brt. Det var af stål, og samtiden kaldte det et af de smukkeste skibe, der nogensinde har pløjet verdenshavene. Skibet tilhørte et aktieselskab, bestyret af skibsreder J. F. Dessauer. Barken endte i norsk eje med Tønsberg som hjemsted og under navnet „Arsis“. I 1925 huggedes den op i Genova.

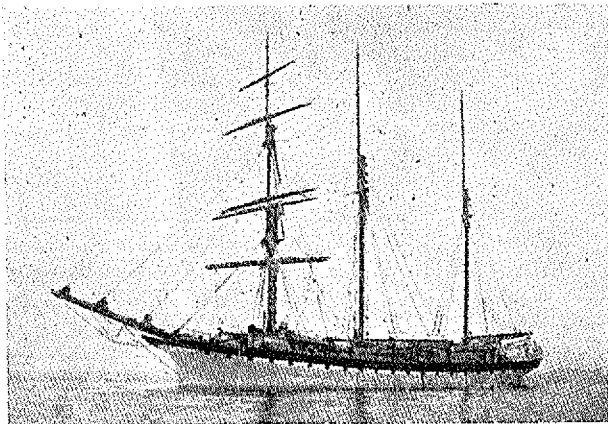
Og så er det i år 100 år siden, Handels- og Søfartsmuseets stifter, E. F. S. Lund, blev født. Det mindes man selvfølgelig også i årbogen. Det var ingen dårlig idé af museumsdirektør Lund at starte på museet på Kronborg. Museet er altid et besøg værd, og årbogen danner et glimrende kontaktil mellem venneskabet, dets medlemmer og museet.

OL

OCEANIC
SKIBSHANDLERE
AZOPARDO 473
BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112



Et af bogens mange dejlige billeder. Det viser barkentinen „H. C. Grube“. Skibet var på 251 tons og byggedes 1902 i Gøteborg. Den 3. august 1920 afsejlede barkentinen fra Fedala i ballast og mødte få dage senere sin skæbne på Marokkos ugæstmilde kyst.

„Ærø-Sejlskibe“

En lækkerbissen for ship lovers

Det er ikke en bog, man i en hånd vending læser igenem ved aftenkaffen. I det hele taget vil jo nok kun få kunne fordøje den i én mundfuld fra indledning til slutning. Men det har sikkert heller ikke været forfatterens mening, at værket skulle være „slappe-af-lecture“. „Ærø-Sejlskibe“ er først og fremmest et værdifuldt opslagsværk.

F. Holm-Petersen har samlet de mange oplysninger om Ærø-skibenes historie, og dette store indsamlingsarbejde har taget ham mange år. Det har krævet gennemlæsningen af en mængde rapporter og dokumenter, en stor korrespondance og en mænde samtaler med gamle skipper. Navnlig for alle dem, der på en eller anden måde har haft tilknytning til Ærø, er bogen af stor værdi. Om mange af de skibe, der omtales, kunne der skrives en hel roman, og der er ikke tvivl om, at bogen vil blive et værdifuldt kildekrift.

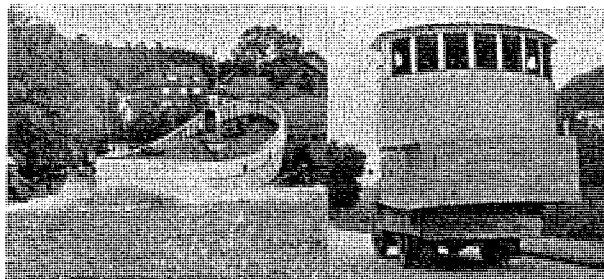
De skibe, der er omtalt i bogen, nævnes i alfabetisk rækkefølge. Det er kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Velfærdsråd, der har redigeret og tilrettelagt bogen, og den er nem at slå op i, når man hurtigt vil skaffe sig oplysninger om et bestemt skib.

Mange af skibene er kun omtalt med nogle få linier, men om andre bringes der flere sider spændende stof. Man hører om sørgelige forlis i oprørt sø, om modige mænds kamp mod elementerne og om dristigt og dygtigt sømandsskab. I mange tilfælde er oplysninger hentet fra gamle dagbøger, eller Holm-Petersen har talt med besætningsmedlemmerne og fået deres mundtlige beretninger.

Vi, der interesserer os for skibe og deres historie, må være Skandinavisk Bogforlag taknemlige, fordi det har turdet påtage sig at udgive så specielt et værk som dette. Men der har allerede nu været stor rift om bogen, der er smagfuldt udstyret og spækket med gamle sejlskibs-billeder. Den er en lækkerbidsken for alle „shiplovers“ og „sofaskipper“.

Forfatterne er gået grundigt til værks. Bagest i bogen findes et stort afsnit om „kystfarere“. Afsnittet omfatter godt 40 procent af Ærø's små sejlskibe — fra 30 til 70 tons. Forfatterne beklager, at de ikke har kunnet medtage samtlige 700 mindste og ældste jagter og galeaser. Men læserne vil sikkert tilgive dem!

—wig.



Til venstre: Det altid spændende øjeblik, hvor stopklodserne tages fra: „Vil den, eller vil den ikke?“ Den ville, og i løbet af få sekunder tog den vandet. — Til højre: Styrehuset er et kapitel for sig selv og ses her på vej fra værftet til Vejle, hvor det skal sættes ombord ved hjælp af en kulkran. Det er bygget helt af stål og vejer 6 tons. — Foto: Oscar Jensen, Vejle.

Søsætning i Vejlefjord

Wm. Jansen arbejder støt og roligt sit værft ved Vejlefjord op til et landskendt foretagende. Det er ret store opgaver, Brønsodden Skibsværft påtager sig og klarer med anerkendelse.

Fornylig søsattes en 70 tons fiskekutter „Draupuir“, der er bygget til „Hringur“, Sudureyri, Island.

Ældre eksemplarer købes:

Jul på Havet 1935 og Jul på Havet 1943
for kr. 5,00

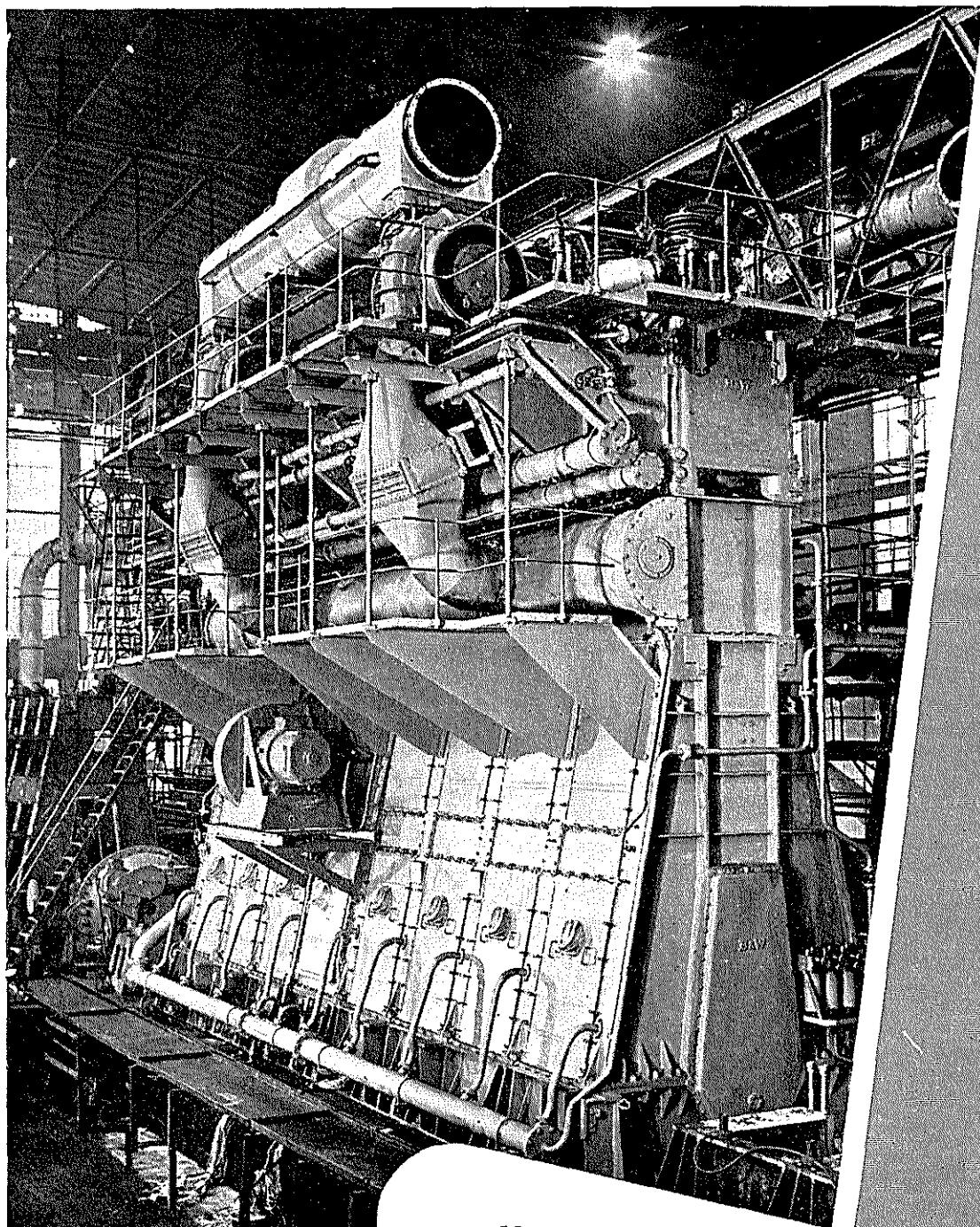
Vikingen nr. 9/1951 for kr. 2,00

Henvendelse:

VIKINGENS EKSPEDITION

Christiansborggade 1, København V

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



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

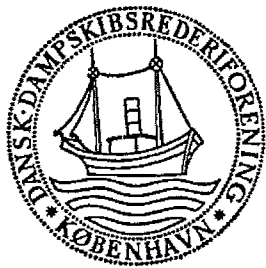
WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

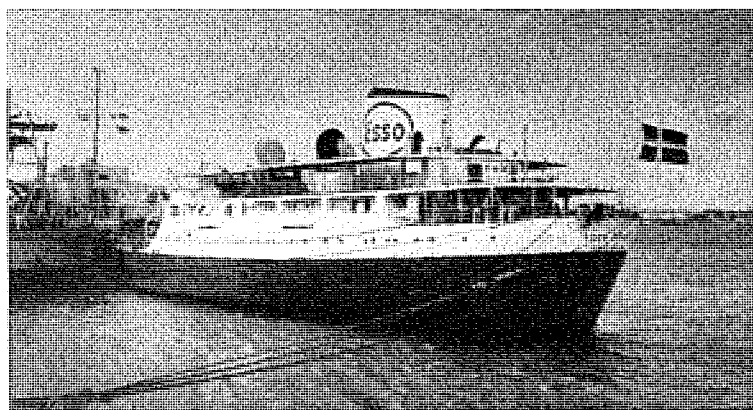
1. november 1958



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 Busterselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesten & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jøbsen 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 Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Driftsresultater med B & W maskininstallation



„Esso Århus“ lossers i Fawley.

I The Motor Ship for juni 1958 er der offentliggjort driftsresultaterne for motortankskibet „Esso Århus“, som er bygget på Odense Staalskibsværft i 1956 og ejes af Dansk Esso A/S. Skibet er på 26.350 tons dw. Det samme rederi har to 32.000 tons dw tankskibe i ordre for levering i 1958 resp. 1960.

Hovedmaskineriet er en B & W dieselmotor type 974-VTBF-160 på 10.000 bhk. Den er enkeltvirkende, totakts af krydshovedtypen med udstødsgas turboladning og er nicylindret. Den er konstrueret til et indere middeldtryk på 7,9 kg/cm², men går kun med 7,5 kg/cm², og det samme omdrejningstal (115/min.) på skruen, idet stigningen er formindsket tilsvarende. Man har erfaring for, at sliddet derved er reduceret.

Al skylleluft fremstilles af turboblæsere, hvorved antallet af bevægende dele reduceres til et minimum, hvilket efter ejernes erfaring i høj grad nedsætter vedligeholdelsen.

Flere pumper er dampdrevne og får til søs damp fra en udstødsgaskedel. Hovedmaskinens pumper dri-

ves ved kædetræk fra skrueakslen, så den i søen er uafhængig af hjælpepumperne.

Til opvarmning af lastolien og drift af lastoliepumperne er installeret to kedler af en ny Smit-Hartmann konstruktion med en kapacitet på 30 tons damp i timen. Disse kedler er specielt konstrueret for motortankskibe og i stand til hurtig dampopsætning. De er af en meget kompakt konstruktion og arbejder med indirekte fordampning, idet dampen dannes i en beholder, som opvarmes af spiraler i et lukket højtrykssystem.

Da vandet i dette lukkede system forbliver rent og fri for luft, er risikoen for korrosion og kedelsøen med deraf følgende overhedning elimineret ligesom faren for olie i fødevandet.

En anden interessant installation er en Atlas lavtryks ferskvandsfordamper, som bruger varmen fra hovedmaskinens kølevand. Den fremstiller ca. 18 tons vand om dagen med en bekostning af 12 kw pr. ton. Kun 20 % af det indtagne søvand fordampes, idet 80 % fjernes af en pum-

pe, og på denne måde finder praktisk talt ingen salt-aflejring sted, så ingen rensning er nødvendig.

Beslutningen om installation af dieselmaskineri blev først truffet efter nøje undersøgelse af anskaffelsespris og anslåede vedligeholdelsesomkostninger, som med personale fra land ville andrage 3.740 dollars pr. cylinder pr. år.

Fra september 1956 til december 1957 er opgivet følgende gennemsnitstal:

Rundrejse Fawley - Den persiske Bugt (incl. 3 dage i havn) 38,4 dage. Hovedmaskinens forbrug pr. etmål var 35 tons brændselsolie og 0,66 tons dieselolie (å 1000 kg).

Ejerne har bestemt sig til brug af tyk olie op til 1500 sek. Red.1 ved 100°F, men centrifugekapaciteten er tilstrækkelig til olie op til 3.500 sek., så kun større forvarmere vil være nødvendige, hvis man senere beslutter sig til sådan olie. I Den persiske Bugt, hvor „Esso Århus“ og de to følgende motorskibe hovedsagelig vil komme, kan Bunker C olie med 500-600 sek. viskositet fåes.

Med denne maskintype kan et stempel til søs trækkes på ni timer af skibets maskinbesætning, men i havn udføres det af folk fra land. Ventetid for konvoj gennem Suezkanalen giver lejlighed for maskinbesætningen til at trække et stempel. Indtil slutningen af marts i år var ialt 31 stempler trukket, 18 under to dokninger, 8 i losseperioder, to i venteperioder i Suezkanalen og tre til søs. Forskellige stop til søs for ændringer eller skiftning af brændstofpumper, brændstofventiler og udstødsventiler beløb sig til 77 timer i løbet af 20 måneder. Alle stempler blev trukket i skibets normale dokninger, d.v.s. efter 3.400 og 8.000 timers gang.

Det gennemsnitlige maximum og minimum for slid på cylinderforinger pr. 1000 timer er opgivet til 0,45 og 0,31 mm. Cylinder nr. 2 har før vist det største slid og nr. 6 det mindste, ved en undersøgelse for nylig har det vist sig at være 0,48 og 0,22 mm pr. 1000 timer efter 10.500 timers gang.

Skønt brugen af Tro-Mar DX 130 smøreolie af rederne er betegnet som relativ dyr — i de første 8.000 timer har de medført en forøget udgift på 2.500 dollars i sammenligning med brugen af Tro-Mar 85 — har der været en besparelse på 123.000 dollars ved i denne periode at bruge kedelolie (11.740 tons) i stedet for dieselolie. Da slid på foringer anses ikke at være større end ved dieselolie, men forøget vedligeholdelse til et beløb på 10.000 dollars taget i betragtning, har der været en besparelse på 110.000 dollars i en periode på lidt over 12 måneder.

Den meste olie, der blev brugt i denne periode, havde et svovlindhold på 2-3 % og en viskositet på omkring 600 sek.

I løbet af 477 dage fra afleveringen var „Esso Århus“ ude af drift i 24,5 dage under to dokninger, hvoraf den første var for garantieftersyn. I denne tid gjorde skibet 13 rejser, hvoraf seks var rundrejser Fawley - Den persiske Bugt.

Gennemsnit af disse seks rejser er 33,2 dage til søs med en fart (lastet og i ballast) på 15,8 knob. Transit gennem Suezkanalen med ventetid var 2,2 dage og tiden i havn tre dage. Transportomkostningerne incl. 8 % værdiforringelse svarer til USMC rate minus 53 %.

Dette gunstige resultat skyldes hovedsagelig det lave brændstofforbrug på 36.000 kg brændolie og 1.500 kg dieselolie pr. dag for hoved og hjælpemaskineri plus ialt 112.000 kg kedelolie og 10.500 kg dieselolie for kedlerne pr. rundrejse. Det giver 40,25 tons pr. dag til alle formål i sammenligning med over 60 tons for en tilsvarende turbinebåd. Med 10.000 ahk svarer forbruget til fremdrivning til 138 g/ihk /h. Det lille forbrug af dieselolie skyldes perioder ind og ud af havn og gennemfart af Suezkanalen.

Bunkers indtages i Den persiske Bugt for hele rundrejsen på grund af den gunstige pris og viskositet. Selv med det lave brændstofforbrug kan „Esso Århus“ føre næsten den samme ladning som en tilsvarende turbinebåd, d.v.s. 24.400 tons i gennemsnit af alle årstider.

Under normale forhold losses skibet 25.000 tons last incl. slikning på 15 timer, og med tre timer for indtagning af ballast kan den gå ud efter 20 timer. Skibet har for tiden fem maskinmestre, en elektriker, seks montører, to donkeymænd og fire motormænd.

De ovennævnte to nybygninger er på 32.000 tons dw og får dieselmotorer på 11.700 bhk, ticylindrede af typen 1074-VTBF-160.

Ny Coaster til D.F.D.S.

Fredag den 26. september løb der på Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab. Det er værftets nybygning nr. 105.

Skibet blev navngivet af fru underdirektør Emil Olsen og fik navnet „Koldinghus“.

M/s „Koldinghus“ har følgende dimensioner:

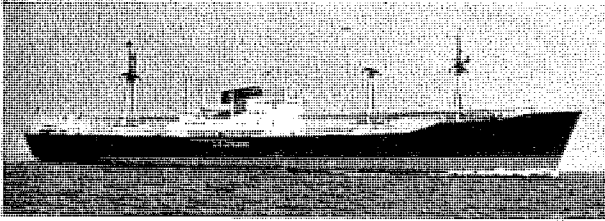
Længde overalt	77,32 m
Længde mellem perpendikularerne	70,00 m
Største bredde på spant	11,00 m
Dybgående	5,00 m
Lasteevne	1550 t

Der bliver installeret en sekscylindret, totakts dieselmotor med trykforstøvning og turboladning, type B&W DM 635-VBF-62, som vil give skibet en fart af 13½ knob.

M/s „Koldinghus“ bygges med maskineriet og al behøelse agter, hvorved det bliver muligt at få en i forhold til skibets størrelse særlig stor luge, og denne vil blive betjent af 2 bevægelige kraner. Lastrummet er på ca. 2125 m³.

Der bliver indrettet salon med siddeplads til 12 passagerer.

Skibet forventes klar til aflevering i marts måned 1959 og vil da blive indsat i indenrigsfarten.



M/S „Colorado“ 1958

M/s **Colorado**

Det forenede Dampskibs-Selskabs flåde blev den 30. september forøget med et nyt skib, m/s „Colorado“, der er bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til selskabets fart på Sydamerika. Det er værftets nybygning nr. 339.

M/s „Colorado“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, og motorskibene „Virginia“ og „Alabama“, der blev afleveret i 1957, men foruden disse 5 har selskabet yderligere 3 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, som forventes færdigbygget i 1959 og 1960.

M/s „Colorado“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,40 m...
Længde mellem perpendicularererne	126,50 m
Største bredde på spant	17,26 m
Dybgående	7,73 m
Lasteevne (dw)	9.100 t

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. 15.830 m³. Det har 5 store luger, som bliver betjent af 16 elektriske spil, og for transport af tungt gods findes bomme, som kan tage vægte indtil 50 tons.

I den luksuøse, smagfulde passageraptering er der plads til 12 passagerer i 8 enekamre og 2 dobbeltkamre, der er let og elegant møblerede og meget rummelige. Samtlige passagerkamre er forsynet med eget bad og toilet.

Hovedparten af skibets besætning har enmandskamre.

M/s „Colorado“ afgik fra prøveturen i Sundet til København for indladning af olie og proviant, og den 1. oktober startede det på sin jomfrurejse til Brasilien.

Skibets fører er kaptajn J. C. Kolding, og maskinchef er Hans Bjerre.

M/T **Gudrun Mærsk**

Søsætning

Lørdag den 4. oktober 1958 søsattes dette tankskib (værftets bygge-nr. 147) til A. P. Møllers rederier fra Odense Staalskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af mrs. A. Logan, som ledsages af sin mand, mr. A. Logan, teknisk direktør i Shell Tankers Ltd.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 25.550 tons dw.

Skibets totale længde er 178,3 m og dets bredde 22,6 m.

Skibet får ialt 24 tanke, 8 midtskibs- og 2×3 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæksofficerer indrettes i brohuset midtskibs, medens maskinofficererne og mandskabet anbringes i agterskibet i gode, rummelige enmandskamre, ligesom der indrettes cafeteriamesser og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet bliver forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren er en syvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler 9.200 ihk. Skibet får B&W diesel hjælpemotorer.

M/s **Rio**

Den 16. oktober afleveredes fra A/S H. C. Christensens Stålskibsværft m/s „Rio“ bygget til skibsfører Hans Jensen Johansen, Nørremark.

Med dette skib har værftet bygget ialt 19 „Caroline-re“ og derved i overvejende grad bidraget til fornyelsen af den danske småskibsflåde, idet kun 2 à 3 fartøjer af samme type er leveret fra andre værfter.

M/s „Rio“ er praktisk talt bygget og indrettet på samme måde som sine forgængere, men er udrustet til europæisk fart. Fartøjet er endvidere registreret som full powered motorskib i medfør af den nye sønæringslovs bestemmelser.

Vikingen har tidligere omtalt typen.

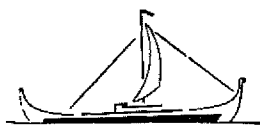
D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.

LISSABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Søsætning på

Svendborg Skibsværft

5. september 1958

Den 5. september søsattes til A/S Nordisk Flaskegas, Esbjerg, et moderne, enkelt-dækket motorskib for transport af 95 tons flydende gas, bygget til Bureau Veritas klasse: +I 3/3 L.L.I. Ice Great Coasting Trade.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	33,70 m
Længde mellem perpendikulærerne	30,48 m
Største bredde på spant	6,40 m
Dyldte til hoveddæk	3,20 m
Dyldgående lastet	2,42 m
Dødvægt tilsvarende	185 t
Fart på prøvetur	ca. 9 knob

Skibet får en vandretliggende lasttank, der indeholder 95 tons flydende gas. Vandballast, brændselolie og ferskvand føres i sidetanke.

Moererne avertering for ialt 6 personer indrettes i hytten agter.

Hovedmaskinen bliver en B & W-Alpha dieselmotor type 404 VO, 280 ehk ved 375 o/min. Propelleren får

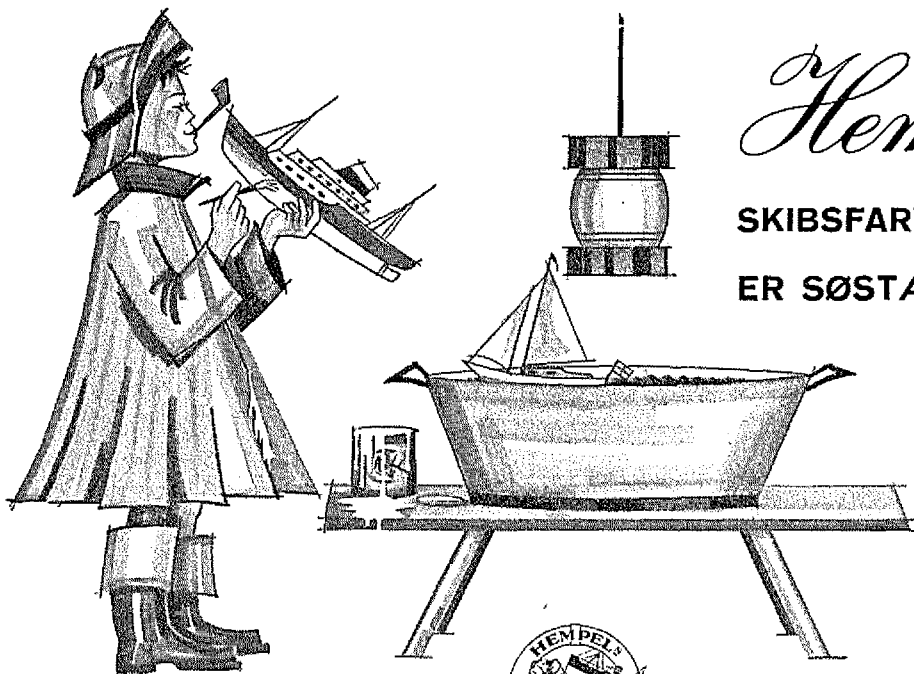
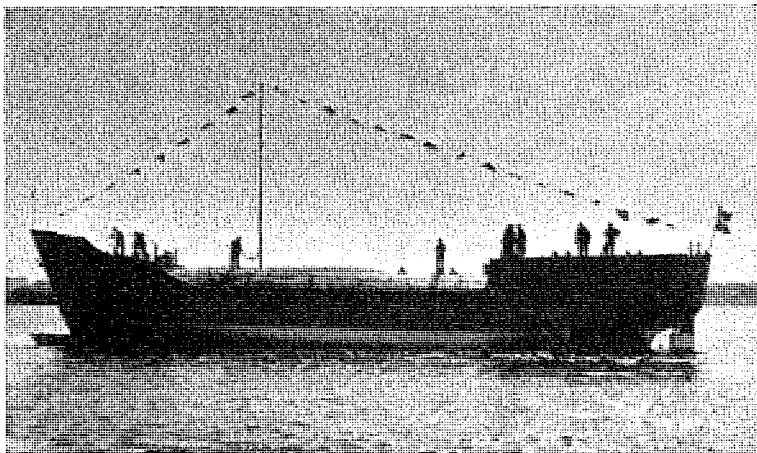
vendbare blade, og disses stigning og udkobling samt motorens omdrejningstal kan reguleres fra kommandobroen.

Som hjælpeaggregat skal installeres en MWM dieselmotor koblet til en 5 kw, 110 v. jævnstrømsdynamo, en startluftkompressor og en last- og ballastpumpe.

Lastmaskineriet består af en Sabroe kompressor og en MWM dieselmotor.

Ankerspillet drives af lastmotoren i bakken. Styremaskinen bliver hånd-hydraulisk af værftets eget fabrikat.

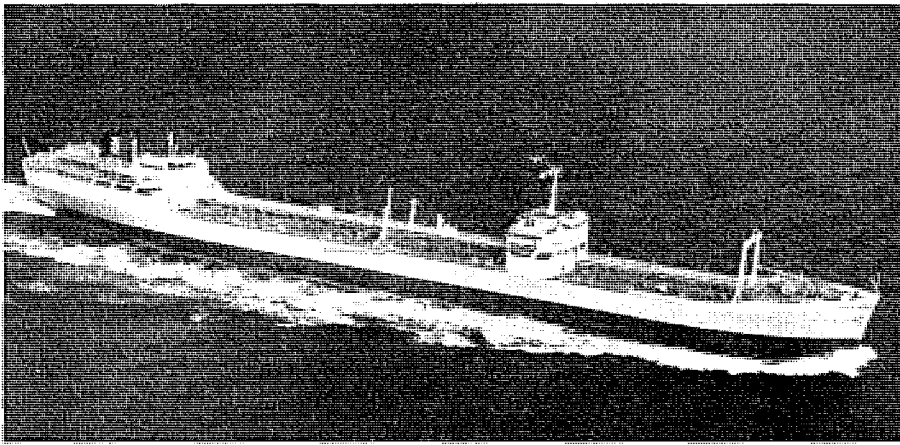
Desuden udstyres skibet med radiotelefoni, radiopejler, radar og gyrokompas.



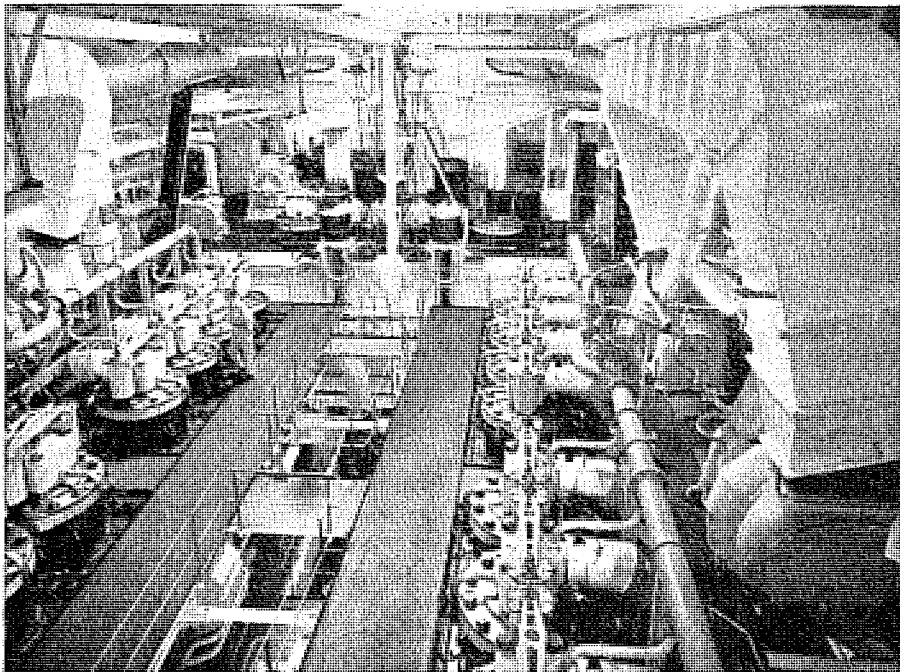
J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K.

MEDLEM AF FORENINGEN FOR DANMARKS FARVE- OG LAKINDUSTRI



MIT „Sven Salén“.



To GV turboladede 8-cyl. dieselmotorer, ydende 20.000 ahk ved 115 o/m.

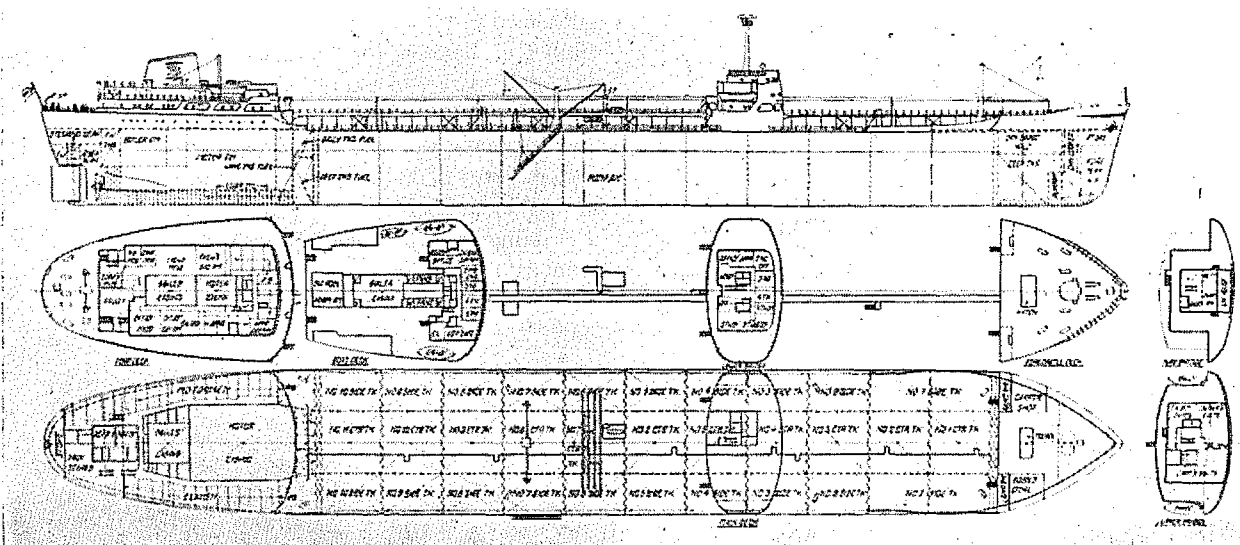
M/
T

Sven Salén

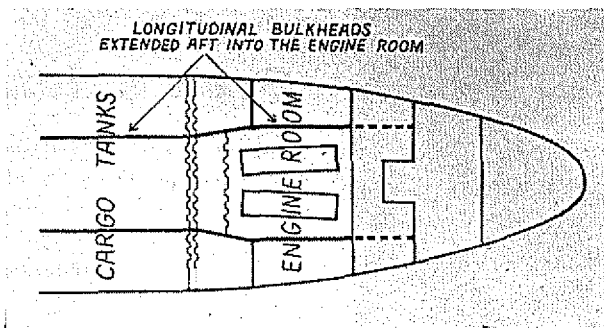
Tankmotorskibet „Sven Salén“ på 40.000 tons dw afleveredes den 19. september fra Götaverken til Rederi AB Jamaica, Salénrederierne, Stockholm.

„Sven Salén“ er Sveriges største skib. Også i anden henseende er skibet bemærkelsesværdigt. Det er nemlig verdens største motordrevne tankskib. Der findes udenlandske tankskibe, som er adskilligt større, men de er turbinedrevne. Skibet har to GV dieselmotorer på tilsammen 23.800 ihk eller 20.000 ahk, der giver skibet en fart på 17,4 knob fuldt lastet.

At et tankskib af „Sven Salén“s størrelse forsynes med dieselmotorer, er et bevis på, at motorerne mere og mere gør sig gældende, selv når det gælder meget store skibe og store maskineffekter. I denne sammenhæng kan nævnes, at Götaverken skal bygge flere motortankskibe af samme størrelse som „Sven Salén“, og man er i færd med at konstruere en ny dieselmotor, som skal kunne give helt op til 22.000 ahk.



Gennemsnit og planer af MIT „Sven Salén“.



2 hovedlangskibsskodder, der strækker sig ind i maskinrummet og derved bidrager til forøget langskibsstyrke.

Vi har i Vikingen nr. 7 givet skibets tekniske detaljer og skal her derfor kun give nogle tal, som giver læserne et godt begreb om forskellige størrelsesforhold i skibet.

De 20 skruer har en diameter på 5,5 m og vejer tilsammen 28 tons.

Røret er 7 m højt og 6 m bredt.

Skibets ankre vejer hver 7.830 kg, og ankerkæderne har hver en længde på 165 favne (ca. 300 m) og vejer tilsammen 85.680 kg.

Hoveddækkets areal er ca. 5.000 m².

Bugserbåd til D.F.D.S.

Den 19. september løb der på Limfjordsværftet i Aalborg en ny bugserbåd af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab.

Båden fik navnet „Tunø“ og er værftets nybygning nr. 7. Kølen blev lagt den 14. marts 1958, og båden ventes afleveret i midten af oktober i år.

„Tunø“ har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendicularererne	22,75 m
Største bredde på spant	6,15 m
Dybgående	2,90 m
Dw	25 tons

Der bliver installeret en 2-takts, sekscylindret dieselmotor, type B & W Alpha diesel 496 VO på 720 bhk, som vil give skibet en fart af ca. 12 knob.

Frederiksstad Mek. Verksted

afleverede den 23. september motortankskibet „Belstar“ på 15.350 tons dw til Belships Company Ltd., Skibs A/S, Oslo.

Fremsdrivningsmaskineriet er en FMV/GV dieselmotor på 9.150 ihk.

Den 1. oktober søsattes motortankskibet „Tank Baroness“ på 25.000 tons dw til Sigurd Herlofson og Co. A/S, Oslo.

Skibet er forsynet med en FMV/GV dieselmotor på 13.450 ihk.

M/s Skiensfjord

Lindholmens Varv har afleveret m/s „Skiensfjord“ til Den norske Amerikalini A/S i 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 i overensstemmelse med Board of Trades forskrifter.

Dimensionerne er:

Længde overalt	129,1 m
Længde mellem perpendicularererne	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Middeldybgående lastet	7,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	6400 t

Fremsdrivningsmaskineriet består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende direkte omstyrbar dieselmotor med trykforstøvning af Lindholmens GV type, som normalt udvikler 5.100 ihk og giver skibet en fart på ca. 14,25 knob.

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

Skibet har en moderne indretning for 12 passagerer. Hvad dæksudrustningen angår kan særlig nævnes, at samtlige spil er udført for 5 tons løft og med Ward Leonard regulering.

Det er det sjette søsterskib, som Lindholmen bygger for NAL. Rederiet har fundet typen meget formålstjenlig for nordatlantisk fart samt også for dets linie på den afrikanske østkyst.

M/s Bonnard

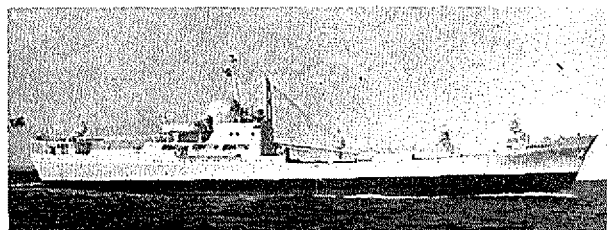
Fra Öresundsvarvet afleveredes den 7. oktober det 4.025 tdw store lastmotorskib „Bonnard“ til Fred Olson og Co., Oslo.

Skibet er bestemt for rederiets linietraffic i Middelhavet og er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med to gennemgående dæk og forlænget hytte.

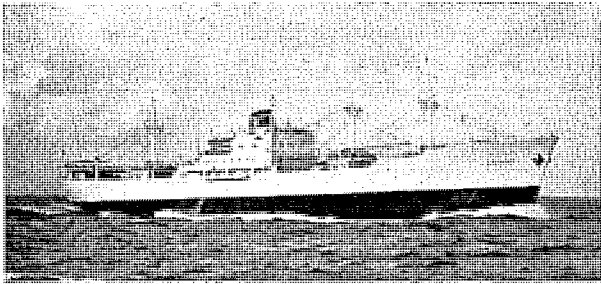
På den målte mil opnåedes i ballast 16,38 knob.

Skibet føres af kaptajn K. Folkestad med T. Lieberg som maskinchef.

I Vikingen nr. 6 findes en udførlig beskrivelse af „Bonnard“.



M/S „Bonnard“.



M/S „Augvald“.

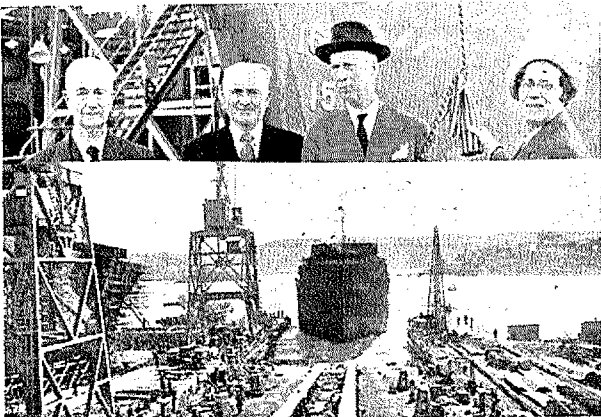
M/s Augvald afleveret

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 9. oktober m/s „Augvald“ til Skips A/S Corona, H. M. Wrangell og Co. A/S, Haugesund.

Skibet er en ca. 10.500 tons dw åben shelterdækker, hvoraf værftet har leveret mange, som tidligere er omtalt i Vikingen.

Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og forsynet med forstærkninger for gang i is og for malmtransporter.

Skibet er dimensioneret, så det kan forandres til lukket shelterdækker. Da laster det 12.500 tons.



Skibsrederne Arthur og Marius Lundegaard, dir. Josef Auer og fru Doris Lundegaard.

M/s Sunriver

Den 27. september søsattes fra Uddevallavarvet et 12.800 tons dw motorskib til skibsrederne Lundegaard og Søner, Farsund. Skibet blev navngivet af fru Doris Lundegaard.

Skibet er for værftet en ny type, som har maskineri og dækshus anbragt agter.

Dimensionerne er:

Længde overalt	148,7 m
Største bredde på spant	19,3 m
Sidehøjde til underste dæk	8,7 m
Sidehøjde til øverste dæk	11,1 m
Dybgående	8,5 m

„Sunriver“ er konstrueret med et gennemgående dæk, lang hytte og mellemdæk for. Det bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og får forstærkninger for gang i is og føring af malmlaster.

Skibet har fem lastrum, det agterste relativt stort og forsynet med to luger. Lastlugerne i vejrdaekket forsynes med Mac Gregor stålgedæksler. Lugerne i mellemdækket forsynes med skærestokke og dæksler af aluminium. Desuden findes i mellemdækket et stort antal trimluger.

Ankerspillet leveres af Clarke Chapman, styremaskineriet af Hastie. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en syvcylindret, totakts dieselmotor GV type 760/1500 VGS7 af Uddevallavarvets tilvirkning. Den yder ca. 6550 ahk og giver skibet en fart på 15,25 knob på fuld last.

Tre dieselmotordrevne aggregater, hver på ca. 240 kw, installeres. De er af værftets fremstilling type F35-7.

M/s Mille Heering

M/s „Mille Heering“ er et søsterskib til m/s „Christel Heering“, som Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S har bygget til firmaet Peter F. Heering's rederi/afdeling: Cherry Heering Line.

M/s „Mille Heering“ blev efter en vellykket prøvetur på Aarhus bugten den 2. oktober afleveret til rederiet. Skibet, der blev søsat den 22. april 1958, begiver sig herefter ud på sin jomfrurejse til de canadiske søer.

M/s „Mille Heering“ er et enkeltskruet motorskib bygget Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med isforstærkning og for uindskrænket fart på alle have.

M/s „Mille Heering“, som er en shelterdecker med maskinen agter, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	78,50 m
Største bredde på spant	11,50 m
Dybgående, åben	4,40 m
Dybgående, lukket	5,65 m
Tonnage	ca. 1100 brt
Dødvægt, åben	ca. 1450 t
Dødvægt, lukket	ca. 2350 t

Fremdrivningsmaskineriet er en direkte omstyrbar, femcylindret, totakts trunkdieselmotor, fabrikat HS&M, type B&W 535-VBF-62 med trykforstøvning og trykladning, som udvikler ca. 1400 bhk ved 300 omdr./min. og ved moderate vejrforhold og med 1450 tons ladning giver skibet en fart af 12,8 knob.

Hjælpe motorerne er to trecylindrede firetakts trunkdieselmotorer, type B&W 320-MTBH-30 med trykladning og trykforstøvning, som ved 600 omdr./min. yder ca. 150 bhk.

Dæksudrustningen består af hydrauliske spil, ankerspil, varpespil etc. Endvidere er skibet forsynet med portalmaster med teleskoptop og stålgedæksler.

Navigationssystemet, der er helt up to date, omfatter radar, selvstyrelæg, gyroanlæg, ekkolod og radiopøjler.

Behoelsen er gennemført enmandskamre.

M/s **Sorteklint**

Fra Skibsværftet Heinrich Brand, Oldenburg, afleveredes den 2. oktober nybygningen m/s „Sorteklint“ til rederiet Svend Helleesen, København, korresponderende reder Aage Vollmond.

Skibet er konstrueret af ingeniør Knud E. Hansen, København, og er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med isforstærkning.

Skibet har fremfaldende stævn og krydserhæk. Masterne er udført i stål som dobbelte portalmaster.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt 78,5 m

Længde mellem perpendikulærerne 70,1 m

Største bredde på spant 11,5 m

Dybde til øverste dæk 6,8 m

Skibet har som lukket shelterdækker en bruttotonnage på 1599 tons, en nettotonnage på 783 tons og en dødvægt på ca. 2500 tons.

Hovedmotoren er en firetakts, ottecylindret Deutz diesel med turbolader, der ved 250 omdrejninger pr. minut yder 1800 hk. På prøveturen opnåedes en gennemsnitsfart af 14 sømil.

Hjælpemaskineriet består af to stykker Deutz dieselaggregater på 187½ kva ved 600 omdrejninger pr. minut. Havneaggregatet er en 35 hk Deutz dieselmotor, 1000 omdrejninger pr. minut.

Endvidere findes i maskinrummet hydrofor for såvel ferskvand som saltvand og ferskvandsgenerator. Opvarmning af apteringen sker fra en oliefyret centralkedel.

Skibet har 2 lastrum med adgang fra 3 luger — alle forsynet med Tello skydelugedæksler, der kan åbnes og lukkes på mindre end 1 minut. De 2 luger til det agterste lastrum kan arrangeres som en stor luge, hvilket gør skibevelegnet til lastning af særlig store colli. Grain kubikken er ca. 3.110 m³. Laste- og løseudstyret består af seks 3/5 tons bomme og en sværgodsbom, der betjenes af seks hydrauliske lossespil af Hatlapa fabrikat. Lastrummene er ventileret med Cargo-Vent ventilations-system udført med GV specielle ventilationshætter for ventilation og recirkulation. Ventilatorernes kapacitet giver et luftskifte på 15 gange i timen.

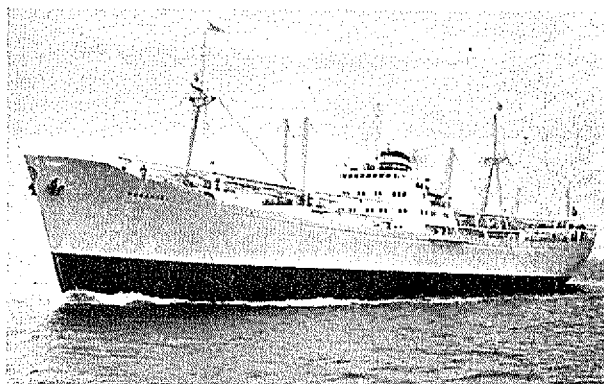
Al aptering er samlet agter, og officererne har lyse, rummelige kamre og rygesalon, mens der for den menige besætning er indrettet smukke enkeltmandskamre samt rygesalon.

For ventilation og opvarmning af apteringen er installeret Fi-Press ventilationssystem.

Med speciel henblik på tropesfart er skodder og dæk mellem aptering og maskinrum forsynet med ekstra isolation.

Navigationssystemet omfatter alle moderne hjælpemidler såsom radio, radar, radiopjeler m.v.

Efter en vellykket prøvetur afgik skibet, der er et værdifuldt og smukt tilskud til den danske handelsflåde, til Gdynia for at laste til USA.



M/S „Hosanger“.

M/s **Hosanger** afleveret

Lastmotorskibet „Hosanger“ på 14.060 tdw, som er bygget af Kockums Mekaniska Verkstad, Malmø, til Westfal-Larsen og Co., Bergen, var den 19. september på prøvetur i Øresund og blev overtaget af rederiet.

„Hosanger“ er en åben/lukket shelterdækker på 11.770/14.060 tons dw, bygget til højste klasse i Det norske Veritas. Det leveres som lukket shelterdækker.

Skroget er helsvejst og partielt forsynet med langskibs spanter samt har rundet overgang mellem dæk og skibside.

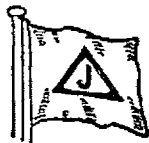
Vi har i Vikingen nr. 5 bragt en udførlig omtale af „Hosanger“.

Skibet afgik om aftenen til Rotterdam, ført af kaptajn Bergkirk med N. Bøe som maskinchef.



Afmønstring

Ved Toldboden steg en matros i land:
hans hår, de vare så hvide.
Man havde just snuppet hans kildekat.
— Så han var i svarlig kvide!



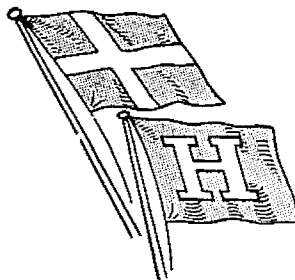
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresser: »Damphetland« eller »Steam Pacific«

Fjernskrifer: no. 2250

*

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

Joint Owners I/S

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



REDERI-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: “Holmsild”

Telefon Central 69 - Telex 2574

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. : DAGMARHUS

TELEFONER: C. 2537 - 2538



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



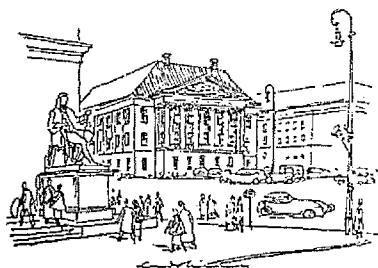
MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/s

BREDGADE 32

København K

Central 386



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2 ·
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

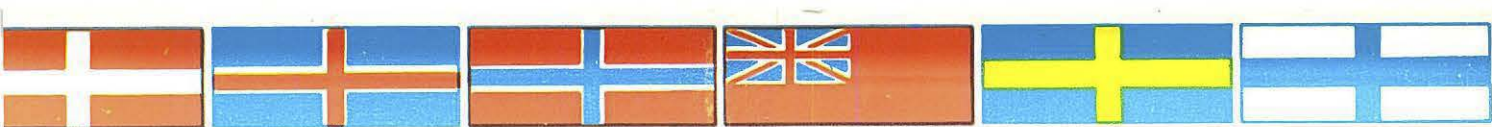
— den moderne bank med de gode traditioner

TSMehnik W 63 2

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



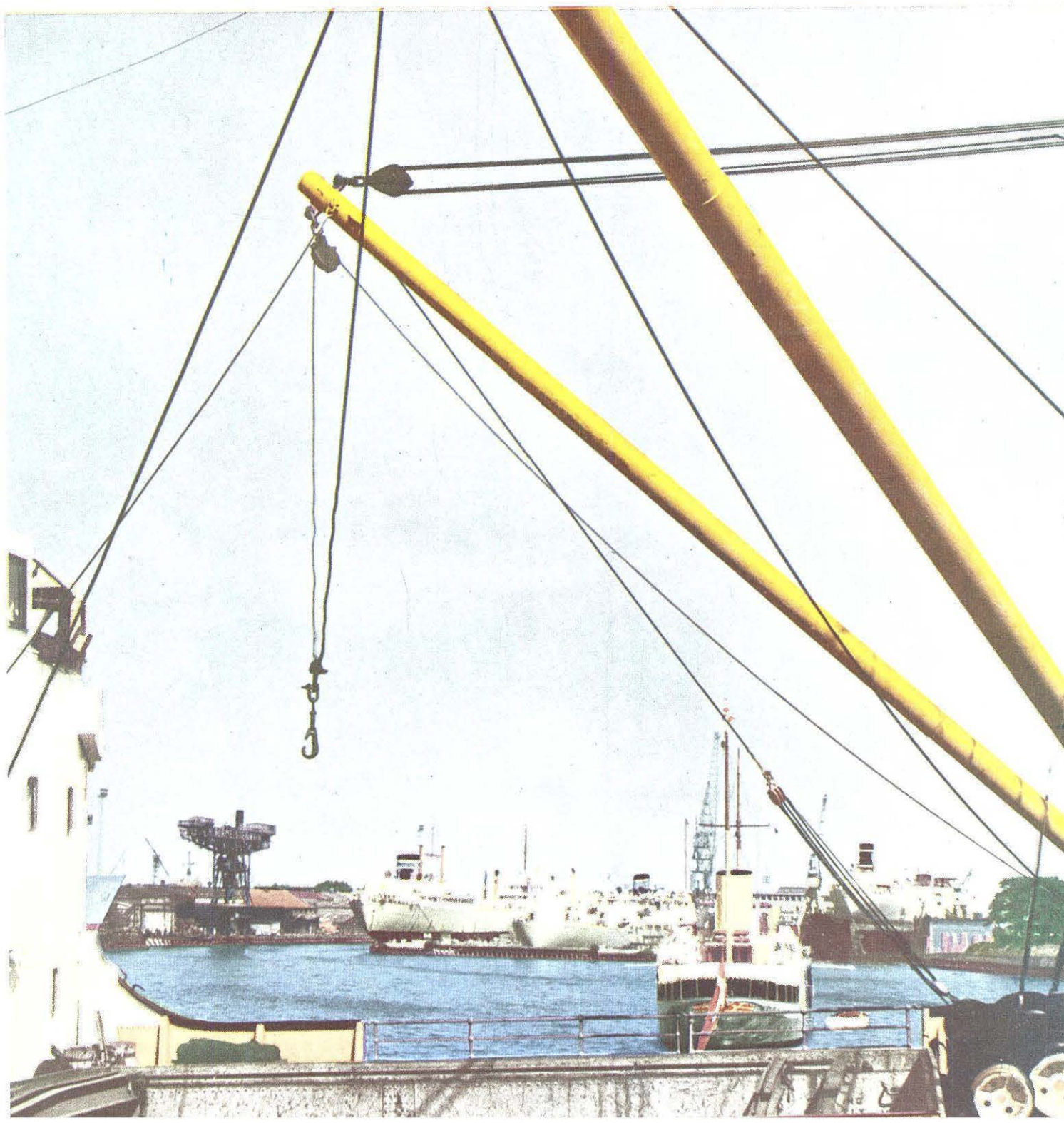


VIKINGEN

Kr. 1,85
december

Parti fra havnen med udsigt til B & W
I midten ses kongeskibet „Dannebrog“

1958 - nr. 12
35. årgang



EGNE KONTORER: ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
TYSKLAND
UGANDA
U.S.A.
VESTINDISKE ØER
VIETNAM

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

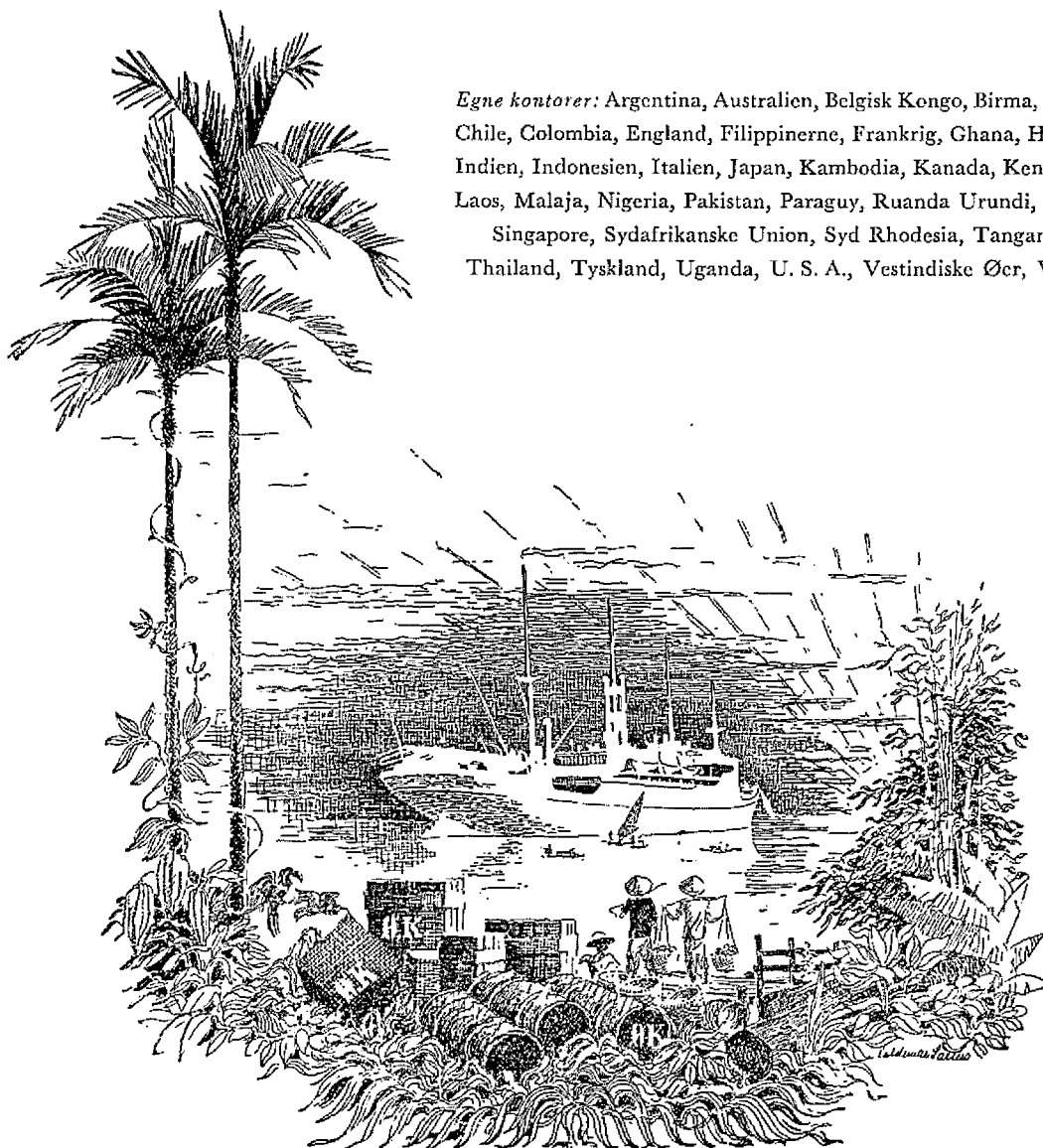
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

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

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



Aage Hendrup.

Københavns havn jubilerer

For 100 år siden fik hovedstadens havn sin frie forfatning. — De dårlige tider for søfarten har endnu ikke haft nogen indflydelse på besejlingen eller havnens indtægter, udtaler havnedirektøren.

Den 30. december fejrer Københavns Havn 100 års jubilæum. Det lyder måske lidt mærkeligt, da enhver jo ved, at havnen har de første 800 år på bagen, men grunden til jubilæet er, at der netop i 1858 skete noget meget betydningsfuldt i havnens historie. Det år kom nemlig loven om bestyrelsen af Københavns Havn — loven, der gjorde hovedstadens havn til en selvejende institution. Før den tid havde havnen sorteret under en blandet statslig-kommunal kommission.

