

VIKINGEN

Kr. 1,85
1. januar

Fra havnen i Frederikshavn

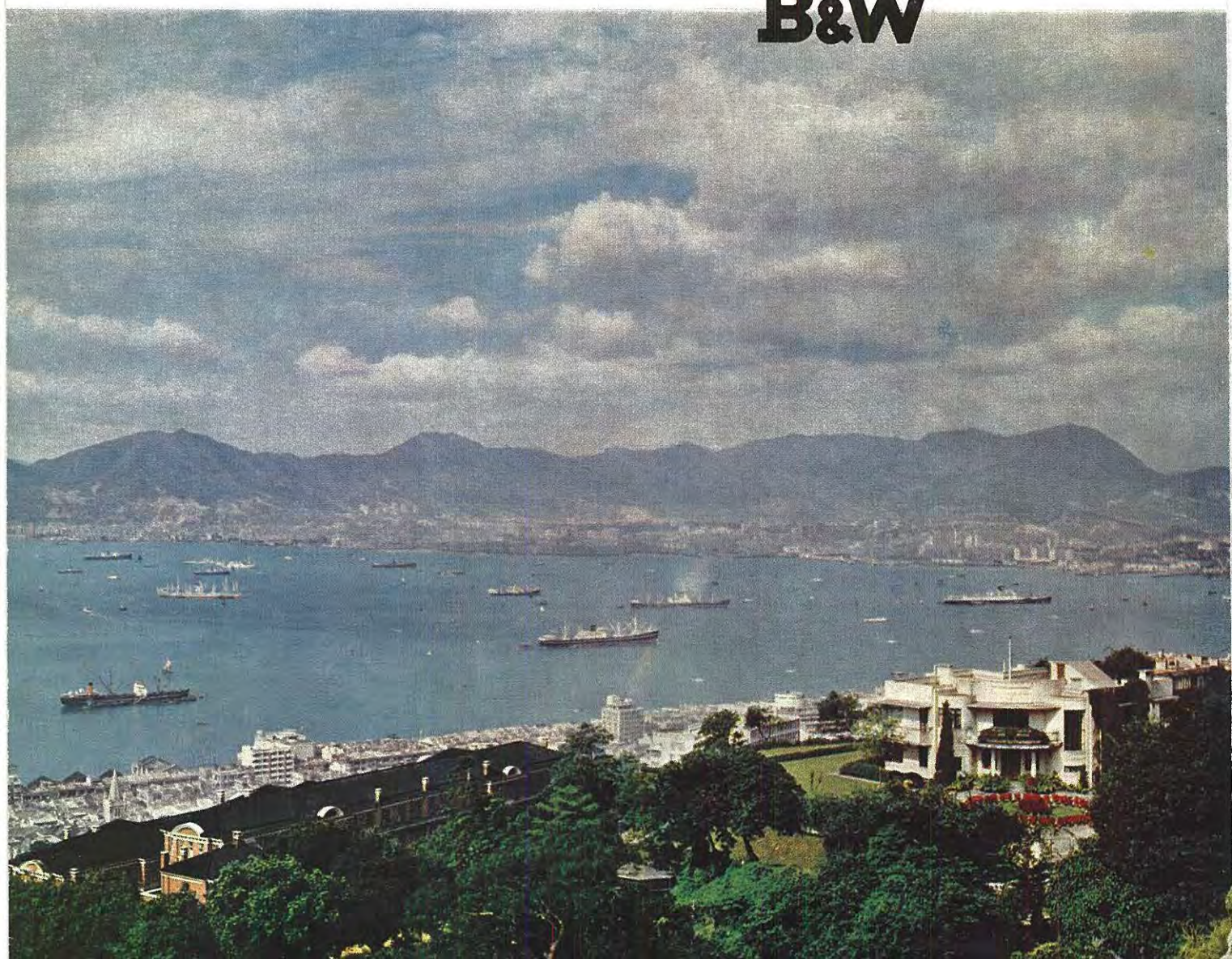
1959 - nr. 1
36. årgang



BURMEISTER & WAIN . KØBENHAVN . DANMARK

*Udsigt over den nordlige del af Hong Kong havn.
På billedet er ikke mindre end 8 af skibene udstyret med
B&W motorer: Lexa Mærsk, Ræs Mærsk, Songkbla,
Milos, Myrtlebank, Glenroy, Akashisaz Maru og Amagisan Maru*

*Desuden lå Sally Mærsk
i dok ved B&W's underlicenshaver
Hongkong & Whampoa Dock Company Ltd.*



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfartsorganisationer



Direktør
L. O. Normann



Dansk Dampskibsrederiforenings

75-års jubilæum

Den 17. januar 1884 samledes en kreds af skibsredere på Hotel Phønix og stiftede Dansk Dampskibsrederiforening, som således har bestået i 75 år.

I betragtning af, at skibsfart alle dage har været en nødvendighed for riget, og at det første dampskib blev erhvervet til landet allerede i 1819, kan det forekomme noget sent, at skibsfarten blev organiseret. En af årsagerne var uden tvivl, at mange af de betydende redere var medlemmer af Grosserer-Societetet og derigennem kunne få deres interesser tilgodeset. Dette var en reminiscens fra den tid, da i hvert fald den oversøiske skibsfart var et sekundært omend betydningsfuldt led i stærkøbmændenes virke på fremmede lande, medens den mindre, kystgående skibsfart blev udøvet hovedsagelig af selvejende skippere.

Selvom seilskibene endnu i 1884 var dominerende indenfor den danske handelsflåde, var dampskibstonagen i stærk vækst, og Rederiforeningen kunne gå ud af sit første leveår med 20 medlemmer, som tilsammen disponerede over 140 dampskibe på godt 110.000 brt. Heraf havde Det forenede Dampskibs-Selskab dog alene de 84 skibe, og det er således åbenbart, at det i særlig grad var dette selskab og dets mænd, som stod bag foreningens stiftelse.

C. F. Tietgen, hvis tilknytning til og indflydelse på dansk skibsfart var meget betydelig, havde fremsat den opfattelse, at erhvervene måtte og skulle sikre sig en vis indflydelse på lovgivningsarbejdet, at de skulle „hverve selve landets lovgivningsmagt til virksom kampfælle i det danske erhvervslivs forestående konkurrence-kamp“. Denne tanke fandt da også udtryk i foreningens oprindelige formålsparagraf, som udover at nævne varetagelsen af rederiernes fælles tarv, særlig understregede „fælles skridt til dets fremme gennem andragender til offentlige autoriteter“.

Det hverken kan eller skal nægtes, at lovgivning og myndigheder ofte har været gode forbundsfejer for skibsfarten, men det er lige så ubestrideligt, at en væsentlig og gennem årene voksende del af Rederiforeningens opgaver har været at holde iger på lovgivningens omfattende og meget ofte for erhvervet kostbare indgriben i skibsfartens forhold for at søge at holde kravene til erhvervet indenfor dets økonomiske bæreevne.

Når erhvervet ofte har måttet stritte imod nye foranstaltninger og udgifter, er det ikke bagstrækt, men nødvendigheden af at værne om dansk skibsfarts konkurrenceevne. Hvis denne sættes over styr, er det simpelthen forbi med dansk skibsfarts mulighed for at kunne gøre sig gældende på verdenshavene, og selv statsstøtte, som erhvervet aldrig har ønsket eller fået, vil ikke kunne holde liv i det.

Rederiforeningen førte i sine første leveår en ret beskeden tilværelse under sin første formand, kaptajn Theo. Koch, og nogen egentlig organisation stod ikke bag. Eget domicil havde man heller ikke, og møderne blev holdt på Hotel Phønix eller på formandens kontor. En sekretær havde man dog. Det var højesterets-sagfører R. Strøm, som imidlertid kun fungerede, indtil han i 1888 blev udnævnt til nationalbankdirektør. Dette var sikkert også mere indbringende for ham, da pengene i Rederiforeningen var små. I året 1886 var foreningens samlede udgifter således kr. 585,91, beholdningen kr. 411,94, så meget tyder på, at sekretærens arbejde for sagen har været con amore.

Allerede fra starten var opgaverne mangelunde, som f.eks. nedsættelse af toldafgifter for dampskibe og tilbehør, nedsættelse af høje skibs- og havneafgifter i danske havne og danske konsulatsafgifter i fremmede havne.

Også besætningernes løn- og arbejdsforhold kom foreningen straks til at beskæftige sig med og kom derved tillige til at virke som arbejdsgiverforening, hvilket den har gjort siden.

Gennem årene er Rederiforeningens virksomhed og

EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

ANGLET
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

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
LAOS
MALAJA
NIGERIA
PAKISTAN
PARAGUAY
RUANDA
URUNDI
SARAWAK
SINGAPORE

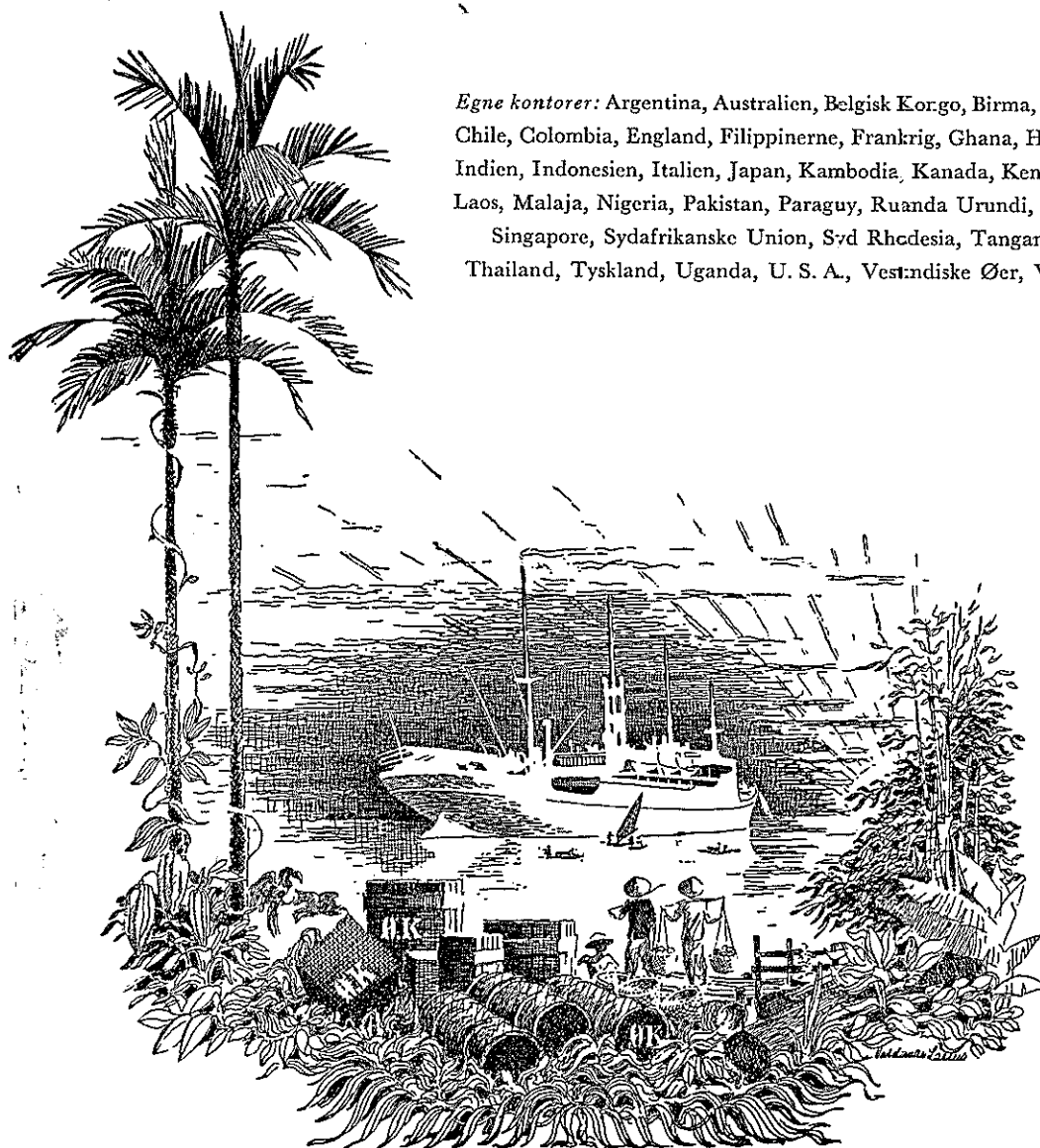
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

administration blevet mere og mere omfattende, og fra et beskedent sekretariat, som blev oprettet den 8. september 1914 med bopæl i Holbergsgade nr. 1 og med en lønnet sekretær, flyttede Rederiforeningen i 1922/23 til eget hus i Amaliegade 33, hvor den siden har haft bopæl. Forud herfor var cand. jur. E. Mægaard blevet knyttet til Rederiforeningen som sekretær, og han blev i 1920 udnævnt til foreningens administrerende direktør, hvilken stilling han bekædte indtil udgangen af 1956. Nye opgaver af enhver art er blevet taget op, og bortset fra enkelte områder af speciel karakter, som varetages af andre af rederierne oprettede institutioner, beskæftiger Rederiforeningen sig med alle foreteelser, som vedrører skibsfart. Også skibsfartens internationale relationer har foreningen nøje kontakt med og har et nært samarbejde med rederiorganisationerne i en lang række lande, ikke mindst de nordiske. Dette samarbejde fik særlig værdi, efter at først Folkeforbundet og siden De Forenede Nationer har taget mange søfartsanliggender op til international behandling, både sociale tekniske og juridiske. Et enkelt område, som bør nævnes, er de internationale minimalrater og oplægningsplaner, som dukker op under langvarige depressionsperioder. Med en enkelt undtagelse, nemlig tank-poolen i 1930'erne, er alle planer hidtil mislykkedes. Dette kan vist tages som et bevis på, at det næppe er muligt, og set fra den frie skibsfarts side næppe heller ønskeligt, indenfor den almindelige skibsfart at arrangere konkurrencebegrænsende aftaler, der hindrer tilbud og efterspørgsel alene i at være normgivende for fragtraterne. „Survival of the fittest“ er en hård lov, men under den har dansk skibsfart hidtil klaret sig, og så længe konkurrencen er fair og fri, ønsker dansk skibsfart ingen anden lov. Den ønsker ikke „penge med hjemme fra“, når den skal konkurrere på det åbne verdensmarked. Men konkurrencen ude er ikke lige, fordi så mange lande direkte eller indirekte støtter den nationale skibsfart gennem statsstøtte og flagdiskrimination, og fordi visse lande aldeles fritager de skibe, som tyer til registrering uden, for kontrolregler og beskatning — de såkaldte bekvemmelighedsflag. Derfor er det i dag mere nødvendigt end nogensinde, at der herhjemme vises den største forståelse for dansk skibsfarts tarv, således at den ikke skal arbejde med for tunge klodser om benene i form af afgifter, skatter og upåkrævede indgreb.

I samme båd som det erhverv, den repræsenterer, har Rederiforeningen ofte været ude for modvind og høj sø. De mest bevægede højdepunkter i dens 75-årige beståen har naturligvis været de to verdenskrige. Krig er — ganske uanset om den bringer høje fragter — en ulykke også for skibsfarten, som altid med det samme og oftest forsvarsløs er i forreste ildlinie. Medens krigen vel kan påføre andre erhverv tab og afbræk, er det skibene og deres besætninger, der er skibsfartens indsats. Under begge krige har tabene af menneskeliv og skibe været forfærdende, men rederierne havde intet valg. Skibene skulle ud for på forskellig måde at sikre Danmarks livsvigtige tilførsler.

Både under den 1. og under den 2. verdenskrig sejlede endvidere en meget betydelig del af handelsflåden for de allierede magter. Ude såvel som hjemme beviste de søfarende under begge krige fuldt ud deres mod og loyalitet overfor Danmark og deres skibe ved uden tøven at fortsætte den farefulde gerning med livet som deres indsats. Under 1. verdenskrig omkom 648 danske søfolk, og 1.500 satte livet til i 2. verdenskrig. Disse tab kan aldrig oprettes, og Danmark vil altid stå i taknemmelig gæld til de omkomne sømænd. Skibene er derimod efter begge krige blevet erstattet. Under 1. verdenskrig forliste 310 danske skibe på 283.000 brt og under 2. verdenskrig 222 skibe på 533.000 brt.

Når bortses fra de to verdenskrige har de forløbne 75 år været præget af en næsten uafbrudt fremgang, såvel teknisk som kommercielt, for dansk skibsfart. I 1884 udgjorde handelsflådens tonnage 321.000 brt, 25 år senere, i 1909, var den vokset til 774.000 brt og i 1934 til 1.080.000 brt; i dag er flåden nået op på ca. 2.000.000 brt. Endnu i 1884 var sejlskibene som nævnt absolut dominerende og blev først i begyndelsen af 1890'erne overfløjet af dampskibene. Fra 1912 begyndte motorskibene at gøre sig gældende, og de er for længst blevet dominerende indenfor vor handelsflåde, således at de i dag udgør over 90 pct. af tonnagen. Foreningens navn dækker således ikke mere de indmeldte skibes type. Det omhandlede tidsrum har også været vidne til store ændringer med hensyn til handelsflådens beskæftigelse. Endnu indtil omkring 1930 var langt størstedelen af flåden beskæftiget som trampbåde i europæisk fart, herunder navnlig Nord/Østersøfarten. Særlig i tiden efter den 2. verdenskrigs afslutning er imidlertid en række af vore store rederier i stigende grad gået ind for oversøisk liniefart, således at i dag de af rederierne opretholdt linier ompænder hele kloden, og dansk liniefart er repræsenteret på alle verdenshave. Med de sidste årtiers stærkt stigende verdensforbrug af råolie er danske rederier ligeledes i vidt omfang gået ind for tankfarten; den danske tankflåde, der endnu i 1939 kun udgjorde ca. 100.000 brt, er i dag nået op på 725.000 brt.

Skibsfartens betydning for den danske samfundsøkonomi har ligeledes været stærkt stigende i de forløbne 75 år. De første pålidelige oplysninger om danske skibes indsejling i udenrigsfart er fra 1905, hvor bruttoindsejlingen udgjorde 61 mill. kr., hvilket allerede efter den tids forhold var et betydeligt beløb. Indsejlingen steg jævnt indtil den 1. verdenskrig, hvor den kulminerede i 1920 med 465 mill. kr.; men under depressionsperioden i 30'erne faldt beløbet til under 150 mill. I årene efter den 2. verdenskrigs afslutning er indsejlingen i takt med flådens vækst steget stærkt, selv når hensyn tages til pengenes værdiforringelse, og i 1957 nåede den op på godt 1.750 mill. kr. Gennem fragtindsejlingen, der i de senere år for 85 pct.s vedkommende er indtjent i fart mellem udenlandske havne, tilfører handelsflåden med en relativt lille indsats af mennesker Danmark betydelige beløb af fremmed valuta, et tilskud, som Danmark ikke kan undvære,

og som placerer skibsfarten som et af vore vigtigste valutaskabende erhverv, hvis trivsel må være i alle befolkningslags interesse, da den er en af forudsætningerne for, at vi kan bevare vor relativt høje levestandard.

Den fremgang, Rederiforeningen har haft siden 1884, er naturligvis i vidt omfang kun en afspejling af skibsfartserhvervets fremgang og ændrede struktur. Medens foreningen i stiftelsesåret kun repræsenterede ca. 30 pct. af handelsflådens daværende tonnage, har i de senere år ca. 95 pct. af den danske handelsflådes tonnage været tilsluttet foreningen, og den repræsenterer således et væsentligt udsnit af dansk skibsfart og er et i organisationstankens tidsalder nødvendigt organ.

Rederiforeningens fremgang skyldes ikke mindst, at det altid har været muligt at få erhvervets ledende mænd til at påtage sig de ofte byrdefulde og tit utaknemmelige hverv i forbindelse med foreningens ledelse og virksomhed. Formændene gennem tiderne har været:

kaptajn Theo. Koch, 1884-1894,
skibsreder Adolf Carl, 1894-1908,
direktør Chr. Kronman, 1908-1910,
direktør C. M. T. Cold, 1910-1921,
skibsreder Chr. Sass, 1921-1925,
direktør A. O. Andersen, 1925-1934,
skibsreder H. A. Hansen, 1934-1939,
direktør J. A. Kørbing, 1939-1946,
skibsreder Chr. Harhoff, 1946-1950,
direktør Hakon Christiansen, 1950-1953.

Foreningen ledes i dag af en bestyrelse bestående af:

direktør L. O. Normann, formand,
direktør J. Chr. Aschengreen, næstformand,
skibsreder Ove Amsinck,
skibsreder Alexis R. Andresen,
direktør Henry Jensen,
skibsreder K. Bülow Jensen og
skibsreder A. P. Møller.