Men havnevæsenets administrative selvstændighed skulle blive yderligere udviklet. Det skete i 1913 ved udstedelsen af den nye havnelov, som stadig er gældende. Og derfor er det i dag havnebestyrelsen alene, der træffer bestemmelse om havnens sager. Kun beslutninger vedrørende takster og vedtægter, optagelse af lån, salg af arealer og lignende skal stadigvæk forelægges statsmagten. At havnen er selvstændig i juridisk forstand — på samme måde som stat og kommune — har naturligvis en ikke ringe betydning for økonomien. Københavns havn skal intet afgive af sit overskud, men kan så til gengæld heller ikke henvende sig noget sted om økonomisk støtte, hvis der er underskud på regnskabet.

„Absalon bygged' borg ved Havn...“

Hvor langt tilbage vore forfædre med deres primitive fartøjer har søgt tilflugt i det godt beskyttede sejløb mellem Sjælland og Amager, vides ikke, men havnens egentlige historie skal som bekendt føres helt tilbage til 1167, da biskop Absalon grundlagde sin borg ved landsbyen Hafn og samtidig lod bygge havneværker, moler og broer, som kom til at danne det første spinkle grundlag for byen København og dens havn. Ned gennem middelalderen holdt havnen sig pænt i ly af slottet, og

man skal helt frem til 1461, før man for første gang hører noget nævnt om bolværker langs strandgrundene. I 1615 blev havnen anløbet af 1.327 skibe, og byens handelsflåde bestod i 1635 af 88 skibe.

I de følgende to århundreder udviklede havnen sig fortsat, og støt og roligt voksede den i betydning. Men først med loven af 30. december 1858 fik havnen omsider en frihed og selvstændighed, der fik til følge, at udviklingen tog et opsving som aldrig før i dens 700-årige historie. Og allerede inden udgangen af det 19. århundrede gennemførtes den vel nok betydeligste indsats i havnens historie: bygningen af Frihavnen.

Primitive forhold for 100 år siden

Endnu for 100 år siden var forholdene i havnen meget primitive. Havnens dybde inde ved bolværket var helt op til århundredets midte 14 fod (godt $4\frac{1}{2}$ m), mens indløbet af hensyn til krigsskibene var 22 fod (ca. $7\frac{1}{2}$ m) dybt. Der udførtes energiske opmudringsarbejder for at holde denne dybde, for havnen forurenedes til stadighed ved de mange afløb fra byens gader og gårde, som mundede ud i den.

I 1850'erne gjorde brygger, kaptajn J. C. Jacobsen et stort arbejde for at skabe bedre forhold i havnen, og han fremhævede dengang, at „af de 19 dampere, som nu stadigt fare på København, søgte 6 af de mindre at hjælpe sig med det indskrænkede bolværk ved Kvæsthusgaden, hvor der næppe var plads til 3. De kongelige dampskibe og et par tyske havde fået plads ved Toldboden, hvor der på grund af Toldbodbroens længde og indløbets snæverhed var så ubekvem at komme til og fra bolværket, at man ofte brugte så lang tid dertil, at det varede timevis. Og de øvrige dampskibe, 7-8 i tallet, måtte endnu som i gamle dage blive liggende



**NYBYGNINGER
KLASSIFICERINGER
REPARATIONER**



Nybygningsprogram :

Tankskibe op til 65.000 tons d. w.

Liniefragtskibe

Kombinerede tank- og malmskibe

Bulklastskebe

Jagere, ubåde, motortorpedobåde

Dieselmotorer, system M.A.N.

Dampturbiner, system de Laval

Jernbanevogne og diesellokomotiver

TYFON og SUPERTYFON signalapparater

Rørflænsere og sænkesmedie

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

uden for Toldboden og modtage eller landsætte passagerer ved hjælp af både.“ —

Siden da er bolværker, kajer og andre store, moderne havneanlæg skudt frem, og havnen er stadig optaget af at foretage forskellige store udvidelser, der er nødvendige, for at den til enhver tid kan udøve sine samfundsvigtige funktioner på betryggende måde.

Følgende havnekaptajner eller havnedirektører — som det nu hedder — har siden 1858 stået i spidsen for Københavns havn: Carde, F. W. Lüders, C. F. Drechsel, H. C. V. Møller, Th. Borg og W. Laub — alle mænd, som hver især har ydet deres bidrag til at føre havnen frem til den position, den har i dag.

I dag er det som bekendt havnedirektør *Aage Hendrup*, der beklæder den vigtige post. Han trådte til i 1955 efter i 10 år at have haft ansættelse som kontorchef i havnevæsenet.

En ønskestilling

På spørgsmålet, om det ikke er en ønskestilling at administrere et foretagende så levende og med så megen atmosfære som Københavns Havn, svarer havnedirektøren:

— Absolut. Arbejdet er uhyre afvekslende, ja, havnen må vel næsten betragtes som en art blandet forretning, bestående af skibe, gods, udlejning af arealer m.v. Det medfører, at man kommer i jævnlig kontakt med en mængde forskellige mennesker, og det er ikke alene interessant, man kan samtidig lære en hel del af det.

— Gennem de 100 år har adskillige dygtige mænd siddet i Deres stol. Har De følt, at arven efter dem var tung at løfte?

— Det er et farligt spørgsmål at besvare, smiler havnedirektøren. — Svarer jeg ja, kan det opfattes som et udtryk for ydmyghed, svarer jeg nej, kommer det let til at smage af selvovervurdering. Lad mig sige det sådan, at Københavns Havn er et stort og i høj grad udadvendt foretagende, som jeg gør mit bedste for at tjene. Det er jo skabt og gjort til det værdifulde instrument, det i dag er, af de gamle traditioner, som man naturligvis fortsat må forsøge at leve op til.

Tal, der taler

— Der har fundet intet mindre end en fantastisk udvikling sted i havnen siden 1858. Er det muligt kort at belyse den?

— Jeg tror, det gøres bedst ved nogle ganske få, men talende tal. I 1858 var den samlede længde af havnens bolværker og kajer 13,6 km — i dag er den ca. 40 km. For hundrede år siden blev havnen anløbet af skibe med en samlet nettotonnage af 330.000 tons — det tilsvarende tal for 1957 udgjorde 13,3 mill. tons. Endelig er godsomsætningen på havnen steget fra 0,3 mill. tons i 1858 til 8,5 mill. tons i 1957. Nu må man selvfølgelig ikke i denne forbindelse glemme, at befolkningstallet samtidig er steget fra 1,6 mill. til omkring 4,5 mill. — men alligevel er der tale om en fantastisk udvikling.

— Før krigen var København en udpræget importhavn. Hvordan stiller det sig med eksporten i dag?

— Man har kunnet notere en vis stigning i eksporten, men dog ikke i så stor en udstrækning, som man måske umiddelbart kunne vente. Københavns havn bevarer fortsat sin karakter af importhavn på lige fod med vore andre havne. Danmark er jo nu engang et udpræget importland.

— Hvad har været havnens hovedopgave efter krigen?

— Vi talte før om den store udvikling, der har fundet sted med hensyn til bolværker og kajer — og 40 km har man vel lov til at betragte som en antagelig længde, ikke mindst når den sættes i relation til omsætningen. Vi har derfor hele tiden været klar over, at nogen egentlig udbygning ikke var påkrævet. Hovedgrundlaget for arbejdet efter krigen har derimod været en mere effektiv udnyttelse af de eksisterende bolværker. Dette har man først og fremmest søgt at opnå ved en større og hurtigere godsomsætning over de eksisterende bolværker samt ved en modernisering af anlæggene. Vi lever jo i teknikkens tidsalder, og man har — specielt i perioden efter krigen — netop lagt vægt på teknikkens indførelse ved godsbehandlingen i form af en forøgelse af kranantallet, en modernisering af de ældre kraner og anskaffelse af moderne lossemidler som f.eks. fork-lifts. Også kajernes indretning er blevet forbedret. Den gammeldags brolægning er blevet afløst af asfalt, beton eller stelcon-plader, således at de moderne lossemidler kan bevæge sig på hensigtsmæssig måde.

— Hvordan med pakhusholdningen?

— Også på dette område har en ret betydelig forøgelse med store, moderne pakhuse fundet sted. Alene inden for Frihavnens område er pakhusholdningen således forøget med 60.000 kvadratmeter gulvflade.

Havnedirektøren lægger piben og siger:

— Når jeg før sagde, at en forøgelse af bolværklængden ikke har været tilstillet, må det dog tilføjes, at en vis udbygning alligevel har fundet sted, specielt som en følge af den kolossale udvidelse af olieimporten. Denne import har nemlig medført, at oliehavnen Prøvestenen to gange er blevet udvidet i den sidste 10-års periode, således at den nu har et landareal på ca. 400.000 kvadratmeter og en tankkapacitet på 350.000 kubikmeter.

— Med hensyn til de store olietankskibe udvalgte De for et års tid siden til Vikingen, at vanddybden i havnen var tilstrækkelig. Hvad siger De i dag?

— Dette forhold har ikke ændret sig. Over hele Prøvestenen er vanddybden nu 10,5 m mod 9,1 ved det oprindelige anlæg. Olieselskaberne har, da vi for nogle år siden udførte det udvidede anlæg, udtalt, at 10,5 m er fuldt tilstrækkeligt, men naturligvis følger vi hele dette vigtige spørgsmål opmærksomt. Det drøftes jo i øvrigt i næsten alle havne verden over — især dog i de havne, hvortil der er knyttet olieraffinerier. Og endnu har vi jo ikke noget egentligt olieraffineri her.

Det store inddæmningsarbejde i Øresund

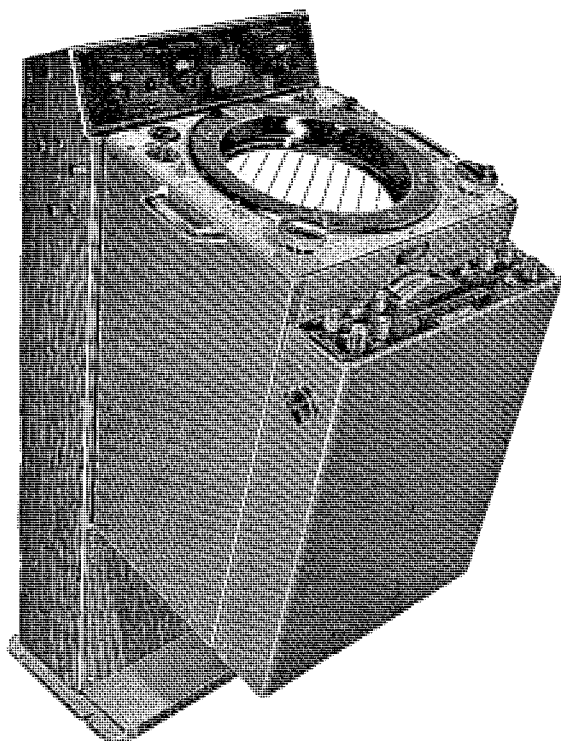
— Hvilket projekt er det største for tiden?

— Opfyldningen af det store areal på østsiden af Refshaleøen. Vi regner med, at B&W kan tage det i brug i

Decca

D7

serien



7 nye DECCA Radaranlæg vil fremtidig være til rådighed for skibsfarten

Decca Radar Ltd. lancerer i dag en hel Radar familie – D7-serien. Det er første gang, en hel serie Radar anlæg stilles til rådighed for skibsfarten.

D7-serien omfatter 7 nye Radar anlæg, der hver for sig er konstrueret til at møde krav, der svarer til forskellige skibes behov. Rederierne er nu i stand til at anskaffe et Radar anlæg til en pris, der kan overkommes, og som præsterer det, de ønsker. De 7 nye Radar anlæg inkluderer to True Motion anlæg.

Den nye D7 Radar serie er udviklet i Decca Radar Ltd.'s laboratorier under fuld udnyttelse af de erfaringer der er indhøstet ved de tidligere typer, af hvilke mere end 7.700 sæt er bestilt af søfarende lande og af mere end 30 landes søværn. Denne enestående erfaring, både i konstruktion og i de meget strenge krav, der stilles til driftssikkerhed, er medtaget i disse nykonstruktioner.

DECCA D7-serien, der er fremstillet af et af verden førende Radar firmaer, består af:

- DECCA 303 9 tommers P.P.I. 10 kW
- DECCA 404 9 tommers P.P.I. 20 kW
- DECCA 505 9 tommers P.P.I. 75 kW
- DECCA 606 12 tommers P.P.I. 20 kW
- DECCA TM. 707 12 tommers P.P.I. 20 kW True Motion
- DECCA 808 12 tommers P.P.I. 75 kW
- DECCA TM. 909 12 tommers P.P.I. 75 kW True Motion

DECCA RADAR

Decca Radar Limited har mere end 180 service depoter overalt i verden

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
Kalvebod Brygge 20 - København V



Havnen — nu og dengang. Øverst: udsigt over Kvæsthusbroen med det travle liv, der i dag rorer sig her. — Nederst: Sdr. Toldbod omkring 1841 (efter maleri af Wilh. Petersen). Til venstre ses tre kendte pakhuse: forrest „Blå Pakhus“, dernæst „Gule Pakhus“ og sidst „Vestindisk Pakhus“ (med altan).



slutningen af 1959. Arbejdet påbegyndtes, som det vil huskes, i begyndelsen af indeværende år. Der skal fremstilles et landareal på 300.000 kvadratmeter, og det sker hovedsagelig ved indpumpet sand. Man har til formålet indrettet et helt lille havneanlæg ved Lynette-løbet, hvor sandsugerne lægger til og pumper sandet ind gennem rørledninger. Det drejer sig om en sandleverance på 700.000 kubikmeter. Arbejdet skrider godt frem. Man har allerede fremstillet halvdelen af arealet, men i øvrigt afpasses opfyldningen efter B & W's byggearbejder. Før havnens vedkommende vil dette projekt komme til at koste 10 mill. kr.

Stigende indtægter trods søfartskrisen

— Havnens jubilæum falder jo i en krisetid for søfarten. Er det ikke lidt trist?

— Man kunne vel nok vente, at de dårlige tider for søfarten ville indvirke på besejlingen af havnen og dermed på indtægterne, erkender havnedirektøren, — men det er dog ikke tilfældet. Siden krigen har omsætningen hvert år vist en stadig stigende kurve, og vi regner også med, at besejlingen i år bliver større end sidste år, der udviste det største antal indkommende skibe i havnens historie. I hvert fald ligger besejlingen for årets første 9 måneder 800.000 nettoregisteretons over den tilsvarende periode i 1957. Noget af forklaringen herpå ligger dog nok i den stadige stigning i Sund-trafikken.

— Økonomisk er 1957 det bedste år, vi har haft, men vi håber og tror, at 1958 bliver lige så godt, tilføjer

havnedirektør Hendrup. — Ganske vist stiger navnens udgifter, men afgifterne går pænt ind, og der er jo også tale om en stigning i lejeindtægterne.

Flydekrans som jubilæumsønske

— Har De et særligt jubilæumsønske?

— Jeg har flere. Men for at sige det rundt, så håber jeg, at vi fortsat vil kunne holde havnen på et sådant stade, at den vil kunne bevare og forhåbentlig også videreudbygge den position, den i dag har blandt verdens storhavne.

— Et andet mere bestemt ønske regner jeg med, vi vil få realiseret i en ikke alt for fjern fremtid: anskaffelsen af en moderne flydekrans for tunge løft på 100 tons eller der omkring. I dag findes der i havnen kun to flydekranser med hver en maksimumskapacitet på 40 tons, og det er lovlige lidt.

— Hvordan skal jubilæet fejres? spørger vi til slut.

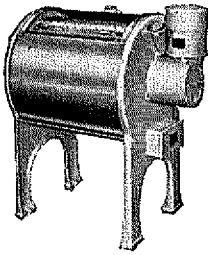
— Det kommer til at gå stille af. Der er jo tale om at mindes 100-året for den selvstændige forfatning for den ca. 800 år gamle havn, og det må i sagens natur være en begivenhed af mere formel karakter, slutter havnedirektøren.

H—n.

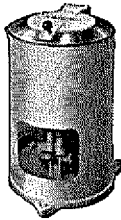
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Maskinvaskeri ombord!

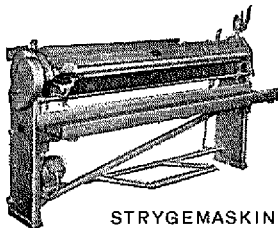
— en lettere og renligere tilværelse for mandskabet



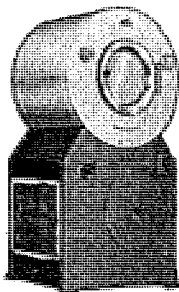
VASKEMASKINE



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 „Transvaal“
M/S „Nigeria“
M/S „Windhuk“
M/S „Natal“
M/S „Nordstern“
M/S „Neptun“
M/S „Ubena“
M/S „Gypsum Empress“
M/S „Usaramo“
M/S „Sun Mostun“
M/S „Europe“
M/S „Frida Dan“
M/S „Togo“
M/S „Urundi“
M/S „Jerusalem“
M/S „Jarosa“
M/S „Jarama“



AKTIESELSKABET „VØLUND“

ØRESUNDSVEJ 147 . KØBENHAVN S . TELEFON ASTA 5522

Jule-orkanens høst

S/S „Alexander“ var et godt, nyt skib — kun fem år gammelt, da det i december 1894 var på rejse fra Riga i Letland til Antwerpen i Belgien. Julen skulle holdes på havet, og alt var gjort klar til den store højtid.

Men allerede den 21. december begyndte en storm, som tiltog i styrke fra time til time. I tre dage kæmpede søfolkene en — til sidst — håbløs kamp mod orkanens vilde kraft.

Af skibets 26 mands besætning blev kun fem mand og skibshunden reddet.

Læs denne dramatiske skildring om en skibskatastrofe og søfolkenes kamp for skib og ladning. Send samtidig en tanke til vore søfolk, som må tilbringe julen fjernt fra deres kære.

S/S „Alexander“ huggede sig vej gennem den tiltagende sø, og kaptajnen fulgte med bekymring det fallende barometer. Søerne væltede ustandselig ind over dækket, hvor de truede med at slå lastelugerne ind, og skibets fart faldt foruroligende i takt med den voksende storm.

Dagen og natten igennem øgedes stormens styrke, og den påfølgende dag fik stormen orkanagtig karakter. Vinden brølede nu i tovværk og barduner, og søernes grønne, grådige kaskader begravede det knagende dæk i frådende vandmasser.

Skibets fart var nu så ringe, at det ikke mere var muligt at holde stævnen op mod vinden og de tårnhøje vandbjerge, og snart lå „Alexander“ hjælpeløs på tværs i søen. Den rullede voldsomt, og masterne svingede som afsindige penduler, medens de lave, flossede skyer sendte iskolde regnbyger mod det oprørte hav og fik det til at ligne en kogende heksekedel.

Besætningens håb om, at uvejret ville ophøre, blev skuffet. Det steg tværtimod i styrke, og snart var det hele et brølende inferno af skumsprøjt og vand, som gjorde hidsige angreb på dækslastens solide surringer.

I de to døgn, som uvejret havde varet, havde ingen af besætningsmedlemmerne lukket et øje. Med fare for livet havde de udbedret mindre skader, som vandmasserne ustandselig forvoldte. Helt galt blev det, da „Alexander“ begyndte at få slagside og derfor udsatte dækslastens surringer for et enormt pres. I den iskolde vind — drivvåde til skindet — og med et slingrende, isglat dæk under fødderne forsøgte besætningen nu at lægge ekstra surringer om dækslasten. Ingen vidste, hvilket øjeblik den ville skride udenbords og tage alle mand med sig.

Det var i sidste sekund, at styrmanden på broen fik råbt en advarsel til dem, som kæmpede med den farlige dækslast. En kæmpesø havde rejst sig forude og stod som en grøn, massiv mur med en kam af hvidt, frådende skum i toppen. Med en tordenlignende bragen væltede

tonsvis af vand sig ind over skibet, der sitrede og vaklede som i dødskrampe.

Ved dette frygtelige angreb sprang dækslastens surringer som sytråd, og straks begyndte de store træstammer, som dækslasten bestod af, at skride ud i det oprørte hav. Samtidig krængede „Alexander“ hårdt over, og i nogle frygtelige sekunder ventede mandskabet, at deres skib skulle blive trukket helt rundt og kæntré.

Medens orkanen brølede sin dommedagskoncert i riggen, ventede den magtesløse besætning med tilbageholdt åndedræt på skibets næste bevægelse. Ville det glide tilbage igen, eller ville det gå helt rundt?

Langsomt — ligesom tøvende — rettede skuden sig op, og alle drog et lettelsens suk. Men det varude kun et øjeblik, så opdagede man, at dækslasten havde brækket luftventilerne på dækket af, og hvor de før havde været, var der nu opstået store, gabende huller i dækket, som det var umuligt at tætné. Her strømmede vandet nu uhindret ned i lasten, og snart blev slagsiden faretruende stor.

Men den store brådsø havde ikke blot ryddet dækket for alt opretstående — den havde også fyldt de to bagbords redningsbåde med vand. Faren var nu overhængende — maskinen blev stoppet, og kaptajnen kaldte alle mand på dækket. Medens stormens brølen og havets brusen forsøgte at overdøve hans stemme, meddelte han mandskabet, at alle måtte forlade skibe, medens der endnu var mulighed for det.

Man forsøgte så at sætte de to styrbords redningsbåde i vandet. Det var umuligt. Søerne havde bøjet daviderne, således at bådene ikke mere var til at rokke fra deres plads.

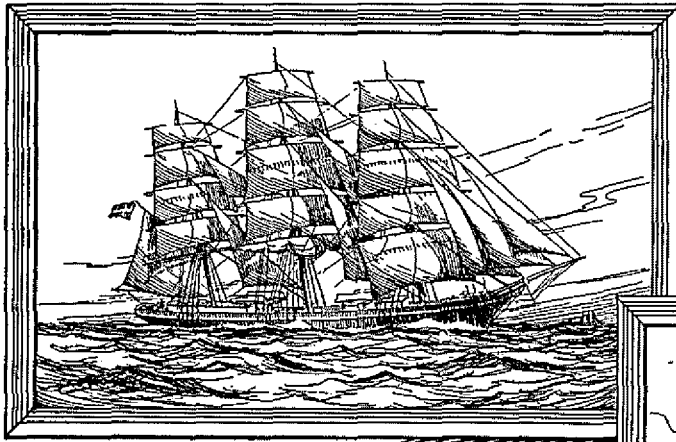
„Alexander“'s slagside var mere end faretruende nu — det drejede sig måske kun om minutter eller sekunder, før den gik til bunds, og alle redningsbådene var ubrugelige. I denne desperate situation vendte mandskabet sig mod skibets lille jolle.

Den var fyldt med vand!

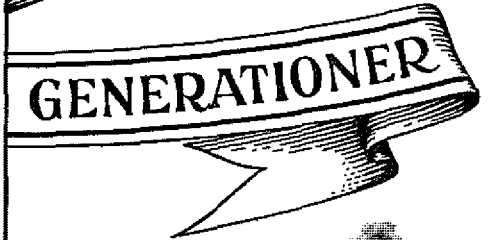
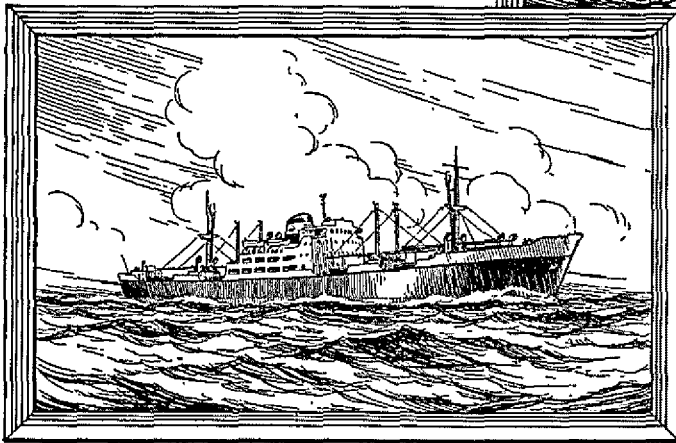
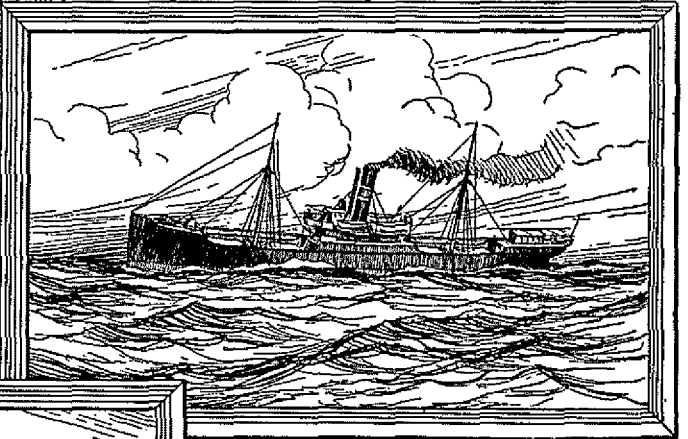
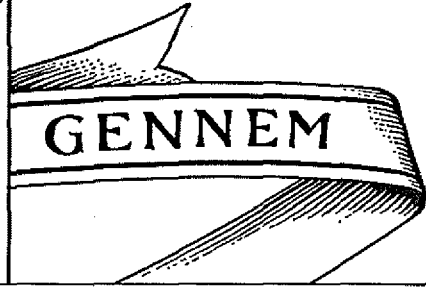
Man gik i gang med at lænse den og losne surringerne. Men netop som det vanskelige og farlige arbejde var ved at være overstået, væltede en skummende brådsø sig ind over skibet og trak jollen med ud i havet i en hvirvel af vand og skum.

Gennem stormens mangetonede kor og havets brusen hørte de kæmpende søfolk nu et rædselsskrig. Det var deres kaptajn, som blev trukket udenbords i en eneste sug, hvor han snart forsvandt i havets iskolde gab. Den samme sø knuste storlugen og gav dermed „Alexander“ nådestødet.

Det hele skete så brat, og i nogle få sekunder stod søfolkene som lammede. De befandt sig på et dødsdømt, slingrende vrage, som hvert øjeblik kunne gå til bunds. Deres kaptajn måtte betragtes som omkommet. Redningsbådene kunne ikke fires af og var derfor ubrugelige.



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

lige. Deres sidste håb — jollen — dansede en vild cancan på en bølgetop til orkanens hylende crescendo.

Vandet væltede uafslædig ind i skibet gennem det gabende hul, som brådsøen havde slået i lugen. En sitren gik gennem „Alexander“ fra for til agter — en sitren, som fortalte, at skibets sidste øjeblik var nær.

Selv om redningsbådene var ubrugelige, så var der en svag mulighed for, at de ville flyde, i det øjeblik skibet gik under. Søfolkene entrede derfor den ene af de styrbords både i et sidste desperat håb om at blive reddet ved hjælp af den. Men ville båden komme fri af det synkende skib, eller ville de alle blive trukket med ned i dybet?

Næppe havde de taget plads i båden, før „Alexander“ krængede hårdt over — hjulpet på vej af en sidste nådeløs sø. I nogle få, nervepirrende sekunder ventede søfolkene på deres dom. Til deres store lettelse gled båden fri.

Men det var kun en stakket frist. Idet skibet drejede rundt, fik de tomme davider fat i redningsbådens lønning og tippede den rundt, således at alle mand blev kastet i det iskolde vand. Ingen formåede at vende den tunge båd på ret køl igen — man kunne kun klamre sig til den, så længe der endnu var kræfter tilbage.

Ved et mærkeligt tilfælde flød jollen stadig lige i nærheden, og det lykkedes en af folkene at komme ombord i den. Derefter nåede en matros og første styrmand derhen. Selv om jollen blev kastet rundt som en nødde-skal, lykkedes det dem alligevel i fællesskab at hale endnu en mand ombord. Resten af mandskabet kæmpede for livet i den oprørte sø og klamrede sig til forskellige vraggods. I jollen gjorde man alle mulige forsøg på at komme kammeraterne til undsætning, men i den høje sø var det en næsten umulig opgave at løse.

De var flere gange i nærheden af dem, men ingen turde slippe den vragstump, de havde fat i. Pludselig fik de øje på kaptajnen, som flød på en planke et stykke fra dem. Af al kraft forsøgte han at arbejde sig hen mod jollen, og til sidst lykkedes det ham at nå den. De fire mand, som befandt sig i det skrøbelige redningsfartøj, hjalp nu deres kaptajn ombord uden at ænse det mirakel, at han stadig var i live. Straks da han var kommet frelst op i jollen, faldt han bevidstløs om — udmattet efter den lange kamp for livet i det iskolde vand.

Den høje sø kastede jollen hid og did, og flere gange var de ved at kolliderede med de store tømmerstokke, som dækslasten havde bestået af. Et sammenstød med dem ville knuse den lille båd til pindebrænde. Endnu klamrede flere af besætningsmedlemmerne sig til disse tømmerstokke, medens de hvert øjeblik kunne vente at blive knust mellem dem, når de af søen blev slynget op mod hinanden.

Jollens besætning havde mere end nok at gøre med at redde deres eget liv og med at holde det spinkle fartøj på ret køl. Uden at ænse faren for deres eget liv forsøgte de dog af al magt at komme deres nødstedte kammerater til hjælp. De forsøgte først at undsætte den gamle bådsmand, som klamrede sig til en af de store, tonstunge tømmerstokke. Med stort besvær fik de manøvreret båden

hen i nærheden af stedet, medens de hvert øjeblik kunne vente, at jollen blev knust.

Netop som de troede, at deres redningsmanøvre skulle lykkes, slyngede søen en anden tømmerstok op mod den, som bådsmanden klamrede sig til, og bragte ham i en frygtelig situation. De var så nær, at de kunne se hans ansigt stivne i smerte. Den gamle sømands grove hænder slap langsomt deres greb i redningsplanken, og snart forsvandt han i det stormpiskede hav.

Man forsøgte nu at få de andre nødstedte til at svømme over til jollen, men ingen turde slippe det vraggods, som holdt dem oppe. Det ville være det rene selvmord at forsøge at sejle derind — jollen ville med usvigelig sikkerhed blive knust mellem de svære tømmerstokke.

„Alexander“ var forlængst forsvundet i bølgerne, og stormen og søen spredte vraggods mere og mere. Til sidst kunne de overlevende i båden ikke se mere til deres kammerater. De var væk — opslugt af havets grådige gab.

Det var med tungt hjerte, man opgav den videre eftersøgning, og kursen blev derfor sat i sydvestlig retning, så man fik vinden agten ind. På grund af den voldsomme sø var det den eneste kurs, man kunne tage, og chancen for at nå land ved Jyllands vestkyst var god.

Pludselig hørte de en lyd, som ikke kunne stamme fra havet. Den måtte komme fra et eller andet levende væsen, som var i nød. Bådens besætning undersøgte nu havoverfladen og fik øje på skibshunden, der halvt stod, halvt lå på en luge fra det forliste skib. Den drivvåde og rystende hund blev bjærget ombord og takkede sine redningsmænd med et par optimistiske bjæf. Derpå puttede den sig ind til kaptajnen, der nu var kommet så meget til hægterne, at han kunne passe roret, og jollen slyngedes rullende og slingrende videre af vind og sø, medens det udkørte mandskab måtte øse for livet.

I omtrent et døgn, hvor de hvert øjeblik kunne risikere, at båden blev knust, og hvor de ustandselig blev overøst med iskoldt saltvand, kæmpede de sig vej gennem Nordsøens frådende bølger ved hjælp af en lille stump sejl. Det spinkle fartøj gav sig i alle sammenføjninger og truede med at springe læk, og om natten faldt på, var alle frygtelig forkomne. I nattens mørke kunne de se de hvide bølgekamme komme væltende ind mod sig, som var det dæmoner, der forsøgte at opsluge dem, og når månen kom tilsyne gennem de forrevne skyer, fik omgivelserne et vildt og uhyggeligt skær.

Pludselig var der en, der råbte:

— Se, der er glimt fra et fyr ret forude!

Alle stirrede forud, og håbets døende flamme blev atter tændt. Men ville de nå det, inden jollen sank under dem, og inden den bidende kulde havde frosset deres blod til is?

Da den blege vintersols første stråler ramte de skumhvide bølgetoppe, holdt båden sig endnu flydende, og endnu var alle i live.

Skulle det mirakel virkelig ske, at de netop denne dag — juleaften — skulle blive reddet og opleve endnu en jul?

De rød-hvide farver fra Horns Rev fyrskib vinkede de forkomne søfolk i møde, og efter en sidste, kort dyst med elementerne kom de langs siden på fyrskibet, hvor hjælpende hænder fik halet dem ombord.

Næppe var den sidste mand kommet op på fyrskibets solide dæk, før deres redningsfartøj blev slynget op mod den solide skibsside, hvor det blev splintret.

Da de skibbrudne søfolk hen under aften var kommet sig lidt efter de hårde strabadser, blev de indbudt til at holde juleaften sammen med skibets besætning, og snart genlød messen af grove, alvorlige mandsstemmer, som sang: Glade jul — dejlige jul —

På skibets bevægelser mærkede de, at søen var blevet mere rolig, og snart begyndte julesneen at hvirvle ned mod den urolige havoverflade.

Og medens den aftagende sø hamrede mod fyrskibets planker, gled deres tanker på flugt ud til de kammerater, som blev derude på havet.

Heinrich Andersen.

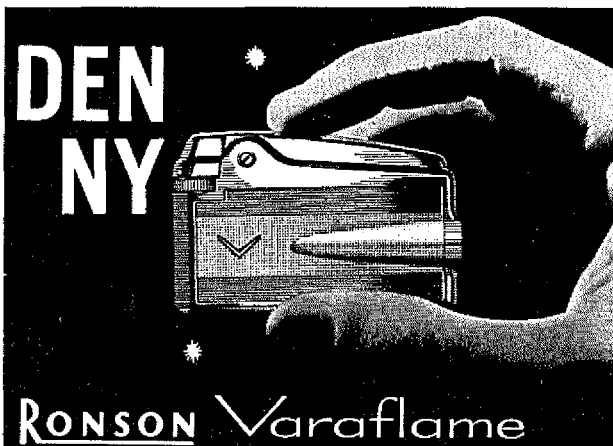
B & W's japanske licenshavere nået 1 million hk

Burmeister & Wain's japanske licenshaver, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., festlighøldt den 21. oktober et usædvanligt „jubilæum“. Mitsui havde bygget B & W dieselmotorer på tilsammen 1 mill. hk. Dette meget store produktionstal er nået i årene siden 1926, da Tamano Works, en afdeling af det nuværende Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., underskrev en licensaftale med Burmeister & Wain. Mitsui var således en af de første maskinfabrikker, der tog konsekvensen af den førerstilling, som B & W motoren allerede havde opnået på det tidspunkt, og gik ind for at bygge B & W motorer på licens.

Der har gennem alle disse år været et udmærket samarbejde mellem B & W og Mitsui, der begge har nydt godt af denne licensaftale. Mitsui fik på denne måde en motortype til produktion, der var både økonomisk og driftssikker — og dermed kraftig efterspurgt, og B & W fik et stort og godt marked i Japan.

Mitsui har forøvrigt også bygget skibe med B & W dieselmotorer til danske redere. I de sidste år er der således leveret en serie tankskibe på ca. 20.000 tons dødvægt, og ialt har Mitsui leveret 15 skibe med B & W motorer til danske redere.

Mitsui er efter danske forhold en kæmpevirksomhed med maskinfabrikker og skibsværfter flere steder i Japan, og den tekniske standard er høj. Mange japanske og udenlandske gæster har i disse dage besøgt fabrikkerne i forbindelse med jubilæet, og fra alle sider har man fremhævet de bemærkelsesværdige resultater, som Mitsui og B & W i forening har nået. Således vist meget stor interesse for en stor 12-cylindret dieselmotor på 15.000 hk, som Mitsui netop har færdigbygget. Denne motor er af samme type, som den motor B & W afprøvede for et par måneder siden i værkstederne på Christianshavn, København. Til stede ved festlighederne var også chefen for B & W's motor-konstruktionsafdeling, underdirektør H. Andresen, og B & W's agent i Japan, ingeniør S. H. Nyholm.



— verdens mest moderne gaslignere



Få demonstreret den sensationelle ny påfyldning — den hurtigste, letteste, renligste. De nogensinde har set.

Tryk blot Butron containeren ind. På 5 sekunder er Varaflygter fyldt. Træk containeren ud — både den og lighteren er selvslukkende.

En Butron container indeholder gas til mange måneders forbrug. De kan fylde »oveni« når som helst.

Denne vidunderlige nye lighter har regulerbar flammehøjde, og det er barneleg at udskifte sten.

RONSON - verdens mest elegante nyttegaver

For bedre forplejning
og økonomisk messe - service til søs -
INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA



SCANIX CORP. Vesterport 235 V.
Palæ 6195-6196

Lille-lillejuleaften fejrer Mæglerkorporationen 150-årsjubilæum

Stakkels københavnske skibsmæglere! De får en streng jul i år, for allerede den 22. december begynder de festlighederne, fordi „Mæglerkorporationen i København“ nu tilfældigvis blev stiftet netop på denne dato for 150 år siden!

Mæglerne kunne selvfølgelig flytte festdagen lidt frem, men da forgængerne både fejrede 100-års og 125-års jubilæet på den rigtige dato, kan man selvfølgelig heller ikke ved dette runde tal svigte traditionen.

Oprindeligt omfattede Mæglerkorporationen også andre end netop skibsmæglere. Ved mæglerforordningen af 22. december 1808, som betegnede korporationens stiftelsesdag, bestemtes det, at de københavnske mæglere skulle vælge en formand og tre bisiddere, som skulle være en varemægler, en vekselmægler og en skibsmægler. I dag er der ingen vekselmæglere tilbage, og varemæglerne er i mindretal efter skibsfartens rivende udvikling i dette århundrede.

Indtil 1906 styredes Mæglerkorporationen i København enten af en vare- eller en vekselmægler, men i det nævnte år greb en skibsmægler rattet, og siden er det skibsmæglerne, der har beklædt formandsposten. I dag er det edsvoren skibsmægler V. Th. Sass, der er formand.

Skibsmæglerne var tidligere edsvorne med kongelig „konfirmation“, men siden marts 1932 har de været statsautoriserede med autorisation fra handels- og søfartsministeriet, og den nugældende mæglerordning omfatter hele landet.

For både vare- og skibsmæglere gælder det, at de følger reglen: „Hvis De ikke ved, hvor De skal henvende Dem for at købe eller sælge en vare eller et skib, så er mægleren den uvildige mellemmand, hos hvem man får en fair behandling, og som stiller hele sin erfaring og sagkundskab til rådighed.“

Varemæglerne har specialiseret sig i to store grupper: Korn- og foderstoffer samt kaffe. Begge grupper har tilknytning til skibsfart og havn. Skibsmægleren beskæftiger sig både med klarering, befragtning, køb og salg af skibe, havarisager m. m.

Mæglerkorporationen er altid til disposition med råd og vejledning og beredt til at afgive responsa i sager og spørgsmål — bl. a. til brug for retssager.

Ved jubilæet tæller korporationen 59 skibsmæglere og 23 varemæglere, ialt 82 medlemmer. For 25 år siden var der kun 36 skibsmæglere og 19 varemæglere samt 5 (ikke aktive) vekselmæglere.

I gamle dage udspandt der sig ofte hidsige diskussioner på korporationens møder. I dag forhandler man mere stilfærdigt og sagligt, og korporationen er en meget stabil organisation, hvilket bl. a. fremgår af den kendsgerning, at den kun har haft to formænd siden



Skibsmægler
V. Th. Sass.

1924. Formanden vælges for tre år ad gangen. Fra 1924 til 1946 sad skibsmægler Herman Hansen som leder, og efter hans død i 1946 har skibsmægler V. Th. Sass beklædt formandsposten. Næstformand er i dag varemægler A. Rønne-Lotz. Desuden består præsidiet af varemægler H. Abildstrøm samt skibsmæglerne J. W. Jensen og John H. Nielsen.

Jubilæet mandag den 22. december fejres ved en reception på Københavns børs, lokale nr. 5 fra kl. 10.30. Mange vil — trods julens forestående besværligheder — sikkert møde op og sige til lykke. Om aftenen er der festbanket på hotel d'Angleterre.

—wig.

Vi holder os til

ESBJERG TOV

Et minde om kanonbådskrigen 1807-14

På St. Magleby kirkegård står et minde, bestående af en æfbrudt søjle oven på et firkantet fundament. På monumentet er anbragt en marmorplade på forsiden med følgende inskription:

I blodig Kamp
For den Retfærdigste Sag
Faldt 25 af Danmarks Sønner
Paa Roflotillen under Falsterbo
Den 20-de October 1808.

På en tilsvarende plade på bagsiden står følgende:
Disse kjække hæderfulde Krieger
sattes Dette Minde som Et Bevis
paa uskrømtet Agtelse af Deres
Medstrider og Chef J. C. Krieger.

På 150-årsdagen for denne kamp havde Sundets Marinekommando sammen med St. Magleby menighedsråd indbudt til en mindehøjtidelighed. Efter at menigheden og mange indbudte, deriblandt repræsentanter for Det maritime hjemmeværn og hjemmevernet i St. Magleby og Dragør, var samlet, blev HKH Arveprins Knud modtaget ved kirkens indgang af sognepræst Jens T. Lyngsøe og medlemmer af menighedsrådet, hvorefter æreskompagniets fane med æresvagt blev ført op til alteret.

Sognepræsten talte om begivenhederne i krigen og denne kamp og dens mænd. Gudstjenesten sluttede med „Altid frejdig, når du går“, hvorefter arveprinsen udtalte „Gud bevare kongen“, hvilket på orlogsvis besvaredes af forsamlingen med „Gud bevare kongen“.

Medens kirkeklokkerne ringede, samledes man ved mindestenen, hvor æreskompagniet paraderede med fane. Arveprinsen nedlagde en krans for søværnet, andre blev nedlagt for Det maritime hjemmeværn, hjemmevernskompagniet St. Magleby-Dragør og menighedsrådet.

To trompetere fra søværnet blæste tapto, medens æreskompagniet præsenterede og sænkede fanen til ære for de faldne. Dermed var den smukke højtidelighed forbi.

Kampen ved Falsterbo

Da den engelske flåde den 21. oktober 1807 afsejlede med den røvede danske, var våbenstilstanden forbi. Den dybeste harme og sorg havde grebet hele nationen, som nærede det mest uforsonlige had mod „røverne“, og alle forsøg på tilnærmelse fra engelsk side blev afvist.

Ved tabet af flåden var Danmark berøvet alt sit søkrigsmateriel, og der var hverken tid eller midler til at bygge store skibe. Man måtte straks omdanne kofardiskibe til krigsbrug og derefter bygge kanonbåde, kanonjoller og mindre fartøjer. Ved en enestående offervilje fra enkeltpersoner og institutioner blev der skaffet penge til bygning af disse fartøjer på forskellige skibsværfter i landet efter tegninger fra Holmen.

Kanonbådene havde en længde på 60 fod, en bredde på 15 fod 7 tommer, dybgående agter 5 fod og for 4 fod og 6 tommer, et displacement på 1.610 kubikfod (ca. 50 m³), en besætning på 60 mand og var armeret med to 24-pundige kanoner, en for og en agter. De to master havde forskellige sejlsystemer, men den egentlige bevægkraft var deres 30 årer.

Kanonjollerne var 36 fod 5 tommer lange, 9 fod 8 tommer brede og havde et dybgående på 3 fod 2 tommer. De roedes med 18 årer og var armerede med en 24-pundig kanon agter og en 4-pundig haucoits for. Besætningen var på 24 mand.

Under krigen byggedes i Danmark 116 kanonbåde, 16 mortarchalupper (af størrelse som kanonbåde) og 20 kanonjoller.

I oktober 1808 var en stor engelsk konvoj ankommet til Malmö, men flere skibe var under indsejlingen løbet på grund og dækkedes af svenske kanonbåde. Kommandør Krieger fik derfor ordre til at afgå til Dragør med sin roflotille, bestående af 20 kanonbåde med en besætning på ca. 1000 mand. Han ankom til Dragør den 20. kl. 12 og sigtede et engelsk lineskib, „Afrika“, der styrede kurs for at søge ind til Malmö. „Afrika“ var armeret med 60 kanoner og førtes af kaptajn Barret.

For at afskære fjenden gik Krieger straks til søs med hele flotillen. Da lineskibet opdagede flotillen og ikke kunne undgå angreb, vendte det sydefter. Roflotillen vedblev at forfølge det indtil klokken fire om eftermiddagen, da lineskibet var nødt til at vende for Falsterbo rev og modtage kamp, der blev ualmindelig hård og varede til kl. 6½. To gange blev lineskibets flag skudt ned, og roflotillen nærmede sig for at entre, men blev begge gange drevet tilbage af en morderisk musketild.

Da mørket brød frem, luftede det op, og „Afrika“ slap bort, men i meget miserabel tilstand. Fokkemasten var skudt af under mærsset, gallionen bortskudt, bopsprødet afskudt på midten, hele agterspejlet skudt sammen og alle sejlene sønderskudt. I denne ynkelige tilstand nåede „Afrika“ Karlskronas havn. 70 danske kugler sad i skroget, og alle dets fartøjer var ødelagt. En engelsk beretning udtaler, at „Afrika“ havde 20 dræbte og 41 hårdt sårede, samt at skibet var fuldstændig vrage.

Kl. 11 om aftenen nåede Krieger tilbage til Dragør med flotillen. Ombord var 28 døde og 36 sårede.

I sin rapport skriver Krieger: De samtlige Søofficerer og Mandskab udviste Iver for Hans Majestæts Tjeneste og Flagets Ære overgaar min Anbefaling.

Det var den blodigste træfning i året 1808, som nok er værd at mindes.

Ved Dragør Sejlklubs nye hus ved nordre mole findes i et anlæg endnu en mindesten for slaget, opstillet sammen med et anker og en kanon. Da Dragør havn for tiden er under ombygning, var det ikke muligt at nedlægge kranse der eller holde nogen højtidelighed.

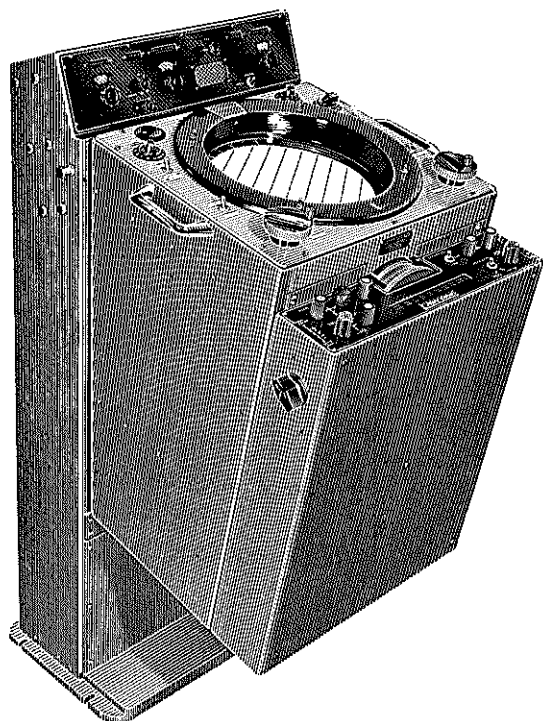
DECCA RADAR LIMITED

bekendtjør indførelsen af en fuldstændig ny familie indenfor navigations radarudstyr

D7-serien

For første gang i radar'ens historie stilles en komplet serie navigations radarudstyr til skibsfartens rådighed. Denne serie opfylder alle de krav til såvel tekniske egenskaber som pris, der kan stilles til et moderne radaranlæg.

Decca D7-serien består af 7 nye radar anlæg, hvert



Denne 12" diameter-udgave, der er monteret i et fodstykke, er fælle for sættene i gruppe 2 og 3. I True Motion-radar sidder kontrolknapperne i øverste instrumentbrædt — som vist på ill. — og hele det specielle True Motion-udstyr er indeholdt i fodstykket.

planlagt og konstrueret til at opfylde krav, der er bestemt af de forskellige skibes behov. Rederen vil fremtidig være i stand til inden for en enkelt serie at vælge netop det radar anlæg, som giver den ydelse, han ønsker, og til en for ham fordelagtig pris.

Ny „True Motion“-serie

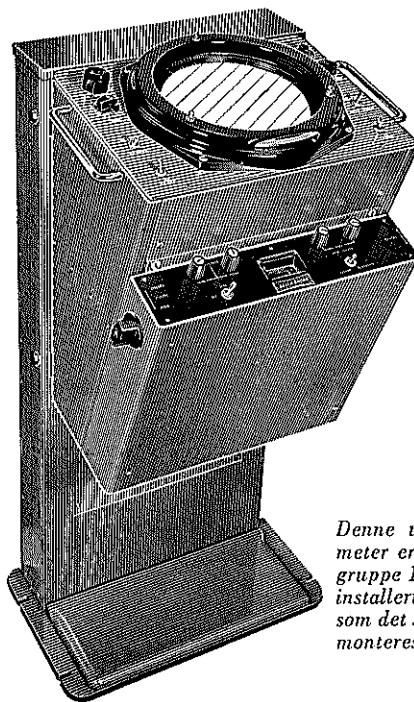
D7-serien indeholder også 2 nye „True Motion“-anlæg, d. v. s. radar anlæg, hvor alt, hvad der ligger stille som f. eks. kystlinier, sømærker, ankerliggere etc., også ligger stille på radar anlæggets billedskærm, og alt, hvad der bevæger sig, også bevæger sig på billedskærmen med den rigtige fart og kurs. Ved den almindelige radar med relativ visning er ens eget skib altid det faste punkt midt i billedskærmen, og alt andet, der vises, bevæger sig med farter og kurser, der er afhængige af ens egen fart og kurs. De sande bevægelser af genstande i et relativt billede kan altså ikke øjeblikkelig erkendes af navigatøren; de kan kun konsta-

teres, efter at der er foretaget flere observationer med en efterfølgende beregning (plotning), og denne fremgangsmåde er omstændelig og tager tid. — „True Motion“ giver resultatet direkte. Erfaringer fra mere end 7.700 radar anlæg er taget i betragtning.

Den nye D7-radarserie er udviklet på Decca Radar Limited's laboratorier i London og er baseret på alle de erfaringer, der er indvundet under fabrikation og anvendelse af de mere end 7.700 radar anlæg, som Decca indtil i dag har solgt til alle søfarende nationer i verden. Hertil kommer erfaringer fra leverancer til mere end 30 landes søværn. Denne store udbredelse af Decca radar anlæg og de praktiske erfaringer, der her er indvundet, har resulteret i de mest hensigtsmæssige konstruktioner, som opfylder alle de krav, man kan stille til et moderne radar anlæg.

I stedet for den hidtil anvendte ledningsføring ved hjælp af enkelte kobbertråde anvendes nu et trykt kredsløb („printed circuits“). Der er også lagt vægt på, at alle kontrolknapper har fået den mest hensigtsmæssige placering for derved at sikre størst mulig enkelhed i betjeningen.

D7-serien er konstrueret for at give enhver gren indenfor skibsfarten mulighed for at få en 3 cm radar af høj kvalitet; serien byder endvidere på mulighed for erstatningsudskiftning af forældede og udslidte radar anlæg på den mest økonomiske måde.



Denne udgave med 9" diameter er fælles for alle sæt i gruppe 1. Den er velegnet for installation i et fodstykke, som det ses her. Den kan også monteres i skod eller dæk.

Decca D7-serien består af:

DECCA 303	9" P.P.I.	10 kW
DECCA 404	9" P.P.I.	20 kW
DECCA 505	9" P.P.I.	75 kW
DECCA 606	12" P.P.I.	20 kW
DECCA TM.707	12" P.P.I.	20 kW
DECCA 808	12" P.P.I.	75 kW
DECCA TM.909	12" P.P.I.	75 kW

Rækkevidder indtil 48 sømil.

NYT I NOTER

Søsætning og aflevering

På værftet Jac. Bodewes i Hoogezwaard i Holland er til skibsreder Knud J. Larsen i København blevet søsat et fragtmotorskib, som fik navnet „Idalith“. Skibet skal kunne laste ca. 625 tons dw og får installeret en B & W Alpha-Diesel på 400 hk.

Gebr. van den Werft, Deest ved Nijmegen i Holland, har til rederiet Draco A/S i København afleveret motorskibet „Strib“. Skibet, der er på ca. 1.450 tons dw, er nummer fem i rækken af seks lignende fragtmotorskibe. De foregående fire er: „Ebba Robert“, „Salling“, „Skern“ og „Margrethe Robert“. Samtlige skibe har installeret hver en MAK-Diesel på 1.150 hk, som giver dem en fart af 12 knob.

M/S „Atlas“ og kreaturskibet „Alondra“

Skibsværftet Martin Jansen, Leer/Ostfriesland, har til rederiet A/S Danena i Århus afleveret sandsugeren „Atlas“, som har bygge-nr. 40. Efter vellykket prøvetur sejlede fartøjet til Sverige for at udføre en opgave der. Skibet har en længde af 45 meter, en bredde af 8,3 meter og et dybtgående af 3,2 meter. Hovedmaskineriet består af en B & W diesel på 460 hk, som giver skibet en fart af 10 knob. Sugepumperne har en kapacitet af ca. 3.000 kubikmeter i timen, mens skyllepumpe-ydelsen er ca. 900 kubikmeter i timen.

Abeking og Rasmussen i Lemwerder har til rederiet C. Clausen i København samt parthavere i Tyskland (Interoceana GmbH, Hamborg) afleveret kreaturtransport-skibet m/s „Alondra“. Skibet, der har byggenummer 5273, er på ca. 900 brt. Dimensioner er iøvrigt følgende: L. o. a. 64 m, bredde 10,5 m, sidehøjde 5,8 m og dybtgående ca. 3,5 m. Hovedmaskineriet er placeret agter. Det består af en MAK-Diesel på 1.530 hk, der giver skibet en fart af 14 knob. I slutningen af november søsattes fra samme værft et søsterskib til „Alondra“.

„Passat“ har sejlet for sidste gang

Den 4-mastede bark „Passat“, der af Stiftung Pamir und Passat i sin tid blev købt fra et ophugningsværft, kommer ikke ud at sejle mere. Skibet skal for eftertiden gøre tjeneste som stationært skoleskib i Hamborg. Beslutningen har ikke noget at gøre med den ulykke, som ramte „Pamir“ og kostede 80 søfolk livet. Det kan ganske simpelt ikke svare sig økonomisk at sende skibet ud på sejlads mere.

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben broncebund



Katalog sendes på forlangende


OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TELF. CENTRAL 8750

- lige lag

KØBENHAVN K

Størekassen!

62 supertankere under bygning

For øjeblikket er ialt 62 supertankere — hver på over 60.000 tons dw — under bygning verden over. Deres samlede tonnage er på ca. 4,23 millioner tons dødvægt. De 18 af skibene bygges i Japan og bliver på tilsammen 1,35 millioner tons. Vesttyskland tager sig af 12 supertankere på tilsammen 0,78 million tons. I Storbritannien bygges 9 på tilsammen 0,58 million tons. Derefter følger USA, Frankrig, Sverige, Norge og Holland. De største af supertankererne er tre på hver 104.500 tons dw til skibsreder K. Ludwig, New York. De bygges på Kure-værftet i Japan. To tankskibe på hver 87.500 tons dw bygges til Naess-gruppen — ligeledes i Japan.

Nauticus.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

De modige redningsmænd

Ikke mindst når julestormene raser, kæmper de mod elementerne for andres liv og sikkerhed.

ved Jyllands vestkyst

I gamle dage var vestjyderne frygtet af alverdens søfolk. At komme ind i en storm ud for Jyllands vestkyst frygtede de mere end noget andet her i verden, for de vidste nemlig at de var fortabt, hvis sejskibet kom for nær land. Døden i det frådende hav, når sejskibet var slået til vrage, var fuld af gru — men den skæbne, der mødte den, der reddede sig i land, var næsten endnu mere gruelig end druknedøden. Han blev ganske simpelt ombragt af de fæle jyder, der bagefter ranede alt af værdi og skjulte liget i klitterne.

Men sådan er det ikke mere. I dag ofrer vestjyderne derimod livet for ethvert menneske, der er stedt i nød på havet.

Det var, da Holbergs „Peder Paars“ blev til, at folk bad til Gud om „en velsignet strand“ — en bøn, der oprindeligt sigtede til fiskeriet, men som adskillige grumme jyder overførte til det langt mere indbringende strandrøveri. Det var imidlertid længe før, at kammerråd og sandflugtsinspektør *C. B. Claudi* i 1846 på eget initiativ oprettede et privat redningsvæsen, som førte til, at „Det nørrejske redningsvæsen“ ved lov af marts 1852 blev en kendsgerning.

Da 100 års jubilæet fejredes i 1952, havde det danske redningsvæsen bjærget 12.409 menneskeliv, og hvert eneste var blevet reddet af modige og uforfærdede redningsmænd, der hver gang selv satte livet ind. Over et halvt hundrede er da også i tidens løb blevet derude.

Redningsvæsenet sorterer under forsvarsministeriet, og de årlige beretninger herfra er affattet i kortfattet og lidenskabsløs rapportstil. De fortæller om hver enkelt strandings forløb, om hvor mange der blev reddet, og hvor mange der omkom. Taget under et bliver rapporterne imidlertid til een lang beretning om sønderslåede skibe, om de tapre redningsmænds overmenneskelige anstrengelser, om deres kampe, sejre og nederlag mod de gigantiske naturkræfter. Men selv om rapporterne ikke rummer store ord, aner man alligevel dramaerne bag mange af dem . . .

Navnlige de frygtede hårde midvinterstorme, som her til lands ofte falder sammen med julens højtidsdage, har på Jyllands farlige revlekyst forårsaget mange skibes undergang og hundredvis af sømænds død.

Sejskibstiden kan opvise to af de største og mest tragiske julestrandinger. De indtraf år 1811, før redningsvæsenet som institution endnu var blevet til.

Den første stranding fandt sted natten til den 24. december. Fire mænd fra Fjaltring i Ringkøbing amt holdt denne nat vagt ved en tysk bark, der en uges tid i forvejen var strandet ved Nissum fjord. Der blæste en hård nordvestlig storm med haglbyger. Klokkeren fem om morgenen hørte mændene skud, som de var enige om kom nordfra. Umiddelbart efter så de et stærkt lysglimt,

som efterfulgtes af et voldsomt brag. De mente, at det måtte være fjenden, der var på færde — på den tid lå Danmark jo i krig med England.

De fire mænd løb nordpå til Ryssensten forstrand, hvor de straks øjnede et skib, der stod på yderste revle. De så lys om bord og hørte skrig; men søens larm kvalte hurtigt både lys og skrig. Det lykkedes dem dog at bjærge en mand, der drev ind på et vragsykke. I dagningen blev der yderligere bjærget fem mand, som drev ind på en flåde. Senere reddedes endnu en mand, men adskillige andre, der forsøgte at nå land, kæmpede forgæves, idet strøm- og vindforhold førte dem langs kysten i stedet for at skylle dem op på stranden.

Da dagen gryede, viste det sig, at det var et britisk krigsskib, der var strandet. Det var da allerede fuldstændig knust. De skibbrudne blev afhørt af herredsfogeden, og de oplyste, at skibet var det britiske linjeskib „Defence“ på 74 kanoner og med en besætning på 550 mand, ført af kaptajn Atchins. Foruden besætningen havde der om bord været en halv snes krigsfanger samt nogle kvinder. Af disse ca. 560 mennesker blev kun syv reddet.

Samme morgen ved 6-tiden skete der en halv mils vej syd for dette strandingssted en lignende, men endnu større katastrofe. Det var det store britiske linjeskib „St. George“ på 98 kanoner og med 775 mands besætning, der strandede ud for Fjand ved Thorsminde. „St. George“ havde fulgtes med „Defence“ ned langs Jyllands vestkyst, efter at de to skibe var blevet skilt fra en større flåde, som den 17. december havde forladt Göteborg, der var neutral havn. Også „St. George“ stod på yderste revle, men dette skibs kamp mod elementerne blev længere og frygteligere. Mange mennesker var forsamlede på stranden, men de kunne intet udrette, da det var umuligt at sætte både ud i det brølende hav.

Om eftermiddagen så man fra land noget af „St. George“'s kahyt og agterstavn, hvorpå der stod mange mennesker. Da et stykke mast blev kappet, tyede en del mennesker ud derpå. Kun nogle ganske få af disse blev dog reddet. De fleste blev ført bort af bølgerne og strømmen, inde de nåede land. Da juleaften faldt på, tændtes der lys i kahytterne derude, mens stormen rasede med uformindsket styrke.

I løbet af første juledag fik havet omsider bugt med den store sejler. Sø efter sø rev mandskabet med sig. Forsøg på at sætte både og træflåder ud fra skibet mislykkedes totalt. Af den store besætning blev der kun reddet tolv mand. Resten tog havet. Det fortælles, at skibets chef, admiral Reynold, selv styrkede sig i bølgerne, da han blev klar over, at hans skib ikke stod til at redde.

Mange af de druknede drev senere i land og begra-

vedes dels i klitterne, dels på kirkegårdene fra Thorsminde til Nymindegab. I alt omkom der ved disse to frygtelige julestrandinge 1315 mennesker. Mange julestrandinge har siden fundet sted, men ingen dog af så forfærdeligt et omfang.

Juleaftensdag og hele første juledag 1877 rasede langs vestkysten en orkanagtig vestlig storm, der blev årsag til mange strandinge. Den norske bark „Havfruen“ strandede således julenat ved Harboøre. Barken blev fuldstændig slået til vrage, men hele den femten mand store besætning blev under store vanskeligheder reddet af redningsbåden fra Harboøre. Samme nat strandede ved Fjaltring en anden norsk bark „Carl Tattlie“. Den elleve mand store besætning bjærgedes trods den voldsomme sø af redningsbåden. Første juledag strandede ved Klitmøller den tyske damper „Minerva“. Redningsbåden kunne ikke gå ud, men tolv mand af besætningen reddedes ved hjælp af raketapparatet. To omkom.

Juler. 1923 rasede der en forrygende snestorm over Skagen. Juleaften ved 20-tiden strandede på nordsiden af Skagens rev den danske damper „Hjortholm“, der var på rejse fra England til København med koks. Sneykning i forbindelse med en rivende strøm var årsag til strandingen. Vandet væltede ind over skibet og frøs straks til is på dækket, hvor det efterhånden blev umuligt for besætningen at færdes. Der blev fra skibet gjort alt for at hidkalde hjælp fra land, men på grund af sneytningen opdagede strandvagten først skibet ved 23-tiden, da vejret begyndte at klare noget op. Han slog straks alarm, og motorredningsbåden gik ud. Den opnåede ræ hurtigt forbindelse med skibet, der til alt held stod således, at der var læ inden for det, og her kunne redningsbåden lægge til og tage den tyve mand store besætning om bord. „Hjortholm“s mandskab var efter bjærgningen fulde af lovord over redningsmændenes resolute optræden og den fortrinlige måde, hvorpå det vanskelige og farefulde redningsarbejde i det hele taget var blevet gennemført.

På omtrent samme tidspunkt juleaften strandede en mils vej syd for Løkken den tre-mastede tyske skonnert „Hersensfelde“ af Hamborg. Besætningen måtte tilbringe en frygtelig julenat om bord, fordi redningsbåden ikke kunne gå ud på grund af det hårde vejr. Julemorgen gik redningsbåden fra Blokhuis imidlertid ud, og selv om redningsarbejdet foregik under de vanskeligst tænkelige forhold, lykkedes det redningsmandskabet efter to ture at bringe hele besætningen i land i sikkerhed.

Således foreligger der beretning efter beretning om julestrandinge — datidens aviser formelig vrimler med dem. Langs Jyllands vestkyst står da også vrage ved vrage, som for efterverdenen taler deres eget tavse sprog

om den tid, da sømandsskab nok så meget var afhængig af stjerner og landkending. Den nyere tids mange tekniske navigationsmidler som radar, decca, ekkolod m.v. giver sikrere sejlads og nøjagtigere stedbestemmelse selv i hårdt vejr. Naturligvis har de derfor været med til i en ikke ubetydelig grad at mindske julestrandingerne — og strandingerne i det hele taget. Men maskiner og instrumenter er kun lavet af mennesker, og de kan svigte, derfor bliver de modige vestjyske redningsmænd heller aldrig overflødige . . .

Og hvem er så disse redningsmænd? Det er ganske almindelige hverdagsmennesker, fiskere og små landbrugere. Jævne og stiltfærdige er de, og man hører dem aldrig bruge store ord om deres farefulde virke. Men de har udkæmpet mange hårde kampe med elementerne — og de kæmper stadig, når der er brug for det, for andres liv og sikkerhed. For helt eliminere den fare, som især midvinterstormene frembyder, kan man naturligvis ikke, selv om redningsvæsenets moderne udstyr og mandskabet mod og dygtighed har ydet store bidrag til, at strandingerne har mistet meget af deres gru.

Heni.

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 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)

TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

BALTICA
FORSIKRING

Eksamensafslutning på Københavns Navigations-skole

Den 31. oktober blev der afholdt eksamensafslutning på Københavns Navigationsskole.

Forstander Dyrhauge Hansen oplyste, at skolen i gennemsnit har 240 elever, som har arbejdet godt, men fordringerne er store. Den nye lov giver store ændringer, som det vil tage nogen tid at få indarbejdet. Forstanderen rettede en tak til søfartsorganisationer, rederier og enkeltpersoner for den interesse og velvilje, der er vist skolen i det forløbne år.

Til skibsførereksamen var indstillet 41 elever, hvoraf 33 bestod.

Til styrmandseksamen var indstillet 47 elever, hvoraf 42 bestod.

Til prøven for radiotelegrafister, Cert. af I kl., var indstillet 4, hvoraf 3 bestod.

Til prøven for radiotelegrafister, Cert. af II kl., var indstillet 14, hvoraf 11 bestod.

Efter tale af navigationsdirektør Knud Hansen, som takkede skolen og eleverne for godt samarbejde og hilste fra eksamenskommissionen, uddeltes følgende præmier:

Skibsførereksamen.

- Admiral de Richelieus flidspræmie, en sekstant, Svend Erik Rasmussen.
- Foreningen til Søfartens Fremme, en prismekikkert, Ib Winkel Smith.
- Rederiet A. P. Møllers præmie, et selvoptrækkende Omega-ur med vandtæt automatik, Jan Heseler Carstensen.
- I. C. Hempels legatfond, en prismekikkert, Gunnar Hansen.
- Firmaet Ove Nielsen, Gentofte, to regnestokke system Ritz, Svend Emil Rahbek og Peter-Poul Kruse.

Styrmandseksamen.

- Rederiet A. P. Møllers præmie, et sæt Parker 51 fyldepen og pencil, Peter Bach.
- Sømandsforeningen af 1856, et sølvcigaretetui, Torben Harboe Jensen.
- Firmaet Uto, Gentofte, to regnestokke system Ritz, Poul Broskov Jensen og Hans Skeby.

Radioeksperientprøven.

- Firmaet Uto, Gentofte, to regnestokke system Electro, Grethe Olsen og Poul Jensen.

Skibsmaskinist-eksamen

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i september/oktober i Ålborg og Esbjerg afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende eksamensresultater:

I Ålborg:

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 44 eksaminander, hvoraf 41 bestod.

En elev, Ole Høg, Silkeborg tekniske skoles maskinistkursus, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening for at have bestået denne eksamen med højeste pointstal.

Endvidere er der fra Det Østasiatiske Kompagni tildelt en præmie a kr. 350 til en elev fra Ålborg maskinist-skole, Bjarne Poulsen, for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med udmærket resultat.

Præmien skal anvendes til forberedelse til den udvidede maskinisteksamen.

Fra rederiet A. P. Møller er der tildelt en præmie bestående af et sæt Parker 51 fyldepen og pencil til en elev fra Silkeborg tekniske skoles maskinistkursus, Ole Høg. Ved tildelingen tages i væsentlig grad hensyn til vedkommendes karakteregenskaber som opførsel, flid, orden og kammeratskab.

I Esbjerg:

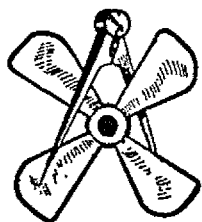
Til den almindelige maskinisteksamen mødte 42 eksaminander, hvoraf 40 bestod.

En elev, Ralf Berggren Pedersen, Esbjerg maskinist-skole, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening for at have bestået denne eksamen med højeste pointstal.

Endvidere er der fra Det Østasiatiske Kompagni tildelt en præmie a kr. 350 til en elev fra Fredericia håndværkerforenings tekniske skoles maskinistkursus, Palle Gydemark, for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med udmærket resultat.

Præmien skal anvendes til forberedelse til den udvidede maskinisteksamen.

Fra rederiet A. P. Møller er der tildelt en præmie bestående af et sæt Parker 51 fyldepen og pencil til en elev fra Esbjerg maskinist-skole, Ralf Berggren Pedersen. Ved tildelingen tages i væsentlig grad hensyn til vedkommendes karakteregenskaber som opførsel, flid, orden og kammeratskab.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den almindelige maskinisteksamen. Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.

Aftenskole. (Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlangende.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag kl. 9-14). Telf. Ryvang 1963

De laver både skibe, dieselmotorer og - film!

Burmeister & Wain er, som vi alle ved, et meget alsidigt firma, der fremstiller meget andet end skibe og dieselmotorer. Efterhånden har B & W også udviklet sig til et ret betydeligt filmselskab. Firmaet har i de sidste år ladet optage en hel række dejlige film — både hjemme og ude. Selvfølgelig har disse film først og fremmest til formål at propagandere for Burmeister & Wain, hvad de også gør på en meget fin og effektiv måde. Men samtidig er de en glimrende reklame for Danmark, og endelig giver de en følelse af, at man virkelig har noget med hjem, når man har set dem.

For øjeblikket er B & W i gang med optagelsen af en farvefilm i Mexico. Selskabets alsidige og travle propagandachef Ulrik Knigge er i Mexico for sammen med en dansk-mexicansk filmekspedition at gennemrejse store dele af landet.

Den film, der bliver resultatet af Knigges sidste rejse, skal vise lidt af landets storslåede natur, fortælle lidt om Mexicos indbyggere og skildre B & W-dieselmotorens anvendelse ved løsning af mange opgaver.

I de sidste år har B & W optaget ti film i samarbejde med Minerva-Film i Syrien, Italien, Grækenland, Japan, Grønland og Danmark. En af filmene — den om ØK-skibet „Simba“s jomfrurejse — fik en „Oscar“ på den franske arbejdsgiverforenings store film-festival i Rouen fornylig.

Fleere af B & W-filmene har været vist i dansk og udenlandsk fjernsyn. Når noget sådant kan lade sig gøre, er det selvfølgelig fordi filmene er af høj kunstnerisk kvalitet, og fordi propagandaen ikke er anmasende.

En film, som B & W optog på Grønland, havde for kort tid siden verdenspremiere i New York og fik en fin kritik.

Men Burmeister & Wain sparer heller ikke noget for at gøre filmene til ligeså fine topprodukter som sine skibe og motorer. Dette ser man bedst ved at erindre de navne, som B & W har samarbejdet med på film-området: Dokumentar-instruktørerne Theodor Christensen, Søren Melson, Hans Christensen og Jørgen Røcs, komponisterne Niels Viggo Bentzon og Poul Rovsing Olsen samt dirigenten Erik Tuxen og Statsradiofonis symfoniorkester.

Der er altid grund til at glæde sig, når en ny B & W

film er på trapperne. Men mange flere danske skulle have lejlighed til at se disse film, som på så fin en måde reklamerer for os ude i den store verden! O. L.

B & W-dieselmotorer spinder guld, sølv og bly

Overskriften skal faktisk tages bogstaveligt, for B & W-dieselmotorer driver generatorer til mexicanske guld-, sølv- og blyminers elektrificering.

Hele Mexicos elektrificering er iøvrigt blevet fremskyndet i de sidste år, og det danske verdensfirma har sin del af æren. Alene i 1957 leverede B & W 13 diesel-generatoranlæg for mexicansk regning, og siden er endnu flere ordrer strømmet til København fra Mexico. Danske dieselmotorer hjælper mexicansk mineindustri, sukkerfabrikation og fiskeri. B & W har også leveret dieselmotorer til et af Mexicos største hoteller.

Om dette og meget mere kan man læse i et smukt hefte, B & W har udsendt på engelsk. Heftet er fint illustreret — bl. a. med flotte farvefotos, og det er ikke alene en god propaganda for udsenderen, men også for dansk bogtrykkunst. —wig.

Knud Andersen:

Perlemor

Borgens Forlag, kr. 18,50.

Det var med virkelig glæde, man fornyede bekendtskabet med Knud Andersens bog „Perlemor“, som første gang udkom i 1928 og nu atter er udsendt.

Vi har skrevet det før og skal gerne gentage det nu — Knud Andersen er den store fortæller, som man kommer til at holde af gennem hans herlige bøger, hvoraf „Perlemor“, der handler om sømanden Ture Vester og hans hustru Helene samt skibet „Perlemor“, er udsøgt fortællekunst. AB

Spøgelsesskibe og søelefanter

F. Holm-Petersen, søhistorikeren fra Troense, har ladet de gamle dokumenter og optegnelser blive hjemme og vovet sig ud på de store oceaner, hvor flere af de stolte skibe, han har omtalt i sine søhistoriske bøger, færdedes hjemmefant.

Rejsen blev foretaget om bord i A. E. Sørensens motorskib „Nancie S.“ og gik helt til Falklands-øerne. I disse fjerne og forblæste egne så og oplevede Holm-Petersen en masse, hvorom han fortæller i bogen „Spøgelsesskibe og søelefanter“. Kaptajn Kaj Lund har givet bogen en sidste oppudsning, og den er virkelig læseværdig både for landkrabber, sofaskippere og deep water-sailors.

Holm-Petersen har selvfølgelig også interesseret sig for de mange gamle skibsvrag, der ligger langs kysterne af Falklands-øerne. Han fortæller om dramatiske forlis og om mænds kamp mod elementerne. Men han fortæller også om mennesker og dyr på øerne, og bogen er spækket med mange fine fotografier. Skandinaviske bogforlag skal nok få denne bog solgt! —wig.



Dampskibsselskabet
JUTLANDIA
JENS TOFT

Toldbodgade 29
TELF. *8192

Norsk reder køber kæmpe-skibsmotor hos B & W

En af norsk skibsfarts fremtrædende skikkelser, skibsreder Sigval Bergesen d. y., har hos Burmeister & Wain bestilt en skibs-dieselmotor med en usædvanlig stor ydelse. Det er en 10-cyl. turboladet motor af Burmeister & Wain's nyeste type, der med en cylinderdiameter på 840 mm og en slaglængde på 1800 mm yder 17.300 effektive hestkræfter — over 2.000 hk mere end den største skibsdieselmotor, der eksisterer i dag. Denne kæmpemotor skal installeres i et tankskib på 49.500 tons dødvægt, som skibsreder Sigval Bergesen d. y. skal bygge ved A/S Rosenberg Mek. Verksted i Stavanger.

De største skibsmotorer, der nu findes, er 12-cyl. motorer af B & W's konstruktion med en cylinderdiameter på 740 mm og en slaglængde på 1.600 mm. Motorer af denne type udvikler 15.000 ehk ved 115 omdr./min. og er leveret både fra B & W selv og fra flere af selskabets licensfirmaer. En af disse motorer har allerede været i fart i over et år, og da driftsresultaterne fornylig blev offentliggjort, blev de studeret med stor interesse. Resultaterne oversteg også alle forventninger.

Samtidig med at B & W afprøvede sin første 15.000 ehk motor, offentliggjorde man omfattende planer for udvidelse af maskinfabrikken. Disse planer omfatter bl. a. nye værksteder, som vil blive opført, således at de mest moderne og rationelle arbejdsmetoder kan blive anvendt ved bygningen af de nye, store dieselmotorer, som alene i kraft af deres størrelse vil stille specielle krav til værkstederne. Meget kraftige kraner vil være nødvendige, nye og tidsbesparende værktøjsmaskiner vil blive anskaffet, således at et fuldstændigt produktionsapparat er klar til bygningen af disse kæmper.

Disse store skibs-dieselmotorer vil i de kommende år sætte yderligere fart i den udvikling, som B & W startede i 1952 med den første 2-takts turboladede dieselmotor, hvorved ydelsen blev sat betydeligt i vejret. Denne udvikling går i retning af, at selv de største tankskibe bliver udstyret med dieselmotorer, og derfor har B & W endnu en gang forøget den moderne 2-takts motors ydelse ved at konstruere den nye motortype med en cylinderdiameter på 840 mm, der udvikler 1.730 ehk pr. cylinder ved 110 omdr./min.

Det Østasiatiske Kompagni, der altid har vist B & W's arbejde med udviklingen af skibs-dieselmotoren den allerstørste interesse, og som i mange tilfælde var det første til at prøve nye konstruktioner fra B & W, beordrede også først af alle et 6-cyl. anlæg af den nye kraftige motortype til installation i en nybygning på Nakskov Skibsværft, som vil blive afleveret i foråret 1959.

Når man i dag skal vælge maskineri til en stor tankbåd som den, skibsreder Sigval Bergesen d. y. skal bygge i Stavanger, er der to muligheder: enten en

dieselmotor eller et turbineanlæg. Turbinedrevne skibe bruger imidlertid betydeligt mere brændselsolie — op til 50 % mere end et dieselskib, og da det er olie af samme kvalitet, vil en dieselmotor bringe meget store besparelser i skibets drift. Derfor har B & W's indsats for at forøge dieselmotorens ydelse meget stor betydning for skibsfarten.

Skibsreder Sigval Bergesen d. y. er en foregangsmand i norsk skibsfart. Han har ofte truffet overraskende dispositioner. Men hver gang har det vist sig, at han vurderede situationen rigtigt. Det er derfor kun naturligt, at det netop blev ham, der som den første i norsk skibsfart besluttede sig til at bygge et tankskib på næsten 50.000 tons dødvægt med dieselmaskineri.

Motoren vil blive leveret i Stavanger i november 1960, og det vil da være verdens kraftigste skibs-dieselmotor. Den får forevrigt også anselige dimensioner: den bliver mere end 12 m høj, over 19 m lang og kommer til at veje 750 tons. Det vil sikkert forbavse mange, at så stor en motor overhovedet kan installeres i et skib.

Det er i enhver henseende en bemærkelsesværdig motor, som B & W nu har fået ordre på, og man kan være sikker på, at den vil blive fulgt med den allerstørste interesse af hele shipping-verdenen.

Tora og Kaj Lund:

Den sømand han må lide

Erik Lundgrens Forlag, kr. 7,50

Her er endelig en bog, som fortjener næste års uddeling af humoristlegatet.

Tora og Kaj Lunds bog har hentet sit væsentlige stof fra søen, og æren må deles ligeligt mellem tegneren og forfatteren.

Her er virkelig en bog, som kan konkurrere med de traditionelle vittighedsbøger, der udsendes til jul, og vi råder forlaget til at sende næste oplag i trykken, at folk ikke skal spørge forgæves efter denne interessante og underholdende bog.

A.B.

OCEANIC

SKIBSHANDLERE

AZOPARDO 473

BUENOS AIRES

CABLES: OCEANIC

TEL.: { 34 - 2445
33 - 5112



A. P. MØLLER ★ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

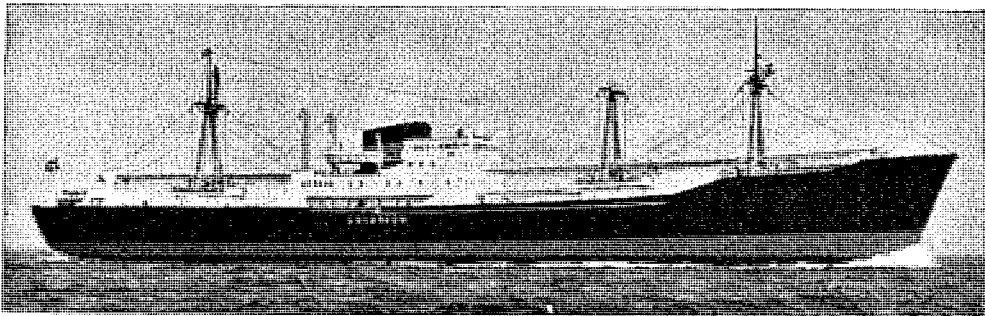
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

★

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

SADOLIN NYT



M/S »COLORADO«, 9.100 ts. d. w. cargoliner,
bygget på Helsingør Skibsværft til D.F.D.S.

Også denne nybygning er malet med
SADOLINS SKIBSFARVER

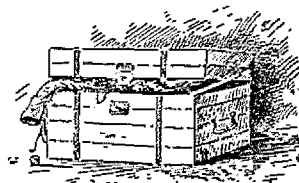


Leverandør til det  kg. danske hof

SADOLIN & HOLMBLAD

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Albatros som budbringer

Den franske bark „Tamaris“ strandede i 1887 på en af øerne i Crozet-gruppen. Besætningen fik en båd i vandet og nåede frem til Hog Island, hvor der fandtes et depot af levnedsmidler. Provianten blev imidlertid hurtigt spist op, og så fortsatte de skibbrudne med kurs mod Possession Island, hvor de vidste, at der var et andet proviantforråd. De nåede imidlertid aldrig frem, og man hørte senere om deres skæbne ved hjælp af en albatros. Mændene var klar over, at de gik døden i møde, og derfor fangede de en albatros. Forinden havde de ved hjælp af et søm og en sten indgravetret et budskab i en blikplade. Midt i pladen lavede de et hul og stak fuglens hoved igennem. Albatrossen blev sluppet løs med blikpladen om halsen. Næsten syv uger senere blev fuglen med budskabet om halsen fundet død på stranden ved Fremantle i Australien — ca. 3.000 sømil fra det sted, hvor de skibbrudne havde sluppet den løs.

Vård at lægge mærke til

Før den anden verdenskrig udgjorde bygningen af tankskibe aldrig mere end 20 procent af den tonnage, der var under bygning verden over. I dag skriver den bestilte tanktonnage sig for næsten 70 procent af den samlede tonnage, der er i ordre verden over!

Norsk skibsbygning ved en milepæl

Norsk skibsbygning blev ikke regnet for ret meget før den anden verdenskrig, men i efterkrigsårene udvidede norske værfter på fuld kraft og påtog sig større og større opgaver. En milepæl er nu passeret, idet Norges værfter er blevet den største leverandør til den norske handelsflåde. Sverige er dermed blevet henvist til andenpladsen. Naturligvis er det navalig tankskibe, de norske værfter har kastet sig over. De tankskibe, Norges skibsværfter afleverede i perioden fra 1950 til 1956, var gennemsnitlig 12.600 tons dødvægt hvert. De tankere, værfterne i Norge tegnede kontrakter om i 1957, bliver på gennemsnitlig 37.000 tons!

„Færdesmanden“ var først

Mens vi taler om norsk skibsbygning, kan det nævnes, at det første helt igennem norsk-byggede dampskib var den lille hjuldamper „Færdesmanden“. Skibet afleveredes for over hundrede år siden og blev indsat i fart på indsøen Mjøsa.

Ikke plads nok til to

I årene fra århundredeskiftet til den første verdenskrig fik New England sine forsyninger af kul med lægtre og skonnerter. Efterhånden som kulforbruget voksede, blev også kulskibene større. Tonnagen øgedes, og det samme gjaldt antallet af master. Kun nogle få af skibene fik dog helt op til seks master. På et vist tidspunkt var der kun to seksmastere indsat i kulfarten, nemlig „George W. Wells“ og „Eleanor Percy“. Ikke desto mindre kolliderede disse to en dag i tåget vejr ud for Cape Cod!

Den berømteste hvalfanger

Barken „Charles W. Morgan“, der nu er en slags flydende museum sammen med den gamle „Georg Stage“ — nu „Joseph Conrad“ — ved Mystic, Connecticut, var det sidste af de navnkundige Nantucket-hvalfangerskibe. „Charles W. Morgan“ deltog i hvalfangsten i 80 år og udsejlede flere sømil end noget andet skib af den slags. Fartøjet indtjente på 37 ekspeditioner 2 millioner dollars til sine redere, og det var en styrtende masse penge dengang!

Massachusetts var hvalfangst-centrum

USA deltog først fra 1690 i hvalfangsten, men kom hurtigt i trit med de andre hvalfangst-nationer. Fra Massachusetts alene udsendtes hvert år gennemsnitligt 300 skibe til hvalfangstfelterne fra 1758 til 1775.

Da Fultons eneret blev brudt

Robert Fulton og John R. Livingston havde i flere år eneret på dampskibsejlsads på Hudson-floden. Først i 1825 blev floden åbnet for fri sejlads efter en retskendelse. 22 af rettens medlemmer stemte for fri sejlads, men ni holdt stadig på, at Fulton og Livingston skulle have eneret. — Hudson-flodens dragtformede mundung udgør som bekendt New Yorks hovedhavn. Floden er sejlbart til Albany, hvor Erie-kanalen begynder. Det ville være en god forretning at have eneret på sejlads ad denne vandvej i dag!

Tusind kirsebærtræer om bord

Den japanske 6.600 tons store damper „Kyotoku Maru“ havde i foråret en ret usædvanlig last om bord. Skibet medbragte tusind blomstrende kirsebærtræer fra Tokio til Vancouver. Træerne var en gave fra Tokios handelskammer til University of British Columbia.

En rigtig hjuldamper

Opfinderen John Fitch, der havde ikke så lidt andel i dampskibets opfindelse, havde omkring 1786 planer om at bygge en damper med hjul på siderne. Skibet skulle indsættes på de store, amerikanske indsoer, og det skulle være i drift uanset isforholdene. Fitch mente nemlig, at man ved at forsyne hjulene med spidse hager kunne få skibet til ligefrem at køre hen over isen. Farten beregnede han til 30 knob under isforhold!

Hjul og skrue i kamp

For nøjagtigt hundrede år siden blev søfarten vidne til en spændende kappestrid mellem hjul og skrue på Atlanter. Hjuldamperen „North Star“ og skrueskibet „Borussia“ forlod begge Southampton den 18. august 1858. „Borussia“ kastede los kl. 14.50 og „North Star“ kl. 17.15. Begge skibene ankom til New York den 31. august. „North Star“ kom kl. 8.15 og „Borussia“ kl. 9.41. Hjuldamperen „North Star“ var således 4 timer og 36 minutter hurtigere end skrueskibet. „North Star“ var på 2.500 tons og havde 1.000 hestekræfter. „Borussia“ var på 2.200 tons og rådede kun over 500 hk. Denne kapsejlsads, der ikke var arrangeret på forhånd, var den første virkelige styrkeprøve mellem hjul og skrue over Atlanten.

Sikkerhed til søs

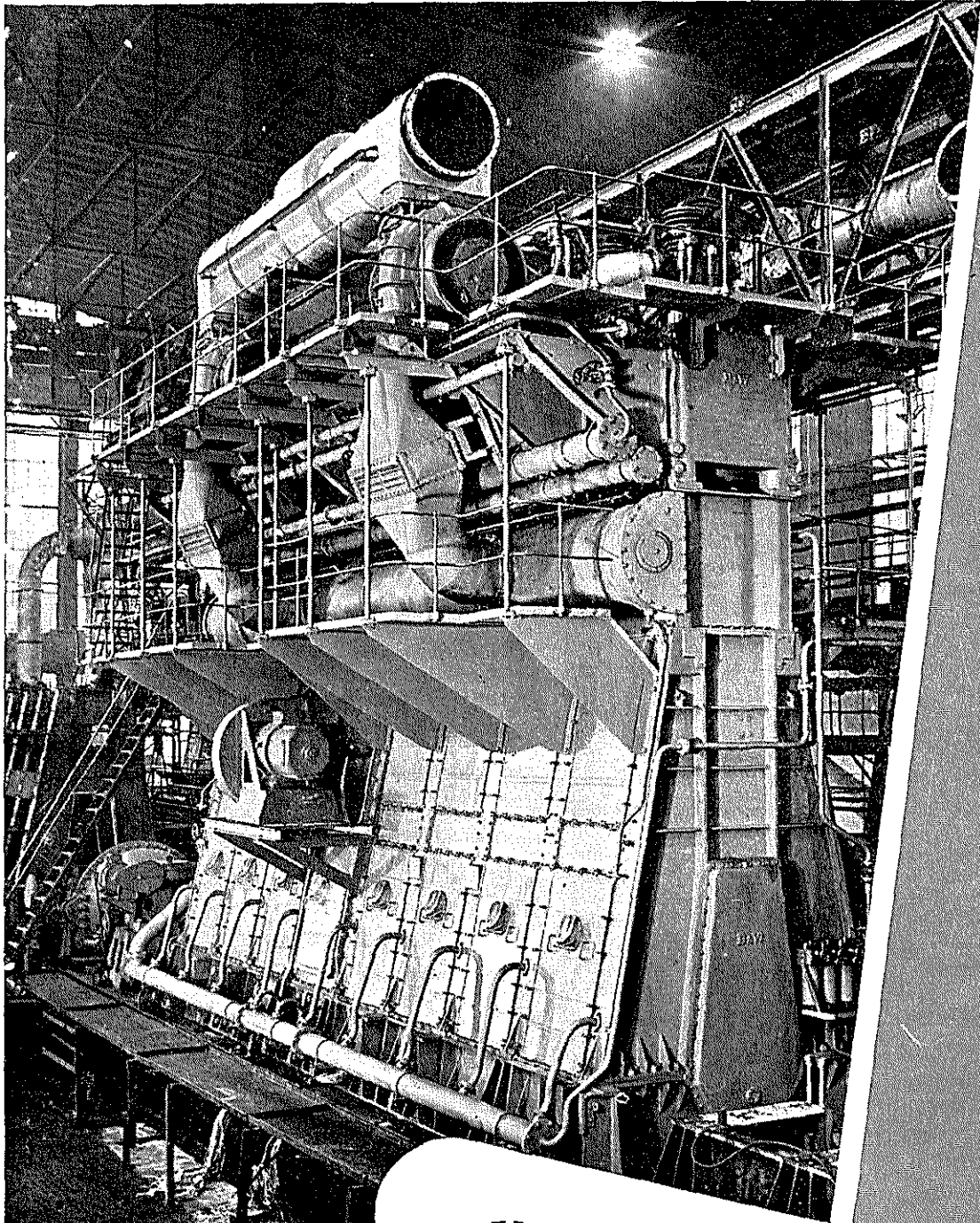
DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.

TELEFON BYEN 8310



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

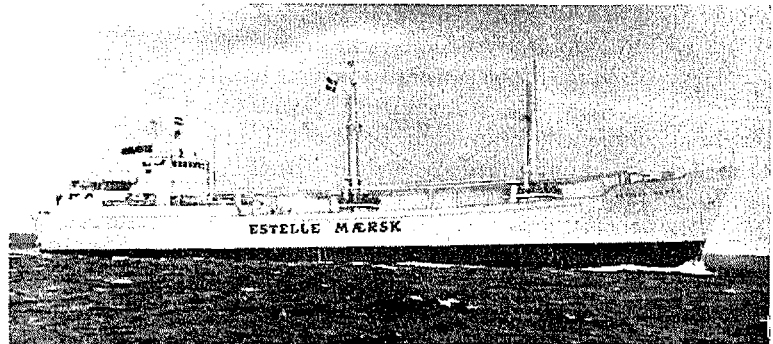
1. december 1958



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 Bogserselskab 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 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 Estelle Mærsk



Fredag den 24. oktober 1958 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Estelle Mærsk“, nybygning nr. 753, der er bygget til skibsreder Mærsk McKinney Møller,

København. — Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.1. som åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“. Hoveddata for m/s „Estelle Mærsk“:

Længde mellem perpendikulærene	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	6.110 eng. tons
Lastrummens kapacitet inkl. bak og højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	13,75 knob

Skibet er et enkeltkruet 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.

Rigningen består af 2 master med topmast og 4 selvstagede ladema-

ster. Lugerne betjenes af t: 5 tons bomme og to 25 tons svarbomme, samt en 1½ tons proviant- og maskinbom.

Dæksmaskineriet består af ti 5 tons elektriske lossespil. Et spil ved fokkemast og et ved stormast forsynes med ekstra varpenok. Den elektriske, mekaniske styremaskine leveres af Thomas B. Thrige.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af aluminium ceraf en med motor, samt en plastic-jolle. Redningsbådene betjenes med to sæt

davider af typen Schat Casing Top SPGL. — M/S „Estelle Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, radarum, kortrum og radiatorum. I hus på båddeck findes aptering for kaptajn, overstyrmand, lods og telegrafist. Både kaptajn og overstyrmand har opholdsrum og soverum, kaptajn også bad. Møbler overalt af poleret hårdtræ. Skodder i kaptajns aptering beklædes med plasticaminat i halv højde, vinduesindfatningen af poleret hårdtræ, medens dørkarme og døre males. I øvrige aptering males skodder, døre og dørkarme.

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 hårdtræ. Skodder i spisesalon, officerernes opholdsrum, messer samt maskinchefs aptering beklædes i halv højde med plasticaminat, medens skodder i øvrig aptering males.

I hus på øverste dæk er indrettet aptering for assistenter, bådsmand, kok og drenge. Ligeledes findes her messer for kokke, motormænd og sømænd samt opholdsrum for mandskab. Møblerne i aptering, messer og opholdsrum er udført i poleret hårdtræ.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

På 2. dæk findes aptering for sømænd og motormænd. Inventaret i disse kamre er udført i behandlet eg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved HI-PRESS anlæg.

Hovedmaskineriet består af en ottencylindret, enkeltvirkende, totakts krydshoved-dieselmotor med turboladning af B & W's type 50-VTBF-110 på 3760 ihk ved 135 omdr./min.

Motoren er indrettet for drift med tung olie.

Hjælpmaskineriet består af tre trecylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 25-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 hedeflade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeflade på ca. 100 m² er installeret.

Kedlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.



Hempels

SKIBSFARVER

ER SØSTÆRKE



T. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 • KØBENHAVN K.

MEDLEM AF FORENINGEN FOR DANMARKS FARVE- OG LAKINDUSTRI

M/T **Annam**

Onsdag d. 22. og torsdag d. 23. oktober afholdt A/S Naskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 150, motortanker „Annam“, til Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet er det første af en række tankbåde, som værftet har i ordre til Det Østasiatiske Kompagni. Skibet er bygget med et dæk, enkeltskruet, det har 2 pumperum og er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Lasten transporteres i 9 midtskibs tanke og 12 sidetanke, der kan rumme ialt 25.350 m³.

Når skibet er fuldt lastet, vil det have en dw kapacitet på 18.530 tons på et dybgående af 9,1 m, brt 12.500 tons, farten på prøvetur vil være 16 knob med en maskinydelse på ca. 8.400 ehk, svarende til omkring 85 % af den maksimale hk.

Hovedmotoren er en ottecylindret, turboladet, to-takts enkeltvirkende B & W diesel af type 874-VTBF-160, som udvikler 10.000 ehk ved 115 omdr./min. Motoren er indrettet til drift med tung olie.

Lastpumperne er 4 opretstående, duplex compound pumper af Carruthers fabrikat, hver med en kapacitet på 500 tons saltvand pr. time ved et modtryk på 9 kg med et damptryk på 9 kg/cm². Foruden lastpumperne er der 2 slikkepumper af lodret, duplex type af samme fabrikat, hver med en kapacitet på 100 tons saltvand ved 7 kg modtryk. Pumperne er installeret i to pumperum midtskibs. I det forreste hjælpepumpe-rum er to dampdrevne duplex pumper, hver 80 tons/time for ballast og brændselolie, begge af Dawson & Downies fabrikat.

Alle voksne besætningsmedlemmer har eget lukaf, og i messerne findes cafeteria-indretning af Celers fabrikat.

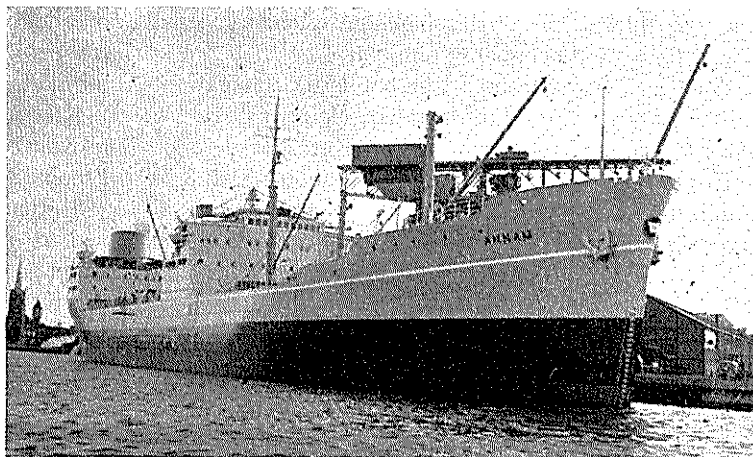
Apteringen er helt igennem luftkonditioneret med Hi-Pres systemet, og der er tilstræbt en høj standard overalt i apteringen med rygesaloner, hobbyrum og et friluftsvømmebad.

Skibet er bygget uden spring fra hytte til bak. Skroget er svejst næsten overalt, med undtagelse af kimningsrangen og barkholtsrangen, stringervinkler samt spanterne i for- og agterskib, der er nittede til klædningen. Alle skodder i lasttanke er corrugerede.

Midtskibs huset er åbent over tankdækket for at muliggøre en lettere rengøring af lasttankene nedeunder og for at undgå ansamling af eksplosive gasarter over tankene. Rum for stores, sanitær-pumper, hydroforer etc., som normalt findes på dette sted, er anbragt på brodækket og i bakken. Foran for brohuset er anbragt en kraftig bølgebryder.

Alle udvendige apteringsdæk er belagt med træ, og der er permanent solsejl af aluminium.

De 4 redningsbåde er af speciel brandsikker lamineret plastic, og to af bådene er forsynet med 10 hk Bukh dieselmotorer.



Der er gjort betydelige foranstaltninger for at hindre en brand i at brede sig. Hele apteringen er inddelt i brandzoner ved hjælp af brandsikre Navilite asbestskodder. Brandstandere er forsynet med dobbelte ventiler samt to slanger med duplohaner for vardtåge og central stråle.

Hovedbrandledningingen er forbundet med brandpumperne i maskinrummet og med en brandpumpe i den forreste kofferdam. Denne pumpe drives af en Ruston dieselmotor anbragt i et særskilt rum i bakken og ved hjælp af en hydraulisk IMO transmission drives pumpen.

Dieselmotoren er desuden koblet til en Ellehammer skumgenerator. Der er yderligere to Ellehammer skumgivende aggregater af trykbeholdertype, og de er installeret på brohuset og på badedækket agter.

Maskin- og kedelrum er beskyttet af et Walter Kidde CO₂ „total flooding“ system, og der er arrangeret dampslukning i lasttanke, cofferdamme og pumperum. Der er naturligvis desuden almindelige ildslukkere overalt.

Der findes også et automatisk brand-alarmerings-system af Elektromekanos fabrikat med brandmeldere overalt i apteringen, i køkken og pantries.

Varme spiralerne i lasttankene er Steel's „Alacoil“ aluminium 2" slanger. Hedefladen svarer til 0,57 sqft pr. 40 cbft. Alle tanke kan opvarmes.

Der er katodisk beskyttelse i alle centertanke, hvor der kan transporteres ballastvand.

Pumperummene er ventileret med SF turbine-drevne ventilatorer. Til afgang af lasttankene anvendes dampdrevne MECO ventilatorer.

Alle rør langs løbebroen er forsynet med BOA rustfri stålkompensatorer.

Dæksmaskineriet er af Naskov Skibsværfts fabrikat og består af et ankerspil og 3 spil med varpetromler. De er alle dampdrevne og af fuldstændig lukket, tryksmurt konstruktion.

Styremaskinen er en HASTIE hydraulisk, der virker på et balanceror. Brokontrollen er dobbelt, idet den omfatter både en Thrige og en Sperry fuldelektrisk styresøjle. Der er arrangeret et dobbelt sæt styrekabler

fra styresøjlerne til styremaskinekontrollen, således at der er to sæt uafhængige styremidler.

Skibet er forsynet med alle moderne navigationsinstrumenter, retningsfinder, radar, ekkolod, SAL log, gyrokompass med repeaters, selvstyrer etc.

Hovedmaskinen er en ottecylindret motor af B & W standardtype 74-VTBF-160 med to turboladere af B & W's fabrikat. Ydelsen er 11.100 ihk, svarende til 10.000 ehk ved 115 omdr./min. og et middeltryk af 8,0 kg/cm².

En bemærkelsesværdig detalje ved maskininstallationen er, at spildevarmen fra hovedmaskinen udnyttes i stor udstrækning. Udnyttelse af spildevarmen fra ferskvandskølesystemet er opnået ved at indbygge en 36 tons/døgn ATLAS ferskvandsgenerator, og spildevarmer fra udstødsgassen udnyttes i en SPANNER udstødsgaskedel med en kapacitet af 3,5 tons mættet damp pr. time.

Under normale service-forhold vil dampen blive anvendt i en 350 kva turbogenerator af Atlas fabrikat. Dampproduktionen kontrolleres ved hjælp af et automatisk, motordrevet skiftespjæld i udstødsrøret.

For at kunne dække den normale kw-belastning til søs alene ved hjælp af turbo-generatoren anvendes pumper, der drives fra hovedmotoren. Disse er kølevands- og smøreoliepumper, som drives hydraulisk fra hovedmotorens trykaksel gennem en IMO pumpe, der leverer olien ved et tryk af 12 kg/cm² til en IMO motor, der driver kølevandspumperne. Afgangssiden på IMO motoren er direkte forbundet med hovedmaskinens smøreolie- og køleolie systemer. De hovedmotordrevne pumper dubleres af elektrisk drevne pumper for manøvrer og langsom gang.

Foruden turbo-generatoren er installeret 2 B & W dieselgeneratore, hver på 250 kva.

Hovedparten af hjælpemaskineriet er elektrisk drevet, med undtagelse af nogle få pumper i kedelinstallationen, samt tankrensningpumpen, som drives ved dampturbin. Alle elektromotorer samt generatorerne er af Thriges fabrikat, og næsten alle motorer er kortslutningsmotorer.

Olierensningsanlægget består af 3 selvrensende separatore for brændselolie og to alm. separatore for smøreolie, alle af Titans fabrikat. Der er anvendt CJC finfiltre for diesel hjælpemaskinerne.

Elektrisk kraft for maskin- og kedelrum, kabys og ventilation er vekselstrøm 3 X 440 volt 60 perioder. Hovedtavlen og startertavlen er konstrueret uden spændingsførende dele på forsiden. Et dobbelt sæt luftkølede transformatorer 440/110 v for belysningen er installeret i maskinrum og i huset midtskibs. Overalt i maskine og i gange, såvelsom på dækket er anvendt lysstofrør til belysning. Det er værd at nævne, at alle kabler, der anvendes på åbent dæk, er almindelige armerede blykabler med en svær, vejrbestandig PVC kappe over armeringen.

Damp for lastpumper, lastopvarmning, tankrensning etc. leveres af to 10 ts/h dobbelt evaporationskedler fra Ålborg Værft med 12,65 kg/cm². Dampen er svagt

overhedet. Hver kedel har to brændere, der forsynes fra en dampdrevne oliefyrringsinstallation af Ålborgs fabrikat.

Kølemaskineriet for luftkonditioneringsanlægget og proviantkølerummene er af Sabroes fabrikat med Freon 12 som kølemedium.

Sluttelig kan det nævnes, at dette skib, såvidt vi ved, er det første skib, til hvis konstruktion der har været anvendt elektronregnemaskine. Den danske elektronregnemaskine DASK har været anvendt ved beregningen af hydrostatiske kurver, stabilitetskurver, trim diagram og Ullageskalaer.

Ullageskalaerne er ikke alene beregnet af elektronregnemaskinen, men de er også skrevet på stencils af elektronmaskinen, lige klar til trykning.

M/s Brynje

Tirsdag den 21. oktober 1958 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Brynje“, nybygning nr. 757, kontraheret af A/S „Borgestad“, Borgestad, Norge.

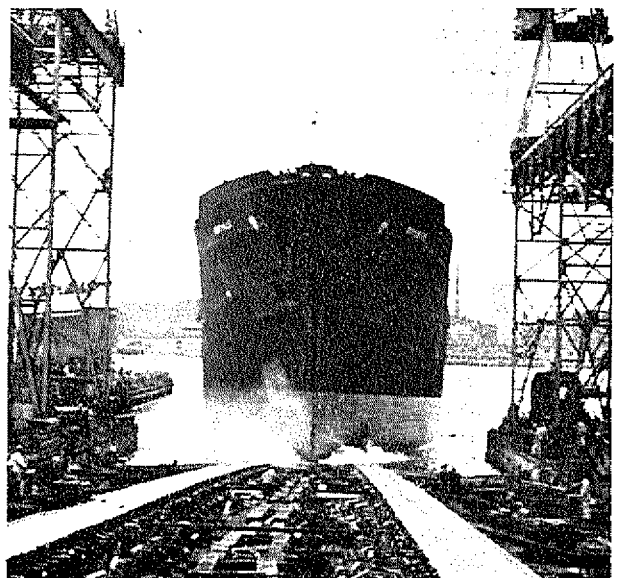
Skibet vil blive bygget til Det Norske Veritas' fordringer, klasse + 1.A.1. F.T. med materialedimensioner svarende til ne dybgang af ca. 9,1 m.

Hoveddata for m/s „Brynje“:

Længde mellem perpendikulærene	144,8 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde til 2. dæk	9,9 m
Dybde til øverste dæk	12,6 m
Dybgående ca.	9,1 m
Dødvægt ca.	14.800 tons
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

Skibet rigges med 2 pælemaster med topmast og 6 lademaster alle af stål.

Maskineriet er anbragt agter, og der er 6 hoved-



lasterum og mellemdæksrum. I maskinrum højtanke for olie.

I midtskibs opbygning indrettes aptering for reder og officerer samt saloner. I hytten og i dækshuse agter aptering for officerer, underofficerer og mandskab med messer, rygesalon og opholdsrum.

M/S „Brynje“ 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 omstyrebar krydshovedtype 62-VTBF-140 med udstødsboladning og indrettet for drift med tung olie.

Motoren udvikler normalt 6200 ihk svarende til ca. 5600 bhk ved ca. 120 omdr./min.

Hjælpemaskineriet består af tre sekscylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunk-dieselmotorer, type 20-MTBH-30, direkte koblet til hver sin vekselstrømsgenerator. Normal ydelse pr. maskine 250 kva ved 3×440 volt og 600 omdrejninger pr. minut.

Keçlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 kg/cm²; der findes er oliefyret kedel og en udstødsgaskedel, hver med en dampproduktion på 1000 kg/time.

M/s Asta

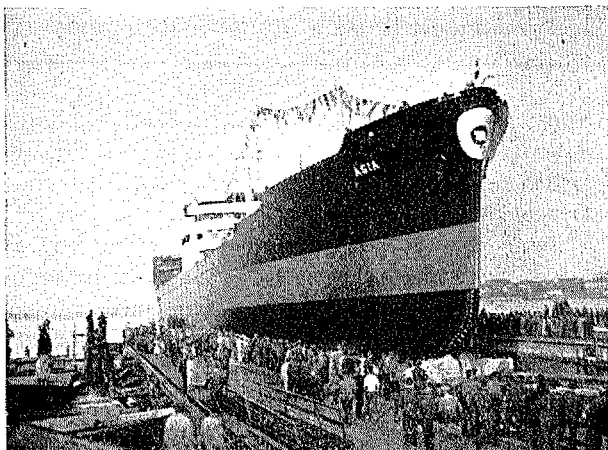
Torsdag den 30. oktober kl. 11.30 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 151, et 18.500 tons dw motorskib til A/S Det Østasiatiske Kompagni. Dette er det andet tankskib i den serie, som Nakskov Skibsværft har under bygning til A/S Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet navngaves af fru højesteretssagfører Bech-Bruun og fik navnet „Asia“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendicularerne	163,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde i borde til øverste dæk	12,0 m

Det bygges som et-dæks, enkeltskruet tankskib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Den fly-



dende last føres i 9 midtskibs tanke og 12 sidetanke, som ialt rummer ca. 23.350 m³.

Når skibet er fuldt lastet, stikker det ca. 9,1 m og vil gøre en fart på 16 knob.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, lukket, tryksmurt krydshovedmotor med trykforstøvning og trykladning, der maksimalt udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m.

Det får 4 lastoliepumper a 500 tons/time.

Damp til lastpumper, lastopvarmning og dæksmaskineri fås fra 2 AVA evaporationskedler. Skibet bliver et vekselstrømsskib og får strøm fra to dieselgeneratorer og en turbogenerator.

Beboelsen indrettes som normalt i tankskibe med beboelse for kaptajn og dæksofficerer i brohus midtskibs og maskinofficerer og den øvrige besætning i hytte og huse agter.

Hele beboelsen udføres med store kamre og saloner, endvidere indrettes der hobbyrum, mørkekammer og svømmebad, og hele den voksne besætning får enmandskamre.

T/T Iowa

Kockums Mek. Verkstad i Malmö søsatte den 12. november for første gang et skib til et rent amerikansk rederi. Det var turbinetankskibet „Iowa“ på ca. 40.700 tdw, bestilt af The Texas Co., New York. Skibet blev navngivet af mrs. Holmes.

Helt ny kunde hos Kockums er den verdensomspændende Texas-koncern ikke. I 1952 leveredes til den norske gren, The Texas Co. (Norway) A/S, Oslo, de to tankmotorskibe „North America“ og „Brasil“.

„Iowa“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med helsvejst skrog så nær som de obligatoriske revnestoppere. Skroget har visse forenklede konstruktioner i forhold til de tre tidligere søsterskibe, f. eks. er sidetankenes pladespanter bygget efter et retvinklet system i stedet for tidligere diagonalt. De langskibs skodder er plane de tværskibs vandret korrigerede.

Søsterskibene „World Splendour“, „World Spirit“ og „Bideford“ har været udførlig omtalt i Vikingen.

M/S **Selfoss**

Ålborg Værft A/S's nybygning nr. 125 er bygget for rederiet H. F. Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

Skibet er bygget som et fuldt moderne motorfragtskib med 4 lastrum, hvoraf last nr. 2 og 3 er indrettet som kølelaster.

Det opfylder Lloyd's Register of Shippings klasse +100. A.1 med „strengthened for navigation in ice“, dansk lov, ligesom international konvention af 1948 også er opfyldt.

Dimensionerne er:

Længde overalt	102,1 m
Største bredde på spant	15,3 m
Dybde til øverste dæk	9,0 m
Dødvægt	3400 tons
Samlet lastrumskapacitet	5500 m ³ bales

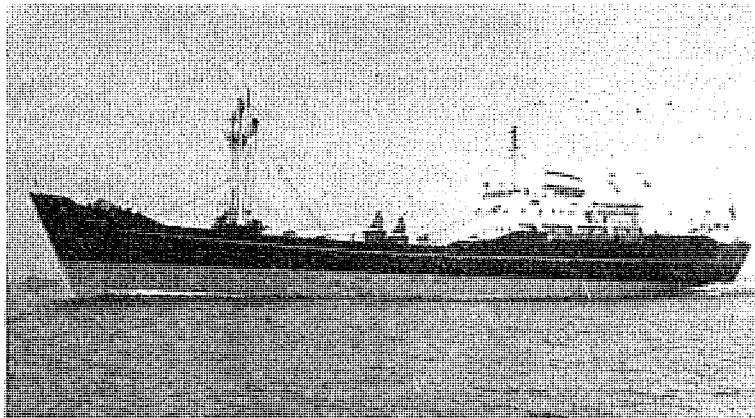
Skibet er bygget som åben shelterdækker med 2 gen-nemgående dæk samt hytte og bak. I last nr. 2 og 3 er indbygget et let frugtdæk. Skibet har fremfaldende pladestævn og krydserhæk. Det er enkeltskruet med motorrummet placeret mellem last nr. 3 og 4. Der er 5 vandtætte skodder og dobbeltbund i hele skibets længde.

De to kølelaster er opdelt i 7 rum med en samlet kapacitet på 2830 m³, og lasten kan nedkøles til -20° Celsius. Kølelasterne er inddelt i 5 lufttæt adskilte sektioner, der kan nedkøles og benyttes uafhængigt af hinanden. Blæserkanalsystemet er konstrueret til tværskibs ventilation. Isolationen af lastrummene er udført med glasuld, der er afdækket med aluminiums-plade. Tanktoppen er isoleret med kork.

Skibets 4 luger betjenes af otte 4 tons bomme og 2 dækskraner à 2 tons. Der er 8 hydrauliske spil à 4 tons. Fokkemasten forsynes med sværgodsbom beregnet for 30 tons. Alle vejrdækslugerne er forsynet med ståluge-dæksler.

Fokkemasten er selvstagende af tobens-konstruktion. Stormasten er udført af aluminium.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler som radio, radar, ekkolod, gyrokompass,



samt selvstyreanlæg. Motorrummet har skumsluknings-anlæg og lastrummene CO₂-slukning.

Ankerspil og varpespil agter er hydraulisk drevne, styremaskinen elektrisk drevet.

I hytten foran for lastrum nr. 4 er indrettet 6 kamre, kabys, pantry, messe og rygesalon for mandskab samt messe for officerer. I husene ovenover er indrettet kamre for passagerer, officerer og mandskab samt rygesalon for officerer. Der er endvidere indrettet vaskerum med elektrisk vaskeanlæg. Alle beboelsesrum er ventileret med Hi-Press anlæg.

Hovedmotoren er en B & W syvcylindret, totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar krydshoved-dieselmotor med udstødsturboladning, type 750-VTBF-110, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til normalt at udvikle 3980 ihk ved 162 omdrejninger pr. minut, hvilket vil give skibet en fart af godt 15 knob ved et dybgående af 6,2 m.

Hjælpemaskineriet består af en trecylindret, fire-takts, enkeltvirkende trunkdieselmotor med udstødsturboladning, type 325-MTBH-40 med en ydelse på 255 ehk ved 500 omdrejninger pr. minut. Motoren kobles direkte til en 212 kva, 3 × 380 volts vekselstrømsgenerator. Endvidere to femcylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunkmotorer med udstødsturboladning type 525-MTBH-40, med en ydelse på 425 ehk ved 500 omdrejninger pr. minut, hver motor direkte koblet til en 350 kva, 3 × 380 volts vekselstrømsgenerator.

Kølemaskineriet består af tre freon-kompressorer.

M/S **Koldinghus**

Den 26. september 1958 søsattes fra Århus Flydedok og Maskinkompagni A/S nybygning nr. 105. - Skibet, der fik navnet m/s „Koldinghus“, er en specialbygget containerbåd til Det Forenede Dampskibs-Selskab i København.

Skibet bygges som shelterdækker til Bureau Verita's højeste klasse og er isforstærket.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	77 m
----------------------	------

Største bredde på spant	11 m
Sidehøjde	6¼ m
Dybgående som lukket shelterdecker	5 m
Dybgående som åben shelterdecker	4 m

Skibet bygges og udstyres med mulighed for fart på alle have, men de særlige losse- og lastearrangementer gør det særligt velegnet til sejlads på indenrigsruterne.

Dette lastearrangement består af to kørekraner, der anbringes på køredæksler over den ene meget store luge. Kranerne, der også kører dækslerne af og på, kan med een mands betjening nå overalt i lastrummet og godt ind over kajen.

Dette arrangement egner sig godt til af DFDS udarbejdede transportsystem. DFDS var det første selskab, som nidførte denne skibstype, og disse mindre skibe, m/s „Axelhus“ og m/s „Riberhus“ vakte i 1950 opmærksomhed indenfor søfartskredse.

Af hensyn til containertransporten er dæk og tanktop også forstærket, således at gaffeltrucks kan køre omkring i lasterne.

Skibet får en bæreevne på 1550 tons og et rumfang i lasterne på 2125 m³ og vil lastet kunne gøre en fart af 13½ knob.

Foruden lasten vil skibet være i stand til at medtage 23 passagerer.