Foreningens direktion udgøres af administrerende direktør, advokat Victor Wenzell og underdirektør, cand. jur. Niels Kamper. Chef for teknisk afdeling er kaptajn K. W. Linnemann og chef for administrationsafdelingen kontorchef L. Kruse.

På jubilæumsdagen afholdes en reception i foreningens mødelokaler, Amaliegade 33, imellem kl. 10.00 og kl. 12.00.

Berigtigelse

I vor artikel i december nummeret om jubilæet i Københavns havn var der i omtalen af de tidligere havnekaptajner og havnedirektører faldet et navn ud. Det var Mogens Blach, den nuværende havnedirektørs forgænger.

Vi beklager.

Redaktionen.

Den spanske admiral og ildfluerne

I året 1588 sendte Filip II af Spanien som bekendt sin store flåde, kaldet den „uovervindelige armada“, mod dronning Elisabeth af England. Under kampene i Kanalen kunne armadaen imidlertid ikke stå sig mod englænderne, og efter et sidste ødelæggende angreb den 8. august søgte armadaen nord om Skotland, hvor den yderligere hærgedes af voldsomme storme. Kun en trediedel af den før så stolte armada nåede velbeholden hjem til Spanien.

Efter hint berømte søslag begyndte englænderne at interessere sig for de spanske kolonier, og spanierne nærrede af denne grund stor ærgstelse for britiske angreb.

Til imødegåelse af et eventuelt angreb på Mexico sendte spanierne en eskadre til denne besiddelse, hvor dens opgave skulle være at forhindre engelsk landgang på en ubevogtet kyststrækning.

En glødende varm majaften i 1589 nærmede eskadren sig den mexicanske kyst. Den blåsorte tropenat faldt hurtigt på, og månens blege skær lyste kun svagt over viftepalmeres sorte silhuetter.

Eskadrens chef, der var admiral, havde længe gennem mørket søgt efter et fast holdpunkt på kysten, da der pludselig dukkede en hel mængde lys op. Lysene bevægede sig hastigt frem og tilbage langs kysten.

Dette fandt admiralen i høj grad mistænkeligt, og han sendte derfor en båd med mandskab mod land for at spejde.

En rum tid gik, men omsider vendte båden tilbage til eskadren, og de udsendte spejdere afgav deres melding. Samstemmende forklarede de, at englænderne — så vidt de var i stand til at skønne — var gået i land på kysten, og yderligere forklarede de, at lysene hidrørte fra fakler, som tjente til at lyse op for englænderne under etableringen af kystens forsvar.

Da admiralen hørte dette, lod han straks eskadren stikke til søs igen med kurs mod nærmeste spanske havn. —

Men på kysten befandt der sig ikke en eneste englænder, ja, i realiteten befandt der sig ikke levende mennesker af nogen art! Kun kæmpestore ildfluer svirrede omkring i skovene i store kredse, udstrålende deres hvide og blålige flammer. Holdt nogle op, fortsatte andre legen, der nærmest mindede om en art alfedans i en fortryllet skov. Den spanske eskadre havde ladet sig „besejre“ af de store ildfluer — i folkemunde kaldet kacujos.

Nu skal det dog indrømmes, at disse mexicanske ildfluer ved nærmere eftersyn virkelig ligner hele små fakler, og endnu i vore dage hænder det, at de indfødte betjener sig af disse store piller som lyskilder, idet de da under et omvendt glas anbringer 3-4 stykker. I skæret fra disse levende fakler skal man endog være i stand til at læse!

Men at ordet ildflue i lange tider efter var et uartigt ord i den spanske flåde, kan vel ikke undre nogen.

hn.

Der findes ikke magen til B & W-museet i hele verden,

siger verdenskendt ekspert

Mens Burmeister & Wain var ved at lægge sidste hånd på indretningen af sin nye museumsafdeling, som skal åbnes i februar, var museumsinspektør Gerhard Albe fra Statens Söhistoriska Museum i Stockholm på besøg i København. Albe, der er anerkendt som en af verdens



Propagandachef U. Knigge.

dygtigste museumsfolk, bistod med råd og dåd, da B & W efter krigen indrettede sit museum, og naturligvis benyttede han nu lejligheden til at bese den nye afdeling i Strandgade. Han tog ikke i betænkning at karakterisere museet som en skibsbygningshistorisk attraktion af verdensformat.

B & W-museet illustrerer skibenes udvikling fra firmaets grundlæggelse i 1843 til i dag, og frem for alt viser det skifsmaskineriets udvikling fra hjulmaskineri til propellere og fra dampmaskiner til motorer. Hele den seneste udvikling med turbocharge-maskinens fremkomst er med. Set fra et teknisk synspunkt er museet et af de fineste, man kan tænke sig. Det bør blive en virkelig attraktion og en studiekilde for vordende ingeniører, siger Gerhard Albe.

— Propagandachef Ulrik Knigge, der tog initiativet til indretningen af den nye afdeling, har haft store vanskeligheder at kæmpe med. Det er en meget vanskelig opgave at skulle indrette et hypermoderne museum i en bygning fra 1600-tallet. Bygningen er jo i tre etager, og alene det kan give vanskeligheder. Men Knigge og hans medarbejdere har pietetsfuldt bevaret alt det gamle. Den gamle bygnings særpræg er blevet bevaret fuldt ud, og det moderne har man fået frem ved hjælp af lys-

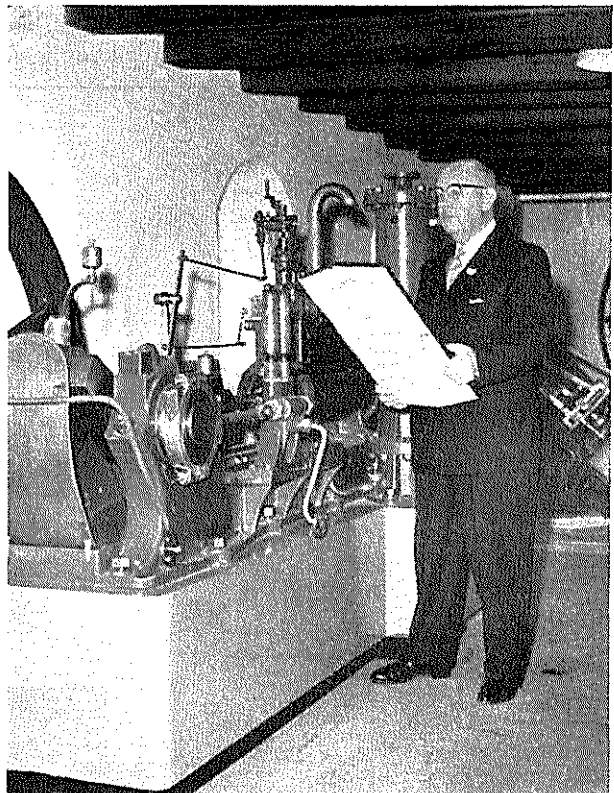
virkningerne i monterne og ved brug af farver, fortsætter den svenske museumsdirektør.

— De har jo besøgt søfartsmuseer over alt i verden, direktør Albe. De må være blevet meget kræsen. Har De nu slet intet at kritisere her?

— Man kan selvfølgelig altid finde et eller andet at kritisere, svarer Albe. Det havde været ønskeligt, om museet var blevet indrettet i én etage. Men man må jo rette sig efter de muligheder, der er til stede. Iøvrigt er B & W-museet lagt logisk an, og trapperne er fint arkitektonisk konstrueret.

— Hvordan vil B & W-museet klare sig i konkurrencen med lignende museer i udlandet?

— Man kan uden overdivelse sige, at der i hele verden ikke eksisterer et sådant museum på det historisk-tekniske område. Udenlandske skibsbyggere og værftsledere vil få stor fornøjelse og rigt udbytte af at studere det. Mange udlændinge vil i fremtiden finde vej til Strandgade. Museet viser jo ikke alene udviklingen inden for Burmeister & Wain. Det viser bl. a. hele dieselmotorens udvikling. B & W fremstillede jo verdens første dieselmotor til skibsbrug, og firmaet har lige siden holdt sig i spidsen på dette område. Derfor illustrerer museet hele dieselmotorens relativt korte, men



Museumsintendant Gerhard Albe inspicerer B & W-museet.

uhyre spændende historie — både ved hjælp af tegninger, plancher og modeller.

— Statsmuseer har næsten altid knapt med penge, fortsætter Gerhard Albe. Men her har man haft et stort firma bag sig. B & W's ledelse har haft en klar opfattelse af den store propagandamæssige betydning, museet

i Strandgade vil få og allerede har haft for B & W og dermed for Danmark. Knigge fortjener al den honnør, man kan give ham. Han er en meget travlt optaget mand, der ustandselig er på rejse, men alligevel er hans museumsfølelse enestående. Han kunne imidlertid ikke have ydet det, han har gjort her, hvis han ikke havde mødt forståelse hos firmaets ledelse. Direktørerne Houmøller, C. A. Møller, Calm, Munch og Barfoed fortjener ligeledes anerkendelse.

— B & W-museet vil få endnu større betydning for den studerende ungdom efter den sidste udvidelse, siger Albe. Studerende ved alle Danmarks tekniske højskoler vil få stort udbytte ved et besøg. Museet er æstetisk tiltalende. Det er moderne, men ikke smagløst moderne. Jeg har med stort udbytte tilbragt mange timer deroppe. Iøvrigt vil jeg også gerne sige noget om det katalog, museet har udarbejdet. Kataloget er en pæn lille pjece, som gæsterne sikkert vil gemme mellem andre bøger på reolen og tage frem nu og da. Det giver glimrende besked om museet, men man har ved udarbejdelsen af det undgået det traditionelle katalogagtige.

— Hjemme i Stockholm har De jo selv arbejdet med en ny afdeling af Deres museum?

— Ja, og arbejdet er nu færdigt. Kun visse leverancer mangler endnu. Men det, vi har lavet i Stockholm, ligger i et helt andet plan end det, B & W har lavet her. Vor nye afdeling viser skibsbygningens udvikling igen-

nem ca. 3.000 år til i dag — både set fra den kulturhistoriske, den nationaløkonomiske og den tekniske side. Vi har iøvrigt fået værdifuld støtte af Burmeister & Wain, som igen på en fin måde har forstået at gøre propaganda for sig selv og Danmark i Sverige. Vi har fra B & W bl. a. fået en model af det første svenske motorskib, „Svecia“, og vi har også fået en model af en moderne turbomotor fra 1957. Vi har fået mange andre ting fra Burmeister & Wain — bl. a. plancher og tegninger, og vi er meget taknemmelige. „Svecia“ blev bygget af B & W i 1912, og både modellen af dette skib og de øvrige modeller vi har fået af firmaet, er udført i 1/10 skala. Modellen af B & W's turbomotor står på museet i Stockholm sammen med andre moderne skibsmotorer. Vi har alle de moderne skibsmotorer med — bl. a. også De Lavals damp-turbiner, slutter Gerhard Albe.

Museumsdirektør Albe var for et års tid siden ved at have slidt sig ihjel for sit museum. Han var på et tidspunkt alvorligt syg, men er nu næsten helt restitueret. Hans energi og hans kærlighed til arbejdet kender ingen grænser. Egentlig skulle han være afgået på grund af alder, men museets ledelse bad ham fortsætte i alle tilfælde indtil august 1959.

Gerhard Albes ros til B & W-museet er virkelig en eksperts dom, og Burmeister & Wain kan være stolt af den.

Ludwig.

SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

TYFON[®]
dampdrivet

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 15, København

Amerikas irske „Tordenskjold“

Irlænderen, der skabte den amerikanske flåde

I den engelsktalende verden kalder man løse ender, der dasker ud over skibssiden, for „Irish pennants“ — altså irske vimpler, og når det er død-dam-stille, taler man om en „irsk orkan“. Disse benævnelser viser, at man ikke har regnet irlænderne for ret meget på søen og betragtet dem som dårlige søfolk. Grunden hertil kan være ligeså svær at gætte som årsagen til, at skotterne har ord for at være nærige.

I virkeligheden var både England og USA mindst af alle grund til at latterliggøre Irland som søfartsland. Det var nemlig en irlænder, som skabte den amerikanske orlogsflåde og i flere træfninger gav englænderne deres første virkelige klø til søs i mange år.

Igennem tiderne har flere amerikanske krigsskibe heddet „Barry“, og allesammen var de opkaldt efter John Barry — den amerikanske flådes „fader“. John Barry lagde grunden til, hvad der i dag er verdens største krigsflåde. Hans flåde havde ganske vist ikke meget til fælles med den, som i dag sejler under Stars and Stripes, og som har udstrakt sit virke både til himmelrummet og vandet under Nordpolens is. Men Barry var trods alt den første, der indså, at Amerika ikke kunne nøjes med at udruste nogle tilfældige handelsskibe i tilfælde af krig. Han dannede USA's marineministerium, oprettede de første amerikanske orlogsværfter og stiftede Amerikas første søofficersskole.

John Barry var en irsk-amerikansk Tordenskjold. Han var modig, ja, næsten dumdristig og fanden-ivoldsk, klog og dygtig som sømand. Han var født i Irland i 1745 og stak tidligt til søs. Som 16-årig kom han med et skib til Philadelphia, hvor han slog sig ned mellem hyrerne. Allerede som 21-årig var han kaptajn om bord i et af byens handelsskibe.

Da den amerikanske frihedskrig mod England brød ud i 1776, førte Barry et sejlskib, der som det første blev rekvireret til dannelsen af en midlertidig flåde. De amerikanske myndigheder vidste, at unge Barry havde forstand på næsten alt, der vedrørte skibe, og de bad ham derfor om at rigge fire skibe til for at kunne danne den første flådeafdeling.

Allerede i april 1776 kom Barry for første gang i kamp med den britiske flåde. Om bord i brigantinen „Lexington“ fik han øje på den engelske slup „Edward“, hvis chef roede, han ville overgive sig. Men før englænderne vidste af det, åbnede Barry ild mod dem, og „Edward“ måtte overgive sig. Hele Amerika festede, for „Edward“ var det første britiske orlogsfartøj, den nydannede amerikanske flåde havde taget som prise.

John Barry gav anledning til vedvarende hovedpine for den amerikanske kongres' medlemmer, fordi han krævede stadig flere skibe til flåden, flere penge til våben og mere mandskab. Først da han imponerede selveste general Washington, fik han virkelig heldet med sig, og det gik til på følgende måde:

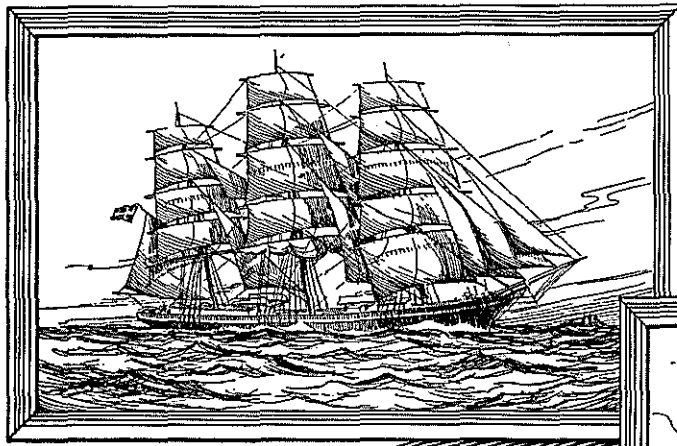
I efteråret 1776 gav kongressen endelig efter og bevilgede penge til bygningen af en fregat, og Barry fik opsyn med dens bygning. Men i november hørte Barry, at general Washington og hans hær blev jaget på flugt i New Jersey. Der var virkelig fare for, at generalen ville blive nødt til at opgive kampen, og den tanke kunne den unge sømand ikke holde ud. Uden at spørge nogen om forlov beslaglagde han nogle af de store kanoner, der var beregnet for fregatten, lod tømre nogle vogne sammen og læssede kanonerne op på dem, hvorefter han samlede en lille skare frivillige.

Og så kom slaget ved Princeton juleaften 1776, der betød en kovending for general Washington. Både den amerikanske general og de britiske soldater lyttede desorienterede til nogle mærkelige drøn, som lød ind imellem de normale kanonskud. Først den 8. januar mødtes Barry med Washington, der lo hjerteligt, da han hørte historier om, hvordan marinen var kommet ham til hjælp. Englænderne derimod lo ikke, da de hørte, at de var blevet slået tilbage af søartilleri.

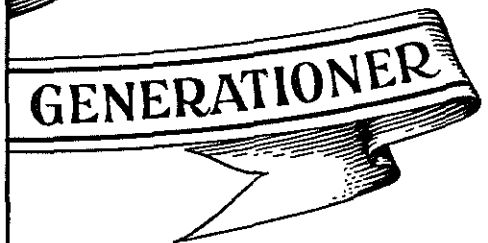
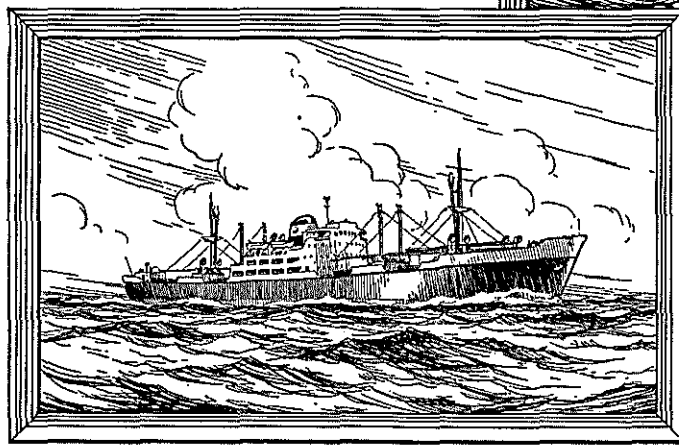
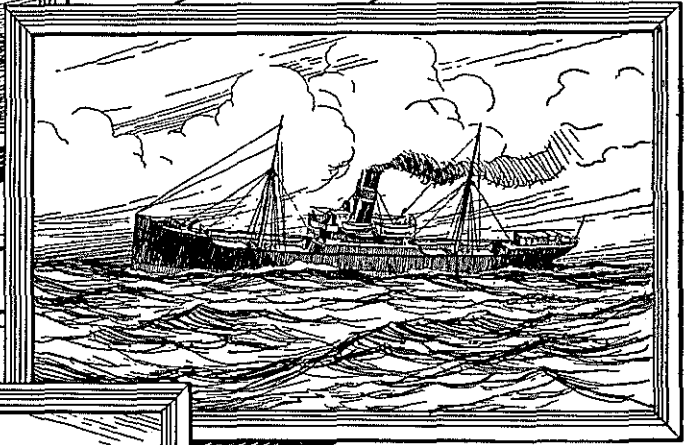
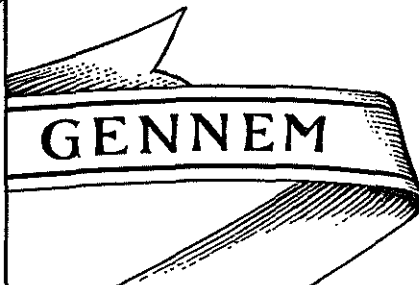
Da Barry vendte tilbage til Philadelphia, måtte han sænke den fregat, han var ved at bygge, samt to andre skibe for at beskytte nogle amerikanske befæstninger i land mod den britiske flåde.

Men Barry var vild efter at komme til søs, og med general Washingtons velsignelse fik han lov at føre en af sine dumdristige ideer igennem: Han lod to små fartøjer armere, og med dem listede han sig uden om de britiske flådestyrker for uden at affyre et skud at beslaglægge to engelske transportskibe og en armeret skonnert. Men da han ville føre priserne tilbage, opdagede englænderne den usædvanlige krigslist, og Barry måtte give ordre til at sætte de to transportfartøjer i brand. Han forsøgte at slippe videre med skonnerten, men på grund af overmagten måtte han også opgive den. Han lod prisen sejle på grund, hvorefter dens kanoner blev smidt i vandet. Både han selv og hans frivillige søkrigere undslap, og englænderne rasede.

Året efter fik Sir James Wallace, den søofficer, der oplevede den tort at se to af sine transportskibe og en armeret skonnert gå tabt, endelig hævn. Barry havde kommandoen om bord i en 700 tons fregat med 32 kanoner og ved navn „Raleigh“. En dag observerede han to britiske fartøjer. Han besluttede at undgå kamp, men blev forfulgt i to døgn. Så opdagede han, at det største af de britiske skibe var „Experiment“ med Sir James Wallace som chef. Dette skib havde 50 kanoner om bord, og det skib, der ledsagede det, havde 22 kanoner. Barry indså, at han ligeså godt kunne kæmpe, og så angreb han. Han havde næsten fået krammet på den mindste af modstanderne og skulle til at borde skibet, da „Experiment“ kom brusende for fuldt sejlpres og med alle de kanoner, der kunne bære, spyende ild fra sig. Kampen varede fra solnedgang til midnat, men den var meget ulige. „Raleigh“ blev næsten gennemhullet



N. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

som en si, og Barry gav derfor ordre til at sætte det på grund og ødelægge det. Nogle særligt udvalgte blev sat til at ødelægge alt om bord og undgå, at „Raleigh“ faldt i englændernes hænder. Men uheldet var ude efter amerikanerne, og Sir James tog skibet som prise, mens besætningen måtte flygte for livet.