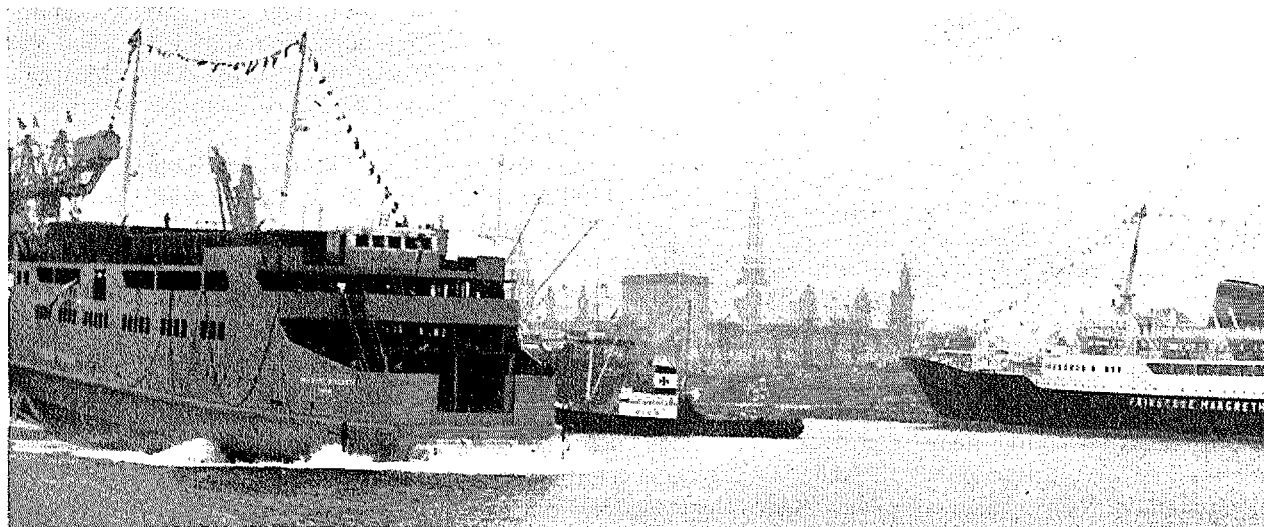
Til at give den nødvendige maskinkraft installeres en hovedmotor, Helsingør-bygget B & W type 635-VBF-62 med turboladning, der kan yde 1890 ihk.

Hjælpmotorerne er begge på 105 hk, og de er af B & W typen 320-MTH-30.

Til drift af hjælpermaskineri i søen installeres en 66 kw akseldynamo.

Såvel maskineri som navigationsudstyr og indretning af skibet er fuldt på højde med rederiets standard, som vi kender den fra passagerbådene.

M/S „Koldinghus“ vil være klar til at gå i fart i begyndelsen af 1959.



M/S Prinsesse Benedikte

Ved Helsingør Skibsværft søsattes fredag den 31. oktober d.a. en ny stor jernbanefærge til Danske Statsbaners storebæltsoverfart.

Færgen, der af tronfølgeren Prinsesse Margrethe blev døbt med navnet „Prinsesse Benedikte“, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	111,1 m
Bredde over fenderlister	17,7 m
Sidehøjde til vogndæk	7,0 m
Sidehøjde til promenadedæk	12,3 m
Lastet dybgående	4,5 m

Hovedmaskineriet kommer til at bestå af to syvcylindrede trykladede dieselmotorer af type Helsingør/B & W 750-VBF-90, der tilsammen kan udvikle 8700 ihk ved 200 o/m, bygget i værftets dieselafdeling.

Disse to hovedmotorer vil kunne give færgen en fart af ca. 18½ knob på lastet prøvetur, svarende til dobbeltdækkeren „Halsskov“, idet den nye færge er konstrueret til om dagen at befordre biler sammen med „Halsskov“ på ruten Halsskov—Knudshoved, medens den om natten skal sejle med jernbanevogne mellem Korsør og Nyborg.

Vogndækket, der får 3 jernbanespor, belægges med trædæk af hensyn til biltransporten og får indkørsel for biler i begge ender. Dækket lukkes forude med en stor hydraulisk drevet bovport og agter med skydeport. Der bliver plads til ca. 110 biler.

Som på de „konventionelle“ storebæltsoverfarter indrettes over vogndækket et promenadedæk med saloner og sidepromenader, hvilket sidste i tilfælde af dårligt vejr kan lukkes med vinduer. Desuden bliver der for passagererne et åbent soldæk ovenover salondækket agter.

Færgen kan ved fuld vognlast befordre 1500 passagerer og 2000 med reduceret vognlast.

Foruden det traditionelle rorarrangement med ror i begge ender, udstyres „Prinsesse Benedikte“ som den første danske færge med en såkaldt bovpropeller, idet der i en tværkanal i forskibet indbygges en propeller med indstillelige blade, som er i stand til at udøve et tværskibstryk på 4 tons, og derved forbedre manøvrevenen væsentligt, hvilket især har betydning for færger ved anløb af færgelejerne.

„Prinsesse Benedikte“ er den 19. færge, Helsingør

Skibsværft bygger for De Danske Statsbaner, heraf er de 15 jernbanefærger med en samlet sporlængde på ca. 2 km, hvilket svarer til et persontog med ca. 100 moderne, 4 -akslede personvogne.

Færgen skal være klar til at gå i drift i april måned næste år og bliver dermed den syvende store 3-sporede jernbanefærge på storebæltsoverfarten.



M/s W. R. Lundgren afleveret

Fra Götaverken afleveredes den 16. oktober linie-motorskibet „W. R. Lundgren“ til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Nybygningen er en åben/lukket shelter-dækker, som laster 10.720/12.440 tons dw.

Sit navn har skibet fået efter rederiets grundlægger, skibsreder W. R. Lundgren, som i 1904 startede rederiet. Samme navn har tidligere været båret af et 12.600 tdw tankskib, som 1937 blev bygget ved Götaverken.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og føres af kaptajn Björn Ekman med Axel Dellnäs som maskinchef.

Skibet har været udførlig omtalt i Vikingen nr. 7.

GV-dieselmotorer skal nu også fremstilles i England på licens

North Eastern Marine Engineering Co. Ltd., Wallsend, et af virksomhederne i Richardsons Westgart-gruppen, har fornylig indgået en aftale med Götaverken, efter hvilken firmaet skal optage fremstilling af dieselmotorer af Götaverkens type til skibe og stationært brug. Northeastern har fået eneret til denne fremstilling indenfor British Commonwealth og har også ret til at eksportere GV-motorer til visse andre lande. Aftalen gælder også Götaverkens konstruktioner af kombinerede udstødsgaskedler-lyddæmpere.

De motortyper, som indgår i aftalen, dækker hele effektområdet for hoved- og hjælpemotorer op til 22.000 ehk. Hovedmotorerne er enkeltvirkende, to-

takts krydshovedmotorer med retlinet gennemgående skylning af cylindrene. Oliekølning anvendes for stemplerne, medens cylindrene køles med ferskvand. Skylleluften leveres af dobbeltvirkende stempelpumper for hver arbejds-cylinder, indbyggede i motorstativet og trukket fra krydshovedet. Dette system er standard for samtlige GV-motorer, såvel de turboladede som de ikke trykladede og giver den største simpelhed og driftssikkerhed.

Motorerne har svejste bundrammer og stativer. Tændingskraften forplantes til bundrammerne gennem stativerne uden ændelse af gennemgående stagbolte.

For trykladede motorer anvendes ligetrykssystemet.

Medens den største effekt pr. cylinder i en ikke trykladet GV-motor er 935 ehk, har ved trykladning denne effekt kunnet forøges til 1250 ehk. En tolv-cylindret motor med 760 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde har således en effekt på 15.000 ehk i sammenligning med 11.200 for den samme motor uden trykladning.

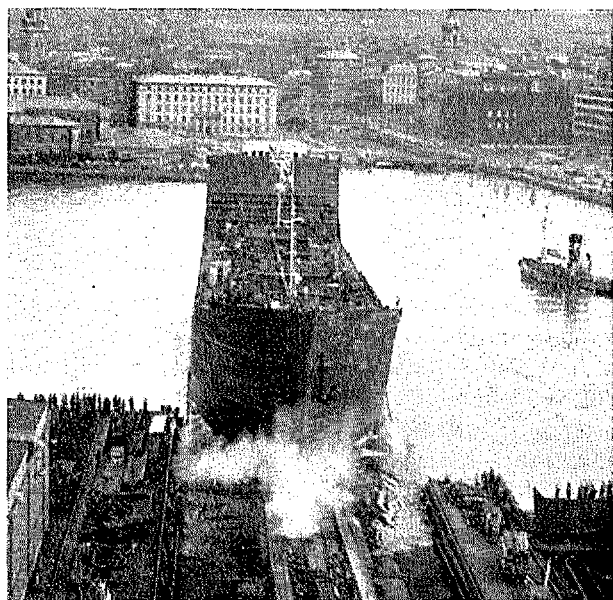
En større motor med 850 mm cylinderdiameter og 1700 mm slaglængde er for tiden under konstruktion ved Götaverken. Med turboladning får den en maksimal effekt på 22.000 ehk med 12 cylindre. Den første af disse motorer skal leveres i 1960.

Hjælpemotorerne er firetakts af trunktypen. Götaverken har altid interesseret sig for konstruktion af udvikling af sine hjælpemotorer, som er kendt for at være robuste og pålidelige. En vigtig konstruktionsdetalje på disse motorer er den kombinerede brændstofpumpe-brændstofventil, som er et GV-patent.

M/T Vibeke

Fra Götaverken søsattes den 14. oktober et tank-motorskib på ca. 19.300 tdw, bestilt af Ditlev-Simonsen koncernen, Oslo.

Skibet blev navngivet af fru Titti Ramm.



Det nye skib afviger fra den traditionelle type på tankskibe derved, at den midtskibs overbygning er bortfaldet, og kommandobroen er flyttet agterud til hytten.

Typen er gentagne gange omtalt i Vikingen.

3000 videnskabsmænd - 3000 produkter - og forskning for over en million kroner om dagen

Esso's europæiske forskningscenter i Abingdon, Sydengland, indviede forleden sit nye store bygningskompleks, hvilken begivenhed blev fejret med mange gæster, tilbageblik og fremadskuen.

Æresgæst var Lord Hailsham, „Lord President of the Council“ og minister for al civil forskning i Storbritannien, som erklærede de nye 20 millioner kroners laboratorier for åbnet, efter at mr. H. C. Tett, det engelske Esso selskabs administrerende direktør, havde minde om, at engelsk Esso i de sidste ti år har udvidet for to milliarder kroner og er klar til at bruge de næste to milliarder betydeligt hurtigere, og mr. C. S. Windebank, vært i det nye hus, centrets direktør, havde oplyst, at Abingdon-institutet nu er det største forskningscenter på den østlige halvkugle, hvilket nok kan rimeliggøre en ministerindvielse.

Han kunne også have fortalt, at Esso efter at have fundet, boret, flyttet og raffineret olie fra alle verdensdele har 3000 forskellige produkter på markedet, og at forskning på et eller andet punkt spiller en rolle for dem alle.

400 forskere i landlig idyl

Abingdon-laboratorierne er en nøglestilling i Esso's forskningsprogram, som beskæftiger 3000 videnskabsmænd med et budget på over en million kroner om dagen i ti forskningscentre jorden over.

Esso laboratorier har spillet en fremtrædende rolle ved adskillige lejligheder: Det var Esso forskere i Linden, som fandt på den flydende katalytiske krakning — forudsætningen for billigørelsen af højoktanzbenzin; det var også Linden laboratorierne, som kom med recepten på Butyl kunstgummi — medens Abingdon har æren for jet smørelsen, Esso Aviation Turbo Oil 35 — et syntetisk smøremiddel, som anvendes i de store jet- og jet-propel-fly.

Atomere måler motorslid fra minut til minut

Nye produkter, som endnu ingen har hørt om, og nye teknologiske landvindinger vil bringe nye bekvemmeligheder ind i hverdagen. En højere levestandard bliver belønningen for videnskabsmændenes fantasi, dygtighed og stædigt vedholdende eksperimenteren. Nye syntetiske stoffer, for en væsentlig del opstået af olie, vil skaffe flere og billigere klæder, varme, boliger og — ikke uden for muligheden rækkevidde — selv mad.

Lord Hailsman sagde: „Det er beklageligt, at langt de største regeringsudlæg til forskningen — og det gælder alle regeringer — først og fremmest har betænkt den militære forskning. Men så mærkværdige og overraskende er følgerne af enhver udvidelse af vor grundlæggende viden, at resultaterne af den militære forskning har været lige så sensationelle på det civile som på det militære område.“

Nautisk Almanak 1959

Nautisk Almanak for 1959, 38. årgang, er udkommet hos Iver C. Weilbach og Co. A/S (Sølver og Svarrer), pris kr. 12.50. Da udformningen af tabellerne, som i al væsentlighed er som i tilsvarende engelske og amerikanske almanakker, er faldet i så god jord i danske søfartskredse, er der ikke foretaget ændringer i disse tabelopstillinger. Det typografiske udstyr er det sædvanlige smukke.

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

Invincible!

M/T Longchamp

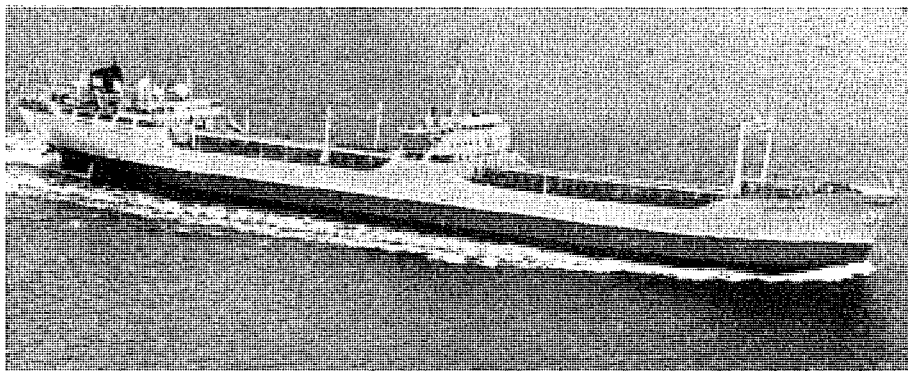
I dagene 3. til 5. november 1958 afholdtes i farvandet nord for Sjælland prøvetur med motortankskibet „Longchamp“ som er bygget af Odense Stålskibsværft A/S til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	200,1 m
Største bredde på spant	24,7 m
Dybde	13,6 m
Dybgående lastet	10,4 m
Dødvægt	29.975 metriske tons
	= 29.500 engelske tons
Bruttotonnage	18.587 tons
Nettotonnage	11.313 tons
Fart med fuld last	15,9 knob

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og til at opfylde de franske loves fordringer.

Skroget er fuldsvejst med korrugerede skodder.



Der er 24 tanke for olielast med en kapacitet på 38.418 m³.

Apteringen er meget tiltalende og rummelig og i enhver henseende tip-top moderne.

Skibet er rigget med en mast midtskibs på broen og 8 lademaster.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain ticylindret, totakts, enkeltvirkende, trykladet dieselmotor, som udvikler 13.900 ihk ved 115 o/m.

Hjælpemaskineriet i maskinrum og på dæk er dampdrevet. Der er tre skotske kedler og en udstødskedel samt 3 turbinedrevne lastpumper, hver med en kapacitet af 850 tons pr. time.

Ubåden Uttern

Ubåden „Uttern“ søsattes den 14. november ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö under enkle, men traditionelle former. „Uttern“ er den sidste enhed i den serie på seks skibe af Hajen-typen, som er bestilt af den svenske marine. Samtidig er „Uttern“ værftets 30. ubåd, og danner således både afslutningen på den første fase i den udvikling af det svenske ubådsvåben, som i efterkrigstiden har fået sit udtryk i Hajenbådene, samt er et slags ubådsjubileum for Kockums

Disse ubåde kendetegnes først og fremmest af en relativ stor fart under vandet, en kraftig og mod dydebomber modstandsdygtig konstruktion af enkeltskrogstypen med god stød- og lydæmpende evne. I disse både på ca. 800 tons displacement findes også indbygget alle de hjælpe- og beskyttelsesmidler, som tilkom under den anden verdenskrig: snorkel, radar, asdic o. s. v.

Men der vil stilles endnu større krav i fremtiden, og hos Kockum foregår nu forberedelser for bygning af seks ubåde af den nye Draken-typen, som er bevilget af den svenske rigsdag i fjor. Den er en direkte udvikling af Hajen-typen og skal kunne bevæge sig både hurtigere og mere lydløst under vandet, samtidig med, at den bliver både sikrere og hyggeligere for dem, der skal opholde sig ombord. Yderligere og endnu mere avancerede ubådsprojekter kan skimtes i fremtiden, men ligger endnu i svøbet.

Konger repræsenteredes ved stabelafløbningen af landshövding G. A. Widell og regeringen af statsrådet

(minister) Sven af Geijerstam, som gav båden navn med de traditionelle ord: „Konungens nådige vilja är att ditt namn skall vare Uttern“. En fancvagt fra Malmö marinedistrikt paraderede, hornblæsere fra Karlskrona blæste signalet „Giv agt“ før og signalet „Gå videre“ efter søsætningen.

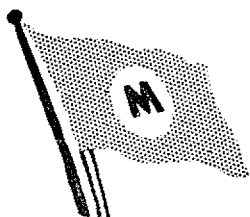
Den nye „Uttern“ har en længde på 65 m. Det spoleformede trykskrog er forsynet med en overbygning af tyndere plade samt med hensigtsmæssigt udformede stævnpartier for og agter. Rummene i disse optages for største delen af ballasttanke, som fyldes, når båden skal dykke.

Til trods for at denne undervandsbådstype er større end sine forgængere, er der mindst lige så trangt ombord. Nye apparater og instrumenter er tilkommet, som alle kræver plads. Man har imidlertid gjort alt tænkeligt for at besætningen skal have det så tåleligt som muligt.

Kockums har i årene løb ialt leveret 173 krigsskibe til den svenske marine: panserskibe, jagere, ubåde og motortorpedobåde. Den indtil videre sidste jager „Häl-singland“ udrustes for tiden ved værftet og skal begynde sine prøveture i marts næste år. Af den forhånden værende bestilling på 15 motortorpedobåde mangler der endnu at levere fire.

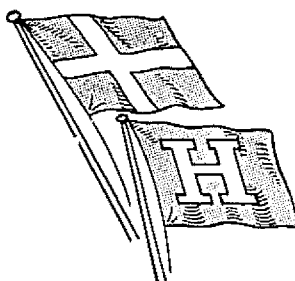
Da Kockums marinekonstruktionskontor på marinforvaltningens anmodning arbejder med projektering af nye ubådstyper, er arbejdsstyrken der snarere forøget end formindsket. Den er for tiden ca. 125 personer. Ialt beskæftiger marineordrene ca. 10 % af værftets personale på godt 6.000 personer.

< 439



MOORE & Mc CORMACK A/s

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



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDA.“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



REDERI-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Telefon Central 69 - Telex 2574



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN



DAMPSKIBSREDERI A/s

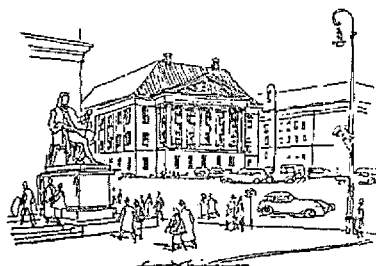
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/s

BREDGADE 32
København K
Central 386



HANDELSBANKEN

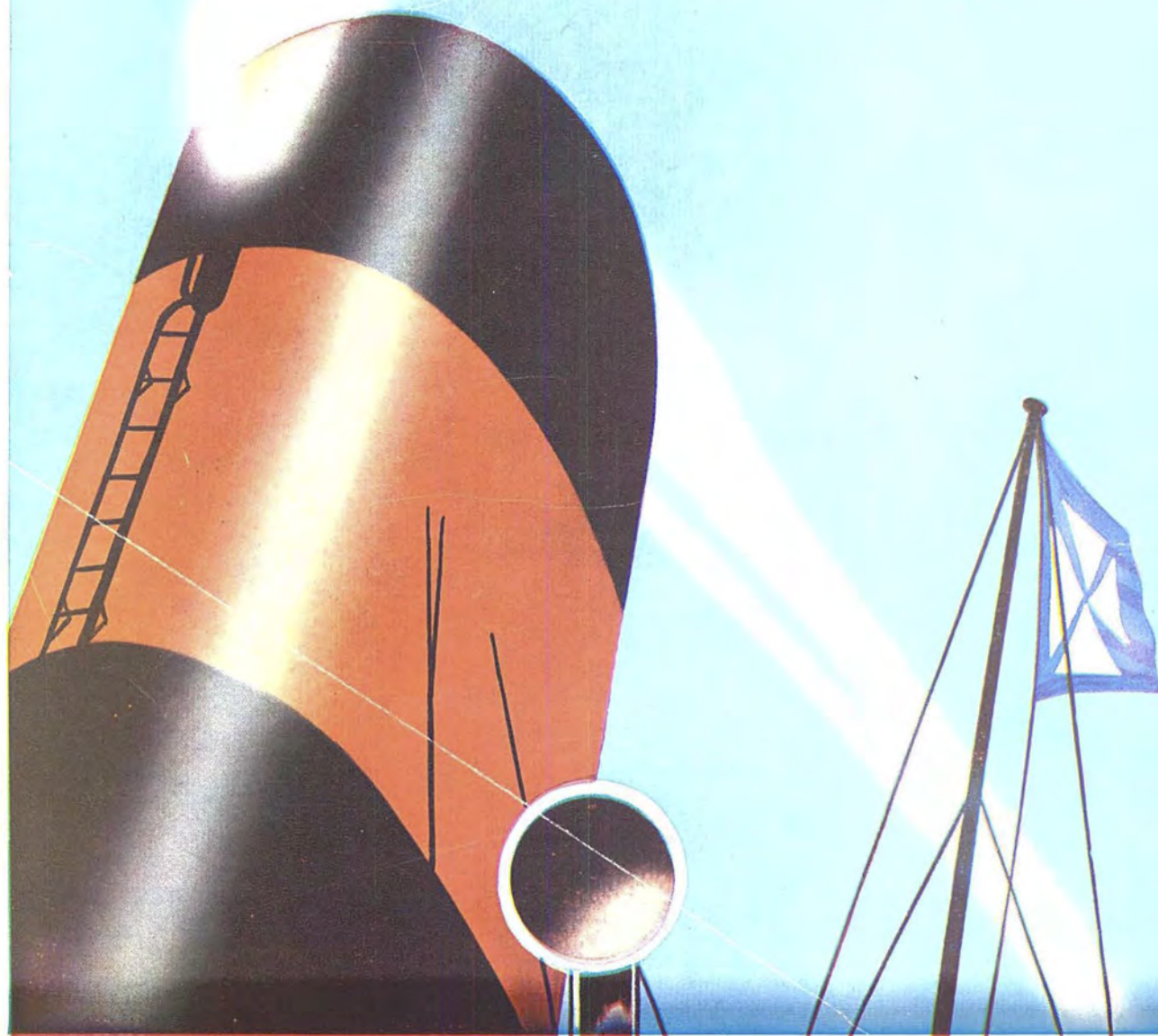
HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

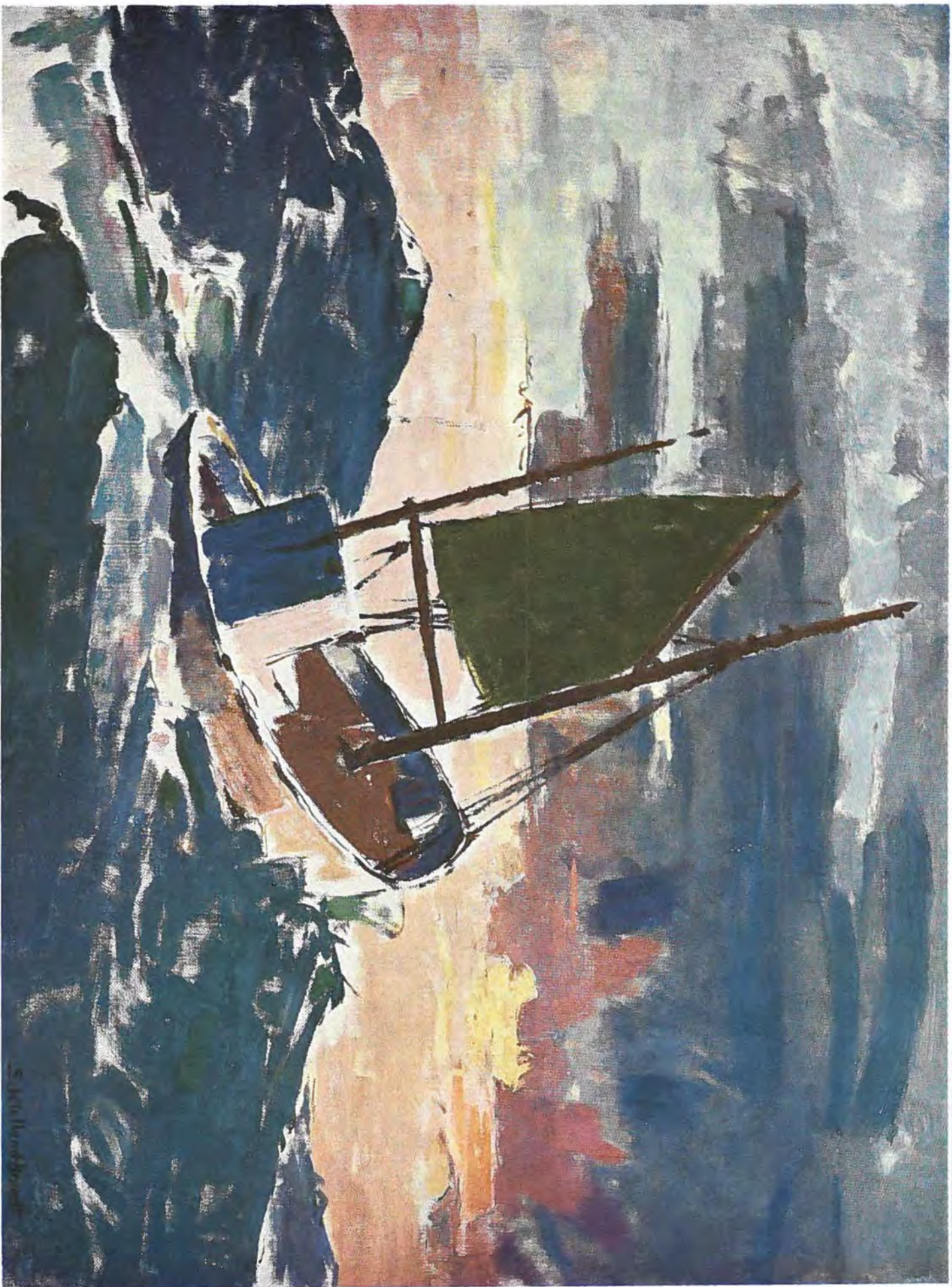
— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Walt Disney Hawaii 1958





Reproduktion: Prof. Eitzen

Urolig aften

Maleri af S. Kielland-Brandt

VIKINGENS JULENUMMER

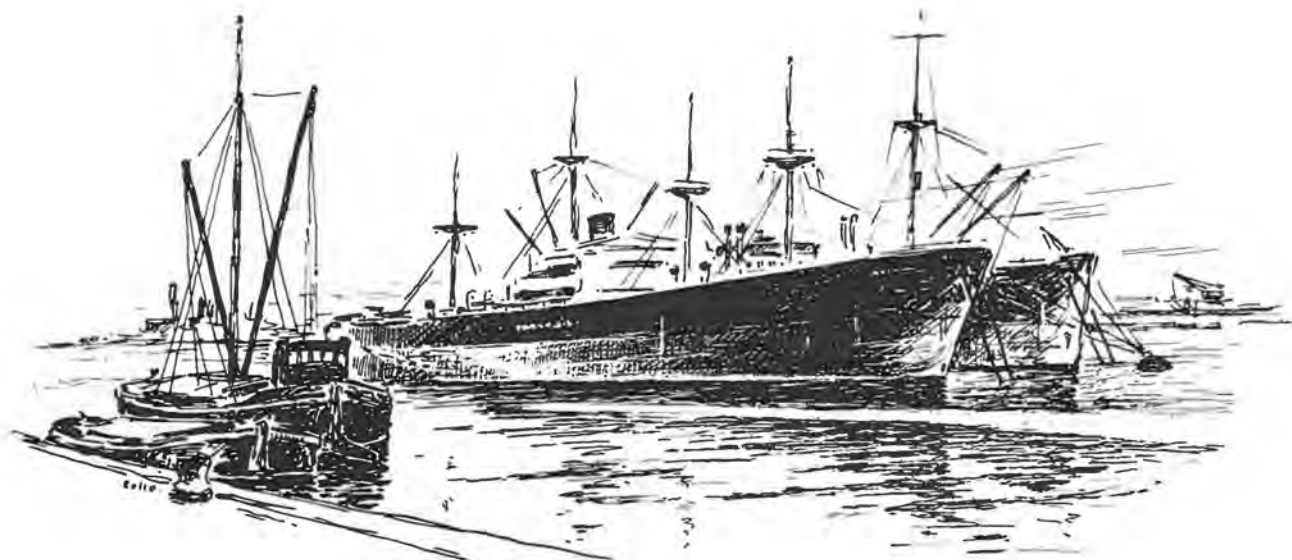
Nr. 12 A

Jul Paa Havet 1958

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

TRYK: A/S L. IHRICH



OPLAGTE SKIBE

Her ligger de side om side
i et knugende tavst eksil,
og venter på atter at glide
igen ad vandenens mil.

De venter på skiftende vagter
og larm fra maskine og dæk,
og lasterne stuvet med fragter
som skibene skal sejle væk.

Fortøjede skibe i dvale,
som alle kun venter den dag,
da skruen skal kølvandet male
til stemplernes syngende slag.

Allan Larsen

MANDEN,

der ikke kunne sige NEJ -

men som lærte det, da det gjaldt

Jeg lagde avisen fra mig og gik hen til vinduet. Denne lørdag eftermiddag var så forgyldt af solskin, at det næsten ikke var til at holde ud at sidde indendørs. Den stump vand, jeg kunne se langt ude, blinkede og glitrede som en strømmende sølvflod, og lænede jeg mig lidt længere ud, så jeg rækker af hvide sejl på vej udefter.

Jeg gik ud i entreen, tog min stok og satte hatten på hovedet.

„Jeg går en tur i havnen,“ sagde jeg ind gennem den halvt åbne køkkendør til min kone, som var igang med den lille opvask efter kaffen. „Vil du med?“

Det var nærmest af høflighed, jeg spurgte, — jeg vidste omtrent, hvad hun ville svare:

„Åh, nej — *havnen*? Der er da så dødsens trist — og i det dejlige vejr, — så meget hellere ta' en udflugt til —“

„Jamen, det er *havnen*, jeg længes efter, lille du, så hvis fru'en ikke har noget imod det — ? Jeg er hjemme til spisetid.“

„Bevares — gør som du synes,“ svarede hun — ikke uvenligt og fornærmet, men måske alligevel en lille smule skuffet, hvad der gjorde mig lidt ked af det. Jeg ved godt, at havnen med dens lange kajer, hvor der ingen butikker med fristende vinduer er at standse op ved, ingen spadserende at hilse på, ingen træer og grønne anlæg, men kun skibe — store skibe og små skibe, triste pakhuse og rækker af kraner og sorte pyra-

mider af kulbunker — det var ikke noget for Anna. Den særlige odeur af mønje og tjæret tovværk og stillestående vand, som er havnens egentlige atmosfære, anelsen af krydderier og sydfrugter fra åbne pakhusskodder, som giver én kriblende rejsefønelser — alt det ville Anna bare rynke på næsen af og sige: „Her er ikke rart, skal vi ikke hellere — ?“

Men det er sådan, jeg kan li' havnen — en stille lørdag eftermiddag, når man i ro og fred kan slentre langs kajerne, kigge på skibene, der ligger og hiver utålmodigt i de spændte fortøjningstrosser, og drømme sig tilbage til dengang — oh ungdom! — da man havde borgerret her i skibenes internationale verden: *havnen*.



Da blev jeg pludselig standset af en herre.

Så drev jeg afsted alene, nærmest slentrede fra skib til skib og mindedes dengang, jeg hørte til her, og belavede mig på at vende om. Da blev jeg pludselig standset af en forbipasserende herre, jeg ikke havde lagt mærke til, før han skød op på siden af mig og greb mig i armen:

„Hvad i hede - hule - -, er det ikke Petter?“

Jeg så et sekund på manden, så greb jeg hans hånd og rystede den hjerteligt og længe: „Bentzen! Daws, du gamle, det var vel nok en oplevelse — jeg gik netop lige og tænkte på — kan du huske — — ?“

Bentzen og jeg sejlede i vore unge dage sammen som assistenter i de gamle amerikabådes glanstid — først i „Oscar“, siden i „den hellige“ og en kort tid i „Frederik“. Vi var blevet dus med disse gamle hæderkronede kasser og havde forlængst lagt bort titlerne deres. Han var en fin kollega, vel djærv i mundtøjet, men ærlig og ligetil, — han var jøde! Man kunne stole på ham som på en edsvoren ven. Jeg havde altid godt kunnet lide Bentzen, som nu i de 30 år, jeg ikke havde set ham, havde været chef for et mindre el-værk i nærheden af Silkeborg, — og enhver vil kunne forstå det selvfølgelig i, at vi fem minutter senere sad over hver sit krus øl inde på „Capella“ og lod stumper af vor henfarne ungdom som filmstrimler rulle forbi vort indre øje.

Kan du huske — ? Og kan du så huske dengang — ? Og hvad er der blevet af *ham* — og af ham? Skål du gamle! Mange episoder skulle genkaldes, aftener i New York, hyggelige frivagttimer ombord, når grammofonen gik i det snævre seksmandskammer — eller når vi tørnede ned til spjældvagt under efterårsorkan i Atlanten, snydesøvnige, uoplagte. „Det var vel nok en dejlig tid!“ Glemte var ondskab og kævl, irriterende ordrer, søvnløse nætter og angstfyldte timer — — alt stygt og pinefuldt er slettet — glemt og tilgivet. Det var vel nok en dejlig tid!

Sådan hilser vi modne mænd fra dengang vor ungdom — den som skabte os, men nu ikke lader sig indfange og fastholde, fordi den ikke er mere: En dejlig tid — det er vi fuldt og fast enige om. „Skål, du gamle!“ „Skål, Petter!“

Hver eneste af skibenes mestre og skippere og hovmestre blev taget op til behandling, hver en styrmand og doktor — og naturligvis alle de kolleger, vi kunne komme i tanke om, — ros og dadel blev delt ud med rund hånd, men som regel slap vi altid en mand med den samme karakteristik: Når alt kom til alt, var han vist god nok — sådan, på bunden. Vi selv var jo ikke engle — så langt fra. Åh, nej! Så langt fra.

Vi var enige. „Skål, du gamle!“

„Kan du huske „den blåøjede“?“ spurgte jeg efter en lille pause, hvor vi begge havde siddet og set fjernt ud for os. Sært nok, for resten, at ingen af os havde nævnt „den blåøjede“, — det var ikke, fordi vi havde glemt ham, men — jeg ved ikke, — måske skulle han efter stiltiende overenskomst vente, til vi havde fået latteren fra hånden.

„Den blåøjede — ?“ gentog Bentzen alvorligt. „Jo — ham er der vist ingen af os som glemmer. Manden, der ikke kunne sige nej —“

Igen sad vi nogle øjeblikke uden at skifte ord. Hver især tænkte vi på Birger, den lille, undseelige assistent, som med en engels tålmodighed døjede al den fortræd, alt det ubarmhjertige drilleri, som vi i vor ungdommelige ubetænksomhed gjorde ham til skive for — et „gudsord fra landet“, på mange måder enfoldig og noget naiv, syntes vi — og benyttede os af, — men også knagende dygtig til sit arbejde — hvad vi også undertiden måtte benytte os af. Han var ikke som vi andre — jeg mener, han var langt *bedre*, sammensat af finere karakteregenskaber, og derfor holdt vi af ham, samtidig med at vi — labaner som vi var — slet ikke behandlede ham godt.

Og hvem af os havde ikke senere fortrudt vor opførsel — fortrudt bitterligt!

Der var det ved det, at Birger i vore øjne var *for* pertentlig med sig selv og sit arbejde, lidt, *for* beskeden og *for* tilbageholdende. I messen, og når vi sad sammen i kammeret og fik os en øl efter udskejning, følte han sig usikker og ikke på højde med situationen. Jeg havde tit lidt ondt af ham.

Men han var elskværdigheden selv, havde let til smilet og var lykkelig, når han kunne få lov til at gøre en af os en tjeneste. Birger var den fødte gentleman. Ak, hvor ofte løb hans gode hjerte ikke af med ham, — han *kunne* simpelthen ikke sige nej til nogen. Heller ikke — desværre — hvor han, syntes jeg, *burde* have sagt nej.

Og hvor blev han udnyttet — hensynsløst og ubarmhjertigt, stakkels Birger. „Kan du ikke låne mig 5 dollars?“ „Kære Birger, jeg står og mangler 25 kr. — du kan vel ikke — ?“ Ork jo, Birger kunne altid, sagde i hvert fald aldrig nej. „Gi'r du ikke en omgang, Birger?“ „Har du ikke en cigaret?“ Birger var altid villig, med et smil og en gestus.

„Den blåøjede“ var man tarvelig nok til at kalde ham mand og mand imellem. Men — der var nu noget om det. Undertiden syntes jeg, han manglede ryggrad, en fast karakter, og jeg sagde det en dag til ham:

„Du skal nu også lære at sige nej — ja og nej på de rigtige steder. Du er for villig til at give efter

— du er, ja undskyld jeg siger det, — lidt for skvattet, min gode Birger.“

„Synes du det —“ sagde han bare og smilte forlegent, — blev ikke fornærmet eller vred. „Måske har du ret, jeg skal tænke over det — det er bare så svært at sige nej, når man *kan* hjælpe — ikke sandt?“

Og der stod man så.

Birger var helt igennem *anderledes* end vi andre. Det blev hurtigt klart, at hans hovedinteresse var musik og sang. Han spillede virkelig godt klaver, og ofte, når vi i New York sad sammen i messen, var det Birger, som underholdt os med sang og spil. Der skulle bare et ord til: „Åh, Birger — vil du ikke nok — —,“ og straks var Birger villig. Tit sad vi og skævede til hverandre og havde svært ved at kapere Weyse og Lange Müller og engelske folkeviser, men vi forstod, at Birger kunne kun yde det bedste. En ren kilde giver ikke grumset vand.

— „Kan du huske den første dag, han kom ombord?“ spurgte Bentzen mig med et lunt blink i øjet.

Om jeg kunne — ! Birger havde nøje spurgt os ud, om skibet rullede meget, om det huggede i søen — om — — ja, om man meget let blev søsyg i denne gamle kasse, hvad han åbenbart var meget angstelig for.

„Jeg ved ikke, hvad der gik af mig —“ fortsatte Bentzen, „men jeg fortalte ham, at vi havde et patentråd, som aldrig slog fejl. Han skulle ta' bind om det ene øje, det neutraliserede slingeragens psykiske virkning på organismen — vel at mærke: hvis man samtidig uafbrudt tyggede på en beskøjt. Det var noget godt sludder, selvfølgelig, men — om ikke manden troede det — hvert ord — og sagde tak til.

Det var svært at holde masken, da han klokken otte om aftenen tørnede til vagt. Endnu ser jeg ham for mig gravitetisk gå baglæns ned ad lejderen med et stort, ternet tørklæde bundet skråt om hovedet og lommerne struttende af beskøjter.

Du glade verden — hvor vi grinede. Men bagefter skammede jeg mig en lille smule — og mere, jo større respekt jeg fik for denne blåøjede riddersmand.

„Hjalp det?“ spurgte jeg ham smilende dagen efter. „Ja, tak skal du ha',“ svarede han — uden ironi — uden flovhed. Og hvem ved, — måske hjalp det ham. Han troede simpelthen på os.“

— — Det ene træk efter det andet levendegjorde „den blåøjede“ for os, som vi sad der og nippede til vores øl. Han var den bedste af os, blev vi enige om. „Jeg husker —“ fortalte Bentzen, „en pinselørdag, i 1920 må det have været, vi lå i Frihavnen. Vagten om søndagen var tilfaldet mig, men så fik jeg en indbydelse til en skovtur sammen med nogle venner. Selvfølgelig burde jeg afslå, jeg havde jo vagt ombord, — men der var en mulighed, én eneste: Birger — manden, som ikke kunne sige nej, den gode, troskyldige, brave kammerat, som vi så mange gange før ubarmhertigt havde udnyttet.

„Du, Birger — hvad skal du imorgen, pinsedag?“ spurgte jeg, da vi lørdag eftermiddag havde slået den sidste krumtap fast i „Oscar II“s maskinrum og drivende af sved var på vej op.

„Jeg — ? Jeg skal hjem til mine forældre og min — ja, jeg mener — en ung pige i Esrom — ja, jeg skal altså bare *hjem*, ikke? Hvorfor spørger du forresten?“

Jeg havde næsten hovedet på skrå og stemmebåndet lagt om i det mest sukkersøde leje, da jeg var tarvelig nok til at smiske det frem:

„Jo, ser du, Birger, det ligger sådan —,“ og så kørte jeg frem med, hvor vanskeligt det var for mig at afslå denne indbydelse, men på den anden side — der var jo det med vagten — og nu var han mit eneste håb — om han for denne ene gangs skyld ville stille sig forstående og ta' min vagt pinsedag. Til gengæld skulle jeg en anden gang — — osv. osv. Tarveligt pjat hvert ord.

Jeg kunne se på ham, at han blev ked af det. Selvfølgelig, — det var jo et attentat på *hans* længe imødesete pinse. Han stod lidt og søgte efter ordene,



„Hvorfor i hede hule er du gået fra faget?“

kæmpede med sig selv om mod til at beklage ikke at kunne hjælpe, men magtede det ikke.

„Joh —“ kom det omsider fra ham, „kan jeg gøre dig en tjeneste med det så — all right, jeg ta'r din vagt.“

Han kunne den ondelyneme ikke sige nej, det menneske.“

— — —

„Jeg ved, hvad du vil spørge om,“ sagde Bentzen efter en stunds tavshed, og faktisk fik han ret. „Du tænker: Hvad er der egentlig blevet af „den blåøjede“? Sejler han endnu rundt et sted derude på verdenshavet som et gammelt, godmodigt pjok, man kan få til hvad som helst? Er hans fromhed og idealisme gået ham til hovedet — eller er han forlængst bukket under for sin egen tåbelige, blåøjede tro på menneskene? Eller — tænker du — er han måske forblevet tro imod det bedste i sig selv — trods verdens ondskab og nederdrægtighed?“ Bentzen gjorde et ophold og så på mig, som om han ville sige: hvad gætter *du* på?

„Jeg ved ikke, hvad jeg skal tro,“ sagde jeg. „Jeg håber inderligt det sidste. Birger var for god til at gå i hundene.“

„Det er han heller ikke — jeg ved det — — jeg traf ham for et par måneder siden —“

„Og talte med ham —?“ spurgte jeg, glad overrasket.

Bentzen nikkede. „Ja, — han er den samme som dengang, når jeg ser bort fra, at han ikke længere spiller hverken mandolin eller klaver — — og så, at han har lært at sige nej.“

„Hvordan skal jeg forstå det? Så er der altså sket noget med ham, eller —?“

„Ja, på én måde er der sket noget,“ fortsatte Bentzen. „En aften i foråret ringede det på min dør. Det var en mand som ville livs-, ansvars-, tyveri- og ulykkesforsikre os, sagde min kone ind til mig i stuen. Jeg rystede på hovedet, vi havde forsikringer nok — lad manden gå, hviskede jeg.“

„Han har også brand- og stormskadeforsikring,“ meldte min kone et øjeblik efter. Jeg smed ærgerligt avisen til side og gik selv ud for at ordne denne energiske assurancemand. Jeg blev mildest talt overrasket, næsten chokeret —: *Det var Birger!* Fameja, — den blåøjede lyslevende — med mappe og hat krammet under armen.

Lidt efter sad han i min stues bedste stol — og det kan nok være, vi fik snakket sammen. Ikke om forsikringer — det glemte vi begge to — men om tiden *dengang* og — om årene, efter at vore veje skiltes for mere end tredive år siden.

Birger som forsikringsmand! „Jamen, hvorfor i hede hule er du gået fra faget?“ spurgte jeg — og

fortrød det i samme øjeblik, jeg kom til at se på hans hænder. Fingrene var krogede som kløer og mærkeligt forvredne, så de havde svært ved at holde på det glas øl, jeg havde skænket op til ham.

Han fulgte mit blik og smilte undskyldende — akkurat som dengang.

„Nervegigt?“ spurgte jeg forsigtigt. Han rystede på hovedet.

„Næh — nej, det er — det er — det var noget, jeg var ude for — ikke noget at tale om — men meget generende, naturligvis.“

Men så let fik han ikke lov til at slippe. Jeg bad ham — fordi jeg kunne li' dette menneske — om han ikke nok ville fortælle mig om — *hvad* det var, han havde „været ude for“.

Og i denne atmosfære af tillid og gammelt kammeratskab fortalte han mig på sin sædvanlige stilfærdige måde følgende:

„Der er såmænd ikke så meget at sige om *det*, du. Jeg gik i land et års tid senere end dig og kom ind på en cementfabrik i Nordjylland — en helt god stilling, for resten. Men så kom krigen og besættelsen af Danmark — og dermed vidste jeg, hvor *min* plads var. Jeg blev leder af en gruppe, forstår du — illegalt arbejde — sabotage og modtagelse af nedkastede våben i skovene deroppe. Nok om det, — det gik godt i næsten halvandet år, — så fik de mig, men heldigvis kun mig. De øvrige i gruppen gik fri.“

Og så — ja, de ville altså ha' mig til at tilstå og opgive navnene, men —“ — her lyste han op i et lille smil og blinkede forstående til mig — „jeg sagde *nej*. Nej og nej og atter nej!“

De prøvede med deres sataniske metoder — men, Gud ske lov, jeg holdt til det. Jeg holdt — til det“ — gentog han for sig selv. „Nå, ja — meget mere er der vel ikke at sige om *den* ting. Det egentlige bevis manglede — og så lod de mig sidde, lige til jeg slap ud den velsignede fjerde maj om aftenen.“

„Og siden —?“ spurgte jeg.

„Ja, både musikken og det faglige har jeg måttet lade ligge, men — det går fint med forsikringsvæsenet. Jeg klager ikke — der er heldigvis folk, som ikke kan sige nej til en fordelagtig police.“

„Og der er — Gud være lovet — også mænd, som kan sige nej, når de *skal* sige nej. Tak skal du ha', Birger, — vi var ikke altid lige hensynsfulde overfor dig — vi havde lært for lidt af livet, dengang. Men vi holdt alligevel af dig — vi havde det på fornemmelsen: den dag, det *gælder*, siger Birger ja og nej på de rigtige steder.“

Han så ned, undselig, som han altid var, men jeg

Fortættets side 55.

En umulig tanke - et dampskib

Af HANS H. KJØLSEN

Skal - skal ikke?

Han forspildte sin enestående chance
til at give verden et andet udseende

— III. af OSCAR KNUDSEN —

Den enestående chance for at erobre verden

På andet år lå en stor fransk armé i lejr i omegnen af Boulogne på den nordfranske kyst ud til Strædet ved Dover, hvor den Engelske Kanal er smallest. I sommeren 1804 bestod denne armé af omtrent 150.000 mand infanteri og 80.000 mand kavalleri, som i hele to år forgæves havde ventet på ordrer til at invadere England.

I denne lange ventetid blev tropperne beskæftiget og disciplineret på romersk vis. Soldaten slap sit gevær for at tage fat med spaden. Arméen udgravede havnen ved Boulogne, den anlagde havnedæmninger og store havnebassiner for flåden. Det var jo nok et middel, men i længden ikke et mål for en hær, og derfor var der ved at opstå nogen utålmodighed hos soldaterne.

Herrredømmet i hele den Engelske Kanal havde den engelske flåde, som 6 år tidligere slog den franske ved Abukir, nord for Alexandria. Derfor turde man ikke løbe den risiko at lade resterne af den franske flåde ligge til stadighed ved Boulogne for at afvente gunstig vind for sejlads til England.

Resultatet havde derfor været, at når der var gunstig vind for at invadere England, var den franske sejskibsflåde i modvind et andet sted, og når den var ved Boulogne, var der modvind til England. Sådan blev det ved.

Efter det franske senats vedtagelse den 18. maj 1804 hed det: »Napoleon, ved Guds nåde, folkets vilje og våbnenes magt, de Franskes Kejser«, — om hvem der i Frankrig blev sagt: »Denne mærkelige mand, som ingen elsker, men som alle foretrækker«. For ham var erobringen af England vejen til at »erobre verden og give den et andet udseende«.

Derfor skulle det gøres *nu!* Men hvordan?

Skal — skal ikke?

Hvori består den enestående chance?

Vi er ved midsommertid 1804 i det kejserlige hovedkvarter i lejren udenfor Boulogne.

Napoleon gik langsomt frem og tilbage i sin store parolestue og syntes at grunde over noget. Han standsede pludselig, kastede et funklende blik til Englands kyster og udbød:

»En god vind, og seks og tredive timer — så kunne vi være der.«

Adjudanten Constant kom med omfangsrige pakker med breve. Napoleon så på udskrifterne og seglene bag på dem, et efter et, og kastede dem efterhånden på gulvet. Pakken fra indenrigsministeren åbnede han også. Det tog tid at se indholdet af de store bundter igennem. Så skubbede han alle andre papirer til side, for at komme til det sidste, hvori han læste underskriften!

— Robert Fulton, ingeniør —

»Åh« udbød Napoleon. »Der er en uddybning af tidligere afhandlinger fra ingeniøren«. Napoleon kendte dette mærkelige og ikke færdigbehandlede projekt, der atter fremkom og som i højeste grad kunne være aktuelt for den ventende invasionshær og Napoleons planer, der kunne hedde: »Skal — skal ikke«.

Sjældent tøvede kejseren med afgørelser. Men denne helt nye fremgangsmåde med dampkraft til søs havde givet ham skiftevis usikkerhed, hovedbrud og optimisme. Efter nu at have bladet den omfangsrige sag igennem lagde han den ved sit hovedgærde, da han gik i seng, og sagde højt til sig selv, næsten som en, der skal op til eksamen:

»Det er for langt til rigtigt at blive læst i aften, men det er det første, jeg vil tage mig af i morgen tidlig«.

Allerede kl. 5 den næste morgen gik Napoleon frem og tilbage i sovekammeret i sin barak med det hefte, som han den foregående aften havde læst i. Han var iført slåbrok, lange hvide benklæder og grønne tøfler. Om hovedet havde han skødesløst sammenbundet et bredstribet bomuldstørklæde, hvorunder nogle sorte glatte hårlokke kom til syne. Han skiftevis bladede og læste i heftet. Det var jo det tilbud om dampens bevægende kraft i flade fartøjer til de franske troppers landgang i England, som den amerikanske ingeniør Fulton havde fremsendt.

Fultons fremstilling begyndte sådan:

»Sire, havet, der skiller Dem fra Deres fjende, giver ham en umådelig fordel overfor Dem. Afvekslende understøttet af vinden og stormen forhåner han Dem ustraffet, trodser Dem, på sin for Dem utilgængelige ø. Nuvel! Denne hindring, som beskytter ham, kan jeg lade forsvinde for Dem, og således, at det bliver Dem alene, der bestemmer tidspunktet for invasionen. Jeg kan trods den engelske marines sejlskibe, i få timer, føre Deres armé over til England i vindstille. Mine midler, Sire, er dampdrevne fartøjer, som o. s. v. . . .«

Napoleon, som fra tid til anden afbrød sin læsning, stirrede stift hen for sig og udrød:

»Dersom denne mand taler sandhed, giver jeg ham en kongekrone. Dersom han er sikker på det, han fremfører, vil nationerne engang oprejse gyldne slotte til hans minde.«

Læsningen af Fultons afhandling tog mere end en time. Kejseren overvejede sagen, hvoraf han syntes meget betaget.

Prøvesejladserne, som Fulton allerede for over et halvt år siden havde foretaget på Seinen for de sagkyndige var gået tilfredsstillende, mumlede Napoleon hen for sig. Men hvad var der da i vejen?

Ja, det, der gjorde alle usikre overfor ideen og gjorde dem til modstandere, var, at den krævede, at en tusindårig tradition nu måske skulle ændres ved noget helt ukendt — ved dampkraft i skibe. Hidtil har vinden i tusind år alene bestemt sejlads på havet. Var vinden kontrær, krydsede sømanden, og — lige så naturligt — har han i vindstille eller ved stærk modgående strøm ventet for anker. Der var ens betingelser for alle, ven eller fjende. Alt dette var lige så naturligt og uafvendeligt, som at gerning veksler med søvn.

Nu er der denne ingeniør, som vil ændre vor vaneadfærd og vor anvendelse af naturkræfterne.

Det nye og storslåede i Fultons planer var, at Napoleon selv kunne bestemme, hvornår hans tropper skulle overføres i dampskibe til England om natten i usigtbart vejr. Hvis Napoleon var alene om at have dampskibe, kunne de både ved dag og nat i vindstille sejle uden for rækkevidden



Napoleon drømte om at erobre England.

af kanonerne på de opankrede engelske orlogsskibe. Måske kunne de endda hjælpeløst brændes op, ved at brandere blev sendt over på dem med dampskibene. Ja, sagen havde umådelig rækkevidde for Napoleons planer, dersom dampskibene bare kunne realiseres. Det var klart.

Men hvorfor var England da ikke gået ind for dampskibe? Det var måske, fordi det slet ikke kunne lade sig gøre! Men dersom det nu alligevel kunne lade sig gøre, burde Napoleon så ikke netop nu komme England i forkøbet ved at gribe denne enestående chance netop nu.

»Løb hen til Daru og sig, at han skal komme straks!« befalede Napoleon med fast stemme sin adjutant, der sov udenfor hans dør på en madras på gulvet.

Da armeens generalintendant kom, fandt han Napoleon i den kejserlige parolestue. Dens tapet udgjorde et umådeligt landkort over kysterne på begge sider af »Strædet ved Dover«. Han stod med armene korslagte over brystet, hensunken i beskuelen af det store kort og overvejede mulighederne igen.

»Åh, er det Dem Daru! Godmorgen! Sæt Dem der i min stol ved bordet og skriv, hvad jeg nu dikterer Dem.«

I parolestuen var der kun én eneste stor mægtig stol — Napoleons — ved det store bord! Daru studsede, da han forstod, at kejseren nødvendigvis måtte stå op i hans nærværelse.

»Men, Sire,« sagde generalintendanten forlegen, »Deres Majestæt kan ikke . . .«

»Vente, — det er sandt,« afbrød Napoleon, der gættede Darus skrupler.

»Nå, hurtig, hurtig,« gentog Napoleon, som gik bag generalintendanten og trykkede ham med begge hænder ned i sin stol.

»Skriv, det er til indenrigsministeren:

Hr. de Champagny! Jeg har læst ingeniør Robert Fultons projekt om, hvorledes jeg kan give verden et andet udseende, men som De har tilstillet mig alt for sildigt.

Hvorledes det nu end forholder sig, ønsker jeg, at De skal overdrage undersøgelsen af projektet til en kommission udpeget af Akademiet for videnskaberne, bestående af dets forskellige klasser. Kommissionen skal tage stilling til, om projektet kan udføres i praksis.

En stor mulighed ligger åben for mine øjne, og såsnart kommissionen har afgivet sin beretning, skal De sende den til mig.

Se til, at det ikke varer mere end otte dage, thi jeg er meget utålmodig.

Forøvrigt hr. de Champagny, anbefaler jeg Dem i Guds hellige varetægt.

I min lejr ved Boulogne, den 21. juli 1804.
Napoleon.«

»Og nu,« vedblev kejseren, »ekspederer De skrivelsen straks til Paris med stafet!«

I de efterfølgende to måneders ventetid skete der stadig ikke noget i lejren ved Boulogne. Hverken havde invasionen i England fundet sted, eller var kommissionens betænkning kommet kejseren i hænde.

Endelig indløb rapporten fra kommissionen angående ingeniør Fultons tilbud om at forestå bygningen af dampskibe til det store militære forehavende mod England. Fultons tilbud var blevet underkastet en undersøgelse af den nedsatte »sagkyndige« ekspertkommission, og var blevet enstemmigt *forkastet*. I indstillingen var opfinderen blevet behandlet som en fantast, hans forslag om dampskibe blev betegnet som dårskab, grov vildfarelse og absurditet. Dampskibe kunne ikke realiseres! Det stod der.

»Jeg må have læst fejl, eller også vil kommissionen bedrage og støtte mine fjenders interesser og redde dem,« sagde Napoleon, da han havde læst kommissionens afgørelse til ende.

»Imidlertid,« tilføjede han, idet han slog sig med sin venstre hånd på panden, »dette menneske har noget her! Dampmaskiner er ikke andet end kraft, der frembringes af dampen, og derfor *har* Fulton ret, når han påstår, at han kan bruge denne kraft til ganske andre ting end til at trække spande op ad en flod. Det er uheldigt nok. Fultons opdagelse var ellers efter mit hoved. Men lad os ikke tænke mere derpå.«

Napoleon kom dog til at tænke derpå en anden gang, men for ham under yderst forandrede omstændigheder!

I begyndelsen af oktober 1804 vidste man, at kejseren sidst i måneden ville forlade Boulogne for at deltage i forberedelserne til sin kroning den 2. december 1804. Noget måtte der ske for at beskæftige sindene i Frankrig, så englandsplanerne kunne glemmes.

England blev således hverken erobret af Napoleon — eller senere af Hitler.

Den særdeles elegante guldbroderede hofdragt,

som blev komponeret til den danske gesandts deltagelse i kroningsfestlighederne, benyttedes den dag i dag på vort kongelige teater, bl. a. i næstsidste akt af operaen »Eugen Onegin«. Dragten og dampskibet fik praktisk anvendelse — men det franske verdensherredømme blev kun en drøm.

Da de to store sejskibsflåder udkæmpede søslaget ved Trafalgar, led den fransk-spanske flåde sit endelige nederlag i 1805 mod Nelson. Det knæk, Frankrig derved fik, forvandt det aldrig til dato.

Dengang: En umulig tanke — et dampskib

Al transport til søs foregik udelukkende ved hjælp af vind og armkræfter endnu på Napoleons tid. Til lands var hest og vogn den højeste transportteknik. Men James Watts dampmaskiner til minebrug var dog almindelig kendt siden 1782! Han brugte nok Helvedes ild, men at forene ild og vand i et dampskib — nej — umuligt. Der var nok nogen, der havde prøvet derpå, men det havde overhovedet ikke ført til noget. Det havde de pågældende da også kunnet sige sig selv, sagde man.

Kejseren ønskede ikke at komme til kort, der- som han i de år omkring 1802-04 gik ind for at bygge dampskibe, hvis det ikke kunne gennemføres teknisk. Derfor overlod Napoleon ansvaret for afgørelsen i denne vigtige sag til den videnskabelige kommission. Såfremt denne havde kunnet tænke sig en mulighed for at bruge dampskibe, ville netop diktatoren, Napoleon, med sit umådelige vidtspændende og intellektuelle syn, havde kunnet gå ind for at iværksætte eksperimenter vedrørende denne efter tidens forhold enestående løsning, fordi sejr-ens palmer derved ventede kejseren.

Napoleons kommission filosoferede udelukkende vedrørende sagens muligheder i overensstemmelse med tidens indstilling. Ganske vist havde fremragende videnskabsmænd gjort mange betydelige opdagelser til dette tidspunkt, men der var ikke så meget deraf, der endnu havde afspejlet sig i tekniske, ingeniørmæssige anvendelser. Selve det franske akademi for videnskaberne stod dog i nærmere berøring med det praktiske offentlige liv dengang, end videnskabelige selskaber gør det nu om dage.

Der manglede imidlertid ét medlem af akademiet, som i dets arbejde havde været meget aktiv, både i den rene videnskabs tjeneste og som teknisk konsulent for staten, først under monarkiet og siden under republikken. Man navne ikke dengang direktorater for stadsingeniører o. l.

Navnet på denne mand var Lavoisier, en af de betydeligste videnskabsmænd, Frankrig og verden har haft. Lavoisier ville kun have været 61 år, da Napoleon nedsatte kommissionen i 1804. Men 10 år inden faldt Lavoisier som uskyldigt offer på afsindets tumleplads under guillotinen med den motivering, at republikken ingen brug havde



I 1807 sejlede Fulton sit dampskib „Clermont“ op ad Hudsonfloden.

for videnskabsmænd — kun 2½ måned inden revolutionens ophør ved Robespierres henrettelse.

Ved en ganske konsekvent og rationel anvendelse af målinger og vejning før og efter forløbet af en proces løste Lavoisier én gang for alle problemet: forbrænding ved formulering i naturlove, hvorved der ikke siden har været røkket. Hele den moderne teknik, der beror på en fuldstændig kontrol over grundstofferne og deres indbyrdes forhold, hviler på hans arbejde. Disse arbejdsprincipper, som først blev rigtigt forstået et kvart århundrede efter de fremkom i 1774, havde Lavoisier, om han havde været i live, ikke kunnet undlade at anlægge også i denne Fulton-sag, som akademiet behandlede. Han ville have foreslået at foretage målinger i mange henseender på det dampskib, Fulton havde på Seinen i Paris, med hensyn til damptryk, hestekræfter, skibslængde og -bredde, dybtgående, sødygtighed, bæreevne, sejlhastighed o. s. v., og foreslået en ny forbedret type bygget og efter de opnåede resultater atter opnået nye erfaringer. Det var alt det, som skete i de efterfølgende år, men unødigt langsomt.

Man manglede manden, der ikke alene havde forståelsen af ideen som højtflyvende tanke, men

også forstod sig på at føre den over i virkeligheden — i praksis, som man siger.

Den opfinderens lidelseslod, der ligger mellem en idé opståen og dens brugelige udførelse undgik kommissionen ved at give kejseren den negative afgørelse, hvorom der er fortalt.

Så kunne det alligevel lade sig gøre — få år efter!

To år efter blev dampskibet dog en realitet.

Det foregik endog uden noget pres eller finansiering af krigsmæssige interesser! Det var udelukkende et resultat af forsigtigt privatøkonomisk vovemod med begrænsede pengemidler bag sig.

I 1807 sejlede Fulton sit dampskib »Clermont« op ad Hudsonfloden i USA med sin engelsk-byggede dampmaskine, som drejede de to fremdriftshjul, eet på hver skibsside. Da de ikke var forsynede med hjulkasser, plaskede vandet op i kaskader, medens flammerne slog ud af skorstenen, som om det var Fenrisulven selv. Skibet spredte undren og skræk, særlig det sidste. Det blev verdens første dampskibsfart, der fortsatte i regelmæssig sejlads.

Napoleons spådom om, at havde Fulton talt sandhed, vill »nationerne oprejse gyldne slotte til hans minde«, gik ikke i opfyldelse. Både Carsten

Hauch, som har skrevet romanen »Fulton«, og H. C. Andersen, der skriver om ham i »Ærens tornevej«, fortæller, hvorledes Fulton døde i glemsel og stor fattigdom.

Efter sit »Waterloo« den 18. juni 1815 overgav kejser Napoleon sig til sin fjende: England. General Napoleon Bonapartes månedlange sørejse til sit livsvarige fængsel på St. Helena foregik ombord på et af den engelske marines store lineskibe, fulgt af to sejlfregatter.

Da Frankrigs kyst forsvandt i kimingen for Napoleon Bonaparte, udbød han:

»Farvel Frankrig, Du de tapres fædreland! Farvel Frankrig. Nogle forrædere færre — og du ville endnu være den store nation, verdens herskerindel!»

Det fortælles, at den forhenværende kejser på lang afstand ovre ved den engelske kyst fik øje på en mærkelig sort røgsøjle, der flyttede sig på skrå hen over bølgerne. Han udbød:

»Hvad er det, det ser jo ud som en sprøjteslange.«

»Det er et dampskib.« sagde en engelsk søofficer!

»Et dampskib,« udbød general Bonaparte, som han nu systematisk kaldtes, »sådan et har jeg aldrig set. Hvilken hurtighed! Det synes at bevæge sig på ruller hen over havet. Dette syn gør mig bevæget.«

Derefter drejede Napoleon Bonaparte hovedet bort, satte sig på en bænk og lod sit hoved synke i sine hænder og sad en tid ubevægelig i denne stilling. Så sagde han hen for sig:

»Sådan som jeg nu ser det, afhænger menneskenes og staternes lod af nye ideer, som realiseres. Således afslører naturen i sit skød en ubekendt kraft, der kan forandre verdens skæbne! Jeg har holdt denne hemmelighed i min hånd, og jeg har forkastet den, fordi jeg henvendte mig til »sagkundskaben« i stedet for til min egen bestemmelse. En anden gang skal man nok tro på de lærde.« tilføjede han ironisk.

Den tekniske udvikling standses ikke

Året efter, i 1816, foretoges fra England den første dampskibssejlsads tværs over den Engelske Kanal. Af skræk og rædsel for uhyret, som kunne sejle uden sejl, flygtede det franske lodsskib uden at afgive lods. Denne sejlsads var dengang langt mere sensationel for den tid, end da Bleriot 93 år senere fløj over Kanalen i 1909.

I 1816 blev et dampskib bygget i Sverige. Det første danske dampskib var bygget i 1815 og købt i England i 1819. Det sejlede med »raskhed« til København på ti døgn for egen maskine og ankom den 23. maj 1819. Det var på 28 hestekræfter. Skibet blev modtaget med beundring og frygt som

tegn på menneskelig ånd, opfindsomhed og højeste triumf. Men der blev også sagt: forbandede røghætte! Forbud mod ild under kedlen under sejlsads og ophold i havn! En rytterofficer, som kom ombord, ledte interesseret efter de »28 heste«. Han kunne ingen finde! Altsammen kun 138 år siden.

Hvor lang tid der gik, for at noget nyt gik igennem og blev opfattet, ses af, at forventningerne om en fremtid for dampkraften i skibe var så ringe, at der i årgang 1845 for »Nautical Magazine« læses, idet der tænkes på Englands store sejlskibe: »Lad dampen kun prale af sin af vind og vejr uafhængige kraft, men kraften af den moralske hæder, lineskibet har erhvervet, den glorie, der vakte verdens misundelse, vil stødse forblive ufordunklet, og det er ikke dampen, hvor mægtig en kraft den end er, der skal bortjage den.«

Mellem fuldriggede sejlfregatter og -korvetter, dog med »beslåede sejl«, udkæmpedes søslaget ved Helgoland den 9. maj 1864 under damp med skruedampmaskine. Det var verdens første »hændelse« under damp i sin art.

Sejlskibstraditionen har her til lands også holdt sig længe. I Danmarks Skibsliste for 1872 er vor handelsflåde opgivet til 1555 skibe, hvoraf de 67 var dampskibe med i alt 4400 hestekræfter. For nylig sejlede DFDS's sidste nybygning »Alabama« på prøvetur med sine 6400 eff. hestekræfter. Professorens i havnebygning nævnte i slutningen af forrige århundrede på Polyteknisk Læreanstalt i sine forelæsninger i »kjole og hvidt« om havnebygning og skibstyper: »I den nyere tid forekommer også — af og til — dampskibe.«

Verdens første diesel-ocean-motorskib, konstrueret og bygget her af B&W, ØK's »Selandia«, sejlede i 1912 første gang fra Danmark til Østen. Og siden da har dieselmotoren erobret alle dampmaskinernes plads til søs — og næsten også til lands.

Intet er så let som at kritisere bagud, men at se tilbage er dog altid lærerigt. Det gælder derfor også for ingeniører om at se deres tekniske virke som små led i en sammenhængende kæde af historiske hændelser; ikke alt bliver sådan, som man i øjeblikket ønsker sig eller tænker sig.

Når vi ser på den store tekniske udvikling, der gik for sig under de to sidste verdenskrige, kunne man håbe, at der også under *fredsforhold* kunne skabes økonomiske betingelser for, at de tekniske fremskridt kan give bedre levevilkår for flere og flere, i stedet for at man hidtil hovedsagelig har været henvist til krigsøkonomi for at få fart i den tekniske udvikling. Dampskibets langsomme udvikling skyldtes jo, at krigens mænd ikke dengang forstod at udnytte dampens muligheder, så den tidligere — i samhandelens tjeneste — kunne have ændret verdens udseende!



Juletræet

En fortælling efter en virkelig hændelse om bord
i et indefrosset skib i det canadiske polarområde



Det var juleaftensdag på en tid, da de store og altødelæggende verdenskrige endnu ikke havde hjem-søgt verden.

To mænd kom langsomt gående hen over de øde og nøgne sne- og ismarker i den nordligste del af det canadiske polarområde, hvor land og hav tilsammen udgør ét stort isfastland, og hvor begrebet sommer kun betyder et par måneder med lidt mildere temperatur, der dog som oftest er utilstrækkelig til at smelte den tykke isskorpe, som ti måneders vinter har hærder. Begge hørte de til besætningen på et hjulrevet fartøj, som lå indefrosset i ismaserne omkring en halv sømil borte.

I næsten tre år havde „Mary Brooks“, som skibet hed, siddet fastskruet i isen. Det var en efterårsdag i 1847 stævnet ud fra England for at søge efter den engelske polarforsker John Franklin, der i 1845 med skibene „Erebus“ og „Terror“ var sejlet ud for at finde Nordvestpassagen. Sidste gang, man havde observeret de to skibe, var i Melville-bugten, men siden havde ingen hørt eller set noget til hverken skibe eller besætninger.

Det første år havde besætningen om bord i „Mary Brooks“ frivilligt og med godt humør overvintret i isørkenen. Det havde man simpelt hen været nødt til for at kunne benytte de allerførste dage, hvor havet var nogenlunde isfrit, til at påbegynde eftersøgningen af den forsvundne ekspedition.

Men det følgende år var det Kong Vinter i egen høje person, der havde holdt skibet tilbage i ismaserne. Besætningens mod havde dog været usvækket — men da sommeren kom, og isen stadig omsluttede skibet, som sad det fastklemt i en skruestik, begyndte mændenes mod i betænkelig grad at synke. Det var umuligt at forsøge på at bevæge skibets hjul eller at sætte sejl — man måtte pænt blive, hvor man var.

Nu skrev man 1850, og det var altså mere end

tre år siden, besætningen sidst havde set deres kære — år, hvor hele menneskeslægten havde forekommet dem udelukkende at bestå af dem selv, indsluttede som de var i et formeligt isfængsel. Hertil kom yderligere, at beholdningen af proviant var ved at slippe op, og de stadig mindre rationer gjorde naturligvis deres til, at modløsheden i besætningen bredte sig . . .

Om de to mænd, der langsomt travede hen over ødemarkens uendelige flade af is og sne, var unge eller gamle, kunne det være vanskeligt at afgøre. Egentlig var det kun deres skikkelser, der røbede, at de måtte være unge.

— Hvilken herlig morgen! udbrød den højeste og kraftigste af dem i en munter tone, som stod i skarp kontrast til det trøstesløse øde, der omgav dem, så langt øjet rakte.

— Herlig? sagde den anden modløst.

— Ja, ingen tåge — og kuldegrader på kun . . .

— På kun 40 grader, ja, afbrød den anden.

— Jamen, er det da ikke en fremgang? I går havde vi dog 45 grader.

Den anden svarede ikke, og en stund fortsatte de i tavshed. Så forsøgte den højeste af dem på ny at få samtalen på gled.

— I morgen har vi så juledag, sagde han.

— Jeg ved det.

— Og i aften . . .

— Hvad da? afbrød den anden.

— Ja, da er det jo juleaften. Tror du, der er nogen, der har tænkt på juletræ?

— Juletræ? Hvorfra havde du tænkt dig, at det skulle komme?

— Det vil tiden vise . . . men se der!

De passerede netop forbi en stor snedrive, bag hvilken tre mænd ved det matte skin fra en enlig lygte var i færd med at hugge et hul i isen. De var netop nået ned til vandet, der dybt nede skimtedes



I spidsen gik 2 matroser med lysende fakler.
Efter dem en slæde med kisten,
trukket af 2 af den afdøde sømands kammerater.

som noget sort og ubevægeligt. Også disse tre mænd tilhørte naturligvis besætningen på „Mary Brooks“, og hullet, de havde hugget i isen, var bestemt for en af deres skibskammerater, som var død dagen før.

Tavse stod de fem mænd og stirrede ned i det sorte dyb, da lyden af skibsklokken, der med eet var begyndt at ringe, afbrød den sælsomme stilhed, der er så karakteristisk for polaregnene, hvor man efter sigende skal kunne høre et urs tikken på 30 meters afstand.

Ombord på „Mary Brooks“ blev der nu rændt to fakler, og ved deres skin så mændene deres skibskammerater stige ned fra skibet og i procession langsomt begive sig hen imod dem. De gik fuldstændig lydløst. Sneen dæmpede deres skridt, og man hørte kun klangen af skibsklokken gennem stilheden.

Processionen nærmede sig. I spidsen gik to matroser med de lysende fakler. Efter dem fulgte en slæde med kisten, trukket af to af den afdøde sømands nærmeste kammerater. Bagved gik skibets kaptajn med en bog i hånden, efter ham fulgte skibets officerer og til sidst mandskabet.

Man sluttede kreds om åbningen i isen. Kaptajnen åbnede bogen, den engelske kirkes liturgi, og

læste ritualen over den døde. Så gjorde han et tegn — og kisten sænkede ned. Et næppe hørligt bump tilkendegav, at afgrunden havde åbnet og lukket sig igen. Kaptajnen trådte helt hen til iskanten og læste den sidste bøn. Få minutter efter begav alle sig langsomt tilbage til det indefrosne skib.

Klokkeslagene lød højtideligt i den stille og frostklare luft. Hvert slag genlød i den enkeltes bryst som et slag fra hans eget hjerte, og da klokkeklangen forstummede, var der adskillige, der savnede dens lyd. I stedet rugede atter stilheden over isørkenen.

— — —

De to unge mænd, som vi netop har stiftet bekendtskab med under deres vandring over ismarken, fulgte også med tilbage til skibet. Den højeste og kraftigste af dem var skibets andenstyremand, John Nichols, en djærv og frisk ung sømand med et lyst og smittende humør. Hans strålende evne til at opmuntre alle om bord var et af lyspunkterne i den daglige og trivielle tilværelse om bord.

Den anden, der var noget mindre og spinklere, var en 18-årig knøs ved navn David Clark, som var kommet om bord i „Mary Brooks“ under ganske særlige omstændigheder. Han var søn af en missio-

nær og havde, da begge forældrene var døde, begivet sig på vej hjem til England. Skibet, han var med, gik imidlertid ned i en voldsom storm nord for Skotland, og han var som den eneste overlevende blevet taget om bord i „Mary Brooks“. Det havde først været kaptajnens mening at sætte ham om bord i det første skib, man mødte; men forgæves havde man holdt udkig efter skibe. Derefter havde det været tanken at sætte ham i land i Grønland. Polarrejsen havde imidlertid fået tag i den unge mand, og han havde meget indtrængende bedt kaptajnen om lov til at blive om bord. Kaptajnen havde omsider givet efter for hans bønner, og der havde hurtigt udviklet sig et varmt venskab mellem ham og den 23-årige andenstyremand, der var præstesøn.

David havde indtil for nogle få uger siden hørt til de muntreste om bord, men nu var det, som om uvisheden og de trøstesløse udsigter var begyndt at gå ham på. Han var dog ikke den eneste om bord, der havde det på denne måde. I den sidste måneds tid havde John Nichols ikke kunnet undgå at bemærke, at moralen blandt besætningsmedlemmerne ikke var nær så god, som den havde været. Mændene var for største partens vedkommende pirrelige og stridbare, og blot et enkelt uoverlagt ord affødte omgående lange og af og til ret voldsomme skændrier.

Selv om Nichols udadtil stadig syntes at have sit lyse og gode humør i behold, så hændte det dog hyppigere og hyppigere, at han om natten lå i sin køje og brød sin hjerne med, hvordan han skulle bære sig ad med igen at få sat mod i venen David og besætningen. Han kunne heller ikke lade være med at spekulere på, hvad den lange vinter, der var begyndt med så megen elendighed — som yderligere forstærkedes af den nagende uvished — ville bringe.

En dag, da han fordybet i sådanne tanker havde siddet alene i sit lukaf og bladet i en gammel almanak for at forsøge på at beregne, hvor mange strenge måneder de endnu kunne have tilbage i isørkenen, forekom det ham med eet, som et lysende punkt trådte frem på de gulnede blade. Det lysende punkt var kun ét ord — og ordet var: *Jul*.

Jul! gentog han hen for sig — og det slog ned i ham, at denne store højtid, som ganske givet for såvel David som for hele besætningen var ensbetydende med en hel række af lyse minder, måtte kunne tale til dem på en sådan måde, at de ved at blive mindet om dem atter kunne komme til at se fremtiden fortrøstningsfuldt i møde.

Jo mere han tænkte over det, jo mere blev han klar over, at den tanke, der så pludselig var kommet til ham, måtte udnyttes under en aller anden form. Men hvordan? Pludselig slog en idé som et

lyn ned i ham — og et øjeblik efter var han på vej til kaptajnens kahyt.

— — —

Kaptajn Hawkins var en rolig og stout mand, gudfrygtig som de fleste søfolk, men på sin egen barske facon. Med stor styrke bar han den byrde, der var lagt på hans skuldre i den fortvivlede situation, hans skib og mandskab befandt sig i. Ikke med et ord, ikke med en mine havde han på noget tidspunkt over for sin besætning røbet, hvor stort et pres den lange indespærring i ismasserne egentlig lagde på ham. Kun Nichols, som han i ganske særlig grad havde tillid til, vidste, hvordan det var fat med ham, og hvad der i virkeligheden skjulte sig bag hans aldtid rolige og værdige ydre . . .

Nichols fandt kaptajnen siddende i mørke i sin kahyt. Olien var ved at slippe op, så han følte det som sin pligt at være den første til at undvære lys.

— Må jeg forstyrre et øjeblik? spurgte Nichols.

— Ja, gerne — sid ned!

Styrmanden satte sig.

— Der er noget, jeg meget gerne vil tale med kaptajnen om, begyndte han.

— Kom kun frem med, hvad De har på hjerte, Nichols.

— I den senere tid har jeg opmærksomt lyttet til mandskabets samtaler, sagde Nichols.

— Og hvad har De fået ud af det?

— For at sige det rent ud, så forekommer det mig, at modløshed har grebet næsten dem alle.

— Det ved jeg kun alt for godt.

— Vi må gøre noget for at hjælpe dem, kaptajn!

— Det er jeg enig i, men hvordan? Jeg har selv tænkt meget over problemet — vil De påtage Dem opgaven?

— Nej . . . det vil sige . . . ja, men ikke alene.

Og nu begyndte Nichols at udvikle sin plan. Kaptajnen rystede på hovedet. *Et juletræ!* Sentimentalt sludder!

Men lidt efter lidt lyttede han dog mere og mere opmærksomt til sin styrmands ord. Sentimentalt sludder! Nej, juletræet taler til alle, har bud til ethvert menneske, måtte han indrømme over for sig selv. Juletræet var jo minder fra barndommen, minder om hustru og børn, om hjemmet — en hilsen fra fædrelandet. Og til alle disse erindringer kom julens guddommelige minder: Guds søn, liggende i den mørke krybbe, kongen, som kom for at regere, forsoningen, kærligheden, freden og glæden . . .

— Det er en god og rigtig tanke, De der har undfanget, styrmand! udbød han, da Nichols tav. — Jeg tror, den vil kunne hjælpe mandskabet, som den allerede har hjulpet mig. Gå De i gang med de nødvendige forberedelser, så vil jeg tale til mandskabet



I midten stod træet.

om, hvad julen er, og hvad den har at sige os mennesker, hvor vi så end befinder os i verden . . .

I al stilhed var Nichols derefter gået i gang med at bringe sin plan til udførelse. Selv ikke venen David vidste noget om, hvad der forestod. Han havde som de andre først hørt om det juleaftensdag og havde til at begynde med ikke været særlig begejstret for tanken. Han mente ikke, at et arrangement af den art ville have mandskabets interesse. Det varede imidlertid ikke længe, før han som kaptajnen havde ladet sig smitte af vennens begejstring for sin idé.

I dagens løb viste det sig i øvrigt, at adskillige af mandskabet med glæde og forventning så hen til den store aften.

Bob Murphy, den store og hærdebrede matros med kræfter som en bjørn, svarede på Nichols meddelelse om juletræet med et håndtryk, der var så kraftigt, at styrmanden næsten blev tvunget i knæ.

Den syge Tom Stone, hvem graven under isen efter al sandsynlighed ventede, fældede en stille tåre, da han hørte om juletræet.

Skotten Ben Mac Veigh, den energiske og utrættelige tømmersmand, der imidlertid som så mange andre helt havde mistet modet, standsede brat sine slag med den store økse, da Nichols talte til ham om aftenens juletræ. Smilet tændtes atter i hans øjne, og da styrmanden gik, faldt øksen med endnu større kraft end før.

Da østrigeren Conrad Vogel hørte om juletræet, gled de øde og trøstesløse sne- og ismarker helt ud af hans bevidsthed. Han blev så glad, som ventede han at få sin elskede fødeby Wien at se.

Ulrik Steinhofers fra Schweiz fulgte, da han hørte om juletræet, erindringens tråd gennem det eventyrlige liv, der havde ført ham ud på de store have,

og han drømte sig tilbage til den tredelige dal, til forældrenes lille hus ved siden af landsbykirken.

Den gamle neger, Joe, kom, da Nichols fortalte ham om juletræet, pludselig i tanker om, at også han var kristen. Og da han som alle negre var et voksent barn, var hans glæde måske større og mere oprigtig end nogen andens . . .

Det var dog ikke alle om bord, der modtog styrmandens meddelelse om juletræet med lige så stor glæde og begejstring.

Da Nichols indviede Pat Barker i, hvad der skulle foregå om aftenen, udbrød han:

— Ideen er ikke så værst — forudsat man altså husker at give træet tilstrækkeligt med vand!

Nichols foreholdt ham straks det utilbørlige i hans arrogante udtalelse og sagde til ham, at ingen kunne vide, om ikke denne jul blev deres sidste.

— Så meget mere grund er der efter min mening til at gøre den lystig uden forløren juletræssentimentalitet, svarede han i en bidende tone, snurrede rundt på hælen og gik.

Gamle Dick Sharps kommentar til juletræet var også af negativ karakter.

— Et juletræ kan vel være udmærket på rette sted, men i vor situation kan jeg ikke med min bedste vilje se, at det har nogen som helst berettigelse, brummede han.

Skibslægen, en kold og upersonlig, midaldrende mand ved navn Stanley Wright, havde heller intet til overs for juletræet.

— Juletræ! udbrød han. — Nå ja, det er jo en skik, der er smuk på sin egen naive måde, men . . .

— Men hvad, doktor? afbrød Nichols ham.

— Ja, hvad formål tjener den egentlig, og hvad gavn har man af den?

— Den kan lære os . . .

— Hvilket?

— Nå, det kan være lige meget, svarede styrmanden med et opgivende skuldertræk, — lov mig blot at komme i aften, doktor!

— Godt, jeg skal komme!

— — —

Til den fastsatte tid om aftenen samledes officerer og mandskab i skibets agterste kahyt.

I midten stod træet. Man behøvede dog ikke at se særlig længe på det for at blive klar over, at det ikke var noget træ i almindelig forstand. I disse egne er graner nemlig lige så sjældne som palmer! Her findes kun nogle enkelte forkrøblede planter i august, og man var jo nu i slutningen af december. Men nød lærer nøgen kvinde at spinde, siger et gammelt ord — og således også her. Var der ikke et træ, så havde det dog i hvert fald træets form: tørre grene var fæstede til en tynd tømmerstok, og mos udgjorde det for blade. Frem for alt var der dog een ting, som gjorde det til et juletræ . . . det var lysene. Og der var ved denne lejlighed ikke sparet på dem. Ikke mindre end 24 vokslys strålede fra træet og lyste op i stedet for den sædvanlige osende lanterne, der kun gav så sparsomt et lys, at der til daglig herskede evindeligt tusmørke om bord. Mændenes øjne indsugede da også begærligt det velgørende lys . . . og deres hjerter frydede sig mindst lige så meget over det som øjnene . . .

Langsomt, men sikkert begyndte julestemningen at gøre sin indflydelse gældende. De, som havde glædet sig, følte endnu større glæde, end de på forhånd havde turdet håbe på; men også de mere ligegyldige begyndte at føle sig grebet. Enkelte gjorde ganske vist stadig modstand — en modstand, der dog kun var svag. De stod tavse og ubevægelige, men følte sig dog lidt efter lidt i lige så høj grad som de andre grebet af den varme og stille juleglæde i kahytten.

Da kaptajnen trådte ind, herskede der fuldstændig tavshed. Det så dog ikke ud til at forbyse ham — for grunden dertil læste han i mændenes øjne. Langsomt lod han sit blik glide rundt i kredsen. Så begyndte han at tale:

— Mine venner! Hvad jeg håbede, er sket. Juletræet har talt, bedre end jeg vil være i stand til at gøre det. Det er Jesus, som gennem det siger til os ensomme og ulykkelige, ligesom han i denne aften siger til alle lykkelige og glade mennesker på jorden: Dette er min dag, jeg er hos jer . . . I denne time gentager han det over for de slægtninge og venner, som er så langt borte fra os, men som vi — det tror i hvert fald jeg fuldt og fast på — snart igen skal gense . . . Han siger endnu en ting til dem; han siger: I ismasserne højt mod nord befinder de mænd

sig, som I i aften savner ved jeres julefest. Jeg, Jesus, som er hos jer, er også hos dem . . .

Kaptajnen tav et øjeblik . . . træet havde fået hans tanker til at drage på langfart til sit eget hjem, og for sit indre blik så han sin familie samlet om det strålende grantræ . . .

Han vendte dog hurtigt tilbage til virkeligheden igen — til den familie, som omgav ham her: mandskabet — og han fortsatte:

— Den kærlighed, hvormed Jesus elskede os mennesker for snart to tusind år siden, er den samme i dag — lige nærværende, lige levende . . . Selv når tågen skjuler polarstjernen, ved vi jo, at den alligevel befinder sig over os, og at mennesker på andre himmelstrøg er i stand til at se den i samme øjeblik — mennesker, som med rette ville kunne bebrejde os, hvis vi troede, den var udslukt. Også på kristendommens himmel er der en polarstjerne, og skulle lidelsernes tåge i øjeblikket skjule den for os, da må troen hjælpe os til at finde den igen . . . Kære venner! Hvilken skæbne, Gud har bestemt for os, ved jeg ikke; men ét ved jeg: vi er i hans hånd . . .

Da kaptajnen havde talt, gik han rundt og rakte alle hånden, og alle trykkede den hjerteligt. Da turen kom til Nichols, sagde han:

— Tak, styrmand, tak på egne og på alles vegne for de lys, De i aften har tændt for os, og som vil brænde videre i vore hjerter. Takket være Dem har vi — trods de triste ydre former og den alvorlige situation, vi befinder os i — tilbragt en juleaften sammen, som sikkert aldrig vil gå nogen af os af minde.

Og nu trængtes mandskabet om Nichols for at trykke hans hånd og sige ham tak. Også Pat Barker, gamle Dick Sharp og skibslægen, der havde været så skeptisk indstillet til juletræet og dets betydning, takkede ham med varme i håndtrykkene for den glæde, han havde været med til at berede dem.

— — —

Her kunne historien for så vidt godt slutte. Styrmand Nichols juletræ og kaptajn Hawkins smukke juletale havde bevirket, at mandskabet fattede nyt mod, hvad der vel må siges at være det væsentligste.

Men for fuldstændighedens skyld skal — og bør — det tilføjes, at befrielsestimen for det indfrosne skib slog, da foråret kom. De hårdtprøvede mænd kom atter til at gense deres kære, som næsten havde opgivet ethvert håb om nogensinde at få dem at se igen . . .

I dag er ingen af besætningsmedlemmerne fra „Mary Brooks“ mere i live; men så længe de levede, bevarede de mindet om hin juleaften i isens favntag som et dyrebart minde på grund af den særegne stemning, den trods alt havde været forlenet med.



O. W. DAHLSTRØM.
1945

Reproduktion: Brdr. Barentzen

Hvidkleven, Jons Kapel, Bornholm

Maleri af O. W. Dahlstrøm



Reproduktion: Brdr. Børentzen

Maleri af Paul Sinding

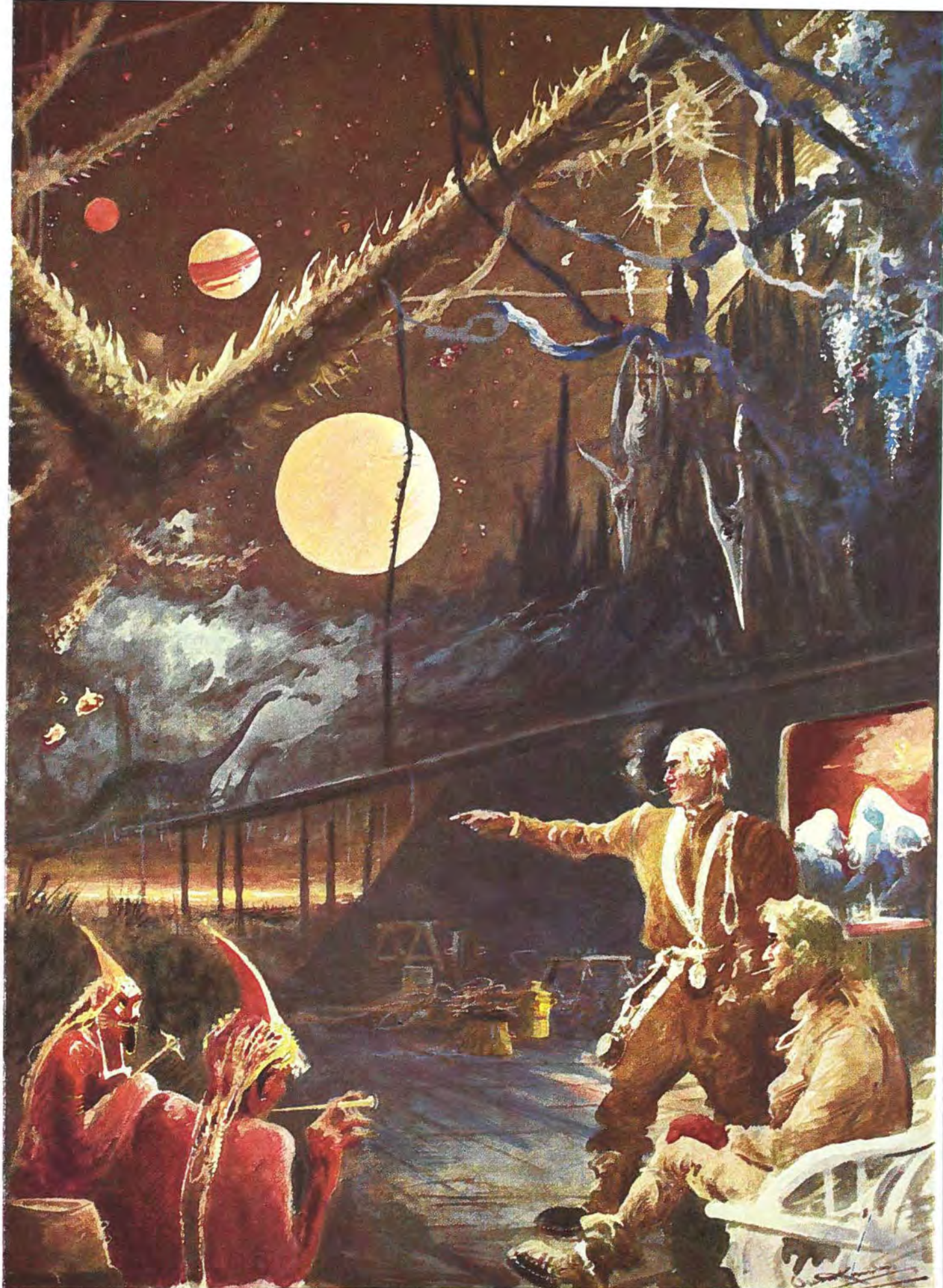
Peter Wessel angriber med fregatten „Hvide Ørn“ en svensk fregat „Phoenix“ og et svensk lineskib „Riga“ under Gasmund d. 14. sept. 1715



Reproduktion: Brdr. Bærentzen

Fiskekutter går ud fra Lemvig

Maleri af Fritz Schrøder



Tilbage til jorden. – Nej – jeg har været her for længe Mr. Atkins. – Bordet fanger, jeg er kommet til at holde af dette her. Næh – jorden er ikke mere noget for mig.

TROPISK JUL

Af HANS ANDREASEN

Det er vinter hjemme. Vejrmedlingen taler om stærk frost og snestorm, man lytter til den fjerne speakers stemme med frostrøde øren og kolde fødder. Men kuldegysningerne er korte, borte, da radioen tier. For vi sejler langs den vestafrikanske kyst, og termometeret viser 42 grader celsius i skyggen. Hver eneste hvid mand ombord går hver dag i sit eget private svedbad.

De 42 kru-negre, som arbejder på skibet med det tunge træ, og som vi har med tur-retur fra Sierra Leone — hvor vi tog dem ombord — og til Douala, har delt sig i to grupper, en for og en agter. Begge er de ved at sortere den ris, som deres daglige middag består af. Svedbadet generer ikke kruerne, de pludrer som en flok børn, og et par af dem slår endda kraftspring udover lugen. Det kan lyde fra dem som fra en sværm travle bier, men det er bare stemmerne, som har hastværk, deres fingre bevæger sig langsomt rundt i risen og giver sig god tid, god tid.

Blank og hed står solen lige ned over os. Vi befinder os i Bay of Benin, omgivet af dens tunge, dovne dønninger. Senere drager et lyst skydække henover himlen og kruser til fåreuld. Langt inde ligger lande med eksotiske navne, Cap Formosa, Sombrero River, Portuguese Bank, Opobo og Calabar River. En enlig tømmerstok kommer drivende på bølgen den blå, et stykke rejslystent træ, der har fået nok af gule floder og dampende fastland og derfor vil se sig om i verden. En flyvefisk, også den enlig, sætter af og svæver lavt henover den døsig flade. Gav det et sæt i tømmerstokken ved mødet? Eller er det bare mig, som fantaserer et møde frem mellem en splint af den store skov og de tropiske havs utrættelige flyver, bølgens sølvjetjager.

Skipperen og anden styrmand ta'r solhøjden og forsvinder med den ind i bestiklukaf'et for at rynke brynene og panden og regne en stund. Nede på fordækket skærer tømmermanden i et stykke træ,

det er alle tømmermands berømte clipper, han skærer på, den store Australien-sejler. Hans blik hviler både på træet og ude i horisonten, så sært det end lyder, og horisontblikket har kurs mod Arendal. Et par kruer betragter ham interesseret, de håber vel på, at der skal blive en dansemaske ud af hans snitteri.

Vi holder kurs mod Douala i Fransk Kamerun, det går igen mod nyt land, nye byer, til nye mennesker. Imorgen tidlig vil vi passere Fernando Po.

Men idag er det juleaften, og vi hvide vil glemme Afrika og dets ulidelige hede på denne aften.

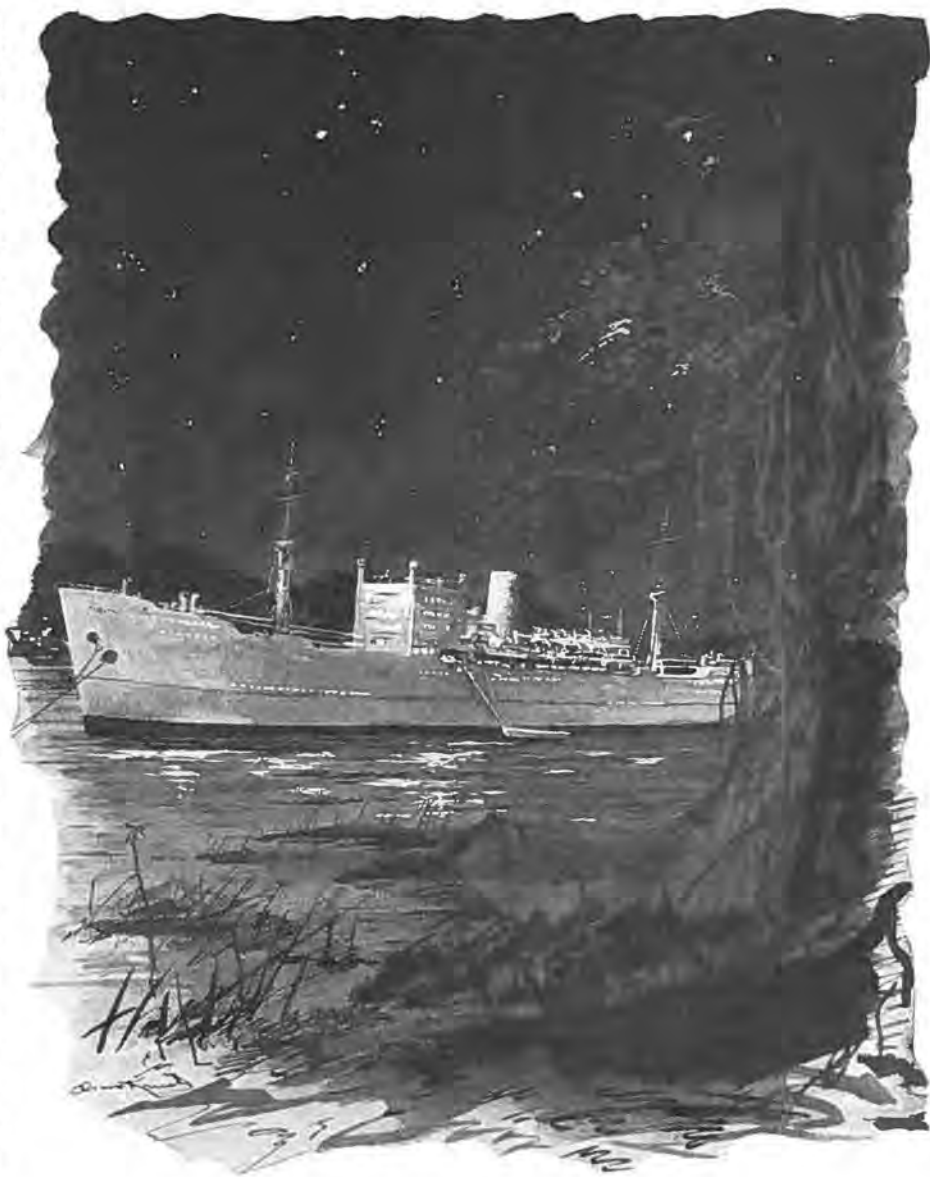
Stewarden, kahytsjomfruene og kokken er de travleste på vort gode skib, de skal jo være troldmænd og troldkvinder eller måske rettere nisser og trylle en nordisk jul frem i troperne, få os til at fornemme sneen dale og duften af gran — og få os til at længes. Men hvordan dog fornemme sne og gran i 42 graders tropevarme? Stewarden og hans folk gør underværker, de maner. Tre juletræer dukker op fra fryserummet, grønne og friske, som om de var blevet fældet igår, tre mirakler, der fordeles til salonen, officers- og mandskabsmessen. Der står de nu og dufter af Norge, af fjeld og skov og en lille smule af Danmark; hvergang ung Astri går forbi dem kulokker hun. — Å jeg vet en seter... Alle steder fra dørk til tag flag og guirlander, snehvid vat, laviner af vat på grangrenene. Kokken, der er flink om hverdagen, er mere end flink idag, han er en madalkymist, som tryller madrigdomme frem og forvandler stivfrossen torsk til laks, svineleverpostej til paté de fois gras. Hele dagen drev duftene fra kabyssen gennem gangene og udover skibet og gjorde os alle urimeligt sultne og fulde af den største forventning. Han havde bagt kager i bjerge, et alpe-landskab af makroner, kranse og specier og tre konditorlagkager i tre dristigt forsirede etager med tårne og pavilloner af sukker, valnødder og marcipan.

Vi er alle meget fine i aften, skipper, passagerer

og officerer spiser sammen. Kaptajnen er i galla med skæve distinktioner — galla passer ham ikke, men han lider i stilhed og som en mand. Anden styrmand er nypresset, nypudset, men han har glemt lakskoene — eller også klemmer de — og fremtræder i sutter, brune. Han er så genert over sin egen pragt, at han rødmer, ja rødmen kommer og går som en fyrkegle over hans ansigt, og Anden rødmer ellers aldrig, han er en bjørn, en kæmpe, og hans latter uden hemning, vi elsker ham alle fra for til agter, bare skipperen kan konkurrere med ham i popularitet.

Vi hygger os, knækker nødder og får dram og whiskyjusser. Telegrammer og breve læses om og om igen. Ja brevene! De var altfor få, for den egentlige julepost nåede os ikke, takket være en misforståelse, som skibsagenten i Lagos var skyld i. Den dag, vi ankrede op på lagunen i Lagos, sejlede posten forbi os på vej til Accra, hvor vi netop kom fra. Mandskabet, der vidste det, hylede som ulve, da postbåden dampede ud af indløbet til Lagos. Skipperen gjorde alt, hvad der stod i hans magt for at skaffe posten til veje, han telegraferede og alarmerede samtlige generalpostmastere fra Nigeria til Guldkysten, men forgæves. Nu ville vi få den eftersendt til Douala, og den ville om nogle dage være os i hænde. Men hvor vi dog savnede den post juleaften. Trods hyggen en uro over alle.

Efter kaffen gik vi ud på dækket eller op på broen for at være alene og mindes. Vi gemmer os for hverandre og er generte. Vinden er lun og kommer sydfra, men den blæser mod nord, måske ta'r den på langfart og når hjem. Vi haler i vinden og sætter vore mærker i den, så de hjemme i Bergen, Tønsberg, Oslo og København kan se, at vi har rørt ved vinden og tænkt på dem.



Vi vil glemme Afrika og den ulidelige hede i aften.

Juledags formiddag i stærk sol dukker Fernando Po op forude. Det er en rest af Spaniens storhed, som endnu rejser sig af havet. En vældig skovklædt ø, sprængt i vejret af høje bjergrygge, diset og dækket af skyer. Usundt skal der være der, fugtigt og hedt. Fernando Po er ingen paradisisk plet på jorden. Og øens forbindelse med moderlandet, ja også med Afrika, er yderst sparsom, hovedstaden Santa Isabel anløbes kun med lange mellemrum, dens havn er usynlig, en tom havn. Vi går tæt op ad den og passerer dens forpost mod nordvest, Punta de Europa. Vildt ser der ud inde på øen af urskov og atter urskov, en grøn, tyk mur, der ikke brydes. Hvad gemmer mon disse skove? Feber og heksedoktorers magi? Kun nede ved havet er der beboelse, og ovenfor Santa Isabel ligger en klynge hvide huse,

bygget i spansk stil og med en typisk katolsk romansk kirke som midtpunkt. Banapa hedder stedet. På en fjeldtop knejser et enormt kors op mod den hede himmel, det virker uden fromhed i disse vilde omgivelser, er som et råb, heftigt og ekstatisk, klangen er hedensk, nøgen. Fremspring og småøer, Pico Buenos Ayres, åh ja: god luft, Pico del Misterio, som er virkelig mystisk og sort og sær, Puntaerne de Gandaro og de San José og yderst ude Punta Hermosa, Islote de Horavia, spanske navne, spansk hjemvé, drømme om Alhambras kølige haver. Men hele Fernando Po oser af varme, dampen stiger op fra den som røgen fra et umådeligt ulmende bål, men røgen fortoner sig ikke, den synes at skulle hænge evigt under himlen. Det dunster derinde fra, den tunge forrådnelsens duft når os, sød, fed og forræderisk. Forladt og ensomt klinger det spanske, og der er intet overgivent olé i dets klang.

— Og det er juledags morgen, og hjemme i Valdres kører de i kane til kirken, siger bådsen og gnider øjnene.

Havet er dybblåt og uden et krus, man kunne dække op på dets flade og holde frokost derude. Men havet er ikke uforanderligt, snart rejser en skarp vind sig og puster henover oceanet, medens den dekorerer bølgerne med borter af flyvende tyl, igen skifter billedet og giver én en sanselig fornemmelse, for nu er vinden rigtig vågen, den er som en hidsig mund, der hastigt og uventet sætter vilde kys på havet, kys, der efterlader fråde og får havet til at sukke. Og så bare en time efter ligger det vældige hav atter roligt og uforstyrreligt. En sky leger solodans omkring solen, breder sig, deler sig og fæster sine lyse lokker på livgiveren. Hvilken verden at være til i! Et grænseløst rum er om mig, det er en lykke at stå på broen og se ud i dette rum og føle sig uden tyngde, uden rynker, at være dreng igen.

Det er nytårsaften i Sapele, en samling huse, en hel by midt i mangrove-junglerne oppe i Nigerdeltaet. Vi ligger for anker på den brune, rolige Benin River. Vi har nytårsilde ombord, og vi fester alle fra for til agter, kruerne også. Helt til midnat forløber alt harmløst, stemningen er høj, den har vindstyrke 10, uden dog at slå os over ende. Men da er en pinlig episode ved at ødelægge vor fest. Helt udenom skibets traktement er en del drikkevarer blevet smuglet op på skibet fra skumle kanoer, der kom snigende ud fra den dystre jungle. Det var Afrika-gin og palmevin, stærkt og grumt og hjemmebrygget, drikke gjort af heksedoktorer. Kruerne og

en del af vor besætning kommer saligheden nærmere end nogen gang tidligere. Alle kruerne har iført sig deres blomstrende togaer og danser nu over hele skibet, en lang række af salige med skinnende øjne og rappe fødder. Tja, tja, tja, aika, ai, sådan omtrent lyder deres sang, som bruser og gurgler udover Benin. Tja, tja tja, aika, ai. En undtagelse er en lille flok kru-boys, der har placeret sig ovre i styrbordside, hvor en af de læsekyndige synger for af biblen, oh Lord, oh mighty God, i synkoperet rytme, den reneste jazz, men de synger inderligt og meget alvorlige med meget smukke basstemmer, medens de allesammen rokker frem og tilbage i sangens bevægelse. Med mellemrum passerer tja-tja-koret den gudhengivne gruppe, uden at nogen af parterne tager anstød af hverandre. De to rytmer, tja, tja, aika, ai og oh Lord akkompagnerer hinanden, fortsætter i den ene eller anden af parternes melodi, de er til gensidig inspiration. Så langt gik alt godt. Livsglæde, salighed og tro. Men pludselig forandres billedet. Vor finske letmatros, kaldet Svarta Rosor, står med ét foran tja-tja-sangerne, sværtet med sod over hele ansigtet og med en brandøkse i hånden, tja, tja, aika, ai synger også finnen og rokker sammen med koret, klasker sine bare fødder taktfast mod jerndækket. Å, da forsvinder feststemningen brat, og kruernes glæde slår over i raseri. De misforstår aldeles finnens overstadighed og nordiske humor og opfatter det som en onskabsfuld parodi, en hån mod den sorte mand. De forstår slet ikke dette, at en almægtig hvid mand også kan blive et barn igen og for sjovs skyld sværte sig sort. Den hvide mand, som ellers plejer at holde sig i overlegen afstand af dem. Nej, dette her kunne kun betyde hån og foragt. Og kruerne går amok og jager finnen op ad lejderen og op på båddækket, de skal til at gå over til håndgribeligheder, deres hænder er knyttede. Bitterhed, mindreværd og Afrika-gin gør dem ude af sig selv. En af vor besætning alarmerer skrækslagen skipperen, der sidder i salonen og hygger sig sammen med passagererne og officererne. Skipperen løber ind i sit lugar og henter en revolver, som han dog stikker i lommen, så springer han ud på båddækket. Ved at mobilisere al sin ro, al sin autoritet, får han snakket kruerne til rette. Han får dem dæmpet ned, beroliget dem og udfører virkelig et lille mirakel. Vist kan det gøres, dette, at snakke sig fredelig. Kruerne spredes og går ned til deres telte, som er slået op på lugerne, men det meste af natten mumler det alligevel inde bag teltdugene. Festen er forbi. Finnen får sig en



Skipperen henter sin revolver.

overhaling, men også den bliver serveret med ro og forståelse. Herregud, han var lidt slingrende og desuden en af de mest harmløse ombord, og endelig var han helt uden racefordom. Det er kun, når de svarta rosor blomstrer i hans bryst med Sibelius'k vælde, at han bliver ustyrlig. Og roserne skyder op og får de skarpeste torne, når de douches med alkohol. — Så er endelig alt roligt, når man undtager kruernes mumlen. Bare på styrbords side fortsætter bibelsangen, men den er piano pianissimo nu, rolige i rytmen, men nok inderligere end før, mighty, mighty Lord. — Situationen så virkelig faretruende ud, og skipperen gik ikke til køjs den nat. Hvad kunne der ikke være sket, siger han, de er 42 mand, og vi er bare 29, hvoraf tre er kvinder. Selvfølgelig var det forkert af finnen, over al måde ubetænksomt, for kruerne kunne det, med hele raceproblemet som baggrund og den hvide mands ofte hovne opførsel, kun se ud som en ydmygelse.

Dagen derpå, tømmermændenes dag, er alt roligt, børn og gode glemmer hurtigt. Man holder sig for de dunkende pander, men under hovedpinen, om-

kring læberne, kruser kruernes smil. Finnen er ydmyg og går på tærne, de svarta rosor er visnet. 1. nytårsdag blev en fredens dag.

Trediestyrmand kommer ombord ud på formiddagen. Altid ser han så hemmelighedsfuld ud, en hemmelighedskræmmer par excellence. Han har været inde i Sapele hele natten.

— Hvad gjorde du dérinde, spørger vi og anstiller os naive. — Hohoho, svarer han bare og går ind i sin kahyt. I 3dies øjne kom og gik nordlyset.

Bådsen kom op på dækket, bleg, snehvid. — Hjemme, mumler han, hjemme kører de i kane til kirken på nytårsdag. — Længslen sejler som en fuld-besejlet bark i hans grå øjne. Hjemme . . . — Termometeret viste 44 grader og her i mangrove-junglen er det som at gå i et drivhus. Hjemme i Valdres er der sne. Inde fra mangroven slog en eller anden stor fugl et vældigt skrat op, og nede i mudderet grinede krokodillerne deres falske grin. I Sapele kører ingen i kaner, i Sapele sejler man på træflåder af iroko og okumé og i ka - - - noer. Og kirkens hvælvinger er junglens grønne, grønne, himmel.

En DAMPER

står floden ind

Af S. A. KLUBIEN

Han stod selv ved roret og stirrede frem gennem frosttågen — den gamle lods, som han noget misvisende kaldtes, blot fordi han som ældste lods ved Taku Bar allerede havde taget sin afsked og nu levede sit eget stille liv i huset, der lå yderst på tangen i læ af ruinerne af det sydligste af de to mudderforter, der var blevet skudt sønder og sammen under Bokseropstanden i 1900. — Netop dér, hvor Hei-ho flodens gule vand to gange i døgnet brødes med tidevandsbølgen, så det fossede og sydede — selv i magsvejr — over de lave, lumske mudderbanker. — Med sine to og tres år var kaptajn Berg endnu en mand i sin fulde styrke.

Når han alligevel havde ladet sig overtale til at gå ud på denne aften, var det meget imod hans vilje. Pligt dertil havde han ikke. Han kunne simpelthen have ladet damperen ligge derude i tågen og tude, til der ikke var damp tilbage i dens for-dømte kedel. Det var ikke hans sag at passe hverken Stockers eller norske Løves arbejde, mens de tog på gæsteri i Tientsin for at fejre julen i lystigt lag.

Han havde da også brummet gnavent over de unges mangelfulde pligtfølelse. Det var, som regnede de stadig med ham, — at han nok skulle tage en tørn for dem i en snæver vending. Nå, på en måde var de nu undskyldte begge to. Hvem pokker kunne

forudse, at et skib skulle finde på med vold og magt at ville forcere Bar'en i et så forrygende vejr. Enten måtte det være den halvtossede kaptajn Barker, skønt det ikke rigtig lignede hans måde at tude på, — eller en helt ny mand — en grønskolling formodentlig — som nok skulle vise Gud og hver mand, at end ikke den lunefulde Taku Bar formåede at standse ham, når han havde sat sig for at fejre julen i land.

Der stod en bidende kold gus ind fra havet, den klamme frosttåge frøs til småklumper i lodsens kortklippede overskæg. Det var simpelthen ikke et vejr at være ude i. Den smule damper kunne da vel ikke have så travlt, at den ikke kunne vente til dagen gryede.

Kaptajn Berg havde da heller ikke reageret, da de første signaler om lods lød over havet.



Han stod selv ved roret.

Li-kai, lodsens veltjente gamle kineserboy, bragte ham en kop skoldende varm the.

„Drik det dér!“ sagde han på sit eget sprog — og sin egen brydske facon, „og smøg så den krave op.“ Li havde med årene tillagt sig et vist frisprog overfor sin herre, der dog kun dækkede over en rørende omsorg. Kaptajnen tømte da også pligt-skyldig koppen, mens Li selv knappede frakken i halsen.

„Vi skulle være blevet hjemme, Li-kai,“ brummede han ligesom lidt forurettet, „hvad skulle det også til at overtale mig til at gå ud?“

„Har master glemt, at damperen signalerede, at den ikke ville vente — men at den allerede var på vej for at møde lods båden? Master har vel også selv været ung engang — og dumdristig?“

Nu lød atter gennem tågen damperens langtrukne tuden forude, men denne gang blev den besvaret af et andet fartøj, som måtte befinde sig i den samme smalle sejlrende — et sted mellem damperen og lods båden.

„De må have opfattet faren om bord i sandsugeren,“ bemærkede lods en. „Det skulle ikke undre mig, om Miller har lagt sig på tværs af løbet. Han holder vel også jul og regner ikke med, at der er folk, som må blive på deres post — selv på en juleaften.“

Li-kai grinede forstående. Også han kendte Miller og hans vaner. På denne tid af aftenen ville manden være højt oppe, og intet i hele verden ville formå ham til at vige, selv om han også spærrede for al anden trafik.

„Vi må se at nå sandsugeren før damperen,“ foreslog Li-kai, og begge lyttede de intenst til den monotone tuden. Kaptajn Berg fløjtede i talerøret til maskinen.

„Fuld kraft frem,“ råbte han på kinesisk, og den store lods båd begyndte straks efter at ryste under motorens dumpe drøn.

Boy'en samlede koppen med sig, nikkede billigende med sit store, koparrede ansigt — og slentrede agter ud.

Kaptajn Berg måtte anstrenge sin øjne til det yderste for at holde kursen gennem sejlrendens snævre, bugtede løb. I mørket var det næsten ikke muligt at skelne kostene, der markerede den gravede rende over Bar'en.

Han kom til at mindes en aften netop som denne. Ja, nu var det snart mange år siden, Minna rejste — for aldrig igen at vende tilbage. Han skulle føre

hende og Ole over Bar'en til den store passagerdamper, der lå og vuggede derude. Den stak for dybt til at gå ind under land og stå floden op. Minna havde som altid været for sent på færde, og tågen lagde sig som et koldt, tungt tæppe over vandet. Han havde raset, fordi hun ikke kunne blive færdig og komme af sted i tide. M/S „Sharnhurst“ havde allerede ladet det først afgangssignal lyde over havet, og lods en lod stå til, fordi Minna tryglede ham derom, som gjaldt det livet for hende at nå frem i rette tid. Ganske som nu i aften havde han råbt sine ordrer til maskinen, og båden jog frem gennem mørket, så vandet fossede for dens skarpe stævn.

Minna havde stået ved hans side, hendes øjne strålede med en egen glans, som nød hun denne farlige leg med elementerne. Hendes læber formede igen og igen de samme ord.

„Du når det! — Jeg må og skal af sted — jeg holder det ikke ud, hvis skibet sejler fra mig.“

Han havde set på hende, der var ikke angst at spore i hendes blik, der var rettet direkte fremad, som ville hun tvinge tågen til at vige for hendes faste vilje. Minna var det, som havde trodset denne rejse igennem — imod hans vilje — imod hans instinkt — under påskud af, at drengens opdragelse krævede det. Jo — vist, — hun havde ikke haft tanke for Ole dengang. Havde kaptajn Berg kunnet se blot nogle få måneder frem i tiden, ville han aldrig have givet sit minde, i hvert fald ikke for Oles vedkommende. Men den aften havde også han kun haft tanke for at få det hele overstået. Skulle det partout være, måtte det være nu, han orkede ikke igen at skulle igennem alle forberedelserne.