Barrys handlemåde blev bifaldet af de amerikanske myndigheder, og snart fik han et nyt skib at føre.

Med det helt nye skib „Alliance“ førte Barry i 1781 general Washingtons adjutant, oberst John Laurens, til Frankrig. Laurens skulle forhandle om et fransk lån og om forsyninger af forskellig art før derved at sætte amerikanerne i stand til at vinde frihedskrigen. Barry krydsede Atlanten på 26 dage, og hans sejlads var lidt af en rekord.

På vejen hjem oplevede Barry et mytteri om bord. Nogle medlemmer af besætningen forsøgte at fravriste ham kommandoen og sejle „Alliance“ til England. Men Barry kvalte hurtigt mytteriet, og mytteristerne blev spærret nede i lasten. Nogle få dage senere erobrede han to små britiske krigsskibe, hvis tilsammen hundrede mands besætning blev låst ned til mytteristerne.

Nu var Barry i en meget vanskelig situation. En stor del af besætningen var spærret inde for mytteri, flere andre var sat om bord i priserne, og der skulle også folk til at passe på de britiske fanger. I virkeligheden var „Alliance“ nu stærkt underbemandet. Barry måtte bide i det sure æble og hente otte formodede mytterister op fra lasten og sætte dem i arbejde om bord.

Nogle dage senere observeredes to britiske orlogsfartøjer, „Atlanta“ med 16 kanoner og „Trepassy“ med fjorten kanoner om bord. Englænderne var ikke bange af sig. Skønt deres to skibe var betydeligt mindre end „Alliance“, optog de forfølgelsen.

Den 27. maj 1781 — mens englænderne stadig forfulgte „Alliance“ — blev det pludselig næsten fuldkommen stille. „Alliance“ blev hjulpet om, og Barry håbede, det ikke ville komme til kamp. Men i kikkerten så han, at de britiske skibe gjorde klar til kamp.

Hen på aften blæsten en ganske let vind op, og „Alliance“ sneglede sig af sted. „Atlanta“ og „Trepassy“ sejlede en parallel kurs — men uden for skudvidde. Næste morgen var de to britiske skibe drevet nærmere, og vinden lagde sig igen fuldstændigt — eller i alle tilfælde så meget, at „Alliance“ ikke ville lyste ror.

„Atlanta“ og „Alliance“ var på prajehold af hinanden, og de to chefer præsenterede sig for hinanden, som skik var. Chefen for „Atlanta“ var captain Edwards. Barry opfordrede ham til at overgive sig. Men Edwards svarede, at han ville lade det komme an på en prøve.

Og så lød det første skud. Det var „Alliance“, der åbnede ilden. Englænderne svarede straks igen. De engelske fartøjer var betydeligt lettere end det amerikanske, og den smule vind, der blæste, var nok til at flytte dem uden for skudvidde og indtage bedre positioner. Alligevel løb „Trepassy“ kort efter lige ind i to bredder med det resultat, at dets chef og mange af besætningen blev dræbt.

Men „Alliance“ sad fast, som var det støbt ned i cement. Det flyttede sig overhovedet ikke, og alt imens ligefrem dansede „Atlanta“ omkring det. Det amerikanske fartøj fik den ene byge efter den anden over sig, og folkene på dækket faldt som fluer. Pludselig blev John Barry selv ramt af en granatsplint i skulderen og faldt om på dækket. To officerer, der ville hjælpe ham i sikkerhed, viste han vredt tilbage til deres poster.

Så blev Stars and Stripes skudt ned. Englænderne troede, at amerikanerne havde overgivet sig, og der blev en pause i skyderiet. Barry blev bragt ned om læ. Men atter blev flaget hejst, og kampen fortsatte.

Barrys næstkommanderende, der nu havde kommandoen, kom ned og spurgte, om det ikke var på tide at opgive kampen, fordi der næsten ingen folk var tilbage ved kanonerne. Barry blev rasende og sagde, at hvis „Alliance“ ikke kunne kæmpe videre uden ham, ville han straks lade sig bære op på dækket!

Kort efter lød der hurraråb fra dækket. Det var vinden, der kom tilbage. Nu kunne „Alliance“ atter flytte sig, og inden længe var skibet i en så gunstig position, at „Trepassy“ intet kunne stille op. Skibet overgav sig. „Atlanta“ kæmpede videre, men måtte også snart bukke under for overmagten.

Da captain Edwards fra „Atlanta“ blev ført ned i Barrys kahyt, ville han — som det var almindeligt for en taber og krigsfange — aflevere sin sabel. Men Barry gav ham den tilbage med ordene:

— De har fortjent Deres sabel, og Deres konge burde give Dem et bedre skib. Min kahyt er Deres, indtil vi kommer i havn!“

I december måned 1781 var Barry med „Alliance“ atter en tur til Frankrig, og denne gang tog det ham kun 23 dage at sejle over Atlanten. I marts 1783 skød Barry's besætning det sidste skud i denne krig mod bl.a. fregatten „Sybil“, der blev slemt beskadiget.

Derefter vendte John Barry tilbage til privatlivets fred. Den amerikanske flåde bestod kun af to fregatter, og så blev der påny kaldt på irlænderne, der fik til opgave at skabe en helt ny amerikansk marine. Han udførte den stillede opgave til alles tilfredshed.

I 1798 var Barry atter i ilden — denne gang mod Frankrig, hvis flåde han gjorde stor skade ved Vestindien. Kun fem år senere døde han i en alder af kun 58 år.

Barrys minde lever stadig i den amerikanske flåde. En af de mest moderne destroyere i flåden er opkaldt efter ham, og allerede i 1941 — midt under krigen — besluttede den amerikanske regering at skænke Irland en statue af USA's „Tordenskjold“. Statuen blev først i 1956 opstillet i Wexford, og en gengivelse af den kan bl.a. ses på et af Eires frimærker.

Det er klart, at irlænderne er stolte af deres eneste virkelige søhelt, uden hvis medvirken USA måske aldrig var blevet en søkrigsmagt. Amerikanske admiraler forstår at vurdere ham. En af dem, W. F. Boone, har engang sagt:

— John Barry gav os uendeligt meget mere end bare et navn til vore krigsskibe!

Villaby for norske søfolk

En villaby for søfolk vil blive bygget på Tromsøy i Norge. Det er Tromsø Sparebank, der — som et led i sin sømandsservice — har købt en stor landejendom udelukkende med det formål at udstykke den til byggegrunde for norske søfolk i udenrigsfart samt til den norske marines faste personale.

Tanken med projektet er først og fremmest den at give søfolkene en håndsrækning til at erhverve sig det faste holdepunkt i tilværelsen, der ligger i at have eget hus og hjem.

Villabyen skal reguleres i samarbejde med myndighederne, og man regner på nuværende tidspunkt med, at der bliver tale om ca. 300 byggegrunde.

Det er et smukt og i høj grad prisværdigt initiativ, der her er taget i vort broderland, og man kunne ønske, at andre søfartsnationer fik lyst til at følge det norske initiativ op.

—ing.

En ndbringende jordomsejling

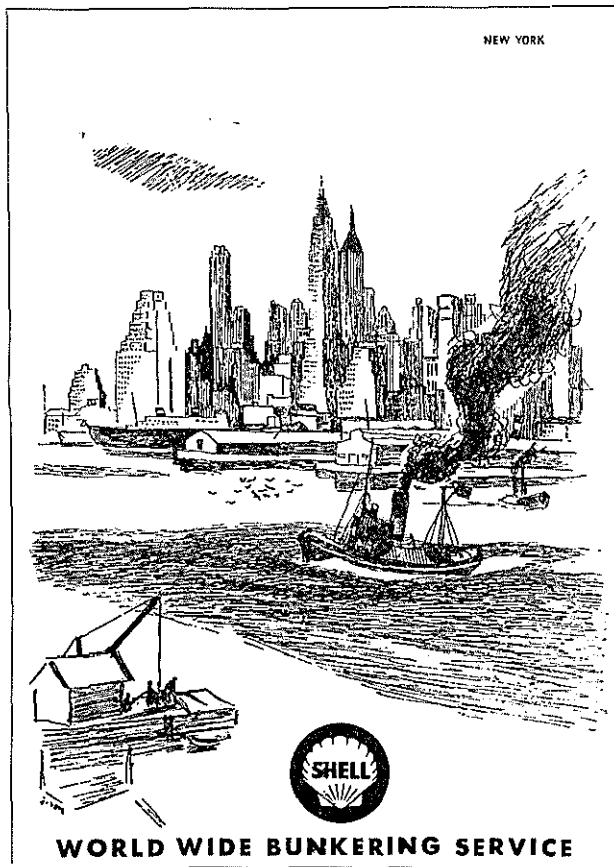
Om bord på det hundrede tons store skib „Pelicanen“, der i øvrigt på rejsen døbttes om med det mere poetiske navn „Den gyldne hind“, afsejlede Francis Drake i 1577 fra England.

Turen gik syd om Amerika, og på sejladsen tømte Drake alle de spanske galeoner, som forsynet lod krydse hans vej, for værdier. Videre gik det over Stillehavet, syd om Afrika og tilbage til England. Denne jordomsejling varede to år og ti måneder og „nogle underlige dage“, som der står skrevet.

Den spanske gesandt i London havde været temmelig energisk, så officielt var dronning Elizabeth noget irriteret over det besvær, Drake havde forvoldt hendes fætter, kong Filip af Spanien.

Men Drake var en forudseende mand. Han lod straks den krænkede dronning sende fem pakkeheste, belæsset med guld og juveler. Det formildede hende så meget, at hun endog aflagde besøg om bord i „Den gyldne hind“, ved hvilken lejlighed hun slog Drake til ridder.

Skibets last blev i øvrigt opgivet til tyve tons sølv, fem store guldblokke og en kollektion perler og juveler, der i vore dages mønt repræsenterede en værdi af omkring 90 millioner kr. Alt i alt må det vist siges at være et pænt udbytte af en tur jorden rundt! —g.



En „Tolver“ fra ØK

ØK, der har sit virke over hele kloden, glemmer aldrig at fortælle, at det er et dansk foretagende. Heller ikke når det udsender en kalender. ØK-kalenderen for 1959 er et fint stykke propagandearbejde for Danmark som turistland.

Ved kalenderens tilblivelse har medvirket flere af vore dygtigste fotografer. Samtlige fotografer har hentet deres motiver her i landet, og man må uvilkårligt sige til sig selv, når man ser de smukke farvefotos: „Tænk, at der virkelig er så smukt herhjemme!“ Fotografierne er virkelig en „tolver“, der må resultere i en fin gevinst for turistlandet Danmark!

O. L.

$\frac{A}{S}$ Dampskibsselskabet VENDILA

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

KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1959 til nedennævnte eksaminer:

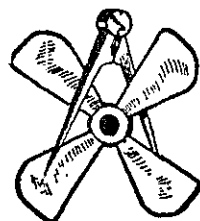
Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den almindelige maskinisteksamen. Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.

Aftenskole. (Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinisterekamen. Maskinisteksamen.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

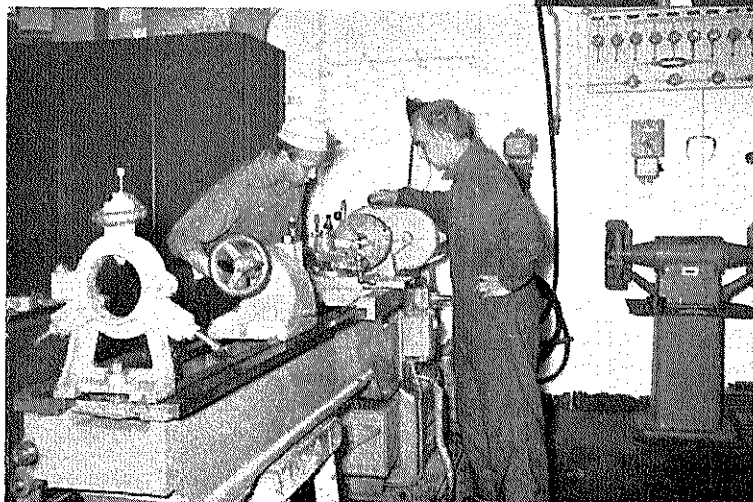
Program tilsendes på forlangende.

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



Lærere underviser i navigation. —
Til venstre ses rederiets personalechef,
kommandør O. Lundblad.

Fra maskinværkstedet.



3.000 søgte om 40 pladser i svensk skoleskib!

Der er et skoleskib i havnen! — Denne sætning rører sindets poetiske strenge. Man ser for sig tre høje master, der stræber mod himlen, og et virvar af ræer og takkelage. Men i havnen spejder man forgæves. Man ser kun motorskibe i alle størrelser. Ikke så meget som fligen af et sejl!

Skoleskibet hedder „Sarek“. Det er et af de mange motorskibe i havnen, og tælbords ligner det så mange andre. Men inden borde er det virkelig et eventyr.

M/S „Sarek“ tilhører Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund i Stockholm. Det er på ca. 8.500 tons dw. Foruden den faste besætning har det 40 elever om bord. Eleverne er ikke klædt i runde matroskuer og matrostøj med stribet krave. Nej, en moderne skoleskibelev ligner en kadet i orlogsflåden!

Da „Sarek“ ved årets slutning var i København, var rederiets personalechef, kommandørkaptajn O. Lundblad, om bord. Han fortalte pressen om det projekt, skibet er udtrykt for:

Ingen cplægninger

Tidligere sejlede rederiets skibe næsten udelukkende i fast „sporvejsfart“ med malm fra Narvik til bestemte pladser. Men efter krigen har selskabet ladet bygge flere kombinerede malm- og tankskibe, hvilket giver større fartområde, og samtidig har det i stigende grad kastet sig over charterfart. For et par år siden, da oplægninger var et begreb, der kun eksisterede teoretisk, var hele den svenske skibsfart i voldsomt bekneb for styrmænd og maskinmestre. Grängesberg har endnu ikke lagt noget skib op, og både dette og flere andre svenske rederier savner stadig officerer.

Grängesberg og Transatlantic begyndte næsten samtidig at fundere over, hvordan de skulle skaffe skibs-

farten nye officerer, og der kom et samarbejde i gang mellem de tre rederier. For et år siden havde Grängesberg sin plan klar. Man fik myndighedernes og søfartsorganisationernes tilladelse til at føre den igennem.

M/S „Sarek“, der var bygget under krigen, blev nu ombygget til skoleskib ved Götaverken. Ombygningen havde bl. a. til resultat, at skibets lastekapacitet nedsattes med ca. 350 tons.

Rederiet inviterede unge svenske mænd til at få en god uddannelse om bord i „Sarek“. De unge mænd blev tilbudt en treårig uddannelse om bord og en afsluttende eksamen, der ville føre dem til navigations- eller maskinskole. Under uddannelsen om bord ville de få fri uniform, gratis lærebøger, fri kost og hyre oven i købet. Hyren skulle det første år være 290 svenske kroner om måneden, det andet 320 og det tredje 370 kr.

En moderne, sejlede skole

Over 3.000 unge mænd meldte sig! Men der skulle kun bruges 40, og derfor blev kravene for optagelse selvfølgelig meget strenge. Ud af de 3.000 valgte man 150, der kom til prøver i en lejr uden for Stockholm. Til sidst blev der antaget 40, nemlig 20 dækslever og 20 maskinelever.

Eleverne kom fra alle dele af Sverige. Om bord er bl. a. én helt oppe fra Haparanda i nord og én fra Ystad helt sydpå. Skibet har haft en meget afvekslende fart og har kun få gange været hjemme. Men under opholdene i svenske havne har man givet eleverne ferie — evt. på skift. Under opholdet om bord får eleverne både teoretisk og praktisk uddannelse. Særlige skolestuer er indrettet om bord, og der er endog et laboratorium til fysik og kemi samt et særligt værksted nede i bunden af skibet. Eleverne bor i tomandskamre. De har

deres egen messe med cafeteria, en særlig opholdssalon og et hobbyrum.

Undervisningen ledes af en rektor, George Rudnell, der har et par lærere samt skibets officerer til sin hjælp. På broen har eleverne et særligt bestiklukaf, hvor de kan navigere med radar, decca, ekkolod, radiopejler m. m. uden at forstyrre skipperen og styrmændene. Gennem en lem ind til de „rigtige“ instrumenter kan det til enhver tid konstateres, om den af en elev udregnede kurs er den rigtige.

Ikke tale om stavnsbånd

Eleverne forpligter sig ved antagelsen ikke til noget som helst over for rederiet. Grängesberg håber selvfølgelig, at de dygtigste af eleverne efter endt uddannelse i land vil blive i rederiet — som officerer. Men eleverne kan efter de tre år om bord løfte på hatten og sige „farvel og tak“ for senere at gå over i et andet rederi. Grängesberg kan dog i alle tilfælde trøste sig med, at det har gjort svensk skibsfart som helhed en tjeneste.

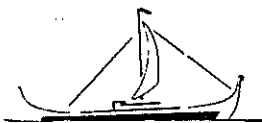
I efteråret 1958 antoges et nyt hold elever, der er trådt ind på skolen nu til nytår. I den svenske riksdag ligger iøvrigt et lovforslag om uddannelsen til søs. Det ventes, at forslaget vil blive vedtaget. Det vil bl. a. medføre, at uddannelsen om bord i „Sarek“ kan skæres ned fra tre til to år. Rederiet siger, at undervisningen om bord sagtens kan lægges sådan an, at eleverne lærer ligeså meget på to år.

Eleverne, som ved antagelsen skal være fyldt 16 år, er ikke bare til pynt om bord. Ind imellem den teoretiske uddannelse tørner de med i vagterne, og det er virkelig sømænd, der går i land for at komme på skole efter endt eksamen om bord. Før skolen skal de dog have et halvt års praksis til søs, og det kan rederiet skaffe til normal hyre.

Rederiet regner med at få brug for mange officerer i de nærmeste år. Grängesberg er Sveriges næststørste rederi. For øjeblikket er tonnagen på 375.000 tons dødvægt, men i løbet af de næste to år vil der blive leveret yderligere 250.000 tons dw til selskabet.

M/S „Sarek“ indgik oprindelig i en serie på fem søsterskibe, som Götaverken afleverede til rederiet i perioden 1942—44. Den eneste virkelige veteran i selskabets flåde er s/s „Kalix“ fra 1913. De fleste af de øvrige skibe er fra tiden efter krigen. *hw*

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

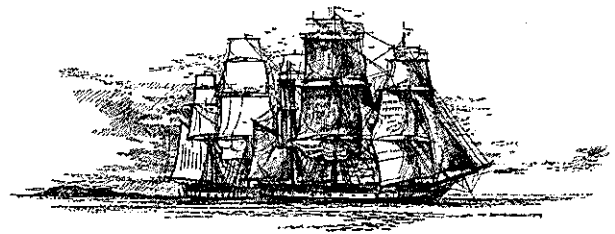
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150 000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

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



Bellona „i fart“ igen!

Orlogsflådens i sin tid berømte fregat „Bellona“ (bygget 1830 — ophugget 1868) har navnemæssigt set fået sin renaissance, icet et gammelt kendt tobaksfirma, kgl. hofleverandør A. M. Hirschsprung & Sønner, har givet et nyt ciga-fabrikat navnet „Bellona“ til minde om fregatten, fordi den på sin rejse til Sydamerika 1840—41 under Bahia indtog last af „den gode brasilianske tobak“. Denne oplysning stammer fra en dagbog, ført af en af fregattens matroser, Peder Thomsen, hvilken dagbog for kort tid siden blev funden i en gammel skibskiste på Amager. *Carl Østen.*

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Fiskeri-årbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 66. 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 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, en række udenlandske radiostationers vejrmeldinger, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende konsolnavigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, oplysninger om redningstjenesten, herunder flyveredningstjenesten, fiskerilove og bekendtgørelser med særlige oversigter over de gældende mindstemål og fredningstider, regler om skibes udstyr m. v., fortegnelse over fiskerfartøjer på 5 tons og derover, regler for opnåelse af lån til bygning af fiskerfartøjer m. v., almindelig almanak, nautisk almanak med tabeller m. v., en række praktiske omsætningsstabeller for temperaturer, mål og vægt, praktiske tank i tilfælde af ulykker om bord og om oplivningsforsøg. Dette sidste omtalte afsnit er iøvrigt i år helt omarbejdet.

Under afsnittet „aktuelle problemer“ har årbogen i år en artikel, som man på forhånd kan være sikker på vil have de fleste fiskeres interesse, idet den drejer sig om skatteproblemer, herunder de meget omdiskuterede regler for afskrivning på fartøjer, der bl. a. har aktualitet i tilfælde af salg. Den instruktive artikel er udarbejdet af en embedsmand i Statens Ligningsdirektorat.

Årbogens pris er som sidste år 10 kr. Når man sammenligner med andre bøger og specielt tilsvarende årbøger, må prisen siges 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.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.
LISABON

Skibsmæglere Havariagenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex nr. 136-KNUDSEN-LISBON

En skotsk ven af Danmark om sejlskibe

Vi modtog forleden et brev fra en læser i Skotland, mr. John Anderson. Det var et meget morsomt og charmerende brev, fordi det var skrevet på dansk — i denne stil: „Forleden, jeg modtog et eksempel af dit aerede tidsskrift Vikingen og jeg maa sige at jeg har læst den med stor fornøjelse og interesse“.

Længere nede i brevet hedder det: „Forleden, jeg skrev en lille bog heder „Baltic Sail“ eller den historia af de skandinaviske traeskonnerter. Jeg sender dig et eksempel. Vil du være venlig at revy bogen i Vikingen; jeg har solgt mange i Sverige men desværre kun faa i Danmark. For naesten tyve aar siden, var jeg i det venlige land og jeg cyklede fra Udbyhoej i Randersfjord til Assens i Fyn og derfra til den hovedstad København. Jeg har meget stor interesse for lille Danmark og alle danske“.

Undertegnede kendte i forvejen John Andersons „Baltic Sail — The Story of the Schooners of Scandinavia“. I udstyr er den meget beskeden, idet den er duplikeret, men indholdet er godt. Bogen er selvfølgelig skrevet på engelsk og „dedicated to my friend, Pastor Olaf Kure of Assens“.

John Anderson sælger også fotos af sejl-, damp- og motorskibe til hele verden. De skulle prøve at kontakte ham — og gerne på dansk, som han forstår. John Andersons adresse er: 41, Adams Street, Falkirk, Scotland.

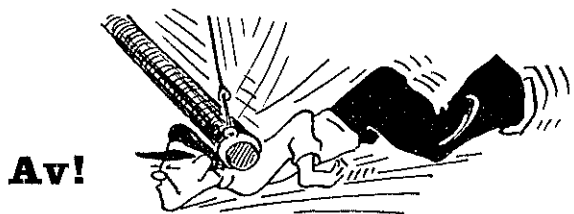
lu

B & W set med seks par øjne

Burmeister & Wain er aldrig bange for at prøve noget nyt. Da B & W skulle have sin store kalender for 1959, bad propaganda-afdelingen seks danske kunstnere om at illustrere deres indtryk fra værftet og de mange værksteder. Da alle seks kunstnere er, hvad man vil kalde „meget moderne“, er resultatet blevet en kalender helt ud over det traditionelle.

De seks er: Folmer Bendtsen, Svend Englund, Th. Hagedorn-Olsen, Arne L. Hansen, Jack Kampmann og Gudmund Olsen. De fleste af dem ser på skibe, maskiner, stål og ovne på en helt anden måde end vi andre. Kalenderen er et fyrværkeri af farver. Der vil blive lagt mærke til den derude i verden, og den vil blive husket! Samlerne vil slås om den!

—wig.



Endskønt han elsked' søens liv,
gik han en dag amok,
fordi en rundholt slog ham ud.
— Så han har fået nok!



Fra den i dagspressen omtalte afsløring af mindestenen for Tordenskjold i landsbyen Gleidingen ved Hildesheim bringer vi ovenstående billede:

Repræsentanter for slægten Wessel, nedstammende fra

Tordenskjolds broder, ved mindestenen. Yderst til venstre ses: Marineforeningens formand, kommandør de Lichtenberg, admiral Linde, Danmark, og admiral Andresen, Norge, samt skibsbredt Halle.

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX






Repræsentant for Danmark:
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
 KØBENHAVN K.

PHOTOS NA 185

ORLOGSGASTER -

UNGDOMSMINDER af RICHARD JENSEN

MIT FØRSTE MØDE

„Orlogsgaster“ er ungdomserindringer af Richard Jensen, som viede sit liv til marinen. Han fortæller i en interessant og underholdende form om livet for 50 år siden ombord i de danske marineskibe. Axel Juel sagde om ham, at han havde en sjælden evne til at gengive sine oplevelser, og at han var en djærv dansk sømand, som havde viet marinen sin ungdoms- og manddomsgerning. Med familiens tilladelse gengiver vi her denne interessante bog i uddrag.

Forunderlig klart står for mig mindet om mit første togt til orlogs, skønt det ligger omtrent 50 år tilbage i tiden. Hver officer, hver underofficer og hver mand af den over hundrede mand store besætning erindrer jeg tydeligt både ved navn og nummer.

Vor eksamen på elevskolen var forbi i slutningen af marts, og alle ventede spændt på udkommandolisten; det var endnu før underofficers eleverne fik deres eget øvelsesskib. Den gang forøleltes vi i udrustede skibe, og nu var spørgsmålet:

„Med hvilket skib, og hvorhen?“

Vi havde i vinterens løb flittigt studeret vor „Marryat“, og ingen af os var i tvivl om, at netop han var af skæbnen og marinen udset til sådanne bedrifter som dem, vi havde læst om.

Virkeligheden viste sig at være adskillig mere prosaisk, end vi havde ventet.

Udkommandolisten kom, og til min skuffelse var jeg mellem dem, der skulle med Islands-inspektionsskibet „Ingolf“. Jeg havde drømt om det solrige Syden og blev i stedet sendt til det kolde Norden. Min barnehjerne —

jeg var kun fjorten år — var endnu ikke udviklet tilstrækkeligt til at fatte Islands storslåede natur; mit kendskab til sagasøens historie var kun ringe, kort sagt, det var en skuffelse. Der var imidlertid ingen tale om at vælge, og en hundekold morgen først i april stillede jeg ombord sammen med tretten andre elever, hvoraf vi var fire, som ikke havde været til søs før. Her var allerede den værnepligtige besætning fra logiskibet ankommet og i færd med at modtage skytsedler. Derpå blev vi sendt ned på banjerne for at stuve vort tøj af vejen og få anvist skaffe- og køjepladser. Jeg så mig forbavset om, skønt der dårlig var plads til at dreje hovedet. Dette lille rum skulle på een gang være hundrede mands daglig-, spise- og soveværelse samtidig med, at det afgav plads til bageri, skomagerværksted og lanternemagasin, tre virksomheder, som hver for sig ikke gjorde luften bedre, navnlig når vi i søen havde dårligt vejr og alle luger hermetisk tillukket. Men takket være menneskets tilpasningsevne viste det sig, at her blev ypperlig plads til os alle sammen. Og hvor har jeg mangen nat, når jeg kom fra vagten, forfrossen, våd og dødtræt med vel-



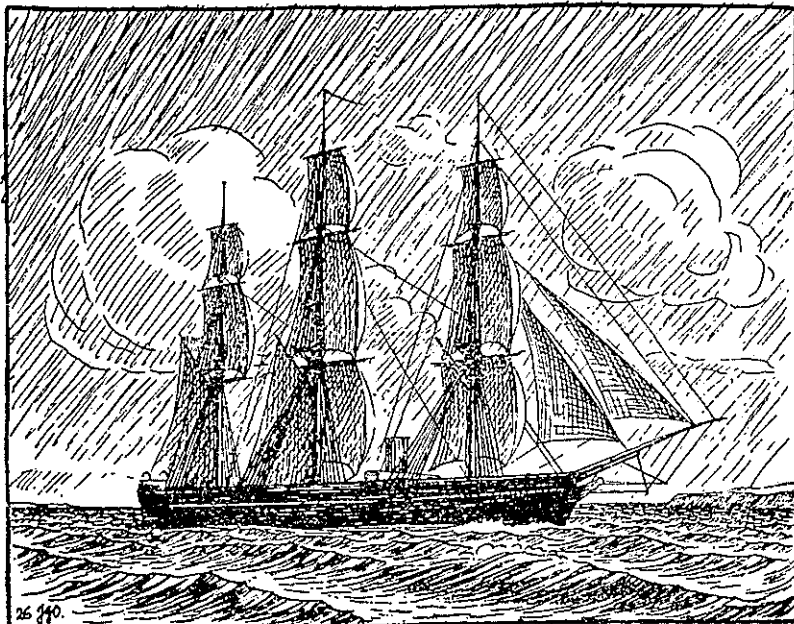
Du gamle korvet, hvor jeg kørte hove-planke,
hver pullert, hver skodsknægt fræ bakke til hæk,
de blanke kanoner, din rejstning den slanke
og fartøjer midtskibs og høidskuret dæk.

Du gamle korvet, hvor vi turede sammen
fra klodsrebet mærssejl i Norðhav's nordvest
til lunken passatvind, til fryd og til gammen,
til farvede piger, til palmer og fest.

Du gamle korvet, når i Middehav's havne
du toppet og braslet lå pillen og net,
da kaldtes du tit ved de søreste navne,
men kendtes dog bedst som

„Den danske korvet“.

RICH. JENSEN



behag nydt duften fra bagerovn og osende lamper og lanterne og sovet så fast og trygt, at jeg senere har misundt mig selv.

Der var imidlertid ikke tid til refleksioner.

Et øjeblik efter skingrede bådsmandspiberne efterfulgt af et kraftigt praj: „Alle mand op til baksmonstring!“

Tøjet i ranslen, hulter til bulter. Ranslen på plads.

Skibssergenten, skibets justitsminister, arrestforvarer og alles faktotum, den hvem tilsynet med orden om læ var underlagt, og til hvem man gik både med sin sorg og sin glæde, fløj rundt, gentagende ordren fra dækket: „Har vi hørt det gutter! Alle mand op til baksmonstring! Kom nu lidt tjæpt, hver kæft og sjæl!“

Der blev en masen og puffen, i løbet af et øjeblik var banjerne tomme og besætningen stillet på dækket baksvis i to geledder.

Nu skulle vi fordeles til rengøring. Skibet skulle være spulet og pudset, når chefen kom ombord. Jeg fik min skytseddel frem og ledte efter rubrikken „Rengøring“, den indeholdt kun to ord: „Officers closet“.

Marryat, Marryat! Det talte du aldrig om.

Op ad formiddagen kom chefen; vi blev kaldt agterud, og chefen holdt en lille tale, hvori han udtrykte sit håb om, at vi ville gå til øvelser og arbejde med lyst og alvor, så resultatet kunne blive til ære både for flaget og os selv.

Så kastede vi los, stod ud af Flåders Leje, ankrede på reden og tog krudt ombord.

Om eftermiddagen var der landlov for Dronningens kvarter. Uheldigvis blev der ikke landlov for Kongens kvarter, til hvilket jeg hørte, da en af landlovgasterne „brændte den af“ og forårsagede, at landloven i København blev stoppet.

To dage efter blev skibet inspiceret af admiralen. Jeg havde aldrig set en admiral og var meget spændt på, hvorledes en sådan guddom tog sig ud. Umiddelbart før admiralens komme lagde en færgebåd på siden, og en politibetjent afleverede desertøren. Han bar tydelige mærker af at have været i solidt slagsmål, ligesom sporene af en mægtig kæfert endnu var ret synlige. Han blev straks anbragt i bøjen, en jernlænke, hvis ene ende omsluttede hans ankel med en bøjle, medens den anden var låset til en ringholt i dækket. Jeg husker endnu det uhyggelige indtryk, det gjorde på mig, som for første gang så et menneske lænket som et dyr. Skummel og fæl så han ud med sit forslåede ansigt og sine flåede klæder, og jeg tror sikkert, at dette syn bidrog mægtigt til en rædsel for offentlig straf, som aldrig senere forlod mig.

Da admiralen, en undersætsig kæmpeskikkelse med en kroget næse, et snehvidt, stridt skæg og et par øjne som stålklinger, på sin inspektionsrunde kom forud under bakken, hvor synderen sad, sagde han: „Du begynder skidt, min gut. Fy for fanden!“

Efter endt inspektion lattede vi og stod nordpå. En underlig følelse bemægtigede sig mig, nu kom underet, nu skulle jeg ud i den vide verden til eventyr og oplevelser, se fremmede lande og andre nationers folk, alt

det vidunderlige, som jeg havde højet mod, skulle jeg nu opleve. Sjællands kyst, som den gang ikke var slet så villabestrøet som nu, lå forårskold og ligesom udeltagende; så passerede vi Kronborg, som jeg så for første gang, og siden kun himmel og hav, indtil vi nåede Shetlandsøerne.

Da vi var kommet vel klar af Skagen, blev vi indhentet af en storm af sydost, som tvang os til at dreje under. Det har sikkert været et imponerende skue for dem, der ikke var søsyge, men mellem dem var jeg desværre ikke. Vi blev efterhånden nogle stykker, som ravede rundt, matte og ligblege. Da alt, hvad der var i os af madvarer, var ofret til de vrede havets guder kom galden op, og så var det først rigtig galt.

I de tider kendte man ikke til medlidenhed med søsyge stakler; det var en yndet sport at drille og fortrædige dem på alle måder. De mærkeligste kure mod søsyge blev foreslået og prøvet, og alle gjorde de naturligvis pinen værre, til stor moro for dem, som intet fejlede. Selvfølgelig var man i vejer, når der skulle manøvreres, og lige så selvfølgelig vankede der i den anledning knubs og stød; de prellede imidlertid fuldstændig af, så slap og viljeløs som mar var. Jeg tilbragte størstedelen af de fire døgn, som stormen varede, under bakken, drivvåd, frysende og aldeles opløst af søsyge og hjemvé; selv en begivenhed som at klyverbommen en nat knækkede, og som gav an, hvad der var på dækket af søfolk, fuldt op at gøre med at redde forrejsningen fra at gå overbord, afficerede mig ikke spor, for mig måtte både for-, stor- og barktop gå overbord og tage mig med sig uden protest fra min side.

Så bedagede vejret sig, og askeonsdag stod vi ind til Lerwick på Shetlandsøerne. Jeg havde lagt mig til at sove med ankerkæden som hovedpude, og her blev jeg heldigvis fundet, før ankere faldt, ellers var jeg sikkert røget med gennem klydset. Den overmatros, som fandt mig, purrede mig med en vældig lussing. Jeg så mig forbavset om, inde fra byen skinnede lysene, på kommandobroen hørte jeg chefen tale engelsk med lodsens, som jeg ikke havde set komme ombord.

Nu var jeg altså udenlands; nu begyndte oplevelserne for alvor. Jeg var rask og sulten som en ulv efter den lange faste, men mest optaget var jeg dog af, hvorledes byen og landet ville tage sig ud i morgen.

Næste morgen var jeg tidlig på benene og afventede dagens komme. Da solen kom på himlen, afslørede den Lerwick som en kedelig, snævsetgrå bygningsmasse, der sendte den ene bølge af rådgen fiskestank ud til os efter den anden.

Om lørdagen lattede vi fra Lerwick og stod nordpå.

Vejret var skikkeligt, og jeg slap for søsygen. Påskemorgen gled vi ind på Thorsnavns red i stille, strålende solskin. Jeg glemmer aldrig det syn, som åbnede sig for mit blik. Størsteparten af husene dengang var tjærede træhytter med græstørvtage. Selv amtmandsboligen var en ret uanselig trævilla, men ved de fleste hytter fandtes en flagstang, og fra dem alle vajede dannebrog. Herligt så det ud med den rødhvide dug mod de grønne tage. Fra land lød en spæd kirkeklokke, som kaldte menig-

heden til påskegudstjeneste. Da lagde jeg hovedet på rælingen og græd, — jeg var jo kun fjorten år.

Om eftermiddagen var mit kvarter i land; det var velgørende atter at få fast grund under fødderne, selv om omgivelserne var mere end fattige. Gaderne, hvis man tør kælde de snævre smøger, der adskilte de græstørvagede hytter, for gader, var ubrolagte og ikke stort bredere, end at man omtrent kunne række fra den ene hytte til den modsatte, når man strakte armene ud. Kun amtmandsboligen, apoteket og handelshusene var større træhuse.

Var husene, fra hvilke der udgik en stram tørverøg, således lidet imponerende, var befolkningen til gengæld interessant som type og stod for mig som et udmærket billede af mine forestillinger om vikinger. Vejrbitte med lyse fuldskæg, skulderbrede med kraftig benbygning forekom de mig i deres maleriske nationaldragt smukke. Til min store sorg erfarer jeg, at nationaldragten forsvinder mere og mere fra Færøerne; den virkede både demokratisk og velgørende uproletarisk. Man fik indtryk af, at var det end småt med velstanden, så fandtes der til gengæld ingen smudsig fattigdom, som vi kender den fra vore baggårde i fattigkvartererne, og satte den hårde kamp for tilværelsen sine spor i mangt og meget, så fik man tillige indtryk af en befolkning, som med rank ryg tog kampen op.

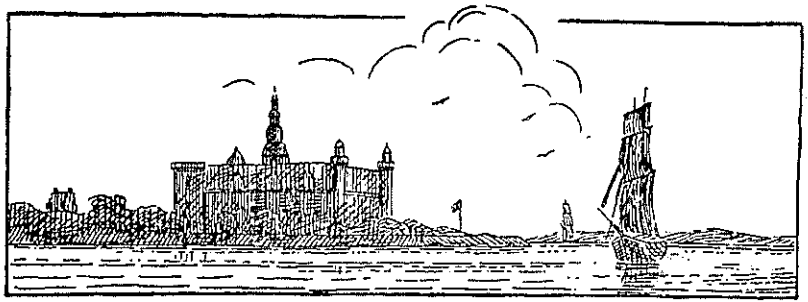
Fiskeriet foregik fra åbne både, som ofte måtte langt til havs; og mangen hård dyst blev udkæmpet med storm og uvejr, mangt et menneskeliv gik tabt for at fravriste havet bytte.

Sammen med et kammerat strejfedes jeg om for at få omsat den 25 øre, vi hver havde fået i landlovspenge, og i vor søgen havnede vi på Tinganæs, hvor vi blev indfanget af konsul Hansens frue, som bød os ind på kaffe. Jeg har i min færøen verden over været med til mangt et kalas, men aldrig til noget, der virkede så vidunderligt på mig, som da fru anbragte os to drenge ved et fint kaffebord foran to dampende kopper kaffe og et mægtigt fac hvedebrød. Til hendes store glæde forsvandt både kaffe og brød som dug for solen, og da konsulen kom med cigarkassen og spøgende sagde:

„Jeg ved ikke, hvorledes de unge herrer har det med tobakken, men da jeg var i jeres alder, gik jeg ikke af vejen for en Radekop,“ så syntes vi begge, at livet alligevel, trods søsyge og hug, var værd at leve.

Ved afskeden stak fru: os hver en pakke i hånden og indbød os til at besøge dem, når vi kom tilbage fra Island. Pakkerne indeholdt, foruden to par varme vatter, både hvedebrød og chokolade. Jeg tror ikke, man behøver at have sejlet til søs som dreng for at forstå vor taknemlighed.

Den følgende dag aflagde amtmanden — fader til den senere så berømte læge Niels Ryberg Finsen — officielt besøg ombord. Han kom i en stor, fin færingerbåd, som blev roet af politikonstabler, der ligesom kvartermesteren, Per Lave, var iført marineuniformer, som



de brugtes i begyndelsen af tres'erne. Per Lave, som styrede båden, var øjensynlig generet af sin store sabel, som flere gange var ved at gå overbord, men blev reddet i sidste øjeblik.

Chefen tog imod på falderebstrappen, og på agterdækket stod alle officererne i tjenestedragt på geled med vor prægtige lods Zacharias Hansen med guldmédaille på brystet som venstre fløjmand. Gamle Zacharias, en af de smukkeste mandsskikkelser jeg har mødt, var almindelig forgudet af høje og lave, store og små, og jeg kender ingen, der nød større popularitet indenfor den danske marine.

Vort ophold på Færøerne varede en uges tid, men var tiltrækkeligt til at befæste det gode indtryk, vi havde fået både af landet og befolkningen. Fra Sørvåg hentede vi en dag en stor høje, som hørte hjemme på Bostons red, men som havde revet sig løs og på egen hånd foretaget den lange rejse over Atlanterhavet. Så gik vi til Vestmanhavn, tog kul ombord, og en råkold, regnfuld morgen stod vi nordpå med Island som mål.

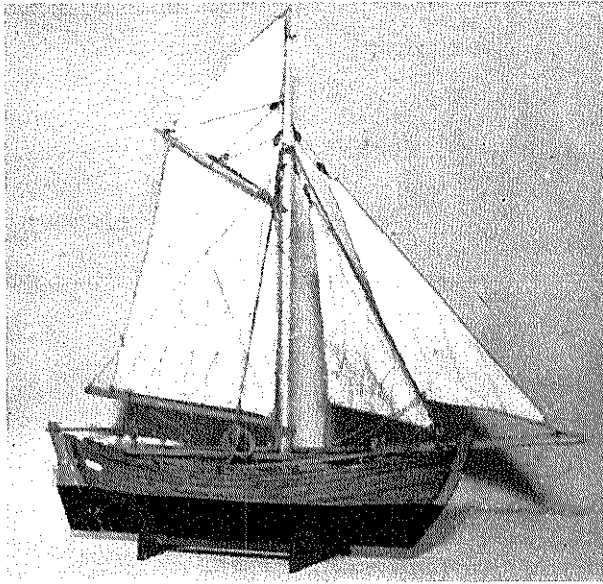
Vort besøg havde for mit vedkommende haft til følge, at jeg tog mig mægtigt sammen; jeg havde her set drenge på min alder gøre mands gerning i fiskerbådene, jeg syntes, at jeg, som en rask københavnerdreng, ikke kunne være bekendt at være ringere end de og gik på med krum hals; denne energiudfoldelse befriede mig for søsygen, og jeg har aldrig mødt den siden.