Minna havde stået ubevægelig, da lods båden i mørket jog en kost så tæt forbi, at den fejede ind over dækket. Hendes øjne røbede stadig intet uden frygten for at komme for sent.

„Når vi den?“ spurgte hun atter og atter, og han pressede båden hårdere og hårdere fremover.

Men så pludselig hørte han lyden af stille, angstfuld gråd, og en lille kold hånd følte sig famlende frem til hans store. I et nu vendte han sig og mødte Oles forskræmte øjne.

„Far —“ råbte drengen og knugede i rædsel hans hånd. „Far —!“ Det lød som et fortvivlet råb om hjælp, — og i samme sekund gav lods en kontraordre til maskinen. Han havde taget drengen op til sig — talte kærligt beroligende til ham — for sidste gang.

Da lods båden for halv kraft nåede ud over Bar'en, havde „Sharnhurst“ allerede lettet anker, og kaptajn Berg måtte brænde blus for at få den til at standse og tage de to passagerer med. — Siden da havde han hverken set Minna eller Ole. Hun havde fået sin vilje i et og alt. Formodentlig var hun lykkelig nu, — men hvordan med Ole? Børn glemmer ganske vist hurtigt, og med årene var selv Oles breve mere og mere upersonlige. Iøvrigt var Ole for længst gammel nok til selv at forme sin fremtid —.

Med fuld fart jog lods båden gennem mørket og tågen. Damprens tuden lød nærmere nu. Kun af og til blev der svaret fra sandsugereren. Det var af den største vigtighed at nå frem for at se, hvordan Miller reagerede. I aften havde kaptajn Berg ingen grund til at skåne båden — ingen at tage vare på — ingen kold lille barnehånd, der søgte hans beskyttelse.

Med et dukkede sandsugerens sorte skrog frem af tågen ret forude. Den havde forholdt sig helt tavs det sidste stykke tid, som var der ingen om bord, der gad betjene dampfløjten. Kaptajn Berg måtte lægge roret hårdt om for ikke at løbe stævnen ret ind i siden på den. Gennem tågen kunne han lige skelne en skikkelse ved rælingen.

„Er De da splitter gal, mand,“ råbte lods, „hvor er Deres lys — og hvorfor har De ikke forhalet, når De ved, at en damper står ret ned imod Dem?“

„Nej — ser man det,“ lallede Millers stemme halvdrukken gennem mørket, „er det virkelig Dem, Berg! Men tag den bare med ro — der kommer såmænd ingen her forbi foreløbig. Han har selvfølgelig sat sig fast ved Cows Bend — den dumme skøjte!“

„Se i hvert fald at få lysene tændt — og kom så klar af løbet,“ råbte lods tilbage, idet båden smuttede forbi.

Cows Bend var den farligste fælde i hele sejlrenden. Blev et skib siddende dér, og vinden slog om i nordøst, ville det være uhjælpelig fortabt. Kun en hurtig manøvre nu kunne måske redde båden, før flodens bløde, klæge mudder sluttede for tæt om dens stævn og holdt den fast i sit knugende favntag. Tidevandet var allerede begyndt at vende, sank vandet blot en fod til, ville det være for sent!

Lods råbte til maskinen. Båden jog gennem tågen, der stod tæt som mure til begge sider. Som en kat tog han lejderen, gav sig hverken tid til at spørge efter kaptajn eller styrmand. Broen tog han

i spring, — og her blev han modtaget af en af skibets officerer — en ganske ung mand med kaptajnsstriber på uniformen.

„Er De da splitter gal, mand,“ det kom med endnu stærkere fynd end til skipperen på sandsugereren, og han røg lige til skibstelegrafens og kimed sine ordrer til maskinen. Ordren blev øjeblikkeligt gentaget. Hårdt og knapt lød hans kommandoord til rorgængereren, og skibet begyndte at sitre voldsomt, mens skruen piskede flodens gule vand.

Tavs stod den fremmede kaptajn ved lodsens side — en mørk og rank, spændstig skikkelse. Kaptajn Berg ænsede ham ikke. Han skulle nok komme for igen, når alle muligheder var prøvet — det skulle ikke blive ham misundt af nogen!

Minutterne forekom lange som timer, — men endelig lykkedes det. Pludselig begyndte skibet at glide — ganske sejt og langsomt, indtil endelig også stævnen fik vand under kølen. Atter kimed telegrafens, skibet krængede en kende. Som en sejrxfanfare sendte Berg tre advarende stød gennem dampfløjten, og skibet begyndte at vinde frem gennem det smalle sejlløb.

I sidste øjeblik lykkedes det Miller at få sandsugereren manøvreret udenfor renden. Men først da kaptajn Berg havde ladet ankeret falde på et sikkert sted helt inde i selve flodmundingen — bag de lumske revler — vendte han sig langsomt mod skibets kaptajn.

„Tak De Deres skæbne, at De slap helskindet over dette,“ sagde lods og nikkede ligesom bekræftende, da han konstaterede, at han havde haft ret i at formode, at kaptajnen var ganske ung — tåbelig naturligvis og dumdrstig. „Desværre har jeg pligt til at indberette Deres ansvarsløse manøvrering. Det er mig helt uforståeligt, at De kunne tro, De ville slippe helskindet over Bar'en i det vejr. De er jo ikke engang kendt med farvandet!“

Kaptajn Berg elskede at buldre, når han mente, han havde grund til det, og han lod sig ikke afbryde. Den spænding, han havde været igennem, måtte finde udløsning.

Li-kai var kommet til. Han stod stille og lod sin herre rase. Af erfaring vidste han, at det blot gjaldt om at lade ham få luft. Den gamle kinesertjener stod og studerede den fremmede kaptajns ansigt nøje, som ventede han, at det ville skifte udtryk, — men der skete intet. Med et kom der til gengæld liv i Li-kai's gule træk, — hans store næsebor spilede sig ud, — hans øjne lyste. Det så ud, som havde

han den største møje med at holde sine hænder i ro. Og på tværs af al god tone og tradition begyndte han at tale — lods'en vendte sig ærgerlig over at blive afbrudt af Li-kai, som dog ellers viste sin herre så megen respekt, at lod ham tale ud, før han selv tog til genmæle.

„Ja— men, er master da helt blind?“ hørte han boy'en spørge, „er det da en måde at byde sin egen førstefødte — og eneste søn hjem på? Kan master da ikke se, at det er Ole? Så læg blot mærke til det lille ar ved næseroden.“

Tvivlende stirrede Berg, — jo, nu kendte også han Oles træk igen. Men var det virkelig muligt, at denne voksne mand kunne være hans søn?

Den fremmede, som naturligvis ikke forstod et ord af, hvad Li-kai havde sagt på sit eget sprog, så undrende fra den ene til den anden. Han havde en besynderlig fornemmelse af, at også kineseren kritiserede ham på en eller anden måde.

Den gamle lods skulle lige til at spørge den fremmede kaptajn om hans navn, — men han opgav det — dikteret af en ubevidst frygt for, at han skulle blive frygtelig skuffet. Og samtidig stod det ham

klart, at var denne unge mand virkelig hans egen søn, så var der et andet spørgsmål, der forekom mindst lige så magtpåliggende at få besvaret.

„Sig mig blot en ting,“ spurgte han så på sin underligt brydske måde, „hvad var egentlig grunden til, at de absolut ville ind over Bar'en netop nu i aften?“

„Det var mig meget om at gøre,“ svarede den anden en smule tøvende — alvorligt, „at fejre julen i land — med en af mine nære slægtninge.“

„Og derfor tog De den forfærdelige risiko?“ Bergs stemme rystede en kende.

„Derfor fandt jeg det utåleligt,“ nikkede kaptajnen, „at skulle ligge uvirksom derude og vente på lods — ja.“

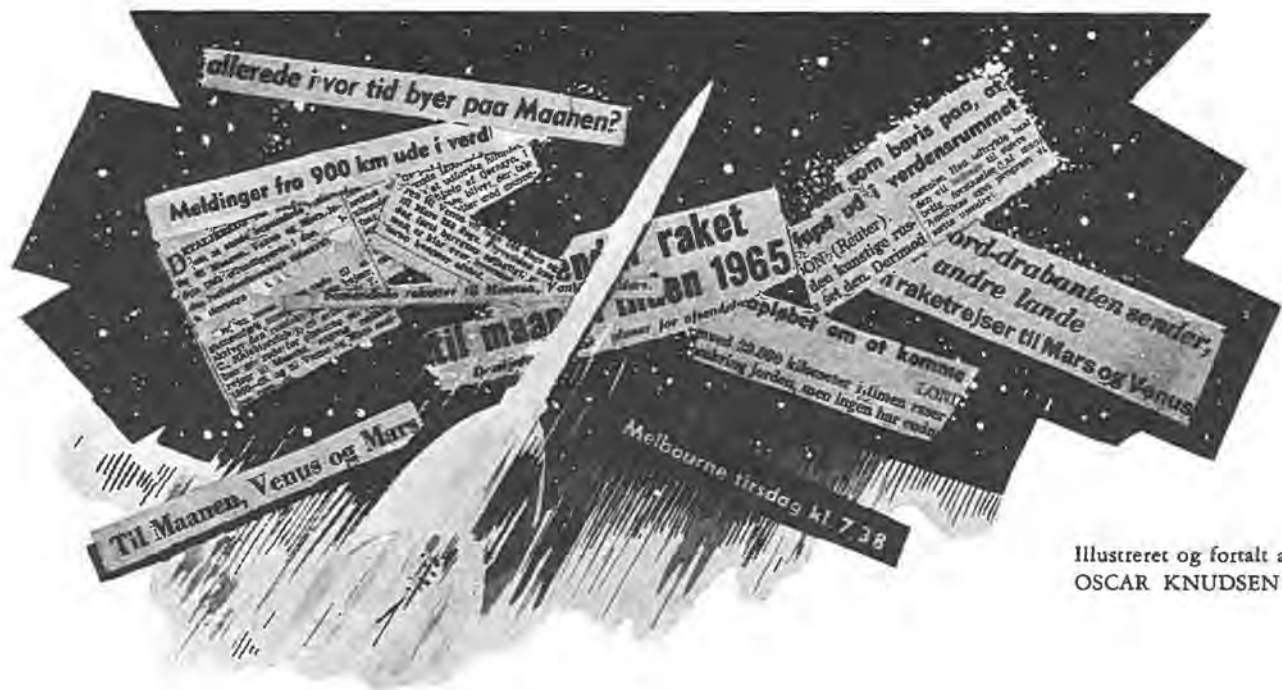
Kaptajn Berg lagde sin store hånd på den andens skulder.

„Det var ret, min dreng! — Din far er stolt af dig!“

Og sammen fejrede de to julen i det lille hus — helt ude på tangen, hvor flodens gule vand to gange i døgnnet brydes med tidevandet, så det fosser og syder over de lumske mudderbanker.



Din far er stolt af dig!



Illustreret og fortalt af
OSCAR KNUDSEN

RUM-PASSATEN

Fantasi - virkelighed

„Flyvende tallerken landet i Sydfrankrig“ — „I det geofysiske år sender Sovjetunionen den første kunstige jorddrabant ud i rummet“ — „Mystiske lysfænomener over Hudson River“ — „Sovjetunionen vil sende raket til månen inden 1960“ — Avisoverskrifter — Radioavis — Television — 1956 — 57 — 58 — 59 — — !

Det strålende univers, der til alle sider omgiver os, har siden de ældste tider øvet en næsten magisk tiltrækning. Vældige tempelruiner i den gamle og den nye verden, gudebilleder og sagn vidner om den religiøse kultus, sol og måne gennem tiderne har været exponenter for. Snart sejlede solen som i det gamle Ægypten, over himmelhvælvet i sit strålende skib — blev i Nordens mytologiske verden trukket over himlen af heste, som broncealderens solvogn på Nationalmuseet i København viser det.

Ægyptens astronomer beregnede allerede i en fjern fortid planeternes bane omkring solen og gav stjernebillederne navne. Templer byggedes således, at sol og måne på bestemte tider af døgnet lod deres stråler spille på sol- og månegudens billedstøtter dybt inde i templernes mørke gallerier af søjler og sale. Også de store pyramider og Sfinxen er ved deres placering i forhold til verdenshjørnerne et led i en astronomisk verdensopfattelse, om hvis principper vi i dag kun kan gisne. Vore første skibe styrede over havene ledet af stjernerne — gennem astrologien kom de fjerne kloder til at bestemte over utallige menneskeskæbner, over krig og fred. Horoskoper, zodiaktegn, overtro og nøgterne forsøg på en mere realistisk opfattelse af universet fulgte i bølge efter bølge gennem den historisk kendte tid, snart næsten forsvundet i middelalderens

tusmørkestemning og en tid fortrængt til fordel for opdagelsesrejser på vor egen jord.

Interessen samler sig om de hvide pletter i jordens geografi. Ukendte lande og verdensdele, befolkede med fabelmennesker og fabeldyr, drager og uhyrer, kæmper og dværge. En broget fantasiverden, hvor alt og intet kan forekomme. Bølgeskulptet skyller hen over antikens klare dagslys og slører konturerne. Kun enkelte lysglimt — navne som Galileis, Keplers, Copernikus', Tycho Brahes og Newtons.

I 1640 kommer biskop Wilkins' bog: „Drøftelser vedrørende en ny verden“. Den rummer studier af månens geografi, mulighederne for, at den er beboet af levende væsener, ja, endda betragtninger vedrørende rumfart og kolonisering af vor nærmeste nabo i rummet. Andre skribenter følger slag i slag linien op. Cyrano de Bergerac's „Rejsen til sol og måne“, de Fontenelle, 1686, hvor han antager, at samtlige planeter er beboede; Voltaires „Micromegas“. Så ned i bølgedalen igen. I Ludvig Holbergs „Erasmus Montanus“ mærker vi dømmingerne fra den standende strid: Er jorden „flak som en pandekage“ eller rund som en kugle? Nå ja, altsammen stationer på vejen imod vor tids opfattelse af universets karakter. Jules Verne skriver „Rejsen til månen“, H. G. Wells „Kloderne kamp“ — række efter række af fantasier. Som koraldyrene, der celle efter celle bygger et rev op fra grunden, indtil bølgeslaget en dag brydes mod en nyskabt lille verden, en ny ø, således skaber den menneskelige ånd gennem århundreder det fantasigrundlag, hvorpå praktikerne, videnskabsmænd og teknikere, begynder at bygge virkeligheden op.

Atomtid — Rumtid. Drømmene er ved at blive til realiteter. Ansete og kompetente videnskabsmænd leverer teoretisk

uangribelige beviser for, at et fartøj, tungere end luften, aldrig vil kunne bringes til at stige op fra jorden. Men idag flyver vi — jorden er omspændt af et net af flyveruter — helt op i de øverste lag af atmosfæren stryger raketter og fly af sted med større og større hastighed.

Og så står „Rumtiden“ for døren. Gennem de sidste år er utallige beretninger om de såkaldte „Flyvende tallerkner“, formodede rumskibe, der er passeret gennem jordens atmosfære på rejse fra andre himmellegemer, gået gennem verdenspressen. Intet om disse fænomeners karakter er opklaret eller bevist — alle muligheder står stadig åbne for en forklaring, som måske aldrig vil blive givet. I stedet gøres nu de første forsøg på at forlade vor klode ved hjælp af fartøjer, specielt konstrueret til det nye begreb: Rumsejlad.

Lad os se lidt på de primære vanskeligheder, der skal overvindes, inden vi er i stand til at bryde stavnsbåndet til vor jord. Først er der afstandene til de fjerne himmellegemer, planeterne, der kredser i deres umådelige baner omkring solen. De er uhyre, disse afstande. Og dog, med de former for drivkraft, vi idag behersker, vil rejsetiden til månen efter eksperters beregninger kun være 5 dage! Til Venus og Mars henholdsvis 145 og 250 dage, altså ikke så astronomiske tal som tidligere antaget.

Problem nr. 2: For at sende et fartøj ud i rummet må vi bryde tyngdekraften — denne uhyre kraftkoncentration, der holder alt og alle fast til jordens overflade.

Ved hjælp af raketmotoren vil det i dag være praktisk muligt at bringe et rumskib ud til det lufttomme rum, hvor jordens tiltrækning har mistet sin væsentlige kraft, og månens tiltrækning endnu ikke har overtaget dens rolle. Ved hjælp af raketvirkningen, den eneste indtil nu kendte drivkraft, der kan virke i det lufttomme rum, vil vi kunne overvinde dette interval og bringe skibet ind i månens kraftlinier, der vil føre det til sit mål. I disse år sender vi kunstige „drabanter“ ud i kanten af jordens tiltrækning, hvor de kredser i faste baner, medens de automatisk sender deres målinger til stationer på jorden. Deres utallige instrumenter vil give os alle de oplysninger om forholdene derude, som er nødvendige for at tage det næste skridt: faste rumstationer, der overtager drabanternes funktioner, bemandede med videnskabsmænd og teknisk personale. Fra disse permanente baser vil der kunne foretages observationer af forholdene i det luft- og vægtløse rum — observationer, der er livsvigtige for den fremtidige trafik mellem planeter, bl. a. undersøgelse af de dødsensfarlige kosmiske udstrålinger, hvis oprindelse vi ikke kender, ultraviolet lys, elektrisk-magnetiske lydbølger, brintbygerne fra solprotuberanserne, målinger af temperaturer i verdensrummet og meget, meget mere af vital interesse for rumsejladens problemer...

Men lad os forlade disse, om end nok så interessante, så dog tørre betragtninger, og se på, hvorledes de første rejser fra jord til måne vil forme sig.

Et sted under ækvator, hvor jordens rotation beløber sig til ca. 8000 miles, hvilken hastighed vil komme rumskibet til gode ved dets start fra basen, står raketten „skudklar“.

Pladsen er omgivet af kontrolbygninger og afspærringer i mange kilometers afstand fra raketten, der som et uhyre tårn hviler på fjedrene i basens bund. Det er en såkaldt trinraket, der under farten gennem jordatmosfæren afkaster en række raketetaper, efterhånden som disse er udbrændte. Hermed formindskes raketens nyttelast af drivkraft, og da tyngdekraften aftager på vejen gennem atmosfærens forskellige lag, bliver fartøjet efterhånden lettere for i sidste instans at blive „vægtløs“. Der behøves da kun en forholdsvis ringe mængde drivkraft for at nå ud over det døde punkt, der skal over-

vindes, inden rumskibet fanges af månens tiltrækning og føres videre af denne mod sit mål. Passagererne ligger fastspændt på deres pladser for at modvirke accelerationen under farten gennem luftområdet. Også i førerrummet ligger det tekniske personale på deres sæder, med alle de forskellige kontakter på instrumentbrættet inden for rækkevidde. I hovedkontrollens kontor i udkanten af basen er der dødsstille.

Med intens opmærksomhed holder stationslederen blikket fæstet på startskiven, hvorfra månens nøjagtige position i forhold til jorden om et øjeblik bliver meddelt fra de astronomiske centre i 5 verdensdele.

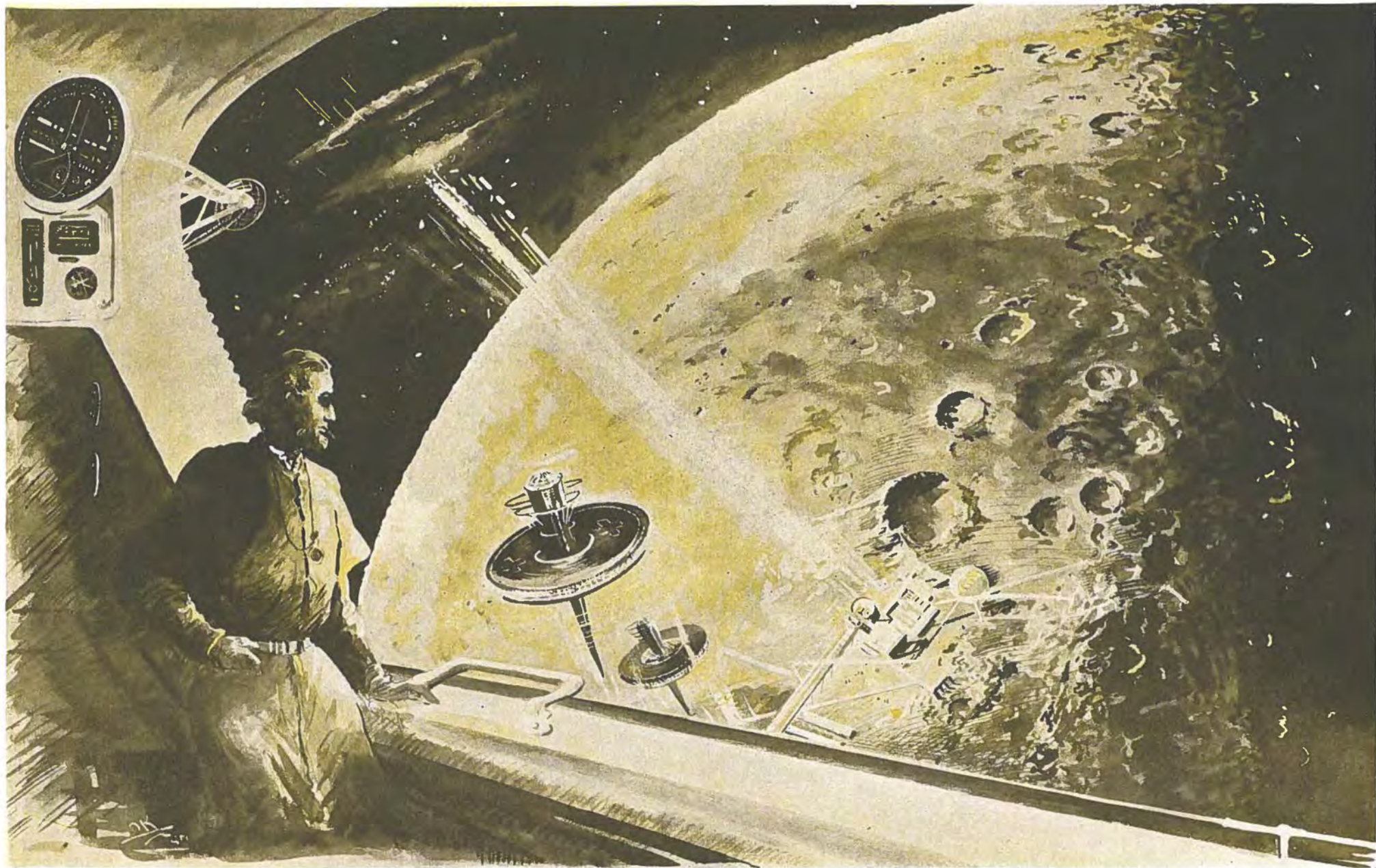
Raketten derude på pladsen i det glødende solskin dirrer svagt, det oliedrivende, slanke skrog sænker sig langsomt i en spids vinkel mod betonbanen. Raketmotorernes første etape står parat til at gå i funktion. Med tusindede af et sekunds nøjagtighed melder et skarpt, hvidglødende glimt fra kontrol-tårnet det tidspunkt, hvor rumskibet skal forlade jorden. De fjerne palmer i pladsens udkanter bøjer sig som under trykket af en uhyre tyfon — raketten er der ikke mere — et glimt højt oppe i den blå tropehimmel, og den er ude af jordens atmosfære; længe før larmen af dens raketekspllosioner ruller over banens tomme plan, ligger raketten ved rumstationen, hvor den skal modtage de sidste meldinger om udsigterne for den videre rejse. Eventuelle meteorsværme er lokaliseret, og afvigelser i månens rotation, der som bekendt ikke er absolut konstant, er beregnet og indføres i skibets journal.

Rumstationens fosforescerende konstruktioner tegner sig skarpt mod den dybsorte himmelhvælving, hvor de fjerne himmellegemer står stille og klare i deres fjerne, strålende ro. Den funklen, der kendetegner stjernerne set fra jorden, er ophørt. Det er jo atmosfæren, der forårsager, at stjernerne „binker“, som vi siger. Ikke „rumvante“ passagerer vil føle vægtløsheden som noget ubehageligt, selv om selskabets teknikere har gjort alt, hvad der er menneskeligt muligt, i retning af at modvirke ulemperne. Elektromagnetiske anordninger i skibets kabiner giver de rejsende en fornemmelse af endnu at være under indflydelse af tyngdekraften. Men en besynderlig fornemmelse er det selvfølgelig at drikke sin whiskysoda af en tandpastalignende tube med trykkombination, o. s. v. Ligeledes er det vanskeligt at beherske sine bevægelser.

Men iøvrigt er det erfaringsmæssigt muligt at vænne sig til disse nye forhold hurtigere, end tidligere tiders landkrabber kunne vænne sig til at bevæge sig på et et skibs rullende dæk i høj sø. Fra ruderne i kabinen er der en betagende udsigt. Dybt under skibet ligger jordens uhyre bold omgivet af drivende skylag, der ikke tillader beskueren det fra globus'en



Planeterne lignede bolde.



Fra ruderne i kabinen er der en betagende udsigt. Dybt under skibet ligger månens uhyre bold omgivet af drivende skylag.

kendte ansigt, med verdensdelene og havene, eller de steder, hvor polerne bør befinde sig, omgivet som de er af et pragtfuldt fyrværkeri af nord- og sydlisenes bølgende ildtæpper. Elektriske udladninger glimter ustandselig gennem skytagene, overalt på kloden raser der med korte mellemrum voldsomme tordenvejr. Men herude ved rumstationen er alt dødsstille, en alvorsfuld ro, der kun brydes af dæmpet samtale mellem skibets besætning og det tekniske personale på stationens platforme. Nu kobles de lange tilførselsledninger fra og trækkes tilbage til rumstationens tankanlæg. Det minder om øjeblikket, når trosserne blev taget på fortidens oceangående fartøjer, inden slæbebådene tog skibet fra kaj.

Fra rumstationen glimter signalmanden til raketens førerkabine. Radioen sender meddelelser tilbage til jordbasens modtagere, og raketten svinger langsomt og ligesom søgende bort fra stationen. De svage smæld fra motorerne, der nu er gået i gang igen for at bringe rumskibet over det „no mans land“, som intervallet mellem månens og jordens tiltrækning udgør, fornemmes knap nok som en svag støj. Man mærker næppe, at rumskibet er i fart til trods for, at det allerede ligger oppe i en hastighed af 25.000 miles i timen. Rumstationen er allerede opslugt af mørket, og jorden svinder hurtigt ind til en klar stjerne, mens månen time for time bliver større og større og antager form af en kugle. Den store, hvidgule stenbold dominerer for hvert kvarter mere og mere — bjergkæderne hæver sig plastiske og klare, og de rejsende...

Dr. Atkins fra „Det interplanetariske zoologiske Havforskningsinstitut Ituri“ i Kongo lagde gabende den illustrerede brochure fra sig for at få stivheden ud af kroppen. Så tændte han en ny cigaret og kastede et ligegyldigt blik ud gennem „Aftenstjernen“s store, buede, infraskrede ruder.

Ved det nærmeste bord er et par unge assistenter, der skal ud til månebase 66. y. o. for at afløse kolleger, som skal tilbage til jorden på den årlige orlov, ved at slide kortene. Overfor dem er to neptunesere i færd med at forsøge at få aftenkoncerten fra Merkur rigtigt indstillet på bordradioen.

Atkins så på uret. Om en times tid ville man være fremme. Stationerne *Kepler* og *Copernicus* har allerede meldt sig for et kvarter siden. De ensformige instruktioner til „Aftenstjernen“ med få minutters mellemrum er kedsommelige at høre på. Han sammenligner uvilkårligt sit sidste månetrip med den helt moderne „Plutark“, hvor de rejsende var helt isolerede fra førerrummets samtaler. Ozonanlægget var også hundrede procent bedre end i denne gamle kasse. „Aftenstjernen“ burde i virkeligheden forlængst være



Atkins lærer junglelivet på Venus at kende.

sendt til ophugning med en gang „ultra-lyd“. Men rumselskabet blev ved at køre med disse gamle skramlekasser under henvisning til de stramme økonomiske forhold siden „Saturntrafik“s uheldige transaktioner i forbindelse med „De forenede rumselskaber“s overtagelse af Merkur-basernes fallitbo. Altid den samme gamle vise om igen — depression — forhøjede afgifter — skattetryk og dårlige konjunkturer; man kendte remsen udenad efterhånden. — — —

Han inhalerede dybt et par gange og tog den fornemt trykte brochure om „Rummets erobring“, som han lige havde lagt fra sig, og betragtede omslagets farvestrålende gengivelse af „et rumskib under landing på Mars“. Det var en gengivelse af et maleri fra ca. 1950. Hvor var de egentlig naive dengang. Hans tanker strejfede et øjeblik tilbage til jordbasen x-3-0 Ituri, som han havde forladt for 20 minutter siden. Han smilede lidt ved tanken om det eksemplar af en af de første trinraketter, der var opstillet i forhallen — en klodset fremtoning med et pudsigt understel, beregnet til landingsmanøvrerne på månen. Og så den oldnordiske kombination af ældgamle raketmotorer med afkastelige etaper, som man dengang mente var uomgængeligt nødvendige for at forlade atmosfæren.

Han bladede videre i heftet og standsede ved en afbildning af „De flyvende tallerkner“. — Ak ja, dengang kendte man ikke begrebet: „5te ionisering“. Det ville vel have forekommet den tids mennesker lige så forunderligt, som „De arkaiske generationslinier“ nu forekom en elev i første klasse. Dr. Atkins faldt i tanker ved betragtningen af en række illustrationer, der fremstillede marsvæsener og andre besynderlige fremtoninger, som man dengang forestillede sig, at de måtte tage sig ud. Så sent som i 3003, så han i teksten, var man ikke sikker på, at man kunne trække vejret normalt på andre planeter end jorden. Først professor Houston påviste i 4440, at spektralanalyser havde en næsten katastrofal fejlmargen. Man regnede for ramme alvor med så uhyrlige temperaturer som 400° Celsius på Merkur, og polartemperaturen på den lille Mars, anslog man, svingede mellem $\div 100$ og $+5$ om dagen i sommersæsonen. Intet under, at det kneb med kvalificeret personale til de første forsøg. Ja, ja, — i jordens egentlige middelalder havde man jo også de mest forunderlige forestillinger om mennesker og dyr i de såkaldt fremmede og ukendte dele af den jordiske verden. Mennesker, der hoppede rundt på én stor fod med ét øje i panden; kæmper, drager, havfruer og fugle med menneskehoveder. — Han stirrede tankefuldt ud i det evige mørke, der dannede en sær kontrast til kabinens varme, orangefarvede belysning. Den store Andromeda-tåges stjernesvarme stod klart på den sortviolettede himmelgrund. Han tænkte ved sig selv, at det dog var et syn, man ikke blev træt af, selv om man havde været ude for det nok så mange gange.

Han blev afbrudt i sin tankerække af den dæmpede stemme fra talerummet, der meldte en samtale fra Bangkok til en af assistenterne ved kortene. Han afbrød spillet for at tage samtalen. Hans modspiller



Tankning i rummet.

vedblev at stirre intenst på sine kort. Det var tydeligt, at for ham kunne verdensrummet og samtlige kendte og ukendte planeter være, hvad pokker de være ville, når blot hans kort...

Salonens døsiges stilhed, hvor kun ozonlamperne havde været hørige i lang tid, blev pludselig brudt af en dæmpet musik, der steg og sank i bølger. — —

„Måneskinssonaten“ — så var skibet ved at gå ind i månens atmosfære. Den spillede de altid, når den sorte nathimmel derude begyndte at blive lysere, idet skibet kom ind i de ydre luftlag om månen. — En lidt sentimental tradition, som R/G „Månefart“ holdt stædigt fast ved.

Nu stod den jo også derude og fyldte hele udsigten. Ionapparaterne begyndte at arbejde for at modvirke det svage landingstryk. Atkins rejste sig og gik ud i trykklusens sidegang, hvorfra man kunne følge landingsmanøvreren. Copernicus-basens bygninger med de vældige Cosmos-spejle rettet mod skibet begyndte at blinke, gnistrende røde og grønne lysslanger spillede i spejlenes rillede glas. Skibet famlede sig ind på den nøjagtige landingsposition. Jordens karakteristiske fysiognomi med verdensdelenes kendte konturer flimrede frem på skærmenes sorte skiver, mens fjernkorrektionen indtegnede den rute, skibet havde tilbagelagt, på de aflange skærme under spejlene.

Så hylede sirenerne, og to landingselevatore gled op fra basen for i løbet af få sekunder at lægge sig ved „Aftenstjernen“s sider. Luftsluser blev etableret, og fire-fem af passagererne, der skulle fra borde her, blev taget med ned. Postsække og rejsegods blev suget over i pakrummene, og det ene af fartøjerne sank lynsnart ned mod landingspladsen dybt under skibet. Fra den anden elevator med de store, gule kors på sort bund kom karantænen ind for at kontrollere sundhedstilstanden hos dem af de ombordværende, der skulle fortsætte til Venus. Undersøgelsen blev afviklet rutinemæssigt. Planetvæsenets repræsentanter afstemplede

adgangsbeviserne til Venus' tropiske områder og forlod skyndsomt skibet med ønsket om god rejse efter en hastig drink på falderebet.

Langsomt svinger „Aftenstjernen“ ud fra landingspositionen for at søge at fange Venus-passaten. På søgeren i styrerummet dirrer de lange nåle, mens elektronitten langsomt finder skibets rette plads på den kosmiske bølge mellem Venus og månens magnetiske poler.

En forespørgsel til basen om, hvorfor man skal ligge og drive her i stedet for at få rokken sat i gang, bliver besvaret med, at brintbyger fra en ukendt faktor uden for solsystemet forsinker den endelige korrektion. Endelig falder nålene på instrumentbordet til hvile på den rigtige bestemmelse af banen, chefpiloten slår kontakten til universalradaren ned og går ind til sig selv for at få en bid brød og en lille en på øjet.

Et af Saturn-Mars-liniens store rumskibe stryger som en blålig skygge hen over „Aftenstjernen“s lille, uanselige skrog. Fra rumkæmpens lange rader af oplyste vinduer blinker lysene, og det overisede skrog spiller i alle spektrets farver mod det dybsorte rum. Et fartøj af denne størrelse har intet at gøre ved den lille, beskedne månebase. Lydløst jager det afsted på sin uhyre rute til solsystemets yderste grænse, 61. cygni.

Fire døgn efter jordens tidsregning glider skibet videre på de magnetiske kraftlinier, indtil Venus er i sigte. „Universalen“ vil i god tid advare, hvis meteorbyger eller kosmiske forstyrrelser alligevel truer med at bringe skibet ud af kurs. Men sådanne ulykker indtræffer faktisk kun med mange års mellemrum. Til gengæld er katastrofen så også absolut. Da en meteor-kollision bragte det helt up to date moderne planetskib „Sirius“ ind på solens magnetbane for 15 år tilbage, gled det på sekunder lige ind i det glødende inferno af giftige dampe, der opløste det i løbet af få minutter. At man intet hørte fra „forsageren“, er en selvfølgelig, men det var i hvert fald en trøst, at det måtte være gået lynhurtigt. Om det også var en trøst for selskabet, der havde anbragt henved 2 milliarder planetdollars i bygningen af „Sirius“, forlyder der intet om.

Men som sagt: Fejlprocenten er så ringe, at en weekend på jordens landeveje i det 20. århundrede var et massemyrderi af trafikofre i forhold til tabene ved vor tids rumtrafik — bortset fra den første bevægede tid i rumfartens barndom, da der selvfølgelig gik masser af menneskeliv og materiel tabt. Det ville såmænd nok gentage sig, når de første universalraketter skulle

forsøge at nå Andromedatågen uden for vort eget solsystem.

Det så ud til at blive pragtfulde skibe med helt nye linier — en sand fryd for en gammel rumskippers øje. De to første var allerede på bedding og projekteret færdige til start om 10 år jordtid . . .

Efter en udmærket middag i messen gav dr. Atkins sig i gang med sine optegnelser, men det kneb med at koncentrere sig, for nu var han jo på vej til opfyldelsen af sin barndoms drøm.

Månetrippet havde han gjort så mange gange, at han kendte turen ud og ind. Første gang på en skoleudflugt, da han var ganske lille, men Venus glædede han sig virkelig til. Hvor mange gange havde han ikke drømt om at rejse til denne planet, hvor krybdyrsperioden, som vi kender fra de tidligste perioder i vor egen jords historie for 60-80 millioner år tilbage, endnu kunne iagttages lyslevende. Som interplanetarisk zoolog med planet-oceanografi som speciale havde han skabt en forsøgsbase ved Ituriinstituttet i Kongo. Det var lykkedes at skabe et milieu, der burde gøre det muligt at omplante enkelte af Venus-øglernes mange arter til jordens forhold. Et beløb tildelt ham for dette arbejde satte ham nu i stand til at foretage denne rejse, der ellers endnu var altfor kostbar for almindelige mennesker. Kun velhavere af højeste klasse kunne tillade sig et ophold på Venus. Da Venus imidlertid bestod af vilde jungler, var den ikke meget estimeret som rejsemål for jordens nabob'ere. Velhavere i al almindelighed fandt sig ikke godt tilpas i den meget amoniakholdige luft, der ikke regnedes for sund trods de mange midler, rum-medicinen havde mixet sammen til formålet. Man kunne faktisk godt drage en sammenligning mellem Venus i dag og de mest usunde steder i jordens tropiske egne for et par tusind år siden. Forsøg på organiserede „safarier“ var blevet opgivet efter et par temmelig kostbare forsøg. Det kostbare udstyr, specielt beregnet på Venus-forhold, rådne antagelig nu i en eller anden sumpet mose deroppe.

I „Aftenstjernen“'s agterrum ventede et par omhyggeligt konstruerede opholdsrum på den samling zoologiske sjældenheder, skibet skulle have med tilbage til Ituri-basen. Først og fremmest unger af den i fuld-voksen stand 14 m høje rovøgle „Tyrannosaurus“, og — foruden en række mindre krybdyr — nogle „Plesiosaurier“, havøgler, som skulle udsættes i de varme jordhaver, der jo forlængst var kemisk rensset for skibsfart. Al nærtrafik foregår jo nu med magnet-secebarer. Tusinder af hjemmefødinge ville få lejlighed til at betragte et dyreliv, som de kun kendte fra det ret uheldige rum-televisionforsøg.

Fire døgn undervejs — ingen forskel på nat og dag. Begsort mørke uden for glassene, af og til en vildfarende asteroide eller en storm af rummets elektrisk ladede støvmasser. Konferencer med Ituriinstituttet om tekniske detaljer og så forøvrigt spise, sove og et ikke ringe antal drinks med besætningen og de to botanikere, der skulle samme vej som han. — Og så vældede lyset

uventet ind ad ruderne — først en svag dæmring i mørket og et kvarter senere et smeldende, gnistrende sollys, der fik iskrystallerne på skibets plader til at spille i alle regnbuens farver.

Gennem vældige skygger går rumskibet frem mod planetens irgrønne overflade.

„Aftenstjernen“ er fremme, og en ram duft af en fremmed og grøn naturs liv vælder ind gennem skibets åbne luger.

Og i to korte måneder nyder mr. Atkins livet på Venus med vidtåbne, modtagelige sanser. Han lærer at finde frem gennem vildniset ved hjælp af Vene-førere, små, undersætsige indfødte, ildrøde med bronze i håret, der falder ned ad ryggen i lange fletninger og næsten når jorden. Deres gule øjne er melankolske og frygtssomme. Han oplever de uhyre „Pontius-sumpe“ et hundrede miles fra junglebasen, hvor det myldrer med primitivt krybdyrliv. Han lærer at skelne rovøglernes dumpe, klokkelignende kaldebrøl, når de i fællesskab jager de tunge, klodsede græsædere. En længere safari bringer ham til „Mare Venus“'s umådelige, vuggende havflade, der blinker med oliet glans under den dybgrønne himmel. Utallige arter af oceanøgler krydser havet under den evige jagt efter føde. Flyveøgler i titusindvis skærer luften med skarpe skrig, når de skal dykke efter byttet.

Han slår lejr i de små sumpbyer med de ejendommelige lerhytter, der er klistret fast i toppene af udgåede kæmperoktræer, hvor beboerne lever i evig rædsel for det altovervældende dyreliv, der dag og nat får deres hytter til at ryste under kæmpedyrenes tunge fodslag.

Men to måneder går hurtigt, når hver dag er en ny intens oplevelse. Kæmpemæssige, furede rokketræer rager op over stationens lange, blåmalede bygninger. Atkins står på verandaen sammen med stationslederen, en mager, senet svensker, der har tilbragt 20 år af sit liv med at jage og præparere kæmpeøgler til brug for de andre planeters museer. Han bakker eftertænksomt på sin snadde, mens han stirrer ud i den dampende jungle. Kontakten til de magnetiske grundinger, der forhindrer kæmperne derude i at nærme sig stationen, er slået ned. Dampene begynder at stige fra sumpene. Det raller og kvækker. Store grå skygger vader plaskende gennem tågerne, flyveøglerne har foldet de lange, læderagtige vinger og hænger sovende i træernes grene. Et skarpt, rå skrig dirrer gennem skumringen. En rovøgle jager med den savlende kæfts mangedobbelte rader af savtænder smækkende i den tomme luft.

En 224 timer lang Venus-dag er ved at gå over i en lige så lang nat.

De orangefarvede måner stiger hastigt op over skovene. Det irgrønne dagslys er ved at vige for den dybe, mørkebrune nathimmel. Kogletræernes ishvide krystalklaser lukker sig for natten med små, klingrende smæld. Duften fra blomsterne kommer ind ude fra natten som bølger af vellugt.

Atkins indsuger den svagt ammoniakholdige aften-

luft i dybe drag. Den er blandet med duften af forrådnede plantedele og en vammel krybdyrstank.

„Tilbage til jorden?“ Svenskeren stirrer intenst ud i mørket, hvor kun elektronspærringerne lyser svagt, og det varer længe, inden han fortsætter — —

Inde i messen er to Vene-kvinder, graciøse og slanke skikkelser med en egen lad ynde over bevægelserne, ved at stille drinks frem på bordene. Deres matte, lavendelblå hud med det bølgende, snehvide hår danner en malerisk kontrast mod rummets varme farver.

„Tilbage til jorden? — Nej — jeg har været her for længe, mr. Atkins. — Bordet fanger, jeg er kommet til at holde af detteher. — Næh, jorden er ikke mere noget for mig.

Jeg skal sige Dem en ting: Mine fjerne forfædre var søfarere og pionerer — som jeg selv. Dengang var det jordens mest utilgængelige egne, vi ikke kunne holde os fra. Mange af os blev derude og sørgede vel ikke derover. Det var jo nu blevet *vort* liv på godt og ondt.“

Han gjorde en kort pause:

„Og ærlig talt, jeg kunne ikke undvære detteher. Jeg ville altid længes tilbage, længes efter det hæslelige kæmpekryb, der befolker disse egne.“

„Ja, det lyder sgu tosset,“ fortsatte han ligt genert, „men, ærlig talt, selskabet betaler ikke alt for godt, gagen her er ikke stor, ikke noget at lægge op af, det skal ingen hemmelighed være. Men jeg kan leve, og det er altid bedre end den sjat folkepension, som det lader til, at I er så stolte af derovre på den gamle jord.“

Kaldesignalet fra rumskibet lød første gang for at minde de rejsende om at gå om bord.

„Men dette her er da et liv for mandfolk og i frihed — ubegrænset frihed — inden for reglementet, naturligvis. — Vi kan lige nå en afskedsdrink.“

Segerkrantz tog Atkins under armen og trak ham med ind i stationens messe. Kvindernes dæmpede samtale, der mindede om en gammel spilledåses spinkle melodi, blev kun afbrudt af kloderadioens nyhedstjeneste: „Usædvanlig varmebølge over Nordnorge. — Rom ÷ 12 grader . . .“

„Skål, doktor — og sørg for, at mine små kæledægger får det godt på den gamle jord.“

Kaldesignalet lød for anden gang, og Atkins tømte sit glas:

„På gensyn om fire år, mr. Segerkrantz.“

Svenskeren rystede på hovedet:

„Se derude, doktor, lige bag den lave klippe til højre — ved det store gobletræ . . .“

Et ildglimt jog over himlen og var forsvundet i løbet af få sekunder.

„Det er de nye prøveskydninger til Andromeda-systemet — Gud ved hvor mange lysår borte fra vort eget lille solsystem. Ikke sådanne småtterier som frem og tilbage mellem vore egne sølle planeter! Dersom helbredet holder“ — han bankede under bordet — „Gammel overtro, men alligevel! — holder helbredet, ja, så går jeg nok med en af dem der, de nye universal-raketter. Det er jo det: enten har man det i sig, mr. Atkins, eller . . .“

Rumskibet kaldte for tredje gang med en lang, hylende tone, og mr. Atkins snappede sin sumphjelm fra bordet og trykkede svenskerens hårde, barkedede næve.

„Hils hjemme og god tur!“

Ordene druknede næsten i den intense durren fra rumskibets maskineri. Elektron-starteren hvinede, og „Aftenstjernen“ gled som en ildstribet ud i natten.

Et par af flyveøglerne vågnede og slog et par slag med de stive vinger. Månernes skin strejfede de groteske, kantede skikkelser, der hagede sig fast i grenene med de lange, krogede kløer. Det glimtede i de halv-åbne, onde øjne.

Svenskeren gabede energisk et par gange og vendte tilbage til messen for at få sig endnu en fornuftig pibe tobak og en stiv sjus sammen med den nye assistent, der var kommet sammen med dr. Atkins.

Der var noget ved den nye, unge mand, der var helt rigtigt. Sprængfyldt af energi, endnu ganske lidt beklemt over det vildfremmede milieu. — —

„Skål, mr. Stanley, og endnu engang: Velkommen til Venus.“

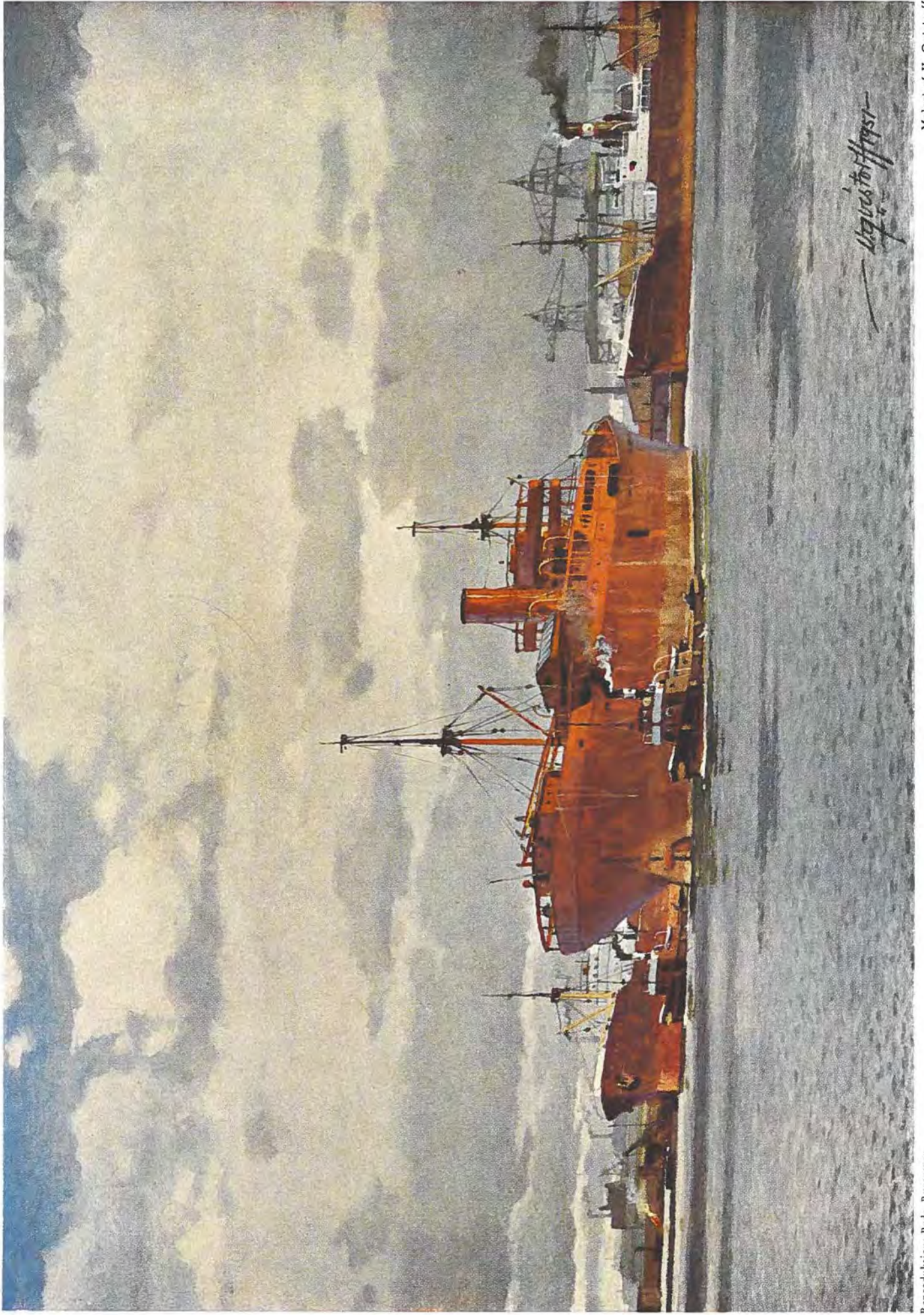
„Aftenstjernen“ er allerede oppe på den normerede hastighed. I bassinet agterude er svaneøglerne ved at falde til ro, mens et bundt snerrende rovøgleunger er vågnet op til dåd. Om få dage vil de føle sig hjemme i Ituri-skovens varme vildnis på den gamle jord, som også deres forfædre for millioner af år tilbage beherskede enevældigt.

Millioner af miles fra „Aftenstjernen“s gamle, vel-tjente skrog hviner prøveraketterne stadig gennem rummet på vej mod nye horisonter i universets uendelige vidder.

Nutidens Daidalos

Som barn jeg ville altid gerne favne
den store, vide verden, hvor jeg hører til,
jeg elskede de mange sære navne,
som rigtigt kunne give fantasien spil.
Himalaya med stejle, hvide tinder
i ensom majestæt blandt kolde skyers gus,
Aztekernes, Ægyptens oldtidsminder,
Sydostpassatens jævne støtte sus
var aldrig navne i en bog, en viden
man lærte udenad; de var en melodi,
en ordløs nynnen, som engang i tiden
besatte sindet med sin rytmes trylleri,
indtil man maatte fuldtud gennemsanse
den store, runde jord med atmosfærens strøm
af tropehede vindes hvirveldanse —
elektrisk ladet med et Nordlysvejrs drøm.
Det blev den sfære, som er jordens kaabe,
der luner den mod verdensrummets kolde favn,
som blev min længsels hjemsted; naar en draabe
faldt ned, jeg maatte kende skyens fremmednavn,
for Cumulus fik klang af trolddomsmagter,
og Cirrusnavnet lyste med en festsang i,
der stemte op til vaarens dansetakter;
mens Cumulus var fuld af hedensk sort magi.
Jeg maatte op og føle mig som hjemme
i disse formationers tyste bytteleg,
og som en bitte lille stump mig gemme
i skjul bag moderskyens skørtedug. —
Og dagen kom, da jeg fik lov at køle
mit vilde vovemod i skyers taagedug;
jeg naaede til virkeligt at føle
mig bitte liden som et tidsselfnug.
Jeg sad saa ene i den lille vugge,
som menneskeand og teknisk viden havde skabt
og saa de tunge skyers ring sig lukke
omkring den spaan, jeg styrede fortabt
iblandt giganter i en skyggeverden
saa kæmpestor, som var det Hades selv,
jeg havde fundet paa min strejftogsfærden
imod uendelighedens himmelhvælv;
da løsnede med eet det blygraasorte
sit knusningsfavntags faste greb, og jorden stod
som landingsgrunden, medens himmelporte
sig aabnede mod solens gyldne flod;
og Daidalos, en Gud, det var jeg atter,
en hersker over himmelrummets runde jord;
paa jorden født, men nu som stjernedatter
paa vejen op til solen — jordens mor. —

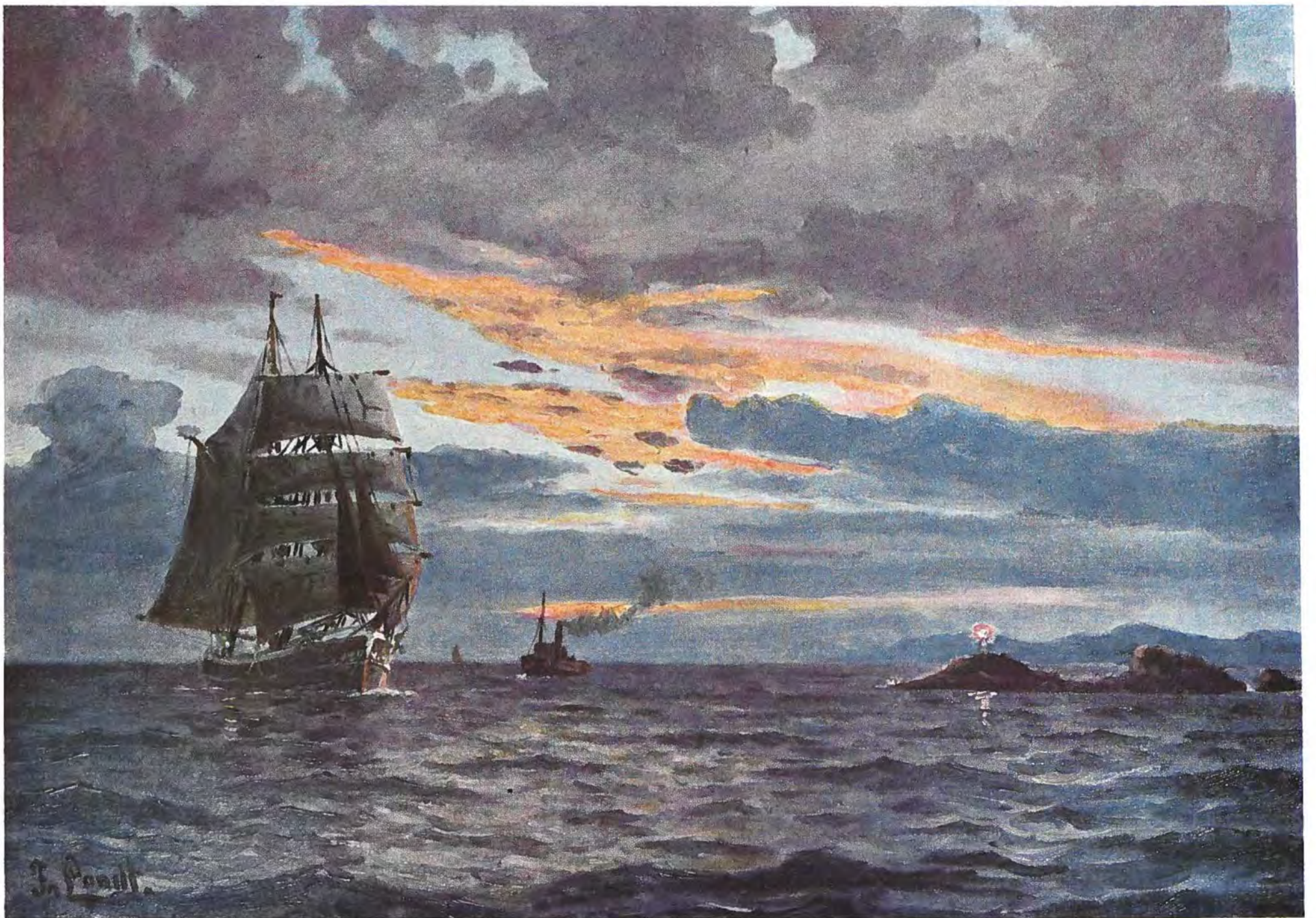
Gerda Wærum



Reproduktion: Brdr. Berentzen

Udsigt mod B&W

Maleri af V. Qvistorff



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Indsejling til skærgården

Maleri af Fr. Landt

Havn til jul

Matros Ole Tisted stod på udkik. Snetykningen gjorde det vanskeligt at se frem for sig. Han prøvede at skærme ansigtet lidt med hænderne. Den piskende sne og skumsprøjtet fra boven bidrog til at gøre hans vagt lang og besværlig. Han ville se på sit ur, men det var forsvarligt gemt inden for alt hans tøj, så der var ikke andet at gøre end håbe på, at timen snart måtte være gået, så han kunne få afløsning.

Radar var en god ting, og han burde kunne have været fri for at stå her, men kaptajnen ville ikke løbe nogen risiko, og det hørte sig nu engang til at holde udkik, når man sejlede i befærdet farvand. Andet ville være uforsvarligt sømandsskab.

Det var jo også helt igennem hans egen skyld, at han var her ombord. Han kunne have haft det anderledes behageligt, hvis han var blevet hjemme. Han følte en ligefrem fysisk smerte ved tanken om den dag, han var taget af sted. Han vidste godt, at han var en hidsig natur, og mere end én gang havde han løbet sig en staver i livet på grund af sit ustyrlige sind.

Der var vel snart gået fem år siden den gang. I fem år havde han befaret havene uden at være hjemme. I fem år havde han ikke set sin kone og sin søn. Han oplevede i tankerne den gang, da drengen blev født, hvilken usigelig fryd det var at stå bøjet over de to der i sengen. Han var stolt som en fyrste. Aldrig havde nogen set mage til unge. Vist var han lykkelig. Der fandtes vel heller ikke kønnere og dygtigere hustru end hans. Det var herlige dage, hvor solen stod højt og lyste forjættende over deres hjem. Ikke en eneste sky var der på himlen, livet lå lyst og fuldt af lykke foran dem. Nu stod han vel ikke og blev sentimental og glemte at holde udkik?

Hvordan det var gået til, at det var blevet anderledes, kunne han ikke redegøre for nu, han måtte nøjes med at konstatere, at han stod her som den

ensomme mand. Han havde minderne fra den lyse tid, men nu var der ingen lysstribe på hans himmel, blot mørke og storm, som det også var i naturen udenom ham.