Efter på vejer at have ledt efter Elisabeths-banken, uden dog at finde den, ankrede vi fire dage senere på Reykjaviks red.

Reykjavik, som dengang var en by på ca. 1600 indbyggere, og som kun var en skygge af, hvad den senere er blevet, virkede nærmest trist; der var intet af den samhørighed, jeg følte på Færøerne. Ligesom landet lå Danmark fjernere, således også befolkningen. Byen bestod fornemligst af en lang gade langs med stranden, luttet træhuse, men af større format end de færøske, og medens det på Færøerne særlig var mændene, som bar nationaldragt, var det på Island kvinderne. Derimod var naturen ganske anderledes storslået. Høje, snedækte fjelde, dybe fjorde, vandfald og brusende elve. Også på Island havde fattigdom tilhuse, men ligesom på Færøerne uden proletariat i europæisk forstand.

Fortsættes i næste nummer.

Har De læst „Sejl og Motor“



Sofaskippere og pulterkamre

Maskinfabrikant Carl Petersen i Gilleleje er „sofaskipper“ og medlem af „Skibshistorisk Forening“. Ligesom foreningens øvrige medlemmer har han et speciale. Han ved næsten alt om danske småskibe — både nye og gamle. Når han bliver anmodet om at beskrive et af disse fartøjer, gør han det i de fleste tilfælde uden slinger i valsen. Han kender kort sagt småskibene lige fra motorfundament til masteknop.

Carl Petersen nøjes ikke med en rent teoretisk viden om småskibene. Han laver også modeller af dem. I alt har han lavet ca. 60 modeller af mindre danske skibe. De findes rundt om på forskellige museer. Alene på Gilleleje Museum står 30.

Hosstående billede viser modellen af en dæksbåd fra 1870'erne. Den har Carl Petersen lavet til Esbjerg Museum. Eksperter siger, at modellen er meget fint udført.

Carl Petersen og alle de øvrige „organiserede sofaskippere“ samler på fotografier og konstruktionstegninger af danske skibe af alle typer, og får de fat i en „lækkerbid“, bytter eller deler de. Disse få linier skulle være en appel til læsere om ikke at kassere gamle maritime fagbøger, skibstegninger og skibsfotos, når de rydder ud i kældre eller på lofter. „Sofaskipperne“ er til enhver tid aftagere af den slags ting.

„Skibshistorisk Forening“ holder regelmæssigt møder på Sømandshjemmet Bethel i Nyhavn, København, og hvis De finder noget „saltvandspræget“ under oprydning eller hovedrengøring, vil „sofaskipperne“ være henrykte for et praj, før De begynder at kaste i skarnkassen!

O. L.

„VIKINGEN“ ØNSKER SINE LÆSERE
GLÆDELIG NYTÅR



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

Skibenes kirkegård ved Cape Hatteras

Af H. DYSON

Carolina-kysten beskyttes mod de atlantiske storme og de frådende søer af en række lange, smalle sandrevler, der almindeligvis kaldes Barrier Islands.

En af dem går fra Oregon Inlet sydpå over en afstand af over 50 km for at så at danne ligesom en albue, som kaldes Cape Hatteras, Atlantens kirkegård.

Tolv sømil ud i Atlanten fra Cape Hatteras Point fortsætter sandrevlerne under vandet. De har en højde af omkring 50 meter fra bunden og når næsten op til overfladen. På andre steder kan man blive vidne til en mere dramatisk demonstration af søens vælde. Her ser man på stormfulde dage søerne ramle sammen i et fantastisk raseri, som frembyder et næsten utroligt skue.

Disse sammenstød mellem søerne, der skyldes, at strømmene i Norcatlanter og Golfstrømmen blandes, skaber de undervands-sandrevler, som danner Diamond Shoals — barrieren, som alle skibe enten må undgå eller møde deres voldsomme skæbne på.

Siden man for ca. 400 år siden begyndte at føre en slags statistik på stedet, har over 2.000 skibe lidt skibbrud i nærheden af det berygtede Cape Hatteras — kirkegården og heksekedlen. Mange af de første skibbrud her skyldtes, at skipperne styrede for nær land for at undgå den kraftige nordgående strøm. Følgen var altid, at skibene endte på revlerne og blev søens sikre bytte.

Nogle få sømil sydost for Cape Hatteras fyr mødte verdens første panserskib „Monitor“ sin skæbne den 31. december 1862. Femten år senere blev s/s „Huron“, der var afgået fra Hampton Roads mod Havana, slået til vrag i nærheden af Nags' Head på de yderste revler. Af de 139 ombordværende reddede kun 34 livet.

Men den mest kendte søulykke ved Hatteras overgik „mystik-skibet“ „Carroll A. Deering“. Ifølge den amerikanske kystbevogtnings arkiver passerede „Carroll A. Deering“, der var en femmastet skonnert med en besætning på elleve mand, Frying Pan Shoals fyrskib mellem kl. 14 og 15 den 23. januar 1921 for kurs nordost til ost.

Omkring en uge senere passerede skonnerten Cape Lookout Shoal fyrskibet Nr. 80 og meddelte, at den havde mistet begge ankre.

Den 31. januar 1921 kl. 8 morgen meddelte Coast Guard, at et skib var strandet på den sydøstlige nok af Outer Diamond Shoals med alle sejl oppe. Trods meget hårdt vejr og den altid overvægende fare ved Diamond Shoals lykkedes det kystbevogtningen kl. 13 at nå frem med en motorbåd og borde skonnerten. Men der var intet at se til besætningen. Man fandt kun en halvøds skibskat, som på grund af sult havde søgt ind i kabyssen.

Indtil nu er det stadig et dybt mysterium, hvad der blev af „Carroll A. Deering“'s besætning. Mysteriet minder meget om det, der hviler over „Mary Celeste“'s skæbne.

Senere blev Cape Hatteras kendt som „Torpedo Junction“ (torpedo-knudepunktet), fordi så mange skibe under den anden verdenskrig blev torpederet i dette område. Tankskibene „Allan Jackson“, „E. M. Clark“ og „Venore“ gik ned her som flammende kæmpebål i januar 1942, og i juni samme år kom turen til „F. W. Abrams“ og „Wm. Rockefeller“.

Endnu senere har andre skibe mødt deres grufulde skæbne ved Cape Hatteras. Sandrevlerne, som stadig og helt uberegneligt flytter sig, er endnu en alvorlig fare og trussel for skibsfarten, men alligevel sker der ikke mere så mange forlis i området. Det skyldes det moderne Loran-system og fyrtårnet ved skibskirkegården.

Sandrevlerne er imidlertid stadig ikke til at forhandle med, og skibene gør klogt i at rette sig efter Loran-systemet og iøvrigt — som i gamle dage — at have et årvågent mandskab, som forstår at holde øjne og øren åbne!

En trofast skibsbibliotekar

Det er ikke noget fedt job at være bibliotekar om bord i et dansk skib. Det eneste, man får, er ekstra arbejde og en masse besvær med at hale de udlånte bøger „i land“ igen. Søfartens Bibliotek retter i sin sidste årsberetning en appel til alle søfolk om at støtte de frivillige skibsbibliotekarer ved i rette tid at levere lånte bøger tilbage.

Trods besværet er der mange skibsbibliotekarer, der holder trofast ud fra år til år. Om bord i m/t „Elsborg“ har man en bibliotekar, som imidlertid er lidt ud over det almindelige. Lige siden oprettelsen af Søfartens Bibliotek i 1939 har han varetaget bogudlånet — om bord i forskellige skibe. Dette er sikkert danmarksk rekord! Den pågældende skibsbibliotekar, hvis navn desværre ikke kendes, har aldrig vrøvl med at få bøgerne tilbage i pæn stand, og han betegner Søfartens Bibliotek som „det bedste, der i min tid er oprettet for søfolk“.

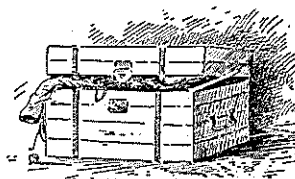
Mange søfolk vil give bibliotekaren ret, og det gør de tørre tal også. Ved sidste opgørelse havde biblioteket bøger om bord i 341 skibe. Det drejede sig om ialt 28.884 bind. Desuden sendes der bøger til orlogsskibe, fyr- og inspektionsskibe samt til søfartsskoler og sømandshjem.

I sidste regnskabsår indkøbtes der for 40.000 kr. nye bøger, og driftsregnskabet viste et underskud på omkring 1.650 kr. Staten yder bidrag til Søfartens Bibliotek på grundlag af frivillige bidrag. Derfor vil hvert nyt bidrag fra privat side føre til, at også staten yder mere.

O. L.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Turist-sejladser til Antarktis?

En af New Zealands turistorganisationer har rettet henvendelse til en række rederier med forslag om: at oprette en turist-rute til Antarktis. Organisationen mener, at Antarktis med tiden vil blive et af de mest besøgte turist-centre i verden. Sejladserne skal efter planen starte fra Wellington, og på vejen til Sydpolen skal de rejsende besøge Stewart- og Auckland-øerne.

Skibsredere og geishaer

En kendt mand inden for britisk skibsfart og skibsbygning, C. Raymond Cory, udtalte fornylig disse bevingede ord: „Skibsværfternes ledende mænd er begyndt at indse, at hvedebrødsdagene er forbi for deres brudgom, skibsrederen. Og de forstår, at hvis de ikke begynder at gøre huset i stand, vil brudgommen blive løkket bort af Japans geishaer, der tilbyder: faste priser og langtids-kredit!“

Fyrtårne og fejltagelser

Yaquina Head fyrtårn i USA er kendt af mange søfarende. Det blev bygget på en af Oregon-kystens stejle klipper i 1873. Byggermaterialeerne blev landsat på de skumombruste klippe-skær, hvorefter arbejdere har dem 25 meter til vejrs på ryggen. Fyrtårnet skulle erstatte et andet fyr, som ved en fejltagelse var blevet placeret ved indsejlingen til Yaquina-bugten tre sømil længere mod syd. Da tårnet var færdigt, opdagede man, at det også var placeret forkert. Det skulle være bygget ti sømil længere mod nord. Ikke desto mindre har det gjort god fyldest på den forkerte plads lige siden — og gør det stadig.

Piger i gamle „Georg Stage“

Lodskaptajn Peter Bom og andre gamle Georg Stage-drenge vil sikkert blive dybt rystet i deres salte inderste ved denne nyhed: Gamle „Georg Stage“ er nu skoleskib for pige-søspejdere! Som bekendt ligger skibet, der jo i mange år har heddet „Joseph Conrad“, oplagt som en slags flydende museum i Mystic, Conn. Sammen med det tidligere danske skoleskib er et gammelt hvalfangerskib og en skonnert, „Australia“, oplagt i havnen. „Joseph Conrad“ og skonnerten har for længe siden været ude på deres sidste sejlads, men unge pigebeben klatrer nu i vant og master, skurer deres dæk og sover i deres køjer. 3.500 pige-søspejdere har indtil nu gennemgået kursus på skibene, og desuden får de lejlighed til at ro og sejle i joller.

Det er aldrig sket før:

Det 5.700 tons store spanske fragtskib „Motomar“ havde lige gennemgået en reparation på et værft i Norfolk, Virginia. Da det var på vej ud ad tørdokken, dukkede en amerikansk destroyer pludselig op. Den spanske skipper slog fuld kraft frem på maskintelegrafien, men i stedet begyndte „Motomar“ at løbe fuld kraft bak. Resultatet var, at spanieren torpederede destroyeren. Fragtskibet måtte atter i tørdok, og her opdagede man grunden til, at skibet sejlede bak i stedet for fuld kraft frem. Propelleren var monteret forkert! En talsmand for skibsværftet sagde — dybt rystet — til „Daily Telegraph“s korrespondent: „Det er aldrig sket før!“

Søfolkene brevtonder

I sejskibenes dage havde søfolkene deres egne „postkontorer“ på Galapagos-øerne. Disse „postkontorer“ blev oprettet af besætningerne om bord i hvalfangerskibene og bestod ganske simpelt

af tonder, der normalt brugtes til hvalolie. I disse tonder udvekslede søfolkene brevtilsener fra skib til skib. Der findes stadig én tonde på en af øerne i gruppen, Floreana Island. Den nuværende tonde blev opsat af besætningen om bord i det polske sejskoleskib „Dar Pomorza“ i 1936. Den erstattede en anden tonde, som i 1924 var opsat af det britiske havforsknings-skib „St. George“. Men så langt tilbage, befolkningen kan huske, har der været en sådan posttonde på stedet, og bugten, i bunden af hvilken „postkontorene“ er etableret, hedder da også „Post Office Bay“.

Brevtonden som poststempel

En tysk familie, som har boet på Floreana Island et kvart århundrede, har udarbejdet et officielt poststempel for alle breve, der placeres i øens posttønde. Stempelen gengiver tøndens på dens pæl, og man læser ordene: „Post-Office. — Galapagos“.

En kanal blev nationalpark

Endnu for lidt over hundrede år siden var George Washington-kanalen af stor betydning for amerikansk søfart og handel. Kanalen, der strækker sig fra Cumberland, Maryland til Washington D.C., var et af George Washingtons kælebørn. Bygningen af kanalen blev påbegyndt for 175 år siden. Vandvejen blev livligt benyttet af lægtere, mer. efterhånden blev den slået ud af jernbanerne. Den sidste fuld- lastede lægter besejlede kanalen i 1924. Men stadig ser man fartøjer på vandvejen — nemlig motordrevne turistsbåde. Kanalen er nemlig fredet og gjort til en slags nationalpark.

Dansk whisky til New Zealand

Det engelske søfartsblad „Siren and Shipping“ bringer en morsom oversigt over New Zealands import. Det fremgår bl. a. af denne oversigt, at landet importerede for 35.000 pund sterling (700.000 kroner) forløbne tænder, hvoraf flertallet kom fra Australien. Det engelske blad udrører sig også over, at der på den new zealandske importliste er opført et ret betydeligt tal for dansk whisky! Men danske skibe bringer i virkeligheden dansk whisky ud til de fjerneste egne af kloden. CLOC-whisky er blevet en stor dansk eksportvare, så man må vel se at få smagt på den!

Radar passer på gas!

„Daily Telegraph“ indeholdt forleden følgende mystiske meddelelse, der må skyldes en ombryderfejl: „Skibet British Duchess er det første af BP Tanker Company's, der er blevet udrustet med Decca Truemotion Radar, der er et instrument, ved hjælp af hvilket indholdet af skibets olie-tanke kan måles, uden at gas undslipper“ (!) — Siren and Shipping, der bringer meddelelsen videre, kan ikke ty sig for at tilføje: „Denne nyhed har sikkert givet anledning til adskillige nervøse sammenbrud hos Kelvin and Hughes.“

General til søs

Robert Blake var født i 1599 og havde aldrig før sejlet, da han i 1649 fik udnævnelsen til „General of the Sea“. Alligevel står hans navn prentet i den britiske søkrigshistorie som et af de fineste, England har kunnet opvise. Kun tre år efter sin udnævnelse slog Robert Blake den hollandske admiral van Tromp i et drabeligt søslag, der varede i tre dage!

NYT I NOTER

Søsætning af m/s „Fusan“

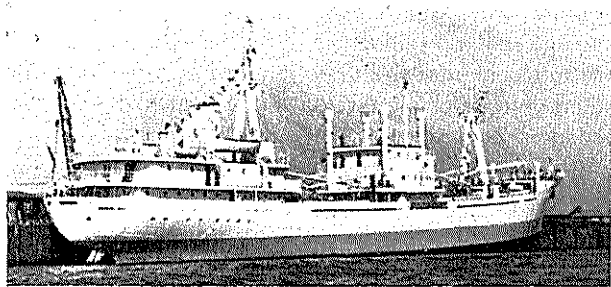
På værftet August Pahl i Hamborg-Finkenwerder er fragtmotorskibet „Fusan“ (bygge-nr. 317) løbet af stablen til Rederi A/S Atalanta (A. N. Petersen, København). Skibet, der bygges til Lloyds' Registers regler, vil som „closed shelterdækker“ kunne laste ca. 6.000 tons dw og som „open shelterdækker“ ca. 4.600 tons dw. Det får følgende hoveddimensioner: Længde b.p. 97,5 m, bredde på spant 16 m, sidehøjde 9,3/6,7 m og dybtgående 7,6/6,4 m. Lastrumskapacitet ca. 290.000 cb.ft. Maskineri: En B & W diesel på 4050 hk, bygget på licens af Krupp i Essen. Maskineriet vil give skibet en fart af 14,5 knob. Afleveringen vil finde sted til foråret.

„Musse Pan“ søsat

Büsumer Schiffswerft har søsat fragtmotorskibet „Musse Pan“ til rederiet Børge Nielsen & Co., København. Skibet laster ca. 480 tons dw. Øvrige dimensioner: Længde 40 m, bredde 8,3 m, sidehøjde 3,3 m og dybtgående 3 m. Fremdrivningen skal ske ved en 300 hk diesel, der skal give en fart af 9 knob. „Musse Pan“ er stort set et søsterskib til „Insula“, som i begyndelsen af juni 1958 afleveredes fra samme værft til Rederiet Øhavet.

Nu også „Fanny Scarlett“

I december stod „Fanny Scarlett“ efter vellykket prøvetur på Elben ud på sin omfrurejse. „Fanny“ er et søsterskib til „Linda Scarlett“, som i begyndelsen af oktober afleveredes til skibsreder Jørgen Jensen fra samme værft, Norderwerft Köser & Meyer i Hamborg. Nybygningen laster ca. 4.300 tons dw som fulddækker

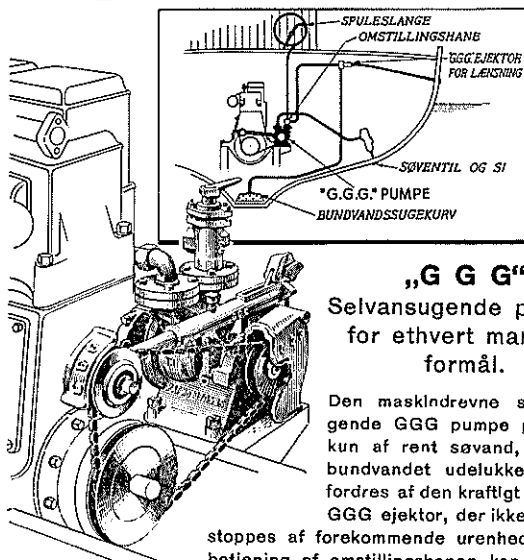


eller 3.800 tons som „open shelterdækker“. Hoveddimensioner: Længde o.a. 102 m, bredde på spant 14,5 m, sidehøjde 8,8/6,3 m, dybtgående 6,9/6,1 m. Maskineriet er placeret agter og dækshus med kommandobro midtskibs. Skibet har tre luger, der betjenes af en 25 tons og 10 mindre bømme. Lastrumskapaciteten er 241.600 cb.ft. grain. Fremdrivningen besørges af to MAK dieselmotorer på hver 1400 hk. Motorerne arbejder sammen over et „gear“ og giver skibet en fart af 14 knob ved et dybtgående på 6,9 meter.

„Idalith“ og „Lion“

Motorskibet „Idalith“ er blevet afleveret til skibsreder Knud J. Larsen, København, fra værftet Jac. Bodewes,

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 øjektor, 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

Darlish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.

Hoogezand, Holland. Nybygningen laster 625 tons dw og har fået installeret en B & W Alpha diesel på 400 hk. — Værftet Ferus Smit i Foxhol, Holland, har afleveret nybygningen „Lion“ til en dansk reder. Skibet laster ca. 900 tons dw og har installeret en 750 hk Deutz-diesel, der giver en fart af 12 knob. — Til et dansk-tysk interessentskab har værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder/Weser søsat kreaturtransportskibet „Athena“. Det er et søsterskib til „Alondra“, der allerede sejler mellem Danmark og nordtyske havne. Begge laster ca. 700 tons dw og har følgende hoveddimensioner: Længde 64 m, bredde på spant 10,5 m, sidehøjde 5,8 m, dybtgående 3,5 m. Kapaciteten er 400 stk. kvægs. Der er installeret ventilation om bord, så skibet også kan gå på varmen. Maskineriet består af en 1530 hk MAK-diesel, som giver en fart af 14 knob. Afleveringen finder sted om få dage.

„Leonardo da Vinci“ og „Esso Berlin“

I begyndelsen af december søsattes fra Ansaldo-værftet i Genua et 32.000 tons passagerskib „Leonardo da Vinci“ som en erstatning for det forliste „Andrea Doria“. Kølen blev først strakt den 23. juni 1957. Afleveringen vil finde sted i 1960. — Vesttysklands største skib, supertankeren „Esso Berlin“, er afleveret til Esso Tankschiff-Reederei i Hamborg. Skibet er på 36.000 tons dw. Det er bygget af Deutsche Werft i Hamborg. I marts måned får Tyskland imidlertid et endnu større skib, tankeren „Esso Stuttgart“. Det er allerede søsat fra Howaldtwerft i Hamborg og bliver på 47.000 tons dødvægt.

Nauticus.

Afslutning på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg

De halvårslige afslutningsprøver på rederiet J. Lauritzens Søfartsskole fandt sted torsdag den 11. og fredag den 12. december for både dæks- og maskinelever.

Den første dag afholdtes de praktiske prøver, den sidste dag koncentrerede man sig om de teoretiske fag.

De teoretiske fag for dæksleverne omfattede navigation, søvejsregler, teoretisk sømandskab, kompaslæren, elevforedrag.

Censorerne for dæksleverne var kaptajn A. O. Aalto fra Sjøfartsstyrelsen, Helsingfors; cand. psych. Poul Borking, navigationsskolebestyrer Arno Jørgensen, Svendborg Navigationsskole; kaptajn T. Dilling Larsen, rederiet A. P. Møller; skibsinspektør O. Lund, Fyr- og Vagervæsenet, og kommandørkaptajn I. V. Tegner, Søkort-Arkivet. Maskinelevernes censorer var maskinchef P. D. Johansen, rederiet J. Lauritzen, og civilingeniør Kai Engel-Jensen, Jern- og Metalindustriens Sammenlutning, København.

Ialt eksamineredes 25 dækslever, hvoraf de 10 var seniorer og de 15 juniorer, og 18 maskinelever. De 10 seniorer og 3 af hovmestereleverne påmønstres rederiets nye skoleskib „Fenja Dan“, hvor de fortsætter deres uddannelse.

I forbindelse med søfartsskolens samarbejde med Aalborg Værft og Atlas maskinfabrik A/S, København, om lærlingeuddannelse for de fremtidige maskinofficerer var der flere repræsentanter for disse virksomheder til stede, og de fulgte med særlig interesse maskinelevernes eksamination. Fra Aalborg Værft kom lærlingemester N. H. Buch, driftsingeniør Johs. Jørgensen og ingeniør J. Zachhau, medens Atlas A/S var repræsenteret af civilingeniør O. Engberg, lærlingeinstruktør H. O. Hansen og inspektør C. Lage.

4 hovmesterelever havde allerede aflagt prøver den 1. december, hvor hovmester Robert Jensen censurerede sammen med hovmesterinspektør Holger Jensen. Som nævnt fortsætter de tre i „Fenja Dan“, medens den fjerde skal have videre uddannelse hos Assurance-Compagniet Baltica i kantine.

Planen for søfartsskolens drift fremover vil være, at der samtidig er 15 seniorer og 15 juniorer som dækslever. Efter hver afslutning sendes de 15 seniorer om bord i skoleskibet „Fenja Dan“ for at få yderligere 1½ års uddannelse. Såvel maskinelever som hovmesterelever vil fortsat kun være et halvt år på Søfartsskolen.

Blandt de mange gæster ved afslutningen kan nævnes følgende fra udlandet: inspektør Fritz Dominik fra skoleskibsstiftelsen „Pamir“ und „Passat“ i Hamburg, dr. Otto Wachs, Hamburg-Amerika-Linien, Hamburg, og Ministerialrat dr. Gerhard Zwiebler fra Bundesverkehrsministerium, Hamburg.

Af danske gæster var mødt: ambassadør Henrik Kauffmann, direktør Jens Toftegaard, skibsreder Jørgen

Ditlev Lauritzen samt direktør, civilingeniør L. C. Lomholt, Odense Maskinisteskole, og forstander, civilingeniør E. Marthiesen, Københavns Maskiniskole, og kaptajn N. Bom fra Statens Sømandsskoler.

Også skolerådet for søfartsskolen var til stede: Lektor E. Bøgebjerg, Svendborg, konsulent, folketingsmand Kr. Damsgaard og pastor H. Mørch, begge fra Vester Skerninge.

Rederiet repræsenteredes af skibsreder Knud Lauritzen, overingeniør C. Hovland, inspektør Knud Petersen, prokurist E. Sørensen og skibsinspektør Axel Nielsen m. fl., og som altid var adskillige af rederiets hjemmenværende officerer til stede ved afslutningsprøverne på skolen.

Skibsbygningen ligger fortsat på rekordniveau

Over 100 mill. tons under bygning

Verdens skibsbygning lå i juli kvartal 1958 fortsat på rekordniveau. Under bygning var der handelsskibe på tilsammen 10.205.791 bruttotons, hvilket er 72.294 tons mere end i det foregående kvartal. Tallene fremgår af en kvartalsoversigt fra Lloyds i London. Det må dog bemærkes, at oversigten ikke omfatter Sovjetunionen eller Den kinesiske folkerepublik, hvorfra tallene ikke er tilgængelige.

Storbritannien, som stadig er verdens største skibsbyggeration, havde alene under bygning skibe på ialt 2.299.133 bruttotons, mens Japan, der ligger på andenpladsen, kun havde 1.169.926 bruttotons under bygning. For Japans vedkommende er mængden af tonnage under bygning i juli kvartal omtrent 420.000 bruttotons mindre end pr. 1. januar i år. I øvrigt havde tallene for såvel januar som april kvartaler også vist nedadgående tendens.

Stigning har derimod kunnet noteres af lande som Belgien, Frankrig, Holland, Norge, Polen og Spanien. USA nåede med 913.505 bruttotons under bygning op på det højeste tal, der hidtil er nået i fredstid.

Langt den største importør af tonnage i juli kvartal var Liberia med 1.130.573 tons foran Norge med 643.003 tons. På tredjepladsen kom Panama med 438.433 tons.

Den største tilvækst til sin flåde kunne Storbritannien opvise, nemlig ialt 2.426.393 tons. Derefter fulgte Liberia med 1.130.573, Norge 975.360, USA 638.405 og Tyskland med 543.955.

hn.

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

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1959



Medlemmer

Asbenraa 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
 Cbr. 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 Centra.
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D.F.K.“ A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesten & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rederi 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 „Solnaes“ 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“
 Vestysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/T Hanne Vendila

Fredag den 28. november 1958 søsattes m/t „Hanne Vendila“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen.

Tankmotorskibet „Hanne Vendila“, som er værftets nybygning 758,

er kontraheret af Dampskibsselskabet Vendila A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping + 100.A.1 „carrying petroleum in bulk“ med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulerne	163,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde til øverste dæk	12,2 m
Dybgående til sommerlastelinie	ca. 9,4 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 19.740 ts.
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15,0 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydserhæk og er uden spring over 45 procent af længden. Det er delt i 9 tanksektioner, 2 hovedpumperum og 1 mindre pumperum forude, 2 langskibs gennemgående korrugerede skodder, som i forbindelse med tværskibs korrugerede skodder danner 9 midtskibstanke og 2×9 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" ringledning samt 10" sugeledninger; i hvert hovedpumperum findes to dampdrevne vertikale duplex compound lastpumper hver med en kapacitet på 500 ts/time samt en dampdrevne drænpumpe, kapacitet ca. 60 tons/time. I pumperum forude er placeret en dampdrevne ballastpumpe og en dampdrevet transportpumpe, hver med en kapacitet på cirka 60 tons/time.

Brændseloliebeholdninger opbe-

bares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smørelolie og fødevand.

Lossegrejerne består af fire 5 tons lossebomme og en 3 tons maskinbom på forkant af skorsten. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie's fabrikat.

De 4 redningsbåde er af plastic, deraf er 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Daviderne har alle luftdrevne bådespil.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, hovmester, en stewardess, 4 drenge, hospital, kontorer samt spisesalon, officerers opholdsrum og baderum. I hytten indrettes aptering for sømænd, motormænd og drenge, som alle — med undtagelse af drengene — får enmandskamre. Hus på hyttedæk indrettes for maskinofficerer og underofficerer. Endvidere messer for officerer, underofficerer og mandskab samt rygesalon for maskinoffi-

M/T **Haukanger**

Den 27. november 1958 afleveredes nybygning 754, der har fået navnet „Haukanger“, til rederiet Westfal-Larsen & Co., A/S, Bergen, fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refinaleøen.

Nybygningen er bygget til Det Norske Veritas' regler, med klassebetegnelsen +1.A.1.F. tankskib for olie-last. M/T „Haukanger“ er den første nybygning fra B&W, der har fået tilføjelsen „F“ i sin klassebetegnelse, hvilket er ensbetydende med, at nybygningen opfylder de mangeartede krav om brandsikkerhed, som Det Norske Veritas forlanger for opnåelse af denne klassebetegnelse.

Hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularer	163,065 m
Største bredde på spant	21,894 m
Dybde til øverste dæk	12,894 m
Dybgående til sommerlastlinje	9,398 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 19.450 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob

Skibet er forsynet med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydserhæk, og er uden spring over 45 % 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 midtskibstanke og 2×9 sidetanke.

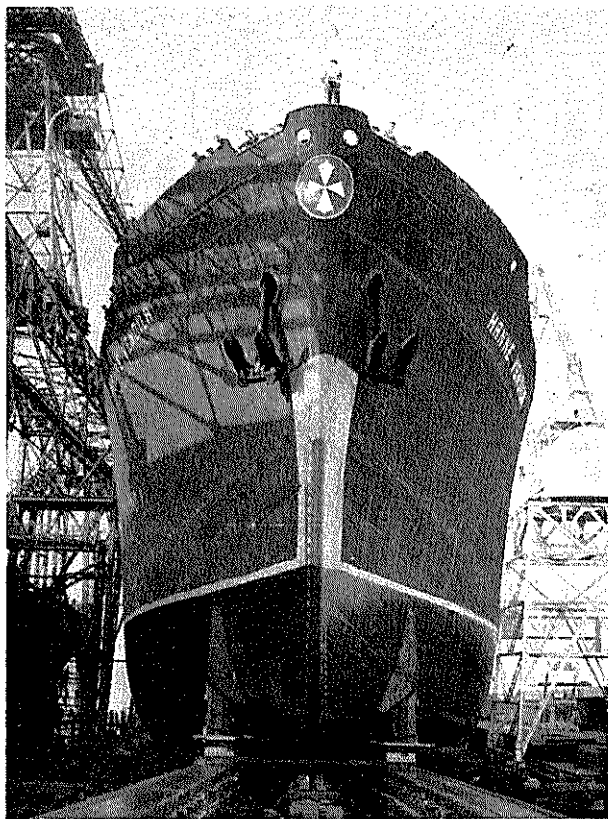
Brændselsoliebeholdninger opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbund, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smørelolie og fødevarer.

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 center- som sidetanke.

Lastrørsystemet består af en 12" hovedringledning gennem sidetanke og en 14" hovedledning gennem de 4 agterste sidetanke med forbindelse til første hovedledning midtskibs, samt 10" sugeledninger; i hovedpumperummet agter er placeret fire dampdrevne, vertikale duplex compound lastpumper, hver med en kapacitet på 500 ts/time, samt en dampdrevne drænpumpe, kapacitet ca. 50 ts/time. I pumperummet forude er placeret en dampdrevet ballastpumpe og en dampdrevet transportpumpe, hver med en kapacitet på ca. 50 tons/time.

Skibet er udstyret med tre 5 tons lossebomme anbragt på lademaster, en 3 tons maskinbom anbragt på forkant af skorsten, samt en 1 tons proviantbom på lademasten agter. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen, der er af John Hastie's fabrikat, er elektrisk-hydraulisk.

De 4 redningsbåde er af aluminium, deraf er de 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådespillene er alle luftdrevne.



M/T „Hanne Vendila“.

cerer og mandskab. Kabyssen indrettes ligeledes i dette hus. I hus på bodedæk agter indrettes aptering for maskinchefen.

Hele apteringen bliver moderne udstyret med god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Apteringen forsynes med ventilationsanlæg, der arbejder efter højtrykprincippet. Der indblæses luft gennem kabinetter, med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/T „Hanne Vendila“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmotoren bliver en sekscylindret, turboladet dieselmotor af B&W's enkeltvirkende to-takts, direkte omstyrbar krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiametere 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ikk, svarende til cirka 7500 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpe motorerne bliver tre femcylindrede dieselmotorer af B&W's enkeltvirkende, fire-takts trunkmotorer med turbolader, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en vekselstrømsdynamo på 350 kvA. Desuden to dampgeneratorer, normal ydelse pr. maskine 93 kvA.

To oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på ca. 10.500 kg/time, og en udstødsgaskedel med dampproduktion på cirka 2.000 kg/time installeres. Kedlerne indrettes til et arbejdsstryk på 12,5 atm.

Apteringen er overalt udført på en praktisk og smagfuld måde, i opbygninger midtskibs og agter.

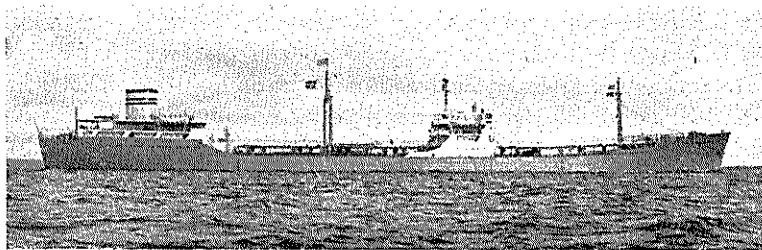
I hus på kommandotårn er, foruden styrehus, radio- og korrum, indrettet kamre for telegrafist og lccs. I disse kamre er poleret mahogni den anvendte træsort, og skodderne er, som i de fleste officerskamre, beklædt med Vynide. I styrehuset er lakeret teaktræ anvendt til både frontskodbeklædning og til møbler og udstyr.

Reder og kaptajn har deres aptering i hus på både-dæk midtskibs, med opholdsrum, soverum og separat bad; kaptajnen har desuden eget kontor. Mens kaptajnens opholdsrum har skodder udført i poleret eg, er rederens rum beklædt med plastictapet i halv højde, resten udført i teaktræ. Møblerne er både hos reder og kaptajn udført af teaktræ. I den øvrige aptering er skodderne beklædt med Vynide.

Dæksofficerernes aptering findes i hus på brodæk, hvor også spisesalon, hospital, dæksofficerers opholdsrum og dækskontor er placeret. Spisesalonen, med plads til 10 personer, har skodder af lys ask og møbler af poleret nød. Skodderne i officerskamre har Vynide-beklædning og møbler udført af poleret mahogni.

Gangene midtskibs er beklædt med elmetræ i den halve højde, mens der forøvrigt er tapet.

Agter, i forkant på både-dækket, har maskinchefen sin aptering med opholdsrum, soverum, kontor, bad og



M/T „Haukanger“.

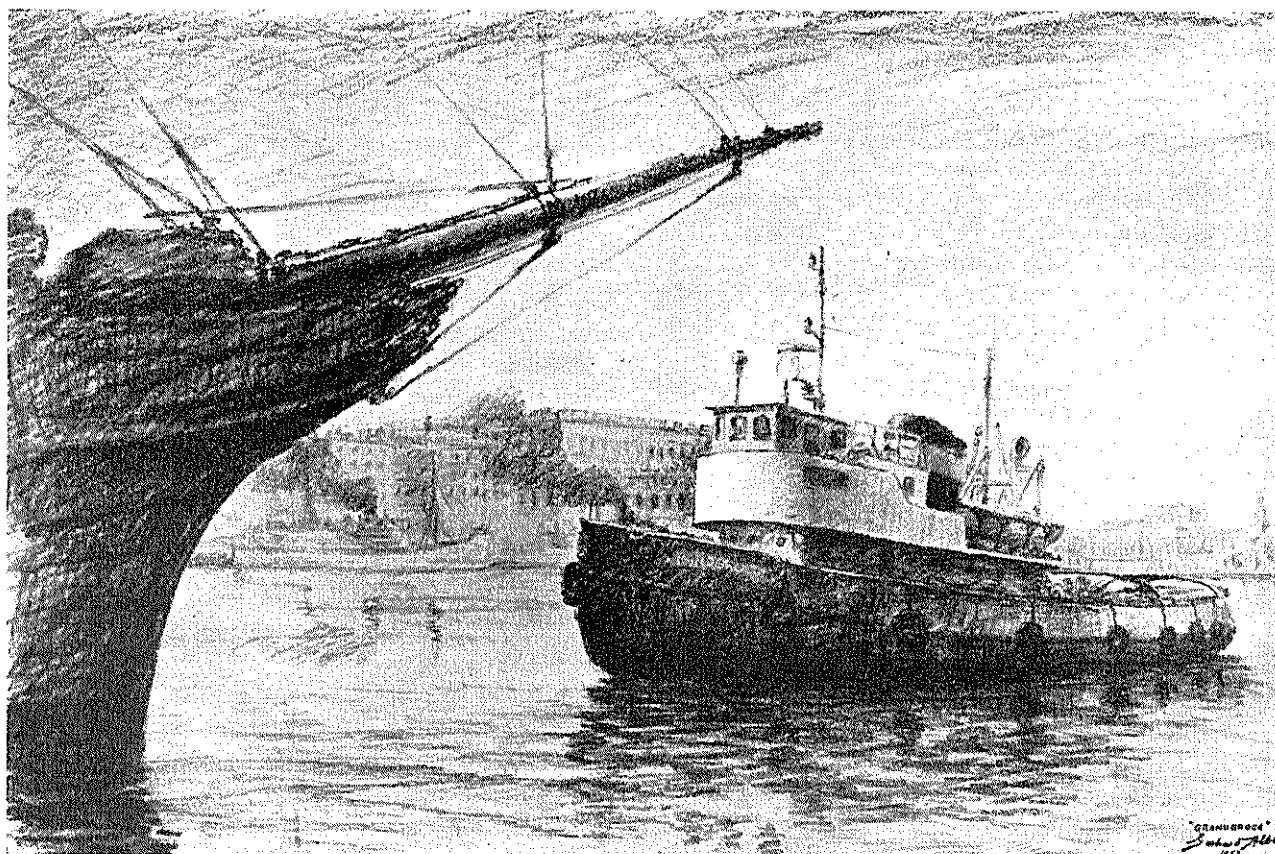
wc. Skodderne er overalt beklædt med Vynide, i opholdsrum dog kun i halv højde, resten nød ligesom møblerne.

Gange i hele apteringen agter er beklædt med plasticlaminat i den halve højde, forøvrigt tapet.

Nedenunder, i hus på hyttedæk, er kamrene for de øvrige maskinofficerer og underofficerer, samt messer og dagrum. Her er også mandskabets dagrum placeret. Skodderne er her beklædt helt op med plasticlaminat, og døre og møbler udført i poleret bøg.

I alle kamre på hyttedæk er skodderne beklædt med Vynide, døre og møbler i officerskamre af poleret mahogni, i underofficerskamre i poleret bøg. Officersmessen er beklædt med plasticlaminat, og de 10 stole samt døre og øvrige møbler er forarbejdet af elmetræ. Rygesalonen har nøddetræsskodder i halv højde, ellers Vynide.

Mandskabsmessen er fælles for sømænd og motormænd og er indrettet efter cafeteria-systemet. Stolene



Kultegning af Gerhard Albe

„Grandgrogg“ — Stockholm Havns største bugserbåd — i færd med bugsering af skoleskibet „Chapmann“ i Stockholms Havn.

er praktiske, rustfri stålrørstole, mens møbler iøvrigt er udført af bøg. Mandskabskamrene, der er placeret på øverste dæk agter, er, med undtagelse af drengenes, enmandskamre. Skodderne er her malede, og møblerne udført af bøg.

Hele apteringen har god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Ventilationen består af et højttryksventilationsanlæg for indblæsning gennem loftskabinetter, med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

Hovedmotoren er en sycylindret dieselmotor af B&W's enkeltvirkende totakts, direkte omstyrede krydshovedtype med trykforstærkning, med udstødsturboadning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 9700 ihk, svarer til ca. 8750 ehk ved 115 omdrejninger/min. Motoren indrettes til tungoliedrift.

Hjælpemotorerne er to femcylindrede dieselmotorer af B&W's enkeltvirkende, firetakts 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.

Kedlerne er to oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på ca. 10.500 kg damp pr. time, og en udstødsgadskedel med en produktion på ca. 2500 kg damp pr. time. Kedlerne er indrettet til et arbejdstryk på 12,5 atm.