Det var snart jul. Han havde lagt mærke til, at hovmesteren gik og traf visse forberedelser til at fejre julen ombord, hvis de ikke nåede i havn. Det var egentlig en parodi at fejre jul herude så langt borte fra alle dem, man havde kær. Var der mon nogen mere, der havde ham kær, som blot ville sende ham én eneste venlig tanke? Siden hans mor var død, var der ingen, der anede, hvor han var.

Mon hans kone, Karen, tænkte på ham mere, eller mon hun havde fundet en anden? Han kunne ikke bebrejde hende noget, hvis så var, da han aldrig havde ladet høre fra sig i al den tid.

Hvorfor havde han også forladt hende for sådan en bagatel? Han elskede hende jo stadig og havde gjort det hele tiden, men det var ikke sådan at bøje sig og komme hjem og bede om tilgivelse.

Han tænkte på sin søn, der nu snart skulle fejre julen. Han ville have givet meget for at kunne se ham, når træet blev tændt, se hans spænding og glæde. For de havde vel råd til at fejre jul?

Han havde jo ikke forsøgt at hjælpe dem eller gøre livet lettere for dem. Hvor kom nu alle disse tanker fra? Det måtte være den forestående jul, der gjorde ham sentimental. Den fik altid folk til at se alt det lyse og gode, det var den, der fik ham til at længes hjem til de to.

Han kunne have siddet derhjemme nu i en lun og hyggelig stue, hvis ikke — —. Han skubbede tanken fra sig. Det var det sure, triste liv her, der fik ham til at længes efter en god lænestol i hjemlige omgivelser.

De skulle ind i dansk havn, vidste han, men ikke hvor, og spørge ville han ikke. Han ønskede heller

ikke at komme hjem. Vel gjorde han ej. Han havde ikke noget hjem.

Så meningsløst det hele var. Det var jo kun en bagatel, der havde fået ham til at fare i flint den dag. Han huskede endnu, hvordan han havde slået om sig som en vild, mens han lod sin galde få frit løb. Til at begynde med havde Karen været mild og rolig. „Men kære, Ole, hvordan er det dog, du ter dig. Du har jo da dine forpligtelser her i livet såvel som vi andre,“ sagde hun, og så havde hun set så kærligt på ham, men tilsidst var også hun blevet vred og havde slynget ham i øjnene: „Nu kan det være nok! Du har altid skudt skylden over på andre, når dit hidsige sind er løbet af med dig. Du har aldrig tålt, at nogen rettede på dig eller sagde dig imod. Lige fra barnsben har du været egenrådige.“

Så var han altså rejst i vrede. Tankerne kom og gik lige så hurtigt som snefoget, der strøg forbi ham. Han ville slet ikke i land, når de kom i havn, ligegyldigt hvor de så kom ind, så kunne de andre for hans skyld gøre, hvad de ville.

Preben sad på gulvet og legede med sine byggeklodser. „Mor, hvor mange dage er der nu til jul?“ spurgte han.

„Nu er der kun en dag til,“ svarede hans mor.

„Tror du, der kommer nogen julemand i år, mor?“

„Nej, det tror jeg ikke, Preben, for der er så megen sne, at han nok er blevet forsinket.“

„Tror du ikke, at far kommer hjem, så han kan være julemand?“

Spørgsmålet kom bag på moderen. Med vilje havde hun undladt at tale så meget med drengen om hans far, ikke fordi hun bar nag, men hun syntes ikke, det kunne hjælpe at vække tanker og følelser til live, som alligevel aldrig blev til virkelighed. Til trods derfor talte drengen ofte om sin far, og hun var klar over, at han længtes efter faderen, selv om han ikke kunne huske ham.

Hvor mon Ole egentlig befandt sig. Det var mærkeligt, at hun aldrig kunne glemme ham. Hver gang, drengen nævnedes hans navn, følte hun dette underlige stik i hjertet, denne uforklarlige længsel. Hvor-



Ole stod forude med kastelinen.

for skulle drengen ikke have en far, ligeså godt som de andre drenge i gaden. Hun burde heller ikke have været så hård overfor ham. Hun vidste godt, at han var forkælet hjemmefra af en mor, der var alt for gammel, da hun fik ham, og som troede, at hun gavnede drengen ved at opdrage ham i total frihed uden irettesættelser nogensinde. Men på bunden var Ole god nok, og hvordan det kunne gå til, at han så helt blev borte, kunne hun ikke forstå. Dog stod døren ham altid åben, hvis han vendte hjem igen.

„Mor, hvorfor kommer far ikke hjem igen?“

Hun overhørte med vilje drengens spørgsmål og gik ud for at se til aftensmaden. Da hun igen kom ind, sad drengen og så spekulativ ud.

„Mor, ved du, hvad jeg ønsker mig til jul? Jeg ønsker mig en far,“ sagde han.

„Jamen, du hørte jo, jeg sagde, at julemanden ikke kommer i år. Du kan jo selv prøve at kikke ud, så kan du nok forstå, at han ikke kan komme frem i det vejr.“

„Men det kan jo være, at jeg får en far så lidt senere.“

„Nu må du i seng, så snart du har spist, så du kan holde ud at være oppe længe i morgen aften. Og du vil vel også gerne med i kirke. Juleaften kan du tro, der kommer mange, også børn.“

Da Preben var lagt til ro, sad Karen længe og tænkte. Der var også noget forkert ved det, at drengen skulle vokse op uden far, men hun havde nu ikke kunnet tænke sig at gifte sig igen. Hendes kærlighed til Ole var lige så stærk i dag som den dag,

hun giftede sig med ham. Og mærkeligt nok havde hun aldrig opgivet den tanke, at han ville vende tilbage en skønne dag. Han måtte blot løbe linen ud, før han kom til fornuft og gik i sig selv. Hun ville ikke svigte ham, han skulle mærke, at han var velkommen hjem, når han engang kom.

Hun satte sig hen med en bog. Hun måtte tvinge sig selv til at slappe af. Det nyttede ikke med alle disse spekulationer, hun måtte tage en dag ad gangen. Hvordan så hendes og drengens fremtid ville forme sig, var ikke godt at sige. Hun ønskede alt det bedste for den dreng, som hun elskede overalt, og som måtte savne så meget i sin barndom. Han ønskede sig en far. Skulle hun da glemme sin kærlighed og gifte sig for drengens skyld. Hvorfor lod Ole nu ikke høre fra sig. Hun kunne så godt forstå, at Preben manglede en far, når han så alle sine jævnaldrende, der altid skulle være som far og gøre som far. Preben stod tilbage med sine længsler og drømme.

Preben var tidligt oppe juleaftensdag. Der forestod mange spændende ting en sådan dag. Munden stod ikke stille på ham et øjeblik. Han spurgte ud om alt. Om, hvad der foregik i kirken, hvor stort juletræet var, og om der kom mange børn. Moderen forsøgte efter bedste evne at leve med i hans verden og svare så fyldestgørende som muligt på alle hans spørgsmål. Uvilkårligt blev hun selv grebet af julestemningen.

Ole stod på boven med kastelinen i hånden, da skibet gled ind til kaj. Så blev det altså i hans egen by, de skulle ligge julen over. Det føltes så uvirkeligt. Det var første gang, han skulle fejre julen i dansk havn, siden han rejste hjemmefra. Ofte havde han vel næret lønlige tanker om at komme hjem som den store mand og overraske Karen og Preben. Den store mand var han ikke blevet, men havde da sparet en smule sammen.

Da skibet var lagt til kaj, fik mandskabet fri på nær et par stykker, der skulle holde vagt. Ole grebes af en sær uro. Han barberede sig og fik sit pæne tøj frem. Det var underligt at stå og se ind over en festklædt by. Tanker, som han forlængst havde ment var ude af hans sind, kom til ham. Han kaldte sig selv en gammel nar, mens han stod foran spejlet og masede med slipset. Så gik han op på dækket for at se lidt nærmere på omgivelserne. Det var egentlig dumt at gøre så meget ud af påklædningen. Han skulle jo ingen steder.

Ingen havde spurgt om hans planer for aftenen, så han kunne godt gå ud og se lidt på juleudstillingen. Senere kunne han gå ombord og spise. Der var sat god og rigelig mad frem til dem, der blev tilbage. Han fik frakken på og begav sig op gennem hovedgaden i dystre tanker. Minderne væltede ind over ham. Minder helt fra barndommen og fra ungdomstiden. Det var trods alt her, han hørte hjemme. Han tænkte på Karen og Preben. De stod med ét så lyslevende for ham. Ikke sådan at forstå, at han havde glemt dem, de havde altid levet i hans længsler og drømme, men nu, han gik i de kendte omgivelser igen, beslaglagde de alle hans tanker. Hvorfor ikke gå op forbi huset og se, om der var lys. Måske boede de der slet ikke mere. Kirkeklokkerne begyndte at kime, da han vendte sine skridt mod den hjemlige gade.

Dagen havde været lang for Preben som for alle andre børn. Gentagne gange havde han forhørt sig hos sin mor, om det ikke snart var tid at gå i kirke. Hver gang måtte moderen bede ham væbne sig med tålmodighed, det var endnu altfor tidligt at gå. Men endelig oprandt da det øjeblik, hvor han ved sin mors hånd gik ind i kirken. Han var begejstret for det store juletræ og glemte snart alt omkring sig. Han sang med på julesalmerne, så det var en fryd at høre.

Da de skulle hjem, kom han på en eller anden måde bort fra sin mor i trængselen. Han fulgte med strømmen og tænkte, at så fandt han nok moderen længere fremme, når der ikke var så mange mennesker mere. Han kunne ikke selv finde vejen hjem. Da han var kommet et langt stykke ned ad gaden, blev han klar over, at moderen ikke var foran, så han måtte hellere vente, indtil hun kom.

Han stod længe og ventede, så gik han lidt tilbage og kikkede ned ad en anden gade, men hun var intetsteds at se. Da brast han i gråd. Hvad skulle han nu gøre, så var hans mor sikkert gået hjem i den tro, at han var løbet foran. Som han stod og græd, kom en mand hen til ham.

„Hvad græder du for, min ven?“ spurgte den fremmede herre.

Jo, han var kommet væk fra sin mor og kunne ikke finde hjem.

„Men hvor bor du da?“

Det kunne Preben ikke rigtig forklare.

„Hvad hedder du da?“

„Jeg hedder Preben,“ snøftede drengen.



Pludselig står hun
foran dem.

Ole, for ham var det, kom tu at ryste i knæene.

„Hvad hedder du mere?“ spurgte han.

„Tisted“.

Så var det altså hans egen søn, som han ikke havde set, siden denne var helt lille. Han tog drengens hånd.

„Følg så blot med mig,“ sagde han mildt.

Preben tørrede tårerne bort og fulgte villigt med. Den fremmede så så rar ud.

Som Ole gik her og mærkede drengens hånd hvile tillidsfuldt i hans, blev han grebet af en uforklarlig lykke. Han glemte alt andet for det, at han gik her med sin egen dreng en juleaften. Det var det, som han havde drømt om i disse år, hvor han havde været borte. Han ville ikke tænke videre, blot nyde at gå her med drengen ved siden af sig. Han bøjer sig og trykker et kys på drengens pande. Drengen ser forundret op, men finder det åbenbart helt i sin orden.

Så kommer Ole til at tænke på Karen. Hun må sikkert være ængstelig for drengen og går og leder efter ham. Han sætter uvilkårlig farten op, så drengen har ondt ved at følge med. Pludselig står hun foran dem.

„Men Preben, hvor blev du dog af?“

Jo, den stemme er ikke til at tage fejl af. Hun rækker hånden ud efter drengen og ser først nu,

hvem det er, han følges med. Så rækker hun armene ud mod ham. „Velkommen hjem, Ole.“ Og her midt på gaden kysser de to hinanden varmt, mens Preben uforstående ser til.

„Hvor er jeg glad, at du kom hjem, Ole, hvor har vi savnet dig,“ sagde Karen. „Men lad os nu gå hjem.“

Så først dæmrede det for Preben, at det var hans far, der var kommet hjem. Han udstødte et jubelskrig og sprang lige op i faderens arme. Faderen trykkede ham ind til sig og så ind i et par tindrende øjne.

„Men jeg har jo slet ingen julegaver med hjem til jer,“ sagde faderen bedrøvet.

Karen smilede, ligeså fortryllende som i sin pure ungdom.

„Du tager fejl, Ole, du kommer med den eneste julegave, som vi virkelig har ønsket os begge to.“

Så forstod Ole, at han virkelig var kommet hjem, at det hele var glemt, og at han måtte begynde forfra. Han havde forestillet sig hjemkomsten langt sværere, og så var det hele kommet næsten som af sig selv, uden et ord. Et håndtryk og et kys var nok til at fjerne den mur, som han havde fået bygget op mellem sig selv og hjemmet. Julen havde holdt sit indtog med fred på jorden og i mennesker Guds velbehag.

Da Lars Bådsmand

GIK I GIFTETANKER

Af HENNING NIELSEN

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Venskabet mellem *Lars Bådsmand* og *Jens Post* var af meget gammel dato. Det havde faktisk bestået lige fra barndommen, og det kom derfor også som lidt af en overraskelse for alle i Fjordby, da de to venner pludselig begyndte at gå og skule så underligt til hinanden.

Nu må man dog ikke tro, at der ikke tidligere havde været små uoverensstemmelser mellem dem. Det havde der nemlig været flere gange, for de var begge lidt stædige af natur. Hidtil havde der dog kun været tale om bagateller, som hver gang hurtigt var blevet udjævnet igen — og i hvert fald altid inden Lars atter drog ud på langfart.

Denne gang var der imidlertid ingen tvivl om, at der lå noget mere alvorligt bag uvenskabet, og efterhånden som ugerne gik, uden at der skete nogen ændring, begyndte man i Fjordby at hælde til den anskuelse, at bruddet mellem de to nu var endeligt.

Men hvad var grunden dertil? Ja, den var ikke særlig vanskelig at finde: *en kvinde* (man fristes næsten til at sige naturligvis) ved navn *Anna Holm!*

Da hun i august året før havde holdt sit indtog i den lille by for at overtage chokoladekiosken på hovedgaden, fik man straks fra starten det indtryk, at mænd overhovedet ikke interesserede hende det allerbitterste. Hun havde været enke i et års tid, fandt man efterhånden ud af, var vel omkring de 30, måske lidt yngre, men absolut ikke ældre, og indbegrebet af alt det, som mandfolk normalt forstår ved en veldrejet evadatter — netop den type, som ganske uvilkårligt får de fleste mænd mellem 20 og 70 til at vende sig om, når vidunderet, let

vuggende i hofterne, skrider hen ad gaden. Ja, havde begrebet Marilyn Monroe eksisteret, da hun ankom til Fjordby, havde byen med føje kunnet prale af at have sit eget eksemplar af denne højt beundrede race — og endda et eksemplar med de flottest tænkelige kurver, nogen mand kunne se for sine øjne. Men som sagt — i begyndelsen var samtlige mandlige indvånere i Fjordby kun luft for Anna Holm, skønt det langtfra manglede på tilnærmelser.

Et halvt års tid senere var der imidlertid noget, der tydede på, at hun begyndte at se med lidt mere velvilje på det andet køn. Sandsynligvis var hun blevet træt af at være alene og havde besluttet sig til at se sig om efter en mand, der var villig til at føre hende ind i ægteskabets trygge havn på ny. Tilbedere var der jo nok af, men det blev dog ret hurtigt klart, at kun to af dem havde virkelige og reelle chancer for at komme i betragtning.

Den ene af de to udvalgte var Jens Post. Hvadenten han havde breve at bringe den ombejlede Anna eller ej, så indfandt han sig hver dag i kiosken for at ønske



De fleste mænd mellem 20 og 70 vendte sig om, når de så vidunderet.

hende godmorgen, og på sin eftermiddagstur undlod han heller aldrig at kigge indenfor. Det så nærmest ud, som om han regnede med at kunne vinde den attræede genstand for sine ømme følelser ved energi og pågåen-
hed. I hvert fald lod han aldrig nogen lejlighed til et lille besøg gå fra sig, men smuttede, så snart han kunne se sit snit dertil, ind i kiosken — til stor morskab for de mange, der på afstand interesseret fulgte hans ihærdige form for kurmageri.

Lars Bådsmænd, der var den anden af de udvalgte ungarle, boede en god mils vej uden for byen. Han residerede i sine forældres hus, som lå nede ved fjorden på en ellers ubeboet vej, som løb langs med vandet, og som endte blindt. Alene på grund af afstanden havde han ikke så gode kort på hånden som Jens, når det gjaldt om at gøre Anna sin opvartning. Selv om han ikke regnede en mils vej for noget, så havde han jo hver dag fra klokken 7 morgen til 20 aften jobbet som færgemand over fjorden at passe. En overgang havde det set ud, som om Anna foretrak den høje og bredskuldrede Lars, men den voldsomme offensiv, som Jens Post havde indledt på det sidste, havde tilsyneladende ændret billedet noget, således at chancerne vel nu nærmest stod lige.

Egentlig var det slet ikke Lars, der var ansat som færgemand på Fjordby sydstrand. Det var hans fader, der i sin tid af kommunen havde fået tilladelse — og samtidig pligt — til at fæрге folk over fjorden mod en betaling af 25 øre pro persona. Lars var — efter i sidste omgang at have sejlet i udenrigsfart et års tid — vendt hjem kort før jul for at fejre højtiden sammen med forældrene og en ældre broder, som var bosiddende i Los Angeles, og som var kommet hjem med et af de sidste juleskibe for i barndomshjemmet at genopleve en rigtig dansk jul. Han havde fået godt fat derovre i det store land, hvor han drev sin egen entreprenørvirksomhed. Da han sidst i januar rejste tilbage, var forældrene, som det havde været aftalen, taget med, og det var bestemmelsen, at de først skulle vende tilbage omkring den 1. august. Imens havde Lars, som den gode søn han var, lovet at passe jobbet som færgemand.

Hidtil var alt gået, som det skulle. Dagen lang færgede Lars hurtigt og sikkert folk over fjorden. Det foregik i en stor robåd, så der var udelukkende tale om transport af passagerer — til nød også af cykler. Biler var henvist til at benytte broen, der var beliggende omkring en halv mils vej nord for byen.

Om hverdagen var der som regel fuldt op at gøre ved færgestedet, for de mennesker, der arbejdede eller havde ærinde på den anden side af fjorden, foretrak i ret stor udstrækning at lade sig fæрге over i stedet for at benytte broen. Det var nemlig ikke så ganske få, der på denne måde kunne spare op til en mil eller mere. Af denne årsag var Lars imidlertid bundet ved færgestedet uafbrudt dagen lang, og derfor kunne han ikke se Anna så hyppigt, som han gerne ville.

At dette pinte ham lidt, var der vel intet at sige til. Han var jo mindst lige så interesseret i hende som Jens

og havde så småt gået og puslet med tanken om ved passende lejlighed at spørge hende, om de ikke skulle gifte sig. Men endnu skrev man kun maj, så der var hele tre lange måneder igen, før han blev løst fra det bundne job som færgemand.

En aften havde han åbenbart beskæftiget sig særlig indgående med sit forhold til Anna, for den følgende morgen bad han Ole Hammer, som arbejdede på bådværftet ovre i Sønderstrup, og som han hver morgen færgede over fjorden, om at lægge et brev i postkassen i Sønderstrup, hvad Ole da også gjorde uden at forbinde noget særligt dermed. Heller ikke næste morgen, da det samme gentog sig, tænkte Ole nærmere over det; men den tredje morgen, da han steg i land, og Lars løftede cyklen op til ham og samtidig bad ham om at besørge endnu et brev, udbød han en lille smule forbavset:

— Det er da voldsomt, så skrivende du er blevet i den senere tid, Lars!

Men Lars svarede ikke, og så snart Ole, der nu var blevet nysgerrig, kom et lille stykke hen ad vejen, hvor en høj hæk skjulte ham, sprang han af cyklen og trak brevet op af lommen. Et øjeblik stirrede han vantro på adressen, gned sine øjne og læste så igen:

Hr. Lars Bækgård,

Færgehuset, Sydstranden pr. Fjordby.

Ole rystede på hovedet og tænkte, at det nok ikke for tiden stod helt vel til med Lars, siden han var begyndt at skrive breve til sig selv.

— Mon han ikke snart trænger til at mærke et skibsdæk under fødderne igen, mumlede han hen for sig.

Han lagde dog også dette brev i postkassen, som han havde lovet, selv om han tænkte sit derved . . .

I sejlklubben om aftenen kunne han dog ikke nære sig for at fortælle om Lars Bådsmænds skrivelser, og Jens Post, der også var til stede, var ikke længe om at regne ud, at han havde gjort sig selv til grin ved nu to dage i træk at stampe ud til Færgehuset med breve til Lars, som denne havde skrevet til sig selv.

Da han derfor den følgende morgen kom ud til Færgehuset med det tredje brev, var han godt gal i hovedet og skældte Lars bælgen fuld. Hans grove ord anfægtede dog ikke Lars, der stod på sin ret og hævdede, at når han ofrede porto på et brev, så var det også Jens' soleklare pligt at bringe det ud, ligegyldigt hvem der så havde skrevet det. Og dette logiske argument var Jens ikke i stand til at give igen på.

Næste morgen var der atter brev til Lars; men denne gang afleverede Jens det uden så meget som at åbne munden. Men på dette tidspunkt havde Lars, der nu følte, han havde krammet på Jens, allerede fået en af sine tidligere morgenpassagerer til at lægge endnu et brev i postkassen, således at Jens om eftermiddagen måtte tage turen ud til Færgehuset for anden gang den dag!

Nu skete der pludselig det, at Lars Bådsmænd kom i sparehjørnet og sendte sig selv et postkort af følgende ordlyd: „Håber ikke, at udbringningen af dette post-

kort vil få Jens Eriksen til at svede alt for voldsomt.“ (Det var efter årstiden utrolig varmt i de dage!) Og Jens var magtesløs. Beklagede han sig over denne nye form for chikane, kunne Lars med god grund beskylde ham for at læse den post, der var ham betroet.

Naturligvis vidste Jens udmærket godt, at den virkelige mening med Lars' skrivelser var at give ham mere arbejde, så han fik mindre tid til at smutte ind og hilse på Anna, og i nogle dage gik han og grunde over, hvordan han skulle gribe sagen an. Til sidst blev han enig med sig selv om, at Lars nu havde drevet sin spøg vidt nok.

Om søndagen, der var hans fridag, stod han tidligt op, og da han havde drukket morgenkaffe, begav han sig ud ad den støvede vej til Færgehuset.

Han nåede derud klokken otte. Da Lars intet sted var at se, ringede han kraftigt med den klokke, der var ophængt på en stolpe, og som benyttedes af folk, når de ønskede at blive færget over fjorden. Lars lod sig dog stadig ikke se, og han gav sig derfor til med høj røst at råbe:

— Færgemand! Færgemand!

Omsider kom Lars til syne i husets dør. Han så noget forsovet ud og knappede skjorten og spændte bukserremmen, mens han stolprede ned mod båden. Da han opdagede, det var Jens der stod og ventede, fik han et lidt stramt udtryk i ansigtet.

— Hva' vil du? spurgte han.

— Over på den anden side, svarede Jens kort og hoppede ned i båden. Lars roede ham over, Jens betalte, men blev stående på bredden og så på, at Lars roede tilbage, fortøjede båden og gik op imod huset. Netop da han åbnede døren for at gå ind, ringede Jens med klokken fra den anden bred. Lars vendte om og gik atter ned mod båden, idet han råbte:

— Hva' vil du nu?

— Tilbage igen! svarede Jens.

Gram i hu roede Lars over og tog ham med tilbage; men i stedet for at begive sig op til huset som sidst, blev han denne gang siddende i båden og holdt øje med Jens, der stod på bredden og tilsyneladende kun ventede på, at han skulle gå i land, så han igen kunne få lejlighed til at ringe med klokken.

Da Lars imidlertid ikke gjorde mine til at stige i land, hoppede Jens atter ned i båden. Lars roede ham over, og Jens betalte på ny.

På denne måde fortsatte de hele formiddagen. Uafbrudt blev Jens roet over fjorden — frem og tilbage, frem og tilbage. Han betalte pligtskyldigst efter hver tur, og mere og mere indædt stoppede Lars femogtyve-



Lars og Jens hylede af grin.

ørerne i bukselommen. I sit stille sind håbede han, at Jens på et eller andet tidspunkt ville komme i bekneb for småpenge, for i så fald ville han hævde, at han ikke kunne veksle. Muligheden var dog yderst ringe, for Jens havde udstyret sig med en stor prangerpung, der var stopfuld af småpenge.

De mælede ikke et ord til hinanden. Sveden sprang efterhånden i store perler frem på Lars' pande, og han følte sig som en hel galejslave.

Ved middagstid holdt de pause. Det var en aftale uden ord — en art stiltiende *gentleman's agreement*. Jens, som havde medbragt madpakke og en „Hof“, lagde sig under et træ og spiste, mens Lars forsvandt ind i huset.

På slaget to rejste Jens sig og gik ned og ringede med klokken, Lars kom ud, og tørrende sig om munden med bagsiden af sin store næve steg han med et sammenbidt udtryk i ansigtet ned i båden til Jens og begyndte igen at ro . . .

Klokken var ca. et kvarter i otte, da Jens betalte for sidste gang og steg i land ved Færgehuset. Han ville ikke udsætte sig for at blive efterladt på den anden side af fjorden. At det ville fryde Lars at gøre dette, var han ikke i tvivl om.

Uden et ord til farvel gik han mod vejen, mens Lars — mere død end levende — låste årerne inde og vaklede op mod huset.

Mandag morgen var der brev til Lars — og det samme var tilfældet om eftermiddagen. Om tirsdagen var der to store pakker på hver 25 kg. Da Jens svedende kom slæbende med dem, smilte Lars for første gang siden søndag.

Om onsdagen kom der igen to store pakker til Lars (det var dog de samme, som dem han havde modtaget om tirsdagen, de var blot pakket ind i noget andet papir!) Om eftermiddagen var der brev som sædvanlig. Samme dag havde han afsendt tre pakker på hver 35 kg, men der måtte være sket en eller anden fejl på posthuset, for han fik dem ikke torsdag morgen, af

hvilken grund Jens fik tid til en lille hyggelig tète-a-tète med Anna.

For at råde bod på dette uheld sendte Lars resten af ugen sig selv en mængde postkort med små, „venlige“ hip til Jens. Han brugte en hel lille formue til porto, men trøstede sig med, at han havde fået de fleste af pengene ind ved at ro for Jens hele søndagen.

— — —
En del af byens ungdom var efterhånden blevet uhyre interesseret i at se, hvad der ville komme ud af de to stædige bejlers dyst, og da det igen blev søndag, mødte de i sluttet trop op ved færgestedet for at overvære, når Lars i sit ansigts sved roede frem og tilbage over fjorden med Jens som passager.

Lars sad netop i båden og bandede stygt over deres tilstedeværelse, da Anna i egen høje person ankom pr. cykel. På grund af anstrengelsen ved cykelturen — men måske lige så meget på grund af synet af de grinende unge mennesker — var hun blussende rød i ansigtet.

Da hun stod af cyklen, befandt Lars og Jens sig ovre på den anden side af fjorden, og hun gav sig straks til at ringe voldsomt med klokken for at gøre dem opmærksomme på sin tilstedeværelse.

Synet af den tilbedte, klædt i sin bedste søndagskjole, pustede nyt liv i Lars, og han roede over dobbelt så hurtigt som ellers.

— I to forbandede skvadderho'der! skreg Anna, endnu før båden havde lagt til.

— Nu vender den skønne fa'me det lådne ud! lød en stemme fra tilskuerne. Replikken vakte stormende munterhed.

— Her kan vi ikke tale i fred, sagde Anna og sendte de unge mennesker et hvast blik, idet hun steg ned i båden.

— Og så steg den skønne, men troløse Helena af Troja om bord! deklamerede lodsens Hans, der altid skulle vigte sig af sit kendskab til den klassiske litteratur.

— Så ro dog for pokker, dit fjols! snerrede Anna til Lars, — den samling løjsere har ikke godt af at høre, hvad jeg har at sige jer to tykpendede festoriginaler!

— Rigtigt, Anna, vis du kan ordne dem! skreg de begejstrede tilskuere, da båden lagde fra. De var klar over, at noget sensationelt var under opsejling.

Men Anna så om muligt endnu mere rasende ud end før og gik straks i gang med at give Jens en gevaldig omgang.

— Hvad angår dig, Jens, så er du det største skvat, jeg nogen sinde har kendt, tordnede hun. — Du har

fået sat mig i gabestokken til benefice for hele byen . . ! Og i denne skure blev hun ved. Hun råbte højere og højere og beskyldte dem begge for med fuldt overlæg at have gjort hende til grin for hele borgermusikken. Hun overfusede dem skiftevis, og hverken Jens eller Lars havde nogen som helst mulighed for at komme til orde, langt mindre at standse hendes rivende ordstrøm.

Til sidst gav hun sig til at fægte med armene, som ville hun gå angrebsvis til værks mod dem . . . indtil hun med eet mistede balancen og — uden at nogen bagefter var i stand til at forklare, hvordan det gik til — faldt i vandet med et højt plask! . . .

Der blev dog hverken brug for livredder, kunstigt åndedræt eller noget af den slags. Anna så ud til at være en fortræffelig svømmer. Med lange, sejge tag arbejdede hun sig sikkert og støt ind mod bredden. Men her var vandet ikke så lidt grumset og mudret, så hun var i en temmelig ynkelig forfatning, da hun omsider under de ungdommelige tilskueres jubel kravlede i land og sjokkede hen til sin cykel. Så værdigt, som det var hende muligt med vandet drivende ned ad sig og ansigtet sortstribet af mudder, vendte hun sig om og råbte ud til de to rivaler i båden:

— Jeg er færdig med jer begge! . . .

Men var tilskuerne på bredden brudt ud i høje latterbrøl, da Anna faldt i vandet, og da hun kravlede i land, så indtraf der nu noget, som i næsten lige så høj grad kaldte på deres lattermuskler.

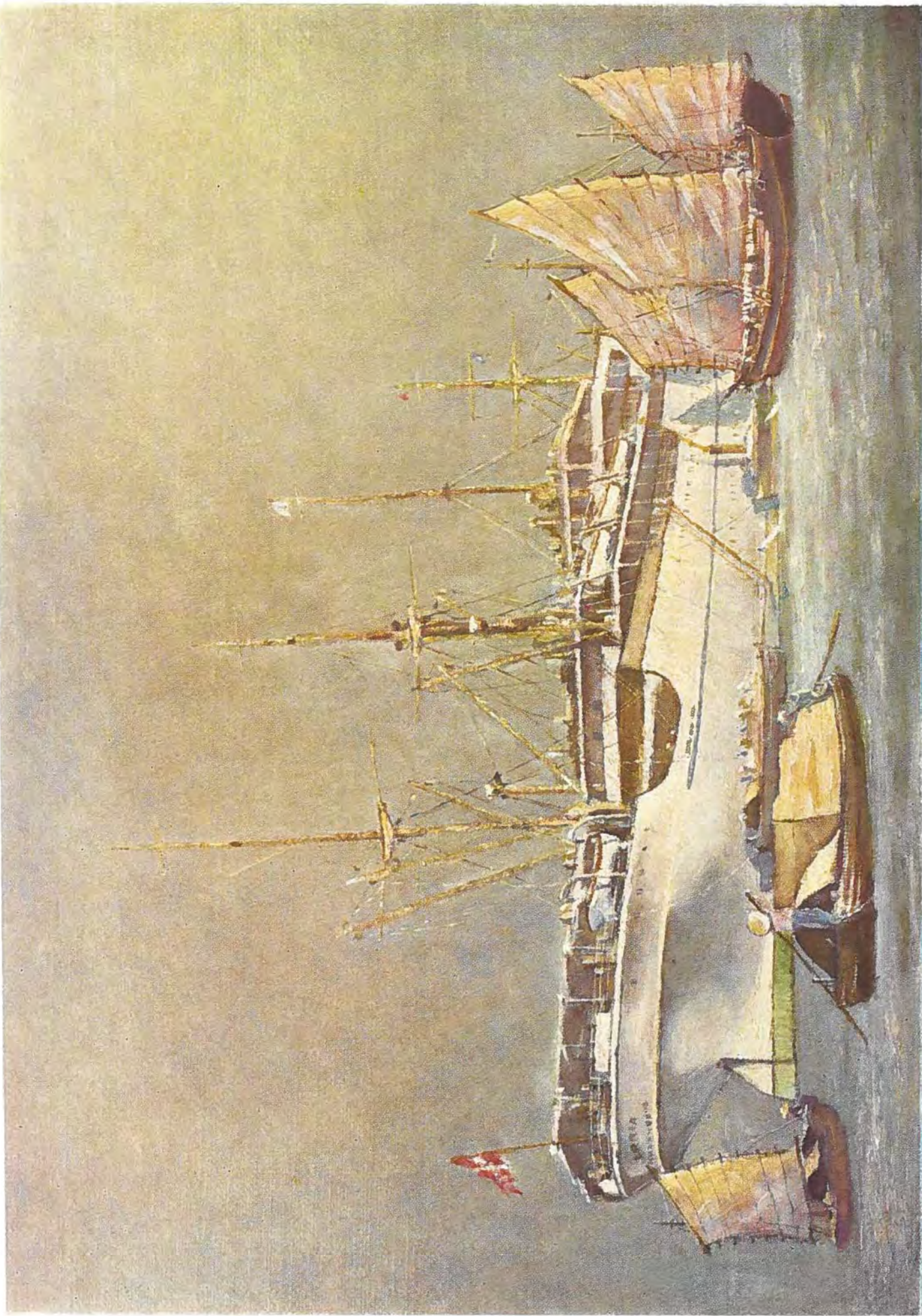
Annas afskedssalut havde åbenbart ikke berørt hverken Lars eller Jens særlig smerteligt, for de sad nu begge derude i båden og formelig hylede af grin, mens de skiftevis dunkede hinanden i ryggen for ikke at blive kvalt i de eksplosive latterudbrud, der gennemrystede dem begge!

— — —
Tilbage er der kun at fortælle, at enhver misstemning mellem de to forhenværende rivaler var som blæst bort med Annas forsvinden fra skuepladsen, og da de efter det tragikomiske optrin sad i Færgehuset og sludrede i al fordragelighed, sagde Lars dybsindigt:

— Det var vist godt, det gik, som det gik, du gamle, for den havgasse havde det sgu ikke været morsomt for nogen af os at sejle sammen med et helt liv igenem. I hvert fald foretrækker jeg en brandstorm i Biscayen i selv den værste gamle plimsoller frem for den cyklon, hun i dag lod feje hen over vore hoveder.

Og i denne betragtning var Jens — skønt kun en ussel landkrabbe — fuldstændig enig.





Reproduktion: Brdr. Berentzen

M/s Erria, Ø. K., Penang 1938

Maleri af Svend Aage Larsen



Reproduktion: Ddr. Barentzen

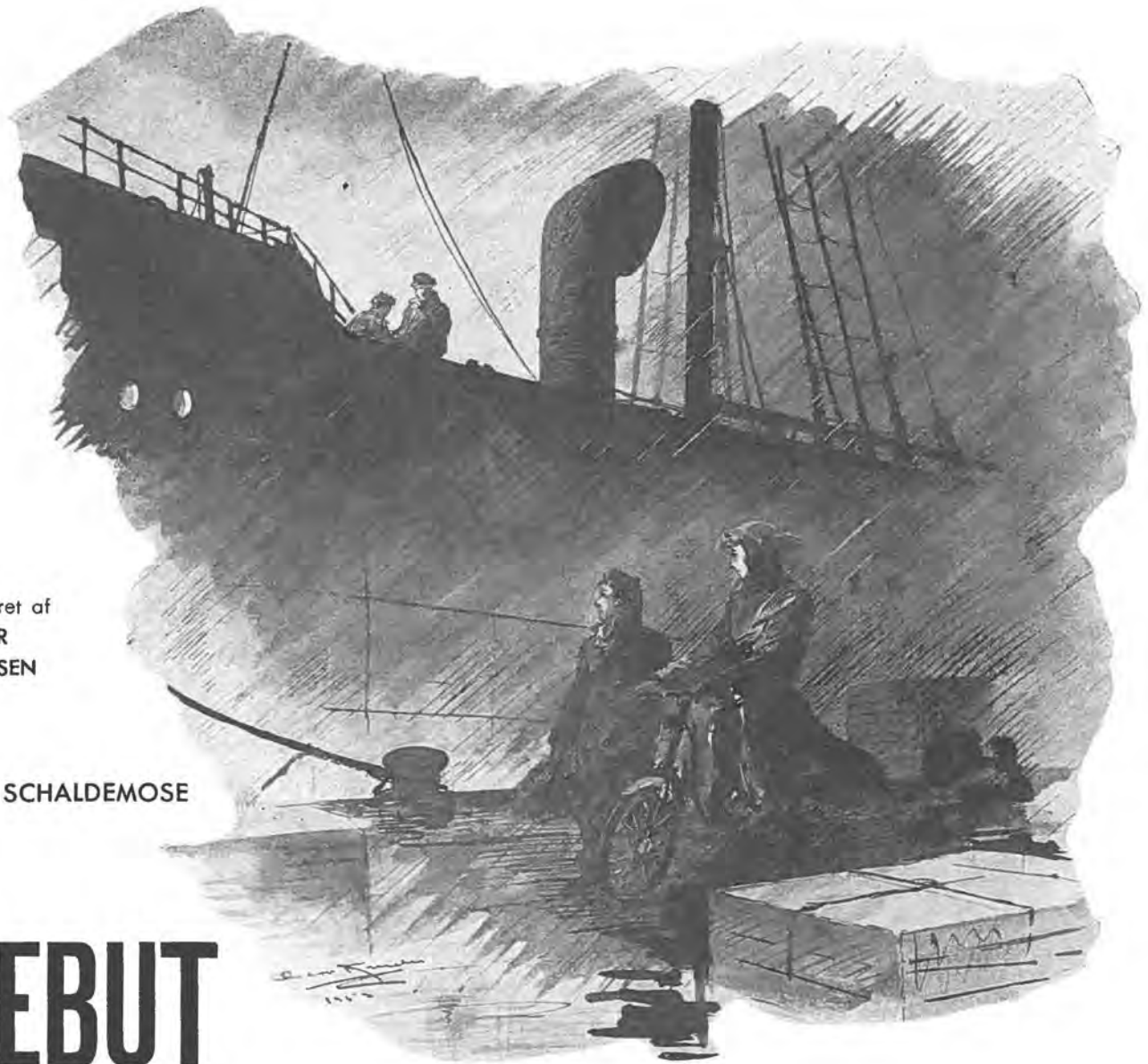
Dansk brig udfør Gibraltar

Maleri af Benjamin Olsen

Illustreret af
OSCAR
KNUDSEN

Af
PEER SCHALDEMOSE

DEBUT



Det var i året efter befrielsen. En råkold dag med fygende vestenvind først på vinteren.

De kom gående over den blæsende havneplads ned mod skibet, hvor et par sømænd hang uvirksomt over rælingen. Drengen trak cyklen og havde anbragt den nye køjesæk på styret. Moderen gik ved siden af, foroverbøjet og stift. Hendes hænder hang uvirksomt ned langs siden, røde, kolde og urolige, fordi hun ingen ting kunne få lov at bære. Det var skam nok, syntes drengen, at hun overhovedet fulgte ham.

Skibet skulle sejle i ballast, så landgangen steg stejlt, og han sled for at komme op med den tunge køjesæk. De to matroser stod fremdeles ubevægeligt på samme sted. Men da han fik sig selv og sækken lempet ned på dækket, kom styrmanden til. Han stirrede et øjeblik med åben mistillid på den kort-

benede drengeskikkelse, før han gav besked til de to om at vise drengen hans lukaf. Ole fulgte efter dem hen agter. Den ene skridtede afsted med hans køjesæk under armen, som var det en pose med brød.

Ole skulle ligge sammen med kokken i et lille lukaf agter. Den øverste af køjerne i det snævre rum så ikke ud til at være i brug, og han smed sine ejendele derop.

— Men du kan prøve på at brække dig ned i knolden på kokken, bemærkede den ene. — Så bliver han ond. Der var en messepeter, der gjorde det engang, og kokken slog ham til plukfisk, så vi måtte efterlade ham på et hospital i Antwerpen.

— Og nu må du hellere løbe ud og melde dig til hovmesteren, rådede den anden. — Han venter nok på dig.

Han gik ud på dækket og anede ikke, hvor han

skulle finde hovmesteren. Styrmanden kaldte på ham og sagde, hans mor godt kunne komme om bord og se, hvor han skulle holde til. Ole skyndte sig at forsikre, at det ville hun ikke bryde sig om. Styrmanden smilede tvivlende, men trængte ikke yderligere ind på ham.

Så løb han ned på kajen, hvor moderen stod og ventede.

— Så er det i orden, sagde Ole og søgte at gøre sin stemme kæk. — Vi må hellere sige farvel nu.

— Men, kan jeg ikke komme om bord? Og — skal jeg ikke tale med nogen?

— Nej. Vi kan sejle hvert øjeblik. Og her er koldt, du skal ikke stå og vente.

— Nå ja, hvis du synes, sagde hun sagtmødt. — Men du må love at passe godt på dig selv, Ole. Og vær forsigtig, når I er i land. Lad ikke de andre lokke dig ud i noget.

— Selvfølgelig ikke.

De stod og så på hinanden uden at vide, hvad de skulle sige mere.

— Men nu må jeg nok op igen, sagde han til sidst. — Farvel, mor.

Og han pilede op ad landgangen, så stærkt som var han bange, at nogen med vold ville holde ham tilbage.

Det var en forunderlig følelse, da han nogle timer senere stod i kabyssen og tørrede tallerkener af og pludselig så, at kajen bevægede sig baglæns bort uden for den åbne dør.

Da lodsens blev hentet, hang ham sammen med hele besætningen ved rælingen og så efter den lille motorbåd, der forsvandt agterude. Han mærkede en underlig klump i halsen og følte sig ganske ene og forladt. Han havde selv ønsket at komme til søs og bort fra de gnidrede forhold derhjemme i den to-værelses, og hans gamle hjørne i soveværelset, som han nu måtte dele med to opvoksede brødre. Han havde været kæphøj på gaden mellem kammeraterne og pralet med, at han skulle til søs. Nu var han kommet det. Han var messedreng på s/s „Alberte“.

Han var glad, at ingen af dem kunne se ham i øjeblikket — for alt hans mod forlod ham, mens han stod her og så ud over havet, der strakte sig foran dem som en grøn uendelighed, og allerede følte kvalmen stige op i sig. Nu var han bange — og han vidste ikke, hvad der forskrækkede ham mest, at sejle bort fra moderen og alle derhjemme, eller tanken om, at han kunne blive dårlig, så kokken slog ham til plukfisk, som de havde sagt, han ville.

Til megen søsyge blev det nu ikke. Og det viste sig snart, at det var en hvid løgn, at kokken nogen sinde skulle have slået nogen. Han var en ganske flink mand og meget indolent — så doven, at han sjældent gad åbne munden til noget som helst, så Oles videbegær måtte finde andre veje. Men der var arbejde nok. Hans træthed voksede formidabelt for hver ny dag i søen, syntes han. Havde han endelig et par øjeblikke for sig selv, slumrede han hen.

Anderledes blev det, da de kom til land i Finland, hvor de skulle laste træ. Hver aften gik mand-skabet fra borde, nybarberede og med pressefolder i bukserne. Men ingen tænkte på at tage messedrengen med. Selv jungmanden, der på vejen op havde lovet, de skulle gå i land sammen, glemte sit løfte og drog bort i en kreds af fuldbårne søfolk.

Ole var udenfor. Han var den yngste, og som messedreng hørte han ikke til nogen steder. Han sad alene om bord på kokkens køje og skrev brev til sin mor og hadede de andre, der ikke tog en dreng med i land.

Men da de sejlede igen, var han atter så travlt optaget, at der ikke blev tid til at spekulere på, om han havde gjort et forkert valg ved at gå til søs. Dækslasten lå så højt, at han måtte klatre og springe, når han skulle rundt på skibet. Og savsmuldet feg ind i pantryet og gav ham et kedsommeligt ekstrarbejde med at tørre kopper og tallerkener endnu engang før brugen.

Lasten var bestemt for Frankrig, og efterhånden som de nærmede sig rejsens mål, blev stemningen lys om bord. De skulle til Le Havre, en god havn med lyse udsigter for både det ene og det andet, sagde folkene oprømte og syntes, det skulle blive rart at føle landjord under fødderne igen.

— Ja, vi skal tage Messepeter med i land, så skal han se sager! sagde en letmatros.

Han troede dem ikke længere, og han var sikker på, at de ville glemme deres løfter igen, når de først kom til land. Men han havde gjort dem uret denne gang. Allerede den første aften, de lå i Le Havre og havde fået forskud på hyren, kaldte de på ham, da de gik fra borde. Nu skulle de op og se på byen, og Messepeter skulle med.

Der var ikke meget by at se. For i 1946 bar Le Havre endnu tydelige spor af den krig, der havde lagt betydelige dele af den store havneby i ruiner. Gaderne var et trist syn med ødelagte huse — eller gabende tomter de enkelte steder, man var begyndt at rydde ruinerne af vejen. Men cafeer fandt de

flere af, og de drak øl og cognac på så mange steder, at Ole ikke bagefter kunne huske antallet.

De endte i et skummelt lokale i en sidegade, hvor de ligefrem syntes ventet. Der var straks en pige til de fleste af dem. Ole sad træt på en stol og så det hele køre rundt og håbede, de snart ville gå tilbage til skibet. Han turde ikke prøve at finde vejen alene. Ingen tog notits af ham længere — de var alle optaget af deres eget, dansede med pigerne eller førte lange samtaler med dem ved baren, skønt ingen af dem havde kunnet sige seks sammenhængende ord på fransk, da de gik fra borde.

En stor, fed kvinde kom hen til bordet, hvor Ole sad alene, og begyndte at tale til ham. Han forstod ikke, hvad hun sagde. Hun tog nok hans tavshed for samtykke, for hun satte sig ved siden af ham og blev ved med at tale. Ordene flød som en rivende strøm fra hendes vældige, kødfulde mund.

Ole så efter jungmanden, der dansede kind mod kind med en lille sorthåret pige med slanke lemmer og forførende øjne. Og han ønskede sig i i hans sted. Men han sad plantet ved siden af verdens fedeste pige. Og han mærkede de andres øjne på sig og hørte latteren rundt om, da pigen kærligt lagde sin store arm om hans spinkle skuldre og sagde, han var hendes *cheri* og *darling* gentagne gange med skiftende betoning.

En kvalmende fornemmelse sad ham i halsen. Han følte sig uhjælpeligt til grin og forladt midt i det snurrende lokale. Han ønskede, han var langt borte fra Le Havre. Han længtes efter gaden derhjemme. Der var han ikke en snotunge mellem voksne, der ikke ville regne ham, men jævnbyrdig. Han tænkte på den en aften som nu, gaden, snavset, halvmørk, lang og dyb, med kendte lyde fra porte og trappegange. Der var alle hans kammerater. Hele slænget, der var blevet konfirmeret i foråret som han selv, de var stadig i gaden allesammen. De havde fået



Mindre end 8 minutter efter eksplosionen gik skibet ned.

budpladser eller var blevet lærlinge, men de boede stadig i gaden — og hver aften var de at finde på det samme hjørne, hvor de altid havde holdt til. Det var kun ham, der havde valgt at forlade det hele og drage bort fra gaden. Han havde pralet med, at han skulle til fremmede steder og opleve en masse. Men han følte kun underlegenhed og kvalme her og søgte at gøre sig fri under kvindens arm.

I det samme brød slagsmålet ud. Og den fede pige glemte ham og han hende i den tyfon, der i de næste minutter gik gennem lokalet.

Det begyndte ved, at en fyrbøder kom for skade at lægge an på en pige, der viste sig at være i selskab, så fyrbøderen blev indviklet i et slagsmål med en lille sortskægget franskmand. Det var der intet videre usædvanligt i, før franskmanden — der var modstanderen underlegen — trak kniv, og sømandens kammerater måtte lægge sig imellem. De fik

dem skilt og gav franskmændene de bank, han havde fortjent.

Mandskabet var halvfulde og ved at glemme det hele igen, næsten før de var færdige med afstraffelsen. Men da åbenbares det, at franskmændene havde venner, som følte deres nationale ære trådt for nær ved at se en landsmand få klø. Det udviklede sig på et øjeblik til et veritabelt slag mellem den stedlige befolkning på den ene side og den danske besætning på den anden. En forrygende kamp, hvorunder rigeligt af beværtningens inventar gik til, borde væltede, flasker splintredes og knuste glas lå strøet over gulvet som sne på en teaterscene.

Ole var sikker på, at de alle ville ende med at blive slået ihjel — for ligegyldigt hvor godt danskerne forsvarede sig, var de langt de færreste. Selv var han for forskrækket til at foretage sig noget som helst, men stod klemmt ind til væggen i den fjerneste krog og søgte at gøre sig så lille som muligt. Alting svimlede for ham i rædsel. Han havde kun en tanke, at komme bort.

Det lykkedes ham virkelig ubemærket i tumulten at smutte ud af værtshuset og løbe bort. Han vidste ikke, hvor han ville hen, løb blot, alt hvad han kunne gennem de ukendte gader. Men uheldet ville, at kaptajnen kom netop ad den samme gade og fik øje på ham. Han blev betænkelig, da han fik standset drengen og tvunget en usammenhængende, farverig gengivelse af begivenheden ud af ham. Det meste af mandskabet var i land, og kaptajnen følte ingen lyst til at ligge over her, hvis halvdelen af hans folk måtte på hospitalet eller i kachotten. Efter et øjeblik betænkning tilkaldte han en betjent og satte ham ind i sagen. Og så rullede lavinen.

Ti minutter senere stormede en sværtbevæbnet politistyrke beværtningen, fulgt af kaptajnen og messedrengen. De fandt kun et fredfyldt og roligt lokale. Slagsmålet var forlængst ebbet ud og de stridende forsonede. Fyrbøderen og den knivstikkende stod med hinanden om halsen og skålede og hikkede, mens pigen, der havde været årsag til det hele, sad forladt, glemt og sur.

Politets anfører sagde mindre pæne ting til kaptajnen, der på sin side ikke var mindre ublid ved Ole. Mandskabet morede sig højlydt og syntes, det var en god, omend noget grovkornet spøg.

I de kommende dage kunne de aldrig se Ole nogen steder på skibet uden at grine ad ham og skose til haren. Og der var ingen, der oftere foreslog ham at gå med i land.

Da de igen sejlede mod Danmark efter at have indtaget en last gipssten, havde Ole opgivet drømmen om at blive sømand. Og han ville tigge og bede om hjemme, at han ikke skulle afsted igen. Han følte sig knust og ensom om bord som aldrig før.

De havde fint vejr lang tid, men i hjemlige farvande blev de mødt af en stærk østenstorm med stigende vindstyrke. Skibet kastede sig i bølgerne, så man ikke kunne stå fast noget sted, og alting dansede i kabyssen værre end i et forhekset køkken.

Det var i dette vejr, midt på natten, at katastrofen indtraf. Ved søforhøret senere var alle enige om, at det måtte have været en mine.

Heldigvis indtraf eksplosionen i et vagtskifte, og de fleste var oppe, så redningsbådene blev bemandet og firet ned på få øjeblikke. Og godt det samme, for mindre end otte minutter efter eksplosionen gik „Alberte“ ned med forstavnen først i en gurglende hvirvel.

Alle var kommet med i de to både på nær den matros, der havde stået til rors, og som kaptajnen så blive slynget ud over skanseklædningen i ulykkesøjeblikket, men som ingen havde bemærket siden.

Ole var i andenstyrmands båd, hvorfra de fik øje på redningsflåden og så et menneske ligge livløs på den. Men det var umuligt at ro helt op til den, hvis båden ikke skulle knuses mod den klodsede flåde, der dansede ukontrollabelt på bølgerne. To gange søgte styrmanden at svømme over til flåden. Ved det andet forsøg var han ved at gå ned, da Ole sprang ud efter ham.

Ole var sprunget uden egentlig at tænke over, hvad han indlod sig på. Han var en god svømmer og syntes, han havde pligt til at komme til hjælp. Men det blev snart klart for ham, hvor stor forskel der er på at svømme i smult vand langs en kyst og på at arbejde sig gennem bølger som disse i mørke og kulde på mange favne vand. Han følte, det var i sidste øjeblik, da båden nåede hen til dem, og de andre fik styrmanden trukket indenbords. Alligevel lod han sig ikke hale med op i båden, men svømmede fra den over mod redningsflåden.

Han anede selv, det oversteg hans kræfter. Men det kunne være ligegyldigt — nu. Giv op *ville* han ikke. Han havde vist sig fejt for de andre én gang, i Le Havre. Nu måtte han gennemføre det. Og han gjorde det virkelig. Han nåede flåden — og fik kræfter til at trække sig op på den, da han havde hvilet ved dens kant en tid. Bagefter fik han fat i

linen, de kastede til ham, og bandt den omkring den næsten livløse matros.

Han var selv halvt bevidstløs, da han lod sig trække i linen over til båden. Og han fattede ikke noget af, hvad der skete siden.

Han hørte ikke de andres rosende ord eller så, hvordan de sloges om at give ham af deres tørre tøj. Og da de fem timer senere blev fundet af et finsk skib, kunne de dårligt få ham vækket og med op ad lejderen i sikkerhed på damperen.

To dage senere kom de til København — med toget, efter at være landsat af finnen i Frederikshavn. Hans mor modtog ham på banegården med rødrandede øjne og mange spørgsmål. Men han var kry og berettede vidt og bredt om alt det, han havde oplevet på sin første tur til søs.

Samme aften var han nede på gaden. Det rygtes hurtigt, han var kommet tilbage, og han var snart midtpunktet i en klynge af lyttende og måbende kammerater.

Han fortalte om oplevelserne i Frankrig. Og efter alt, hvad han i virkeligheden havde oplevet på sin første række, må det tilgives, hvis han omskrev lidt, så det blev til, at det var ham, der havde været afgørende for kampens udfald den aften i Le Havre. At han egenmægtigt havde gjort det af med tre franskmænd og tilsidst tvunget deres kammerater til at tilkalde politiet for at redde livet, mens jungmandens sortkrøllede pige dånedede af betagelse i hans arme.

— Og I blev også minesprængt, sagde én og var helt bleg i stemmen blot ved at nævne ordet. De havde alle læst beretningerne i aviserne, der også havde beskrevet Oles bedrift.

— Nå ja, det, sagde Ole utålmodigt over afbrydelsen og fortalte videre om, hvordan han ryddede dansegulvet i Le Havre og erobrede den smukkeste pige i beværtningen.

Ingen skulle sige, at han ikke var den dreng i gaden, der havde oplevet mest.



Manden, der ikke kunne sige nej —

Fortsat fra side 8

lagde mærke til, hvor mine ord varmede ham — gav ham oprejsning for alt det, som alligevel var småting mod det andet, som senere mødte ham.“

— — —

Både Bentzen og jeg opdagede pludselig, at tiden var løbet fra os. Vi tog afsked og gik hver til sit, — jeg måtte ofre en taxa og kom endda ikke tidnok til at afværge et mindre stormvejr af bebrejdelser over, at „her går man og venter med middagen, mens du bare sidder et sted nede i havnen og sludrer tiden væk om ligegyldige ting — —“

Ligegyldige ting! Ja, du skal nu alligevel høre den historie, når du er faldet lidt til ro, lille Anna, tænkte jeg. Højt sagde jeg bare: „Du har ret, min ven, jeg har ikke holdt ord — og det er *min* fejl. Du må foreløbig undskylde mig — der sker altid noget i havnen — havde du bare været med. — Men nu skal *du* ha' lov til at bestemme, hvor aftenuren går hen. Jeg siger ja til alt, min kære.“

Og så skinnede solen igen.

Der skal såmænd så lidt til at dreje den elskedes barometer fra „storm“ til smukt“.

På KRUDTTÅRNSVAGT

Af RICHARD JENSEN

Orlogsværftet lå forladt og øde, da jeg sammen med ni mand juleaften 18 . . marcherede fra vagtskibet „Sjælland“ for at overtage vagten ved krudttårnene. Når jeg siger marcherede, må dette ikke tages i gængse forstand; det blæste en storm, som sendte sneen i lange fyg henad jorden, for derpå at skrue tilvejs som løssluppen damp. Vejen var glatpoleret, og det var bidende koldt. Om at holde fodslag kunne der slet ikke være tale; vi stred os op mod vinden i en klump, af og til faldt en mand, kun de to bageste, hvem den store kostbare kurv med alle juleherlighederne var betroet, havde til alt held været så forsynlige at trække gamle sokker uden på skotøjet.

Men trods udsigten til en alt andet end behagelig julenat i kulde og blæst ved de afsides liggende krudttårne var hunnøret højt blandt folkene. Der var jo over os alle denne forunderlige julestemning, som selv den værste og koldeste blæst ikke kan få bugt med.

Omsider nåede vi frem til vagtbygningen, som lå i læ af bastionens volde. Den afgående vagt havde beredt os en ekstra overraskelse, alt var spulet og pudset, og midt på gulvet i mandskabets vagtstue stod et nydeligt juletræ og ventede på at blive tændt.

Så skiftede vi posterne, og den afløste vagt drog af sted.

„Godnat, godnat, og glædelig jul.“

„I lige måde, og god vagt.“

Jeg spændte sablen af, skiftede fodtøj og undersøgte min egen julekurv. Den var solid og god med cigarer, ingredienser til et par forsvarlige romtoddyer og en bog af min yndlingsforfatter foruden julemaden. Jeg skuttede mig ordentlig ved tanken om, hvor hyggeligt jeg skulle have det, da det bankede på døren; ind tren to af mandskabet, den ene, vagtens putzenmacher og oplivende element, der havde rejst som negerkomiker og jonglør og været opvarter både i Neapel og Kairo, var ordfører:

„Om vagtkommandøren ville glæde mandskabet med at fejre juleaften sammen med dem?“

Jeg var just i færd med at overtaverte ham min julekurv, da skild-

vagten for gevær kom styrrende ind med alle tegn på stærk ophidselse:

„Han skyder og fløjter ude i Carls Bastion!“

Sablen om livet, revolveren i bæltet, en æske skarpe patroner i lommen, og sammen med de to mand gik det så i skarpt trav ad Carls Bastion til.