M/T Eleo Mærsk - Søsætning

Den 13. december 1958 søsattes dette tankskib (værftets bygge nr. 148) til A. P. Møllers Rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af mrs. Philip Drew, som ledsagedes af sin mand, mr. Philip Drew, direktør i Shell Tankers Ltd., London, og datter.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 29.400 tons dw.

Skibets totale længde er 181,66 m og dets bredde 24,69 m.

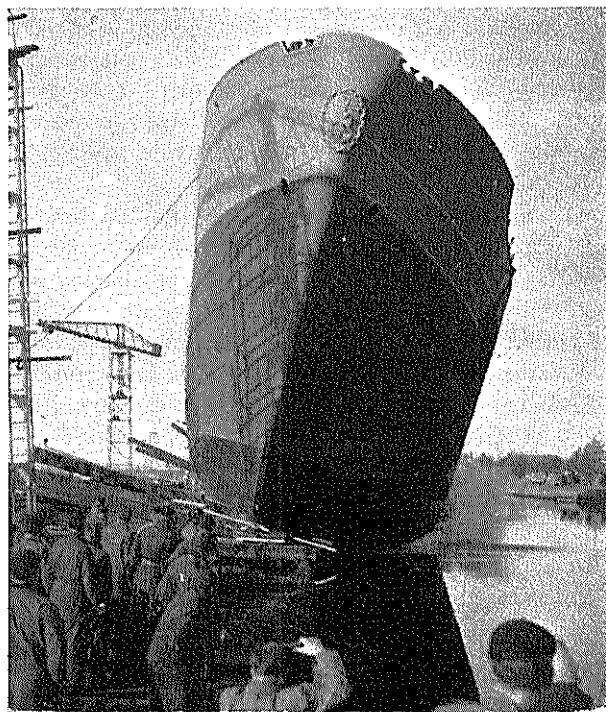
Skibet får ialt 24 tanke, 8 midtskibstanke og 2x8 sidetanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med endog meget kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer anbringes i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet anbringes 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 og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopjeler 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 „Eleo Mærsk“ er det fjerde tankskib på 29.400 tons dw, som Odense Stålskibsværft søsætter for Rederiet A. P. Møller. Derudover har værftet søsat et par lignende skibe til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, og på den ledige bedding lægges efter afløbningen af m/t „Eleo Mærsk“ køl til endnu et skib af denne størrelse til fransk rederi.



M/S „Knudsholm“ går sideværts i vandet.

M/S Knudsholm

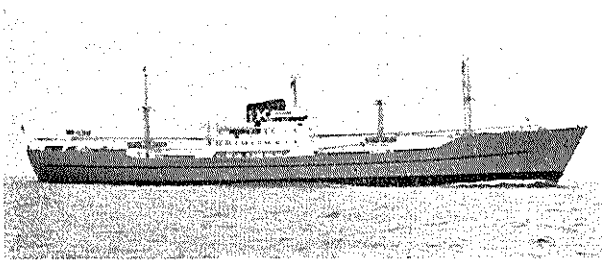
Lørdag den 6. december lød det sidste af de to søsterskibe, DFDS har bestilt hos Westerbroek i Holland, af stabelen.

Skibet fik navnet „Knudsholm“. Det ventes afleveret i marts 1959 og skal derefter forventelig indsættes i farten på Vestengland.

M/S „Knudsholm“ har følgende dimensioner:	
Længde overalt	73,45 m
Længde mellem perpendicularer	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 „Knudsholm“ bygges, ligesom søsterskibet „Klausholm“, med maskineriet og al beboelse agter, hvorved det bliver muligt dels at få en særlig stor luge og dels at skaffe et i forhold til skibets størrelse stort, frit dæksareal for anbringelse af langt gods.



M/S „Crestville“.

M/s **Crestville**

Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes den 25. november 1958 et nyt skib til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo. Skibet, der bærer navnet „Crestville“, er en moderne cargoliner, der har følgende dimensioner:

Længde	122,40 m
Største bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde	10,05 m
Dybgående	7,40 m
Lasteevne	6.300 t

Skibet er bygget til Det Norske Veritas' klasse og er en skeltdækket med bak og løftet hytte og forsynet med 5 luger, der betjenes af seksten 10 tonsomme samt en sværgodsbom på 30 tons.

Udover en fuldtud moderne aptering for officerer og mandskab er der kahytter for 12 passagerer. Der er separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele apteringen er forsynet med højtryksventilationsanlæg.

Skibet er forsynet med en sekscylindret Helsingør-B&W dieselmotor med tryklacning, 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.

Rederiet J. Lauritzens nye skoleskib **Fenja Dan**

Den 9. december var et nyt polarskib — „Fenja Dan“ — på prøvetur og blev overtaget.

„Fenja Dan“ er det tiende i rækken af ialt fjorten polarskibe, som rederiet har bestilt, men „Fenja Dan“ er mere end et polarskib og et fragtskib. Det er først og fremmest det nye skoleskib, som skal afløse „Maria Dan“. Med „Fenja Dan“ videreføres den tradition, at rederiets søgående skoleskibe skal være lastførende. Lige fra man startede med skoleskibet „Fanø“ i 1930, har man fulgt denne linie idet man indenfor rederiet har anset det for vigtigt, at eleverne, foruden det sejl-mæssige, lige fra begyndelsen fik kendskab til de pro-

blemer, der er forbundet med varetransport, som jo er skibsfartens egentlige formål.

„Fenja Dan“ er bygget på Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, og som de øvrige polarskibe er det isforstærket udover finsk isklasse IA's fordringer.

Det er på ca. 4.150 tons dw og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne .	90,0 m
Største bredde på spant	14,5 m
Dybgående fuldt lastet	ca. 6,7 m
Fart fuld last	ca. 13,5 knob
Lasttrumskubik	ca. 6230 m ³

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Maskineriet er B&W dieselmotor type 550-VTBF-110 3200 ihk.

Iøvrigt er skibet udstyret med alle moderne instrumenter for navigation, svære lossegrejer og særligt navigationshus i fokkemasten for sejlads i is.

Også i apteringen findes alle moderne bekvemmeligheder for sejladsen i såvel koldt som varmt klima.

De ordinære besætningsmedlemmer bor i enmandskamre, medens de 18 elever, som skibet skal uddanne bor i tomandskamre. Endvidere indrettes en særlig messe for eleverne, og den indrettes således, at den også kan benyttes som undervisningslokale.

„Fenja Dan“ fik elever ombord den 13. december.

M/s **Betty Nordgas**

Fra A/S Svendborg Skibsværft var den 27. november m/s „Betty Nordgas“, bygget til rederiet A/S Nordisk Flaskegas, Esbjerg, på prøvetur.

Skibet er et moderne enkeltdekket motortankskib for transport af 95 tons flydende gas, bygget til Bureau Veritas' klasse + I 3/3 L.1.1. Ice with freeboard.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	33,70 m
Længde mellem perpendikulærerne	30,48 m
Største bredde på spant	6,40 m
Dybde til hoveddæk	3,20 m
Dybgående lastet	2,62 m
Dødvægt tilsvarende	ca. 135 t
Fart på prøvetur	ca. 9 kn

Skibet har en vandretliggende lasttank, der indeholder 95 tons flydende gas. Vandballast, brændselsolie og ferskvand føres i sidetanke.

Hovedmaskinen er en firecylindret totakts B&W Alpha dieselmotor type 404 VO, som udvikler 280 ehk ved 375 o/min. Motoren er forsynet med hydraulisk kobling og hydraulisk omstyring for propel med drejelige blade, der ligesom omdrejningstallet reguleres fra kommandobroen.

Hovedmotoren driver desuden en 5 kw, 110 volt jævnstrømsdynamo.

Som hjælpeaggregat er installeret en tocylindret, firetakts luftkølet MWM dieselmotor, der yder 16 hk

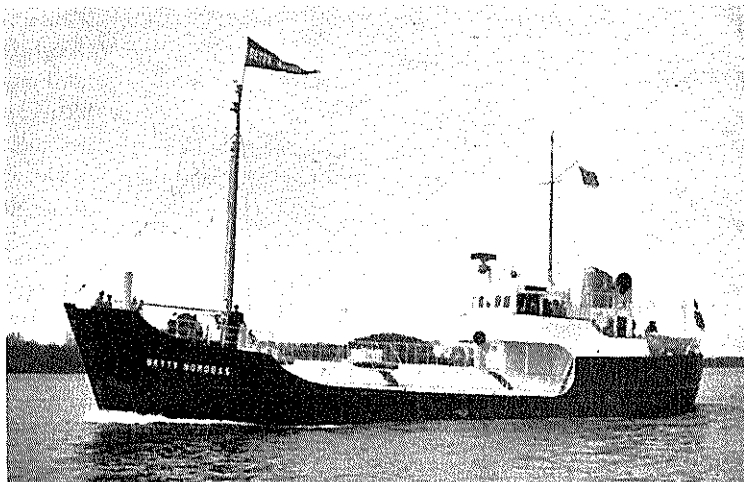
ved 1500 o/min., motoren er koblet til en 5 kw 110 volt jævnstrømsdynamo. Desuden kan motoren trække en startluftkompressor og en last-, ballast- og spulepumpe.

Lastmaskineriet består af en Sabroe kompressor, som drives af en trecylindret, firetakts luftkølet MWM dieselmotor, der yder 24 hk ved 1500 o/min.

Ankerspillet drives af lastmotoren i bakken. Styremaskinen er hånd-hydraulisk af værftets eget fabrikat.

Desuden udstyres skibet med radiotelefon, radiopejler, radar, ekkolod og gyrokompas.

I hytten er indrettet en moderne aptering for 6 personer og bl.a. udstyret med køleskab og dybfryser.



M/S „Betty Nordgas“.

M/s Tunø

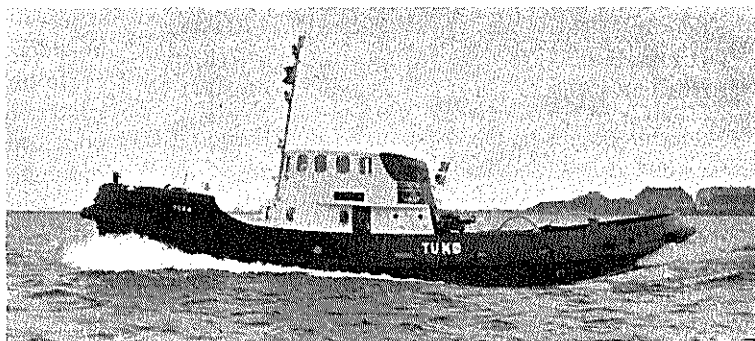
Det forenede Dampskibs-Selskab har overtaget en ny bugserbåd, m/s „Tunø“, der er bygget på Limfjordsværftet i Aalborg.

„Tunø“ har følgende dimensioner:

Længde mellem p. p.	22,75 m
Største bredde på spant	6,20 m
Dybgående	2,90 m
Dødvægt	25 t

Der er installeret en totakts, sekscylindret dieselmotor, type B&W Alpha diesel 496 VO på 720 bhk, som giver skibet en fart af ca. 12 knob.

M/S „Tunø“ skal hovedsagelig bruges til bugser-



M/S „Tunø“. 1957

tjeneste i Københavns havn. Den er desuden indrettet til isbryder- og brandslukningstjeneste, ligesom den også er udstyret til at kunne foretage lange bugserrejser.

M/T Eva Tholstrup

M/T „Eva Tholstrup“, bygget til rederiet A/S Transkosan, København, var den 9. november på prøvetur fra A/S Svendborg Skibsværft.

Skibet er et specialskib bygget til transport af flydende gas.

Det er en åben shelterdækker, bygget af stål til Bureau Veritas' højeste klasse + 1 3/3 L.1.1. with freeboard Ice Class II (finsk isklasse IB).

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	66,01 m
Længde mellem perpendikulærene	60,48 m
Største bredde på spant	9,80 m
Dybde til shelterdæk	5,70 m
Dybgående	3,40 m
Gaskapacitet	475 t gas
Fart i drift	ca. 11,5 knob

Skibet har følgende maskineri:

Hovedmotor: B&W Alpha-diesel type 498 VO med

hydraulisk kobling og omstyringsanordning for skrue med drejelige blade.

Hjælpmotorer: Tre dieseldynamoaggregater, hvert bestående af en 58 hk MWM dieselmotor type RHS 518Z elastisk koblet til en Siemens konstantspændingsgenerator 45 kva, 3×380 volt.

Lastmaskineriet, der er installeret i bakken, består af to firecylindrede MWM dieselmotorer type AKD112V, der udvikler 40 hk ved 2000 omdr./min. Dieselmotorerne trækker gennem friktionskobling og gear hver sin Sabroe kompressor type SMC 6-100.

Endvidere en firecylindret MWM dieselmotor type

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresser: »Damphetland« eller »Steampacific«

Fjernskriver: no. 225C

*

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

Joint Owners I/S

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

AKD12V, 40 hk 2000 omdr./min., der gennem en friktionskobling trækker en centrifugalpumpe fabr. Ruhrpumpen for propan-butargas.

Styremaskinen er elektro-hydraulisk og af værftets eget fabrikat.

Ankerspil og varpespil er vekselstrømsspil af fabrikat Siemens.

Navigationsudstyret omfatter projector-kompas, Arkas selvstyrekompas, Sperry Gyro-kompas og Raytheon Radar, Mariners Pathfinder model Atlas.

Den flydende gas føres i fem kugletanke med en diameter af 6,80 meter.

I hytten og i huset agter er der indrettet en moderne aptering, hvor der i vid udstrækning er benyttet plastic, bl.a. til beklædning af skodderne. Opvarmning og ventilation foregår med et Hi-Press anlæg, som i en vis udstrækning kan give den indblæste luft en ønsket kondition.

På prøveturen opnåedes en fart på 13,2 knob.

M/S Aase Nielsen

Skibstype åben/lukket shelterdækker, maskinrum midtskibs. Klasse: Lloyd's Register of Shippings højeste +100.A.1 isforstærket. Fartområde: Fart på alle have. Hoveddimensioner og kapaciteter:

Længde overalt	104,75 m
Længde mellem perpendicularer	96,00 m
Største bredde på spant	14,02 m
Dybde til shelterdæk	8,58 m
Dybde til 2. dæk	6,10 m
Dybgående som „åben“	5,89 m
Tilsv. dødvægt	3500 tons
Dybgående som lukket	6,80 m
Tilsv. dødvægt	4500 tons
Fart på lastet prøvetur	ca. 14,5 knob
Lastrumskapacitet	7110 m ³ grain
Aktionsradius	1900 sømil
Brændolie	600 tons

Rederi: Dampskibsselskabet Progress.

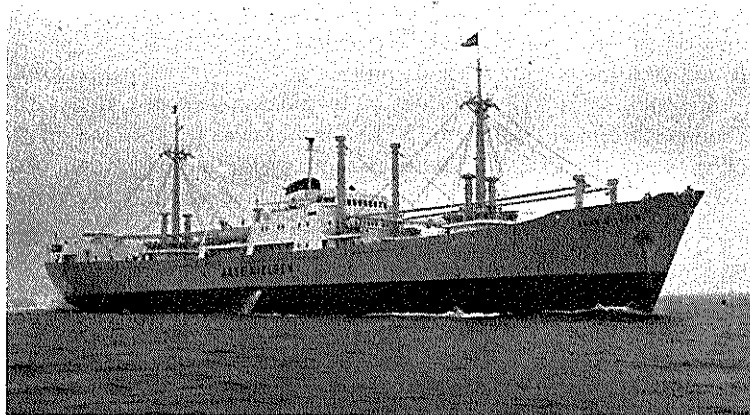
2 dæk med højde til transport af biler. 4 luger med ti 5 tons bomme og en 15 tons bom. Spil: Thrige med særlig manøvrerstand for kontrol af 2 spil samtidig. Ankerspil: Thrige. Varpespil: Thrige. Lastrumsventilat.: D.F.J. Redningsbåde: Nøtatoat af aluminium, den ene med motor. Galvanisk beskyt.: Fa. Hughes. Master: Monopod af Halm konstruktion, selvstgende i langskibs retning.

Motor: B&W syvcylindret, totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar krydshoveddieselmotor med udstødsturboladning, type 750-VTBF-110, der udvikler 3100 ehk ved 130 omdr. pr. min.

Hjælpe maskiner: Tre B&W hjælpemotorer. To femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunkdieselmotorer med udstødsturboladning, type 520-MTBH-30. Hver motors ydelse er 250 ehk ved 600 omdr. pr. min. Hver motor er direkte koblet til en Thrige-jævnstrømsdynamo på 166 kw.

En trecylindret, firetakts, enkeltvirkende trunkdieselmotor med udstødsturboladning, type 320-MTBH-30, motorens ydelse er 150 ehk ved 600 omdr. pr. min. Motoren er direkte koblet til en Thrige-jævnstr. dynamo på 100 kw.

Endvidere er der installeret et 20 kw havneaggregat,



M/S „Aase Nielsen“.

Ruston og Hornsby dieselmotor, type 3YCZ, trecylindret, 30 ehk ved 1800 omdr. pr. min.

Ferskvandsgenerator: Atlas, 6 tons i døgnet. Styremaskine: A/S Svendborg Skibsværft. Rorviser: Arkas. Selvstyreanlæg: Arkas. — Navigationsudstyr: Radar (Decca) med true motion, Gyrokompas (Brown), Ekkolod (Kelvin Hughes), Radiokrydspejler, telegrafi og telefoni. Desuden Commodore log med sidestreaming.

Aptering: Løse sofaer og stole leveret af Fa. Fritz Hansens Eftf. Alle stoffer leveret af L. F. Foght, København. Ventilation: Hi-Press anlæg med køling fra Fa. Nordisk Ventilator i Næstved.

På prøveturen den 3. december fra A/S Svendborg Skibsværft opnåedes en fart på 16 knob.

M/T Sea Saga

Götaverken afleverede den 22. november tankmotor-skibet „Sea Saga“ på 34.150 tdw til Salenrederierne Rederi AB Jamaica og Rederi AB Strim, Stockholm.

„Sea Saga“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med 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 bygget efter det nye system, som Götaverken har søgt patent på, med langskibs skodder, som går ind i maskinrummet. Ved den nye konstruktion vinder skroget i styrke, og man mindsker også risikoen



Fra venstre direktør Hilding Nielsen, kaptajn Sven Lantz og skibsreder Sven Salén.

for rystelser fra maskineriet. Skibet er helsvejst og har langskibs spanter i dæk, bund og sider. Overgangen mellem dæk og skibssider er afrundet.

Olielasten føres i 11 midtskibs og 20 sidetanke, som tilsammen rummer 47.627 m³. Målt i jernbanens tankvogne svarer det til 2.300, hvilket er en togstamme på 25 kilometers længde. I hovedpumperummet er der 4



M/T „Sea Saga“.

kraftige pumper med en samlet kapacitet på 4.000 tons i timen.

For besætningen findes et hobbyrum med bl.a. udrustning for fotografiske arbejder og en swimmingpool, kompletet med en badstue. Hele opstillingen er luftkonditioneret, så luften kan nedkøles i varme farvande. I mandskabsmessen bliver der servering efter kafeteriasystemet fra bardisk med termostatreguleret varmebord for den varme mad. For natskafning findes køleanordninger for drikke, pålæg etc.

„Sea Saga“ er udrustet med to sekscylindrede, turboladede dieselmotorer af Götaverkens konstruktion på tilsammen 15.000 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut. De giver skibet en fart på 16,6 knob på fuld last.

For fremstilling af elektrisk strøm findes tre aggregater, to på 295 kva, drevet af sekscylindrede motorer, og et på 440 kva, turbinedrevet.

„Sea Saga“ føres af kaptajn Sven Lantz med W. Axelsson som maskinchef.



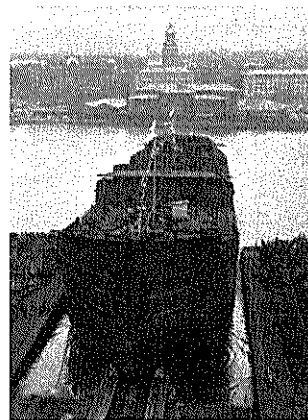
Fra venstre skibsrederne Erling Brøvig og Harald Brøvig, gudmoder fru Ragnhild Brøvig og direktør Hilding Nielsen.

M/T Tharald Brøvig

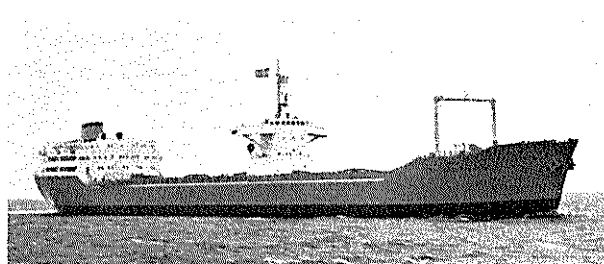
Fra Götaverken søsattes den 18. november et tankmotorskib på 33.700 tdw, bestilt af Th. Brøvig Skipsrederi, Farsund. Fru Ragnhild Brøvig navngav skibet.