Jeg havde været på krudttårnsvagt adskillige gange før, men aldrig oplevet, at nogen skildvagt havde tilkaldt hjælp, der måtte altså være noget ekstra på færde, og trods blæst og sne, som vi havde stik i stævnen, kom vi hurtigt til bastionen.

Her stod skildvagten med revolveren i næven og foran ham to små, sortsmudsede mandspersoner af et absolut fremmedartet ydre, i tynde flonelstrøjer og ry-stende af kulde og rædsel.

„Hvad er der i vejen, skildvagt?“

„Jov sie, ded æ disse tov tyske avekatte, som gik nøre ved dynemitmagasinet og luskede, og man ka ju itte vide, hvad ded æ for et par nivelister, man hyrer joe så mejet nu om stunder og —“

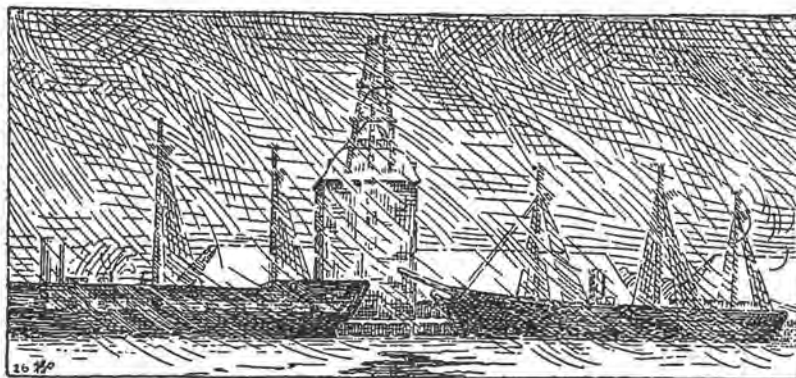
„Ja, det er godt, men hvorfra ved De, at det er tyskere?“

„Jov, for jæ ka itte forstue, hvad de si'er.“

Da stedet og vejrliget ikke indbød til længere forhør, drog vi tilbage til vagten i martialsk optog. En mand i spidsen, derpå delinkventerne, en mand bagved, og jeg selv ved siden med dragen sabel parat til indhug, hvis de skulle gøre forsøg på at flygte.

Så blev retten sat.

Først spurgte jeg dem på tysk; de så på hinanden,



dernæst på mig og rystede på hovederne. Så forsøgte jeg med engelsk. Samme resultat.

Så kom jeg i tanker om negerkomikeren — populært kaldet „Massa“, — han måtte kunne hjælpe, altså blev han tilkaldt.

„Tror De, Massa, at De kan få ud af de to gentlemen, hvilken klode der har fostret dem? Jeg har spurgt dem både på tysk og engelsk, men om det er mit dårlige tysk og engelsk, de ikke forstår, eller om de overhovedet ikke forstår de to sprog, kan jeg ikke greje.“

Massa forsøgte sig på samme vis, men først da han kom til „fransken“, hjalp det.

De var fyrbødere i en belgisk damper, som lå ved Refshaleøen, havde været i byen om eftermiddagen og var på vejen ud til skibet gået vild i mørket og mente at have gået rundt om dynamitmagasinet en lille times tid, da skildvagten fandt dem.

Forklaringen lød meget plausibel.

Så kaldte jeg det øvrige mandskab ind.

„I ser her, gutter, to syndere, som er antruffet ved dynamitmagasinet i Carls Bastion, det må ellers være et hyggeligt sted at holde juleaften, navnlig i den påklædning og i det vejr. De siger, at de er gået vild. Det kan godt være løgn, og det kan også godt være sandt, og da det er juleaften, så tror vi, at de taler sandt. Da de imidlertid har overtrådt reglementet, bør de straffes, og nu dømmer jeg dem til at fejre juleaften sammen med os. Hvad siger I til det?“

„Det er svært hørt!“

Ti minutter efter gik vi rundt om juletræet med en belgier i hver hånd. De gamle julesalmer og „Højt fra træets grønne top“ lød med inderlighed og kraft og overdøvede ganske stormens hulen om hushjørnet.

Ved bordet, på hvis enkle, men solide retter der blev foretaget kraftige indhug, holdtes taler i lange baner, for julen, vore kære, for flaget og marinen, og Massa holdt en på fransk, som må have været god efter belgiernes ansigtsudtryk at dømme.

Så trak jeg mig tilbage med ordre til at slutte klokken tolv, og til Massa om at følge gæsterne ombord, når festen var forbi.

Jeg forsøgte at læse, men forgæves.

I mandskabets stue fortsattes lystigheden. Massa måtte op med sit repertoire, og der blev stæppet, og der blev sunget, og glæden var overvældende.

Da klokken slog tolv, trådte Massa ind med sine myndlinge iført skildvagtskavajer, som nåede dem til hælene.

„Det er bare gæsterne, som vil tage afsked.“

De greb mine hænder, trykkede dem kraftigt og udbrød i kor:

„Gut nak, gut nak, og mange dak og glættig jol.“

HOLMEN OG HOLMENS FOLK

Det er på få områder, udviklingen gennem de sidste 50 år har sat sit præg i højere grad end på det maritime krigsvæsens. Længere siden er det ikke, at flåden bestod af lutter sejlskibe med et par hjuldampere imellem, end at der endnu lever folk, der deltog i krigen med en sådan flåde. Værftet eller Holmen, som det hedder nu som i gamle dage, hvor flåden byggedes og stadig bygges og har station, er denne udvikling selvsagt ikke gået sporeløst hen over. Der er bygget nyt, flyttet om og revet ned, men medens udviklingen brutalt krævede en fuldstændig opgivelse af gamle forestillinger om skibenes udseende og udrustning, formåede den dog ikke at tage livet af de stolte traditioner og den pietetsfølelse, som bevarelsen af de skønne bygninger og den hele stemning på Holmen er udtryk for.

Der var og er over Holmen en patina, som er skabt af sejlskibsperioden. Bygningerne er gamle, flere af dem, som arsenalet, takkeloftet og hovedmagasinet, overordentlig smukke. De blev til i en tid, hvor man ikke jaskede, man byggede solidt og som sagt ofte smukt. En portal som den, der fører ind til arsenalgården f. ex. er et talende vidnesbyrd herom.

På Arsenaløen lå for 50 år siden, foruden arsenalet og proviantgården, kun det lille idylliske laboratorium gemt i en krog. Kom man over broen til Frederiksholm, lå takkeloftet, snedkerloftet, bådebyggeriet, store smedje, maskinværksted, marketenderi og kontorbygning spredt over hele øen. På Nyholm fandtes ophalerbedding, jernskibsbyggeri og endelig mastekranen og Nyholms vagt, der skaber det kendte skønne og karakteristiske træk i havnens fysiognomi.

Det må have været følt næsten som en pine at skulle give plads for de moderne indretninger, dér hvor det gamle havde regeret uindskrænket i mange år, men man kan ikke takke dem, der har forestået denne udvikling, nok for den nænsomme hånd, hvormed det er gjort. Endnu giver Holmen den besøgende erindringer om den stolte tid, da den danske flåde var herre i Østersøen. Navnlig de sydlige øer og Dokøen er blevet skånet for modernisering. Da jeg sidst var på Dokøen, så jeg til min sorg, at to rækker gamle forladekanoner, som lå på lad sønden for dokken, var blevet fjernet. De burde have været bevaret, om ikke andet, så til minde om de mange kæfarter, som er udsovet i det høje græs mellem rækkerne. Derimod står artillerikon-torets bygning vedbendbevokset som for 50 år siden, da den afgav skolelokaler for underofficersskolen. Da denne flyttedes til Christianshavns kaserne, fik bestyreren af beklædningsmagasinet kontor i den nordre fløj, medens chefen for artilleriet, søtøjmasteren og undertøjmasteren havde kontorer i den søndre. Det fortælles, at en værnepligtig, som blev sendt til bestyreren for at få byttet en undertrøje, kom ind ad den søndre dør, og da han så, at der stod søtøjmaster på døren, gik han ind til denne, viste ham sin lasede undertrøje og bad om at få den byttet.

„Den ser unægtelig noget medtaget ud,“ sagde kom-



mandøren, „men jeg kan ikke hjælpe Dem.“

„Men der står jo tøjmester på døren.“

„Ja, men da det er en undertrøje, må den sortere under undertøjmesteren.“

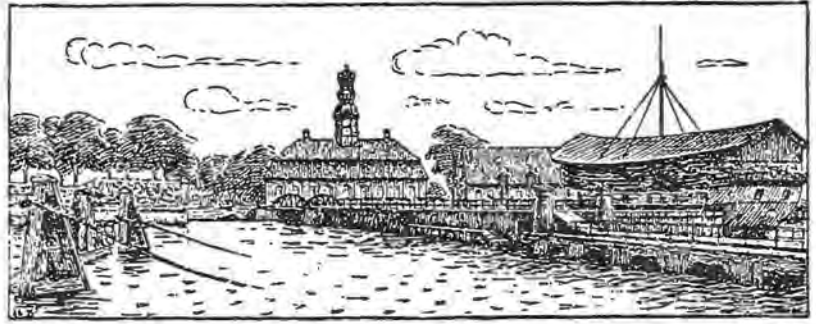
Og så gik manden over til ham.

Med indførelsen af søminer og torpedoer har den nordlige del af Holmen skiftet fysiognomi, idet søminevæsenet — såvel det aktive som det passive — har taget en stor del af Nyholm og hele Kvintus i besiddelse. Der har været stærk tale om at udskille store dele af Holmen og navnlig den del, hvor de fleste historiske minder findes, til salg, men det er mit håb, og dette deles af mange, at det skal lykkes at redde så meget som muligt.

For ca. 50 år siden bestod flåden fornemligst af træskibe, og nogle enkelte såkaldte panserskibe som: „Rolf Krake“, „Lindormen“, „Gorm“ og „Odin“, hvis kampværdi var i høj grad problematisk. Man levede stærkt på minderne, også i sin opfattelse af, hvad der bådede forsvaret bedst, og slaget ved Helgoland havde i høj grad bibragt lovgiverne og tildels de sagkyndige den mening, at alt var så godt, navnlig da søforsvaret i vore frændelande, Sverrig og Norge, på det tidspunkt sikkert var af ringere beskaffenhed end vort. Men Tysklands nyskabte flåde, som blev til uden tradition, blev bygget på de erfaringer, de andre nationer havde høstet, og gik med hensyn til organisation, administration og uddannelse godt til luvart af vor, skønt — eller måske på det tidspunkt netop fordi — den var sat i system af generaler. Forklaringen er for så vidt nærliggende, som de daværende myndigheder, de gamle officerer, var opdraget i sejskibsperioden og derfor vanskeligt kunne forsones sig med det nye. Og som det gik officererne således underofficererne. De hang med forkærlighed ved det gamle og havde ligefrem aversion mod dette moderne djævelskab, hvis kampværdi i sø og blæst, de fandt — måske ikke helt med urette — såre ringe.

I Flådens Leje lå altså den danske flåde fortøjet, når den ikke var på togt. Om vinteren, når alle skibene på et enkelt, som var på vintertogt, nær, kunne den tage sig helt imponerende ud uden dog at frembyde, hvad man kalder et smukt skue. Når skibene blev lagt op, blev de nemlig aftaklet og dækket med et stort tag, som gav dem en uhyggelig lighed med ligkister, men som de lå mellem pælene i to lange rækker: „Danmark“, „Peder Skram“, „Dannebrog“, „Sjælland“, „Jylland“, „Niels Juel“, „Dagmar“, „Hejmdal“, „St. Thomas“, „Fylla“ og „Diana“, medens panserskibe og kanonbåde lå ved bolværk, kunne det for en overfladisk betragtning se ret velhavende ud.

Den nervøse uro, den ligen på slippestik, som præger nutiden, var for 50 år siden et ukendt begreb. Var der noget, man havde rigeligt af, så var det tid, og man tog sig tid. Hele den lange vinter, hvor dagene



var korte, og hvor man nødigt arbejdede ved lys, lå Holmen ligesom i dvale, kun oppe ved jernskibsbyggeriet hørtes arbejdsstøj, på det øvrige værft gik man og smånuslede med at bringe krammet i orden til udkommandoerne den kommende sommer.

Jeg mindes således fra mine elevår, hvor vi undertiden var til praktisk tjeneste på arsenalet — d. v. s. drev den morderlig af —, et langt bord, hvor en halv snes faste daglejere pudsede sabler og lædertøj. Jeg tror nok, at pudningen af sabler stod staten i sådan noget som 1 kr. pr. stk., men så var de også pæne. Mellem disse daglejere var en lille mand, som havde været med ved Helgoland, og da jeg en dag spurgte ham, om han kunne huske noget fra slagdagen, svarede han:

„Ja, vi fik ærter og flæsk til middag.“

„Jo, men hvad følte De, da ilden blev åbnet, og slaget begyndte, følte De ikke noget røre sig i Dem?“

„Jo, det kan De tro, jeg måtte på gallionen to gange.“

Når en lærling blev svend efter udstået læretid, blev han svend i 4. klasse, det vil sige, at videre kvalifikationer til at blive medlem af kammerherrernes fagforening mødte han jo ikke med, heller ikke lønnen: kr. 1,70 om dagen skulle bibringe ham overdrevne forestillinger om eget værd. Efterhånden som han steg i graderne, blev lønnen selvfølgelig større, indtil den nåede den for en svend af 1. klasse svimlende højde af 3 kr. om dagen. Men ikke alle nåede så vidt. Der var således en, der aldrig nåede højere end til 2. klasse, han var ganske vist heller ikke, hvad man kalder for en kunsthåndværker, thi da han en dag skulle skære 26 tommer af et brædt, kunne han ikke, fordi hans tommestok kun var 24 tommer. Han gik imidlertid og klagede til kammeraterne over, at han stadig blev sprunget forbi, indtil en dag en rådede ham til at tale med mester Gullack om det.

Mester Gullack tog vel imod ham og spurgte om hans ærinde:

„Jo, det var jo sådan, at jeg gerne ville spørge mester, hvorfor jeg ikke kommer i 1. klasse.“

„Er De ikke i 1. klasse?“

„Nej, jeg bliver immer an sprunget forbi.“

„Det var jo trist, men når jeg nu lover, at De ikke skal komme til at springe nogen forbi, er De så tilfreds?“

„Ja, mange tak mester.“

Da der ingen aldersgrænse var, gik adskillige, til de blev gamle mænd, men der var dog en, som bogstavelig talt ikke bestilte andet end at gå vejen frem og til-

bage, ja, og så hente sin løn. En dag blev han kaldt til ekvipagemesteren.

„Hør Andersen, jeg synes, De bliver noget gammel.“

„Ja, hr. kommandør, nogen ren dreng er man jo intemer.“

„Kunne De så ikke tænke Dem at tage Deres pension?“

„Næ, det kan jeg ikke så godt tænke mig, for den er jo mindre end lønnen.“

„Ja, men synes De nu også, De fortjener den løn, De får?“

„Ja, jeg ved jo intet hr. kommandør, hvormange krigsskibe De vil ha', jeg skal bygge om dagen for 2 kr. 80.“

Nå, manden måtte jo forlade tjenesten og samtidig Nyboder.

En dag mødte jeg ham på Christianshavn, og på min forespørgsel om, hvorledes det gik, svarede han:

„Inte godt — for — ser De, nu er jeg flyttet ud på Amager, og der ta'r de dælen daske mig 66 øre for en flaske cognak, og så er det endda noget skidt.“

Lønningerne var som sagt mindre end små, så tiden efter arbejdets ophør måtte tages til hjælp, dersom der skulle blive til lidt pålæg på det daglige brød, og allevegne, hvor der var en skillingspenge at tjene: i Tivoli, på Dyrehavsbakken, på Alleenberg fandt man Holmens folk som kontrollører, opvartere, eller de slog kagesteynge. Mange havde værksted på loftet i Nyboder og arbejdede ofte til langt ud på natten. Om vinteren var mange ansat som maskinmænd og fyrbødere på teatrene, og skønt arbejdstiden på den måde blev alt andet end normal, var man glade, bare man havde noget at rive i. Men det kan ikke skjules, at det gik ud over arbejdet på Holmen, hvor man iøvrigt ikke tog det så højtideligt med arbejdsmængden. Man havde som sagt god tid og indrettede sig derefter.

Men også befalingsmændenes lønninger var af den beskaffenhed, at de dårligt kunne skaffe oppebærerne en blot nogenlunde sorgfri tilværelse.

At autoriteterne ikke var blinde for den side af sagen, herpå tyder den forordning, som krævede, at en løjtnant ikke måtte gifte sig, når han ikke, foruden sin løn, var garanteret en indtægt af 1200 kr. årligt. De ulykkelige løjtnanter, der gerne ville giftes, men ikke kunne fremskaffe den extraindtægt, måtte vente, til de blev kaptajner, hvilken grad de den gang som regel opnåede ved 38-40 års alderen. Desuden gjaldt den bestemmelse, at underofficerer af 1. klasse, d. v. s. de, der havde tre snore og derover, kunne erholde giftermålstilladelse, når de var fyldt 25 år, var i stand til at sætte gældfrit bo, og der iøvrigt skønnedes ikke at være noget mod den attræede forbindelse at indvende. Var formaliteterne i orden, fik Holmens provst „ordre“ til at foretage vielsen.

De beskedne indtægter havde til følge, at man, ligesom arbejderne, måtte supplere dem ved ekstraarbejde. Ganske vist eksisterede en forordning af sytten hundrede og noget, der gav underofficerskonerne fortrinsvis

ret til at handle med fisk samt tillod dem hertil at måtte benytte mandens baistrøje. Jeg kender kun ét tilfælde, hvor en mand har opfordret sin kone til at gøre brug af denne ret, og det slap han forbandet dårligt fra.

Ved valget af ekstraarbejde gjaldt det om ikke at være kræsen og ikke skrue fordringerne for højt til vejrs. Faste „job“, som hærens underofficerer sad inde med, kunne der kun undtagelsesvis være tale om for flådens, på grund af de afbrydelser, som udkommandoerne medførte. Et felt, som blev stærkt dyrket, var statisttjeneste på teatrene. Jeg har selv kreeret adskillige roller. Således havde jeg ikke færre end tre roller i „Columbus“. Først som haitianer, derefter hellebardist og endelig munk, hvilket indbragte mig det svimlende vederlag af 75 øre pr. aften, altså 25 øre pr. rolle, så det skulle man ikke blive fed af. I „Jorden rundt —“ optrådte jeg som engelsk lord, ejer af udstrakte godser og medlem af Londons mest eksklusive klub, i overtræksbukser og gymnastiksko, uden at blive pebet ud. I „Gøngehøvdingen“ blev jeg dræbt 3 gange for 66 øre eller 2 mark i gamle penge. En aften roste direktøren mig, fordi jeg døde så smukt. Jeg benyttede lejligheden til at anmode om at få dette tredie dødsfald honoreret med en mark, så det kunne blive lige en krone pr. aften. Det ville direktøren ikke, derimod hviskede han mig i øret, at jeg den næste dag kunne hente to gode billetter i hans kontor.

Men også balletter og operaer nød godt af vore kunstneriske evner. Ganske vist har jeg hørt, at det mislykkedes for en, der søgte optagelse ved operaen. Der var i bladene averteret efter folk med stemme til korene i „Mestersangerne“. En af kammeraterne meldte sig og blev prøvet. Da han havde foredraget første vers af krigssang af „Tyrtaeus“, sagde syngemesteren:

„Skynd Dem — stik af, inden han kommer.“

„Hvem?“

„Ham med geværet.“

„Med geværet ? ?“

„Ja, ham der skyder alle dem, der synger som De.“

Med forårets komme begyndte livet på Holmen at udfolde sig. Den 1. april indkaldtes det værnepligtige mandskab til eksercerskolen. Det blev indlogeret i logiskibet „Dronning Marie“, senere i den til eksercerskib indrettede gamle panserfregat „Dannebrog“. Der blev indkaldt mellem 600-800 mand, og allevegne, på Dokøen, på Arsenaløen, kort sagt, hvor der kunne opdrives en blot nogenlunde skikket plads, sås afdelinger under uddannelse, hørtes kommandoråb og hornsignaler. I lejet vrimlede det med rofartøjer, hvorfra taktfaste åreslag og animerende tilråb som: Træk på årerne. Hal ut, manne. Det var ret — fald på ryg — satte liv i gemytterne og fart på bådene. På batteriet i „Dannebrog“ gik kanoneksercitsen med liv og lyst. Besætningerne kappedes om førstepladsen, så sveden drev af dem, der var fart og liv over øvelserne, skønt øvelsesheden begyndte kl. 6 om morgenen og endte kl. 5 om eftermiddagen kun afbrudt af middagen. Og når dagens strabadser var endt, kom harmonikaen frem, og

så blev der danset på fordækket lige til køjetid. Den sidste uge — skolen varede ca. 2 måneder — blev anvendt til skydeøvelser på Amager, både med gevær og kanon, og når hele skolen formeret som bataillon med musik og fane i spidsen marcherede af, var det et imponerende skue. Man fik indtrykket af en veldisciplineret styrke med et solidt grundlag for videreuddannelse. Derefter fordeltes mandskabet til skibene.

Eliten gemtes til sommerfregatten, hvor artilleristerne tilegnede sig grundlaget for den sidste og endelige uddannelse, som foregik i pansereskadren, der hejste kommando 1. september og strøg 15. oktober. Der var god plan i uddannelsen, og jeg føler mig overbevist om, at vor flåde med de på denne måde uddannede folk under iøvrigt lige vilkår, ville kunne præstere et solidt forsvar.

Samtidig med eksercerskolen begyndte man at rigge de skibe til, som skulle på togt, og hermed begyndte matroskorpsets store dage. Tagene blev fjernet fra skibene, og skibene forhalet til Dokøens nordside. For hver dag, der gik, voksede rejsningen. Stænger blev sat omhoug, ræer hejst, sejl underslået og prøvet, medens malerne malede skibet. Gods såsom våben, fartøjer, sejl, proviant, kort sagt alt, hvad der kunne blive brug for på togtet til vedligeholdelse og ernæring, blev hentet fra de forskellige magasiner. Allevegne sås regnskabsførere med reglementsmappe under armen og dybsindigt blik i øjnene. Fra takkeloftet kom folk, som sammen med de befarnе værnepligtige fra logiskibet, riggede. Til afhentning af gods benyttedes som regel daglejere. Det var folk, som blev antaget ved værftsbroen for en dag ad gangen. Det var en ret broget skare med folk fra alle mulige livsstillinger, hvorimellem fandtes adskillige havarerede eksistenser. Jeg husker, at jeg som overkonstabel skulle hente 30 mand til den gamle kadetkorvet „Heimdal“. Blandt de arbejdsøgende — arbejdssøgende er måske et eufemistisk udtryk — men altså mellem dem, der søgte job, lagde jeg mærke til en mand, som stod afsides. Han var iført diplomatfrakke, som så ud til at have kendt bedre dage. Et dristigt opstrøget rødt overskæg under en mægtig bagbords lanterne gav hans fysiognomi et landsknægtagtig præg. Vagtkommandøren bad mig foranledige ham antaget i mit hold.

„Jeg skal sige Dem, vi har været på gymnastikskolen sammen. Han har været premierløjtnant i hæren, men spiste for meget snaps, nu er han havnet her.“

Han blev antaget og stillede sig, da vi afgik til skibet, i spidsen for karavanen. Efter frokost var han forsvundet, og først ved udskjning fandt vi ham i græsset mellem de udrangerede kanoner, hvor han sov en forsvarlig „pebermand“ ud. Da jeg den næste dag antog folk, begyndte jeg med at berøve ham den ene baglomme indhold, hvilket havde til følge, at han hele dagen rystede som et espeløv. Jeg foretog i dagens løb en stikprøve mellem mine 30 forhenværende og fandt: en forhenværende præst, en forhv. overretssagfører, to fallerede grosserer og en forhv. toldassistent, som alle gav ildvandet skyld for deres misere. De oppebar 2 kr.

pr. dag for deres assistance, som i de fleste tilfælde dårlig var 50 øre værd.

Hele dette forberedende arbejde med skibenes ekvipering var fornemligst lagt i underofficerernes, håndværkernes og værftsarbejdernes hænder. De var gennemgående brave og dygtige folk med stærkt udviklet følelse af eget værd og med høje tanker om flådens betydning.

De stak sjældent dybt i videnskaberne, hvilket heller ikke krævedes, men praktisk greb på tingene havde de. De satte en ære i at præstere noget godt, selv om de tog sig tid. På togt, hvor der var udsigt til at blive bemærket og fremhævet, herskede — navnlig ved manøvrerne — en kappestrid, som satte spor i udvikling og uddannelse.

Efterhånden som træskibene blev afløst af mere moderne krigsfartøjer, forandredes tonen. Det var, som om der gik teknik i den. De ny udtryk, som kom ind i sproget, de ny mennesker, som efterhånden fortrængte den gode gamle, faste stok, kom ikke fra Nyboder, men fra alle landets kanter. De kom uden respekt for det nedarvede og satte andet i stedet, og således måtte det nødvendigvis gå. Også mandskabets uddannelse kom ind i et andet spor. De store udgifter, som de kostbare skibe krævede, og sparsommelighedsbestræbelserne hos lovgiverne påtvang marinen ordninger, som fuldstændig omkalfatrede det, man hidtil havde anset for god latin. I hele denne periode, som strakte sig over ca. 25 år, var der ligesom noget leddeløst over vort søforsvar. I de sidste 10 år synes mål og midler at have taget fast form. Øvelserne er blevet mere rationelle, selv om man kunne ønske, at subsidierne flød noget rigeligere, så udbyttet kunne blive større og mere betryggende.

Der er efterhånden groet en stamme af faste menige med flerårig uddannelse op, hvilket bøder på den mangelfulde uddannelse, man nu er i stand til at give de værnepligtige, og stod blot skibe og materiel mål med menneskematerialet, ville vi have en første klasses flåde.

For henvend 50 år siden og tidligere var det almindeligt, at ældre Nyboder-folk, som havde det, man kaldte dobbelt hus, d. v. s. to gadeværelser og to gårdværelser, lejede gadeværelserne ud til en ung officer, der som oftest blev husmoderens kæledægge. Havde værtfolkene en søn, der gik i skole, blev han gerne „junge“ for officeren, og gik drengen tjenestevejen, fulgte officeren ham gennem årene som hans naturlige forsorg. Der kan nævnes mange eksempler på, at højtstående officerer mødte frem ved deres gamle junges familiefester: bryllup, barkedåb, sølvbryllup o. l., som hørende til familien. Det fortælles, at da admiral Sten Bille blev afskediget, bragte han personlig sin sabel til sin gamle unge, der på det tidspunkt var kanonér, og bad ham modtage den som et minde og som en tak. Da kanonéren senere blev tøjhusløjtnant, bar han sablen.

Blandt minderne fra min indtræden i marinen står en herlig skare mænd, hvis navne jeg har glemt, men hvis øgenavne jeg husker. Jeg ved ikke, om der gives øgenavne i samme omfang nu som tidligere, hvor ikke

alene manden, men kone og børn ofte fik deres part af øgenavnet.

Således mindes jeg „Æggekagen“, hvis øgenavn skyldtes en huslig skærmydsel. Han fik en dag æggekage til middag, men han har måske fundet, af den indeholdt for få æg og for lidt flæsk og formeget mel, hvisårsag han sendte hele æggekagen i hovedet på konen. Konen greb den, løb til Nyboders kommandant og klagede. Et øjeblik efter gik der bud til manden.

„Kan De ikke spise æggekage?“

„Det er vel noget, jeg selv bestemmer.“

„Å Frederiksen,“ sagde kommandanten henvendt til overbetjenten, „sæt den mand i hullet, for det er noget, jeg bestemmer.“

Fire og tyve timer efter slap han fra arresten, men øgenavnet — „Æggekagen“ — slap han aldrig fra, ikke engang da han blev sænket i sin grav. På det tidspunkt var Warburg Holmens provst. Warburg, som daglig færdedes i Nyboder og kendte alle dets indvånere både store og små, holdt talen, som begyndte således:

„Jeg kendte Hovland. Hovland var en brav mand, Hovland var en retskaffen mand, Hov - - -“

„Ja, og du er et vrøvl,“ afbrød en af tilhørerne.

Manden blev selvfølgelig smidt ud efter alle kunstens regler, men var dog ikke mere forknytt, end at han, da liget var sænket, stod op på gravens rand og sagde:

„Farvel, du kage, når jeg kommer, skal jeg nok tage purløg med.“

„77“ kaldtes en takkeloftsarbejder, fordi hans tær havde en mærkværdig tilbøjelighed til at søge opad og ligesom danne en vinkel med foden, hvorved ben, fødder og tær kom til at ligne to omvendte syvtaller. „77“ var en ualmindelig høj mand, og kammeraterne lykønskede ham til den nydelse, han måtte have af sin snaps, som måtte passere den lange vej, inden den nåede bund. Om det skyldtes den omstændighed ved jeg ikke, men „77“ drak ikke alene mange snapse, men så mange, at det blev nødvendigt at afskedige ham. Dengang blev gadefejningen foran offentlige bygninger og på offentlige torve besørget af de såkaldte Ladegårdslemmer, og to dage før „77“ forlod tjenesten, bad han skipperen på takkeloftet om en fridag.

„Fridag? Om to dage kan du jo få så mange fridage, som du ønsker. Hvad skal du for resten bruge fridagen til?“

„Jo, skipper, jeg ville gerne ud på Ladegården og måltages til kost, for jeg tror ikke, de har nogen med så langt skaft, at jeg kan passe den.“

Blandt veteranerne fra den første slesvigske krig var en arbejder på arsenalet, hvis *nom de guerre* var „Kloge Vilhelm“. Han bar sit navn med rette. Han var en mand, som havde set meget, oplevet meget og lært meget. Han havde imidlertid besvær med at forson sig med det ny i tiden og gik stadig og var bekymret for, hvad enden skulle blive.

„Jeg ved ikke, hvad De gi'r mig. I går gik jeg gennem Delfingade, og ved De, hvad jeg hørte? Ikke

mindre end fire steder, hvor der blev spillet på fortepianoer — ja, har De kendt mage? Men det ender også galt med den luksus, at folk dog ikke kan indse det. Og nu hedder de fruier allesammen. I min barndom, så var officerskonerne fruier, mestrenes koner madammer, og alle de andres koner kaldte vi mor. Mor Petersen, mor Hansen eller hvad nu manden hed eller blev kaldt for. Vi var syv børn hjemme, og der var murstensgulv i stadesstuen og brosten i kammeret, og her lå vi alle syv. Om aftenen blev der spredt halm på gulvet og lagt et gammelt bramsejl over, og her sov så børneflokkene. Og ser De, min mor blev 75, og hun havde aldrig i sit liv haft et par bukser på, og hun var heller aldrig syg. Og når jeg nu ser på det gardintøj, som de hænger til tørre i gårdene, og som skal være særke og bukser, så siger jeg, at jeg vil håbe, at jeg er død og borte, inden det hele går fanden i vold, for på den måde kan det ikke blive ved at gå.“

En anden veteran, som mærkværdig nok ikke havde noget øgenavn, hed Krøner og var en stor filosof, hvem intet kunne bringe ud af ligevægt. Han var kanonér og gjorde tjeneste som skibssergent på et togt med en af de gamle fregatter. Medens fregatten lå til ankers på Neapels red, var det forbudt kadrejerne at komme ned om læ, og da Krøner traf en, som trods forbudet var lusket ned på batteriet, sagde han, idet han pegede opad:

„Italiano, op on dæk, op on dæk.“

„Si, Si, Signor.“

„Si' er, Si' er, det er sku'nte mig, som siger det, det er næstkommanderende, som siger det.“

Da Krøner var ved at falde for aldersgrænsen, blev han kaldt ind til korpschefen.

„Nu skal De jo snart afgang, Krøner, er der nu ikke noget, jeg kan gøre for Dem?“

„Næh, hr. kaptajn, det tror jeg inte.“

„Kunne De for eksempel ikke ønske Dem en titel?“

„Ja, lad mig nu se. Jo, jeg har alle tider våren sådan en gemytlig splejs, så hvis jeg kunne blive kommersråd, så —“

„Nej, Krøner, den titel kan jeg ikke skaffe dem.“

„Ja, så farvel, hr. kaptajn.“

„Farvel, Krøner.“

Da Krøner var kommet udenfor døren, kom kaptajnen i tanker om det umilitæriske i Krønens borgerlige farvel og kaldte ham tilbage.

„Hør, Krøner, man siger ikke sådan „farvel“ til sin chef.“

„Jeg ved det nok, hr. kaptajn, man nikker bare. Nå, farvel, hr. kaptajn.“

Jeg stod en morgenstund, da jeg var vagtkommandør ved værftsbrovagtten, udenfor vagten, da en af mine kammerater kom gående. Af hans udseende fremgik det med al ønskelig tydelighed, at han ikke havde været meget til køjs den nat. Jeg vidste, at han skulle have været ombord allerede for et par timer siden, da skibet, hvormed han skulle, havde hejst kommando.

„Er du gal mand, du kommer jo alt for sent. Kommandoen er hejst for flere timer siden.“

„Ja, ser du. Jeg var næsten kommet helt herud, men så kom jeg i tanke om, at der bag på medlemskortet fra foreningen står: „Bedes medbragt på alle udflugter“, og nu skal jeg ti måneder på Island, og så måtte jeg hjem og hente kortet, for det kan man vel nok kalde for en udflugt.“

Jeg kan ikke slutte dette kapitel uden at mindes en nu længst afdød skibskok, ikke for de kulinariske nydelser, han beredte mig, men mere for den måde, på hvilken han klarede for sig.

Ombord i „Ingolf“ kom en af baksjørnene en dag farende op i kabysen.

„Hør, din infame madfordærver, hvor kan det være, at der altid er vældige knogler i vor bakkens kødrotation?“

„Jo, det skal jeg sige dig, det er fordi kørerne hertilands ikke går på rullepølser.“

Engang beklagede en sig til ham over de dårlige tider.

„Når bare folk vil leve med ekenemi og spa'somlighed,“ sagde han, „så går det nok.“

„Ser du, når mutter siger til mig. Hør Peter, kan du ikke gå hen til Høeberg og få mig for 5 øre fløde, så ta'r jeg spanden, og når jeg kommer derhen, så for-

langer jeg en „striver“ (mælketoody), den koster 4 øre. Så drikker jeg snapsen, sla'r mælken op i spanden og får en øre tilbage. Så der ser du, bare man lever med ekenemi og spa'somlighed, så slår pengene også til.“

Der herskede i de tider en jovial og kammeratlig tone mellem over- og underbefalingsmænd og mellem de sidste og mandskabet, der fik tjenesten, der ofte kunne være anstrengende nok, til at glide med godt humør, og gav de militære straffelove rigelig tid til hvile. Tiden og udviklingen har på dette område forandret mangt og meget, men har dog — heldigvis — ikke fået helt bugt med det fra fædrene nedarvede. Endnu findes der mellem befalingsmændene folk med forståelse af fordelene ved at få tjenesten udført solidt og præcist ved hjælp af en aldrig svigtende gemytlig tone. Jeg kender blandt andre en, hvis navn jeg ikke skal nævne, da han endnu er tjenstgørende og er berømt for sine gode indfald. Der fortælles om ham, at han den første øvelsesdag stillede divisionen op og holdt følgende indledningstale:

„I ved sikkert, folkens, at der er noget, der hedder „Ingen rettigheder uden pligter, og ingen pligter uden rettigheder“, og således er det også her. I har pligter, men også rettigheder. Det er Eders pligt at lystre blindt og ubetinget, men så har I til gengæld også ret til at udføre, hvad der bliver jer pålagt.“



Kun en „blikspand“

Af OTTO LUDWIG

Den lå og ventede, den gamle torpedobåd — bare ventede. Grim og bulet afventede den det ubarmhertige punktum på en lang og bevæget karriere. Dødsdommen var for længe siden afsagt. Den skulle til ophugning. Malingen var forlængst begyndt at skalle af. Skorstenene var blottet for anden farve end den, kulrøgen havde givet dem.

Det var længe siden, nogen havde kaldt den „torpedobåd“, men den betegnelse havde den, da den for mange år siden spændstig og ladet med energi stod ud på prøvetur. Tusinder af mænd fra hele landet havde i årenes løb levet måneder af deres liv om bord i „blikæskan“, som de kaldte den. Mange af dem havde forbandet disse måneder under primitive forhold, når kulstøvet fra skorstenene trængte ind i øjnene på dem og ind under deres busseronner og undertrøjer, eller når styremaskinen, der var anbragt på banjerne, ødelagde deres nattesøvn.

Men selv konger og admiraler havde betrådt dens ståldæk og mærket det vibrere under sig, når maskinen øgede omdrejningerne. Nu var der ingen — ud over ophugningsfirmaet — der skænkede den en tanke. Det mente den i alle tilfælde selv.

Trods alt var der flere, der standsede op på deres vej langs kajen for at kaste et blik på det udslidte fartøj. Det var folk, for hvem dette skib betød minder — gode eller dårlige.

Fartøjet — lad os kalde det ved det opdigtede navn „Flynderen“ for ikke at fornærme nogen — var vant til at vente. Sommetider havde der været længe mellem togterne. Mange gange var det blevet oplagt, ja, i realiteten kasseret, men hver gang var der igen blevet brug for det. Da „Flynderen“ ikke længere var egnet som torpedobåd, blev den ministrygningsfartøj. Den havde også været patruljefartøj, „rapbåd“ og sidst varmebåd. Som „rapbåd“ havde den endnu en gang oplevet flotille-atmosfæren, selv om det kun var som bydreng for de mere moderne skibe, eller når den slæbte flydemål under kadet- og elevtogter. Som varmebåd havde den hen slæbt sine sidste år med at give varme til kaserne- eller stabsskibe.

Den havde for længe siden haft 25 års jubilæum, hvilket var sjældent for en torpedobåd. Tit havde den sukket af overanstrengelse, for alderen kunne jo nok mærkes. Men så kom den i dok, og håndværkerne på Orlogsværftet havde set lidt på den. Og så følte den sig faktisk helt ung igen. Men sådan ville det ikke gå denne gang. Dens skæbne var beseglet.

— — —

Sneen føg hen ad kajen, og blæsten hylede. Det var landlovstid, og de værnepligtige hastede ud mod Værftsbrovagtten eller ud til færgeren ved Hønsbroen. Befalingsmændene tog det mere roligt. For dem havde hele livet som voksne været en eneste skiften mellem vagter og landlov.

Overfenrik Gunnar Kristensen var på vej hjem for sidste gang. Fra i morgen ville han være pensioneret. Ud for „Flynderen“ stod han af cyklen, og uvilkaarligt førte han hånden til kasketten som en hilsen.

Det var djævelsk koldt, men alligevel blev Kristensen stående. Det skib betød for ham en del af hans liv. Om bord i „Flynderen“ havde han tilbragt en del af den første verdenskrig. Han huskede, da skibet i 1918 lå på vagt ved Drogden sammen med en stor tysk kollega. Tyskland havde allerede på det tidspunkt fået et militært knæk, men dets flåde var stadig slagkraftig.

Den dag, Kristensen tænkte på, blæste det en storm fra sydøst, og „Flynderen“ hev og sled i sin ankerkæde. Lidt derfra lå et tysk vagtskib. I forhold til det lignede „Flynderen“ en prop på havet. Den vagthavende tyske officer har sikkert kedet sig bravt, men alligevel fundet „Flynderen“'s tilstedeværelse komisk. Måske var han også ny mand om bord, for pludselig signalerede han over til den danske torpedobåd:

— Har I ikke større skibe end det i den danske flåde?

Kristensen stod den dag på broen og greb en signallampe, hvorefter han svarede:

— Joh, men dem sender vi kun ud i dårligt vejr!
Dermed sluttede den korrespondance!

— — —

Overfenrik Kristensen smilede, da han igen steg på cyklen og kørte videre. Et øjeblik efter kom en ung fenrik samme vej. Også han standsede op ud for „Flynderen“, og hans tanker gik nogle år tilbage i tiden:

Fenrikken, Arne Andersen, lå i 1941 som mathelev om bord i mineskibet „Lossen“, som dengang fungerede som skoleskib. En dag blev han syg. Skibets læge kunne ikke straks finde ud af, hvad han fejlede, men opdagede så, at han havde meningitis. Arne Andersen måtte straks på hospitalet, besluttede doktoren.

Der blev signaleret til „Flynderen“, der straks efter kom langs siden. Torpedobådens chef fik ordre til at sejle den syge til nærmeste havn, fordi „Lossen“, der jo lå for anker, ikke havde fyr under kedlerne. Fyrbøderne om bord i „Flynderen“ gik straks „i krig“ med de dårlige kul, som de foragteligt kaldte „snus“.

Doktoren gik selv om bord i „Flynderen“, da den syge Arne Andersen lempeligt blev firet ned på dækket af torpedobåden og derefter anbragt på dens banjer. Arne Andersen var meget syg og nærmest bevidstløs under transporten, men kammeraterne fortalte ham senere, at „Flynderen“ den dag havde overgået sig selv. For første gang i lang tid gik den fuld kraft. Fyrbøderne arbejdede som heste under ståldækket, der gyngede op og ned som følge af maskineriets anstrengelser. Kvælende sort røg blandet med „ufordøjet“ kulstøv blæstes op gennem skorstenene. Kulstøvet borede sig ind overalt om bord, og i mange dage kunne besætningen smage det i brød, smør og andet mad.

„Flynderen“ skar sin skarpe stævn gennem søerne og vred sig skiftevis til den ene og den anden side. Men farten var fantastisk. I virkeligheden havde skibet ikke sejlet så hurtigt siden sin tidligste ungdom.

Chefen lagde „Flynderen“ til kaj i løbet af ganske få sekunder, og dæksfolk var længe forinden sprunget i land med trosserne med ligefrem dødsforagt. Det gjaldt sekunder dette her. En ambulance holdt klar på kajen, og i susende fart gik turen til hospitalet.

Mens Arne Andersen nu stod her på kajen i den hylende snestorm, mumlede han for sig selv:

— Du reddede mit liv! Tak for det, gamle blikspand!

Og så kørte han videre.

— — —

Ved den modsatte kaj lå et af flådens store, mo-

derne skibe, hvis chef den aften skulle drøfte nogle tekniske problemer med nogle af sine officerer om bord. Skibet skulle sejle den næste morgen.

Chefen stod ude på dækket uden kappe på. Han havde søgt lidt læ bag et kanontårn, mens han tændte sig en cigaret. Han havde hørt, at „Flynderen“ den næste dag skulle bugseres til ophugning. Han lod tankerne gå nogle år tilbage i tiden til dengang, han var en meget ung officer, der om bord i „Flynderen“ havde fået sin første kommando. „Flynderen“ var „hans“ første skib.

Han huskede en vidunderlig smuk sommerdag, da han første dag kom om bord i „Flynderen“ til en besætning, der allerede havde været længe om bord og kendte skibet meget bedre end han. Flere af de faste folk havde været så længe om bord, at de ligefrem havde „facon efter skibet“ og følte sig som „fast inventar“.

Besætningen modtog den nye chef med ikke så lidt skepsis og håbede så småt at se ham dumme sig under de første manøvrer i havn. Den afgående chef havde allerede givet „Flynderen“ et par buler agterude ved „hakkebrættet“, da han skulle lægge til i Helsingør. Men pladerne var heller ikke tykkere, end at man kunne skyde igennem dem med en revolver!

Den nye chef havde lampefeber, da han første gang skulle styre „sit“ skib i havn. Han følte hele besætningens øjne rettet imod sig, mens han gav sine ordrer til rorgænger og maskine. Hvis han svigtede her, ville det være sket med besætningens respekt én gang for alle. Det følte han med bestemthed. Hvis han derimod kunne lægge „Flynderen“ til kaj let og elegant, ville alle om bord se op til ham. Han hadede at være til eksamen og blev en lille smule nervøs. Der skulle ellers meget til at drille hans nerver, og han vidste med sig selv, at han ville kunne have placeret denne bagatel af et fartøj ved kajen næsten med millimeters nøjagtighed, hvis dette ikke netop havde været hans „premiere“ og „ildprøve“ som chef.

Officeren, der nu stod ude i den hylende snestorm, begyndte ligefrem at svede ved tanken om dengang: Han huskede, hvordan hans hånd rystede, da han greb maskintelegrafene! Nu skulle han snart slå bak, hvis ikke båden skulle tørne kajen med et brag! Men han kunne ikke beslutte sig. Hvis han slog bak for tidligt, ville fartøjet komme til at ligge stille midt ude i bassinet.

Han huskede, hvordan kajen — den massive granitkaj — hurtigt kom nærmere. Inde på kajen stod masser af mennesker, der også ville le, hvis han dummede sig. Men så fik han øje på en ung pige derinde. En køn, ung pige af den type, han altid

havde drømt om. Hun smilede til ham. — Det gav ligefrem et ryk i ham ved dette smil, og han slog bak på maskintelegrafan — rent refleksmæssigt.

Resultatet af pigens smil og hans refleksbevægelse dengang var, at „Flynderen“'s støvn blødt og næsten umærkeligt berørte kajen, hvorefter det var ham en smal sag at klappe resten af båden ind.

Den unge pige blev officerens forlovede og siden hans hustru, og for dem begge blev „Flynderen“ et kært skibsnavn. Officeren, der nu var chef for et af flådens mest moderne skibe, havde i mellemtiden deltaget aktivt i slaget om Atlanten under tjeneste i den britiske flåde. Han havde ført meget større skibe end både „Flynderen“ og det, han nu stod om bord i, men „Flynderen“ ville han aldrig kunne glemme.

— — —

Frederik Nicolaisen hørte til Holmens „pirater“, d. v. s. den stab af arbejdere, der tog sig af kulfyldning og bugsering af fartøjerne til og fra dok m. m. Han digtede i sin fritid. Ingen af kammeraterne vidste det, for poesi og beskidt arbejde som det, han havde, stod ikke rigtigt til hinanden.

Nu var Nicolaisen på vej hjem på sin knallert. Ud for „Flynderen“ standsede han motoren. Også han vidste, at den gamle torpedobåd den næste dag skulle slæbes til ophugning, og han mindedes, hvordan han flere gange havde været med til at bugseren den i flydedok.

Mange gange havde „Flynderen“ ligget ligeså grim og medtaget ved kaj som nu, når han var kommet om bord for at tage roret, mens bugserbåden slæbte af sted med den. I sådanne øjeblikke følte han sig som chef for et stort krigsskib under en vigtig og blodig kamp.

Han havde jo nok kunnet tænke sig en mere fornem „kommando“ end den, han fik om bord i „Flynderen“, men han holdt nu af en eller anden grund særligt meget af de gamle torpedobåde. Som grimme ællinger kom de til flydedokken og forlod den igen som svaner!

Nicolaisen havde oplevet den triste dag, da tyskerne i 1941 havde slæbt af sted med de seks moderne torpedobåde og et par ældre. Nazisterne tvang den danske regering til at „udlåne“ skibene. Det var meningen, at også „Flynderen“ skulle have været med, men skibet var for gammelt og udslidt selv for de trængende tyskere.

Nicolaisen havde også set „Flynderen“ og de andre gamle torpedobåde, krigen lod overleve, vende tilbage til Holmen i 1945. Han var kommet til at holde af disse skibe og navnlig af „Flynderen“, som

hans egen søn selv havde været værnepligtig om bord på.

— — —

Nicolaisen blev brat afbrudt i sine tanker af en yngre arbejdskammerat, der kom hen og slog ham på skulderen.

— Nå, hvad står du og funderer over? spurgte den unge.

— Ikke noget! svarede Nicolaisen genert.

— Nå, ja, man kunne vel ellers nok falde i trance over sådan en gammel plimsoller som den dér! sagde den unge og pegede på „Flynderen“. Det er en gammel, grim spand, men hun har haft charme!

— Grim, siger du! udbød Nicolaisen indigneret.

— Ja, hun ligner s'gu' en uddykket ubåd! Engang lå jeg med hende i Holbæk havn. Jeg gik skildvagt på kajen, da nogle landarbejdere kom hen til mig og spurgte, hvad vi gjorde ved skorstenene, når vi dykkede! De troede, „Flynderen“ var en undervandsbåd! Jeg svarede, at vi bare dækkede skorstenene over med presenninger!

De to „pirater“ lo, og Nicolaisen startede sin knallert igen, hvorefter han kørte videre. Men den unge blev stående lidt endnu. Han måtte indrømme over for sig selv, at han var kommet til at holde af det skib, mens han gjorde tjeneste om bord. Han huskede, når „Flynderen“ lå ved Torpedobådsbroen på Holmen sammen med andre gamle kæmper som „Narhvalen“, „Sælen“, „Springeren“ og „Havørnen“. Den sidste hed på sine gamle dage — af indlysende grunde — aldrig andet end „Havariørnen“. Engang, da flotillen havde fået ordre til afsejling næste morgen, havde han og et par kammerater sneget sig om bord i et par af de andre torpedobåde og snuppet noget maling, hvormed de gjorde „Flynderen“ til flotillens mest velholdte skib i næste havn!

„Flynderen“'s chef havde holdt en formaningsstale om, at sådan noget måtte man altså ikke, men at det iøvrigt var udmærket maling, man havde fået fat i, og at man nu kun manglede et par måtter nede om læ.

Måtterne blev skaffet fra en af de andre både i en anden havn!

— — —

Næste morgen kom et par bugserbåde og trak af med „Flynderen“, der stod ud på sin sidste rejse. „Piraterne“ hjalp til med at gøre slæbet fast, og et par af dem var ved at fælde en tåre, da konvojen drog af. Et stykke ude i havnen passerede et af flådens nyeste skibe og en gammel dansk fragtdamper på hver sin side af slæbet. Skipperen om bord i fragtskibet gav ordre til at kippe med flaget. Bådsmændene kiggede vantro på ham, for kaptajnen

var ikke kendt som en mand, der holdt på formerne.

— Hun svarer derovre! sagde bådsmanden på fragtskibet.

— Gu' gør hun ej, for hun kan ikke! vrissede skipperen.

— Ja, men så se selv! vedblev bådsen og pegede over på det helt nye orlogsskib, som var på vej mod Bomløbet.

— Nåh, den æske! sagde skipperen. Men det er slet ikke den, vi kipper for! Det er for „Flynderen“, som nu slæbes til ophugning. Skibet har bare ikke flag oppe og kan ikke svare. Men den gamle tøs fortjener en sidste hilsen fra et gammelt medlem af besætningen!

— — —

Ovre på bugserbåden stod skipperen og talte med et medlem af besætningen:

— Nå, hvad føler De, Jensen? spurgte bugserbådens skipper.

— Føler? spurgte matrosen. Jeg føler trang til en smøg!

— Så tag en her! sagde skipperen og rakte en pakke frem. Men jeg tænker nu nærmest på, hvad De føler ved at slæbe af sted med den gamle orlogsmænd!

— Hvis den ikke blev afløst af nogle andre og mere moderne, ville jeg føle glæde på min tegnebogs vegne! Nå, ærligt talt, jeg er ikke pacifist, men jeg føler slet ingen ting! Det er jo en gammel, udslidt æske, vi slæber af sted med!

— Det er rigtigt! sagde skipperen. Men jeg føler mig som kusk på bødlens kærre! Sådan et gammelt skib rummer mange minder for en masse mennesker,

og som det sidste af sin slags burde det have været opbevaret på museum. Det repræsenterer en tidsalder, hvor sømandsskab, en vis fairplay og gamle traditioner endnu talte i søkrigen. Jeg gjorde min soldatertid om bord i den gamle torpedobåd, vi slæber efter os!

— Undskyld, men De er lidt sentimental, skipper!

— Ja, det siger De, fordi De kun selv har været knoldesparker!

— Nåh, det kan vel være hip som hap, om man er knoldesparker eller søbonde, mente Jensen. Men kan De fortælle én eneste oplivende ting fra Deres tid om bord.

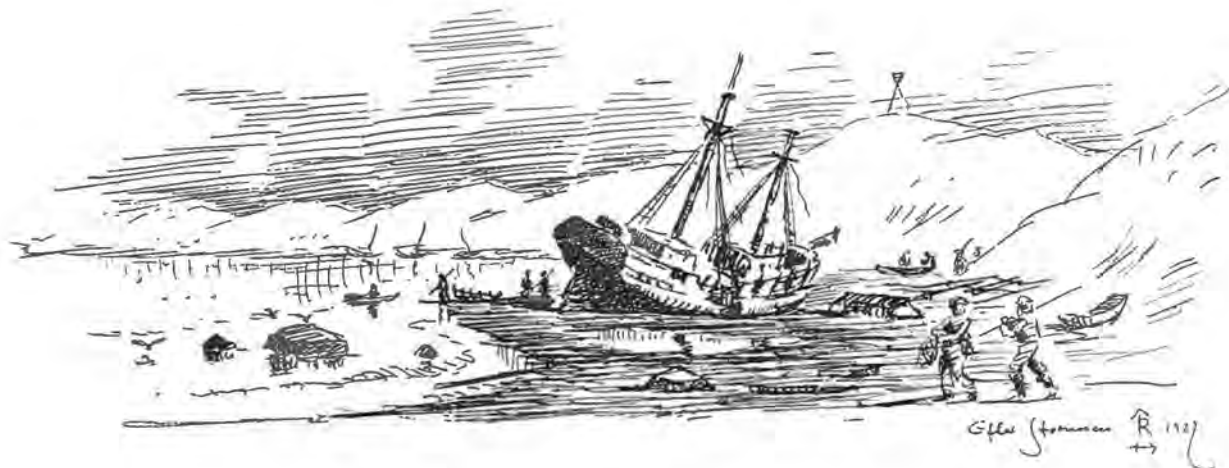
Joh, det kunne skipperen godt, og så fortalte han denne historie:

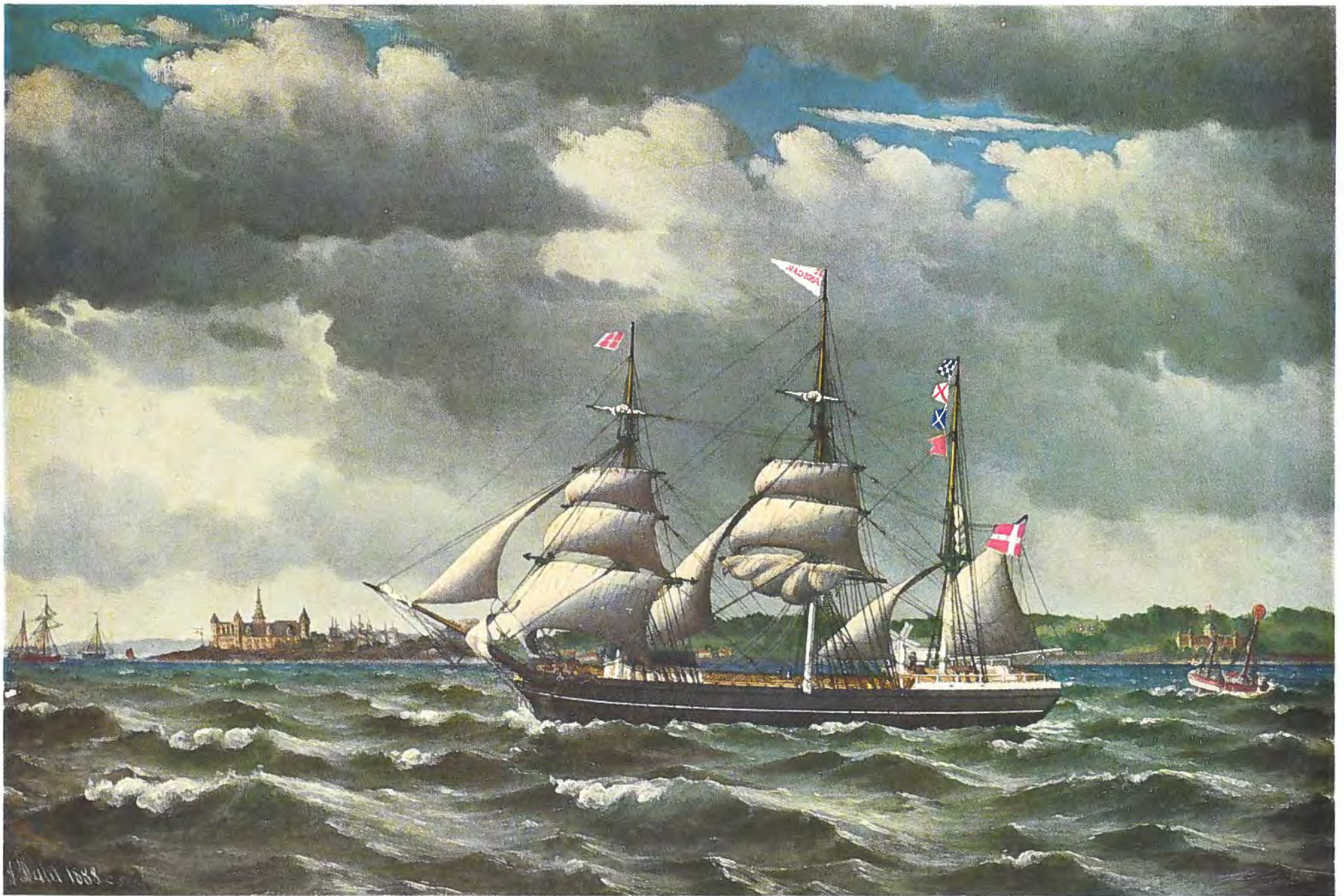
Om bord på „Flynderen“ var samtidig med den nuværende bugserbådsskipper en værnepligtig, som hele sit liv havde været landmand og derfor ikke kendte meget til de maritime udtryk. Han gjorde dog alt for at følge så nogenlunde med de befarne, og bl. a. ville han meget gerne lære at stå til rors. Chefen gav ham lov at forsøge og instruerede ham. „Landmand, kan De se kosten?“ spurgte han. Landmanden tænkte sig om et øjeblik og svarede så: „Næ, det ka' a it, men monstro den ligger i æ kosteskav?“

Jensen og skipperen lo om kap i bugserbåden, og i det samme slog „Flynderen“ et slag ud til styrbord.

— Jeg tror s'gu' hun griner med derovre! sagde skipperen og spyttede ud gennem et vindue i styrehuset.

Men „Flynderen“ lo ikke. Ingen ler på vej til skafottet!





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Barken „Ansgar“, bygget 1849

Maleri af J. Eahl