Skibet bygges til højeste klasse i De norske Veritas og har samme hoveddimensioner som „Sea Saga“.

Skibet skal forsynes med en hovedmotor på 12.500 ahk, som vil give det en fart på 16,25 knob på fuld last.



M/T „Tharald Brøvig“.

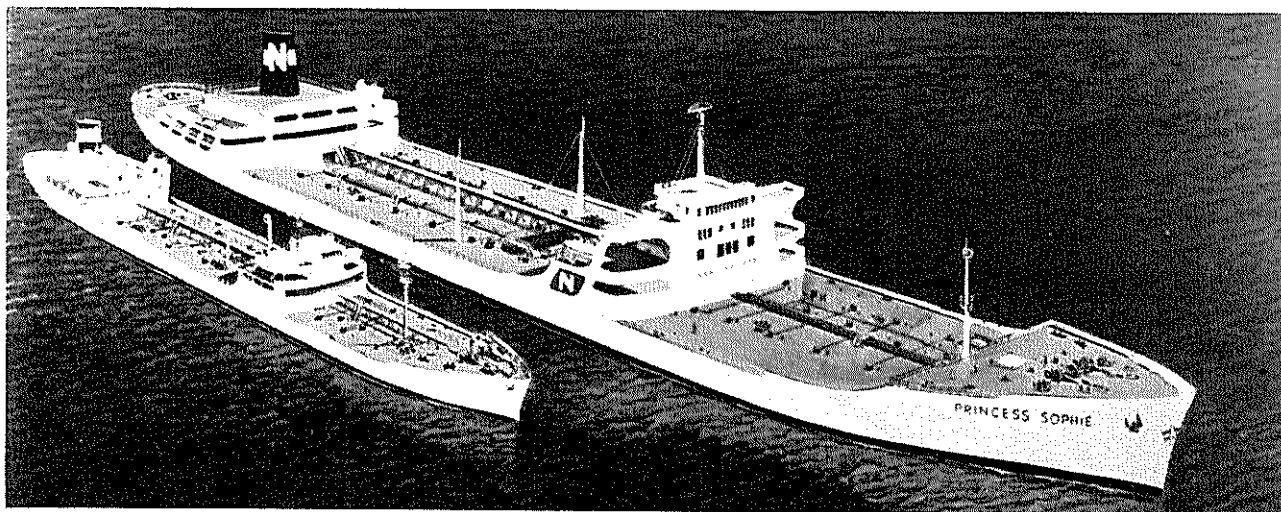


M/S „Vi:åfors“.

M/s Vitåfors og M/s Viris

Den 3. december var helt i Grängesbergbolagets tegn hos Kockums i Malmö. Om formiddagen afleveredes efter prøver i Øresund malet- og tankskibet „Vitåfors“ på 21.780 tdw, og om eftermiddagen søsattes et søsterskib, „Viris“. Den eneste forskel på dem er, at „Vitåfors“ har kommandebrøen midtskibs, medens „Vires“ får sin agter.

De to skibe har tre forud leverede søstre, „Vittangi“, „Vistasvage“ og „Virhaurs“, som har været udførlig omtalt i Vikingen. Et sjette søsterskib er under bygning hos Kockums og skal søsattes i januar 1959. De er alle helsvejste og isforstærkede til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping. I midten findes to langskibs, selvtrimmende lastrum dækket af hydraulisk manøvrerede ståldæksler. De er i bund og sider omgivne af tanke for olielast eller ballast.



Størrelsessammenligning mellem et 16.000 tons tankskib og tankskibet på 70.700 tdw.

T/T Princess Sophie

Tankskib på 70.700 tdw.

Den 15. november blev fra Bethlehem Steel Companys Quincy Yard, Mass., USA. søsat et 70.700 tdw turbine-tankskib til World Brilliance Ccrp. (Niarchos koncernen), der af dronning Frederika af Grækenland fik navnet „Princess Sophie“. Skibet, hvis køl blev lagt den 4. november 1957, beregnes afleveret i januar 1959.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	261,0 m
Længde mellem perpendikulærerne	249,9 m
Største bredde på spant	35,1 m
Sidehøjde	18,3 m
Dybgående til sommerfribord	13,4 m
Displacement hertil	91.391 t

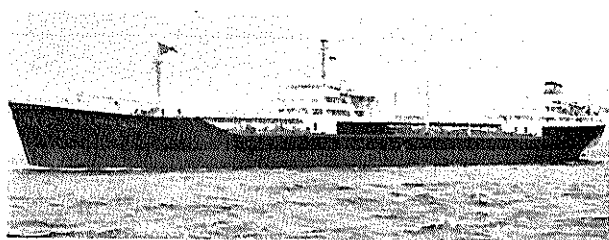
De 38 lasttanke rummer ca. 100.000 m³. Fire hovedlastpumper kan losse ±.500 m³ pr. time. Rørsystemet er installeret som fire adskilte og komplette syste-

mer, hver for sin gruppe af tanke, så skibet kan føre fire forskellige slags olie og olieprodukter uden fare for blanding af dem under lastning og losning.

Turbineanlægget er konstrueret og bygget af Bethlehem Steel og er på 23.000 hk. Skibet er enkeltskruet med en fembladede nikkel-aluminium bronzeskrue, 7 m i diameter, vejende 33,5 tons, og dens omdrejningstal 100 pr. minut. Aktionsradien er 25.000 miles.

Den forventede fart er over 16 knob. Det usædvanlige store forhold mellem hastighed og hestekraft og tonnage skyldes i høj grad en af Bethlehem udviklet skrogform. Skibet har „clearwater“ type agterstævn, som tillader større spillerum foran og agten for skruen, som også kan komme dybere ned i vandet.

Besætninger på 73 mand får en aptering, som meget vel kan sammenlignes med et godt udstyret lille hotel. Apteringen er overalt luftkonditioneret.



M/T „Frans Suell“.

M/T Frans Suell ufløvet

Fra Kockums værft afleveredes den 19. november tankmotorskibet „Frans Suell“ til Rederi AB Malmö, Malmö. Skibet er opkaldt efter kommercerådet Frans Suell, som grundlagde Malmö havn, og som var morfar til den Frans Henrik Kockum, som i 1840 lagde grunden til Kockums Mekaniska Verkstads AB.

Da de tekniske prøver var gennemgået i dagene før, fandt flagskiftet sted ved en enkel ceremoni på værftet, hvorefter skibet foretog en kortere demonstrationstur i Øresund med indbudte gæster. Dagen efter afgik skibet til Curacao i Vestindien for lastning, chartret for syv år af Shell-koncernen.

„Frans Suell“ føres af kaptajn Karl H. Werngren med Sigvard Olsson som maskinchef.

I Vikingen nr. 10 findes de tekniske data for „Frans Suell“.

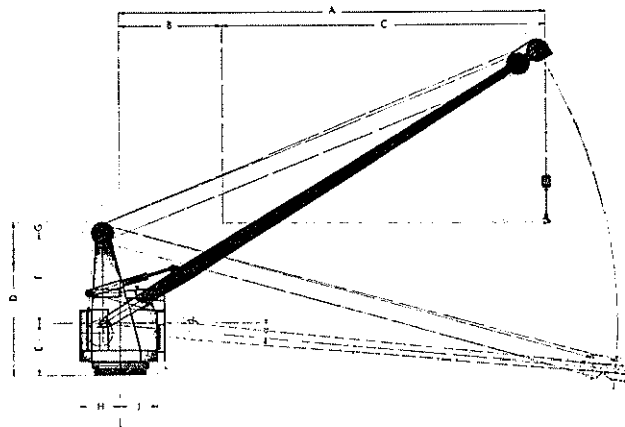
Hydrokraner på M/s Selfoss

Under m/s „Selfoss“ anløb af København havde Vikingens medarbejder lejlighed til at aflægge et besøg ombord og besøgte de to installerede hydrokraner.

Kranerne var anbragt på tværskibs skinner, så de

kunne betjene begge skibssider, hvorved man sparede to kraner.

Kranerne arbejdede hurtigt, sikkert og lydløst, betjent af en styrmand, der først ved skibets overtagelse havde set kranerne. Betjeningen sker fra en platform foran på kranen, hvorfra der er fri udsigt til alle sider. Platformen kan, om det ønskes, overdækkes med en plastickuppel.



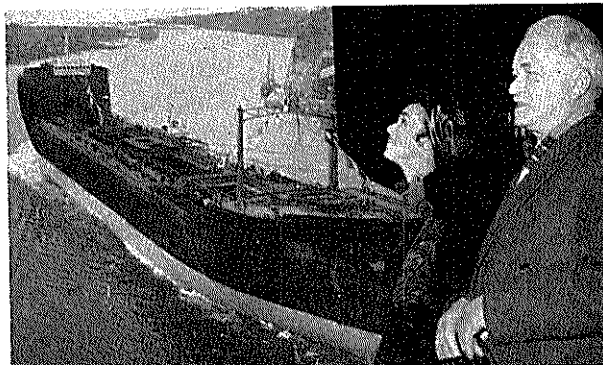
Kranen kan toppe, dreje, hejse eller sænke på samme tid, kan dreje 360° og kan ikke overbelastes. Når skibet sejler, spændes kørehjulene fast til skinnerne, og udlæggeren lægges ned i et stativ på dækket, sænket ned 5° under vandret.

Platformen tjener som olietank, og hele maskineriet er anbragt, så kranen har et lavt liggende tyngdepunkt, hvilket er af betydning både for kranens og skibets stabilitet.

Kranerne på „Selfoss“ er de første, der er installeret på et dansk skibsværft, men repræsentanten, E. Th. Clausen, er sikker på, at flere vil følge.

M/S Favorita

Öresundsvarvet AB i Landskrona søsatte i december et ca. 14.500 tdw lastmotorskib til A/S Uglands Re-



M/S „Favorita“. Til højre fru Oda Ugland og direktør Bertil Karlbom.

deri, Grimstad. Skibet fik af fru Oda Ugland navnet „Favorita“.

Skibet er det andet af tre ens skibe, der er kontraheret af rederiet. Det første, „Evita“, blev i Vikingen nr. 10 udførligt omtalt.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

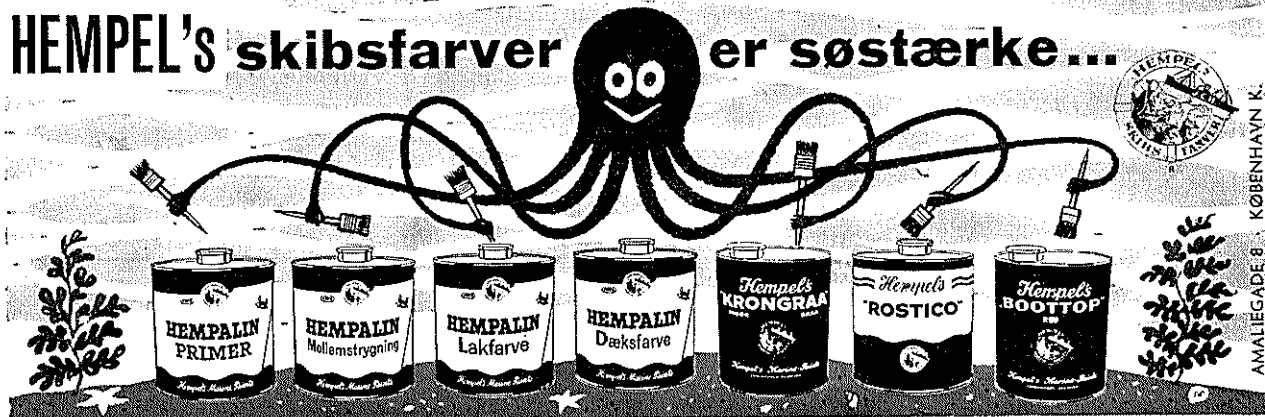
Hovedmaskineriet skal være en sekscylindret GV-motor på 4500 chh, som beregnes at give skibet en fart på 13 knob på fuld last.

VIRGINIA ROSE

i den fikse pose

- en herlig shagtobak

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...

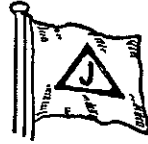


Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelæsning



Rederiet „Dania“ A/s

AMALIEGADE 33
Telef. 11598 - 11568



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service til søs -*

**INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA**



SCANIX CORP. Vesterport 235 V.
Palæ 6195-6196



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



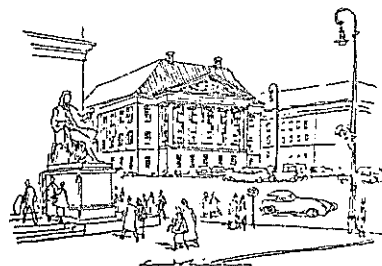
MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/s

BREDGADE 32

København K

Central 386



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

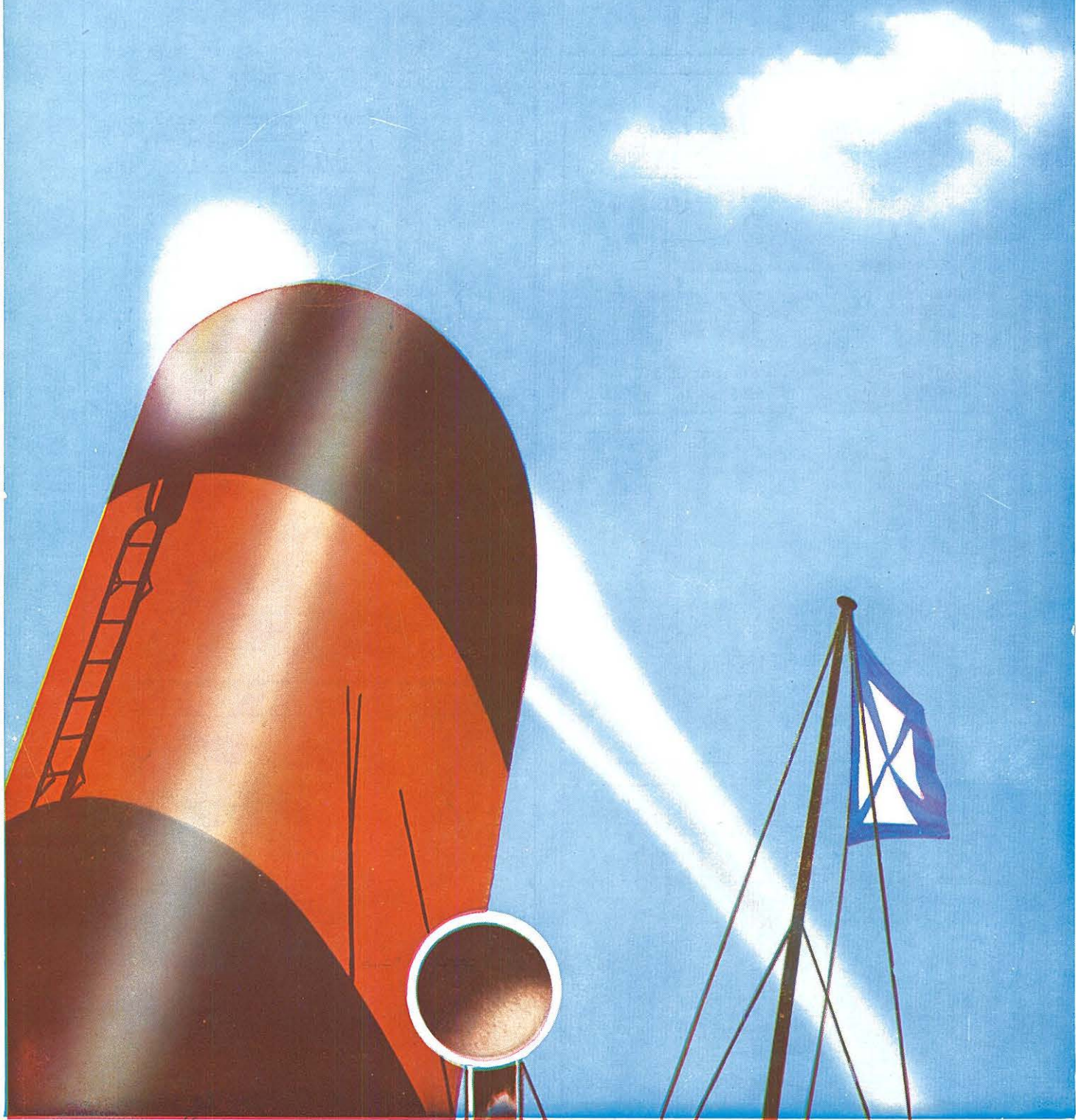


101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



789/2000000
1935



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. februar

„Helga“ af Marstal

Maleri af H. NIELSEN

1959 - nr. 2
36. 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

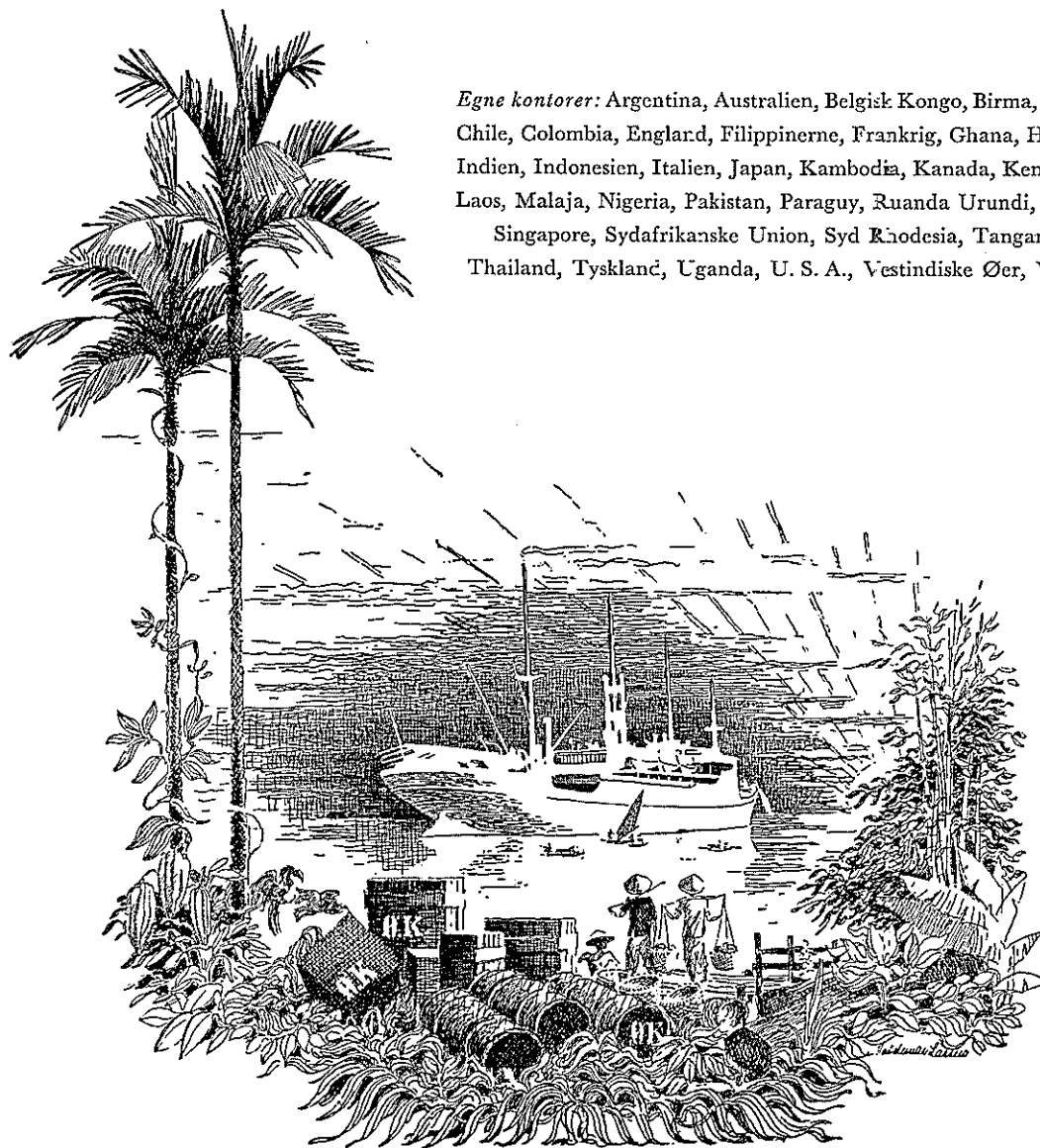
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

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

Rederiforeningen runder 75 års-mærket

I forbindelse med sit 75 års jubilæum tog Dansk Dampskibsrederiforening navneforandring til „Danmarks Rederiforening“. Foreningens ledelse tænkte formodentlig, at når dampen er ved at blive afskaffet til søs, kunne man lige så godt skille sig af med den også i navnet. Men jubilæet blev nu alligevel fejret.

I de stilfulde repræsentationslokaler foreningen råder over i bygningen Amaliegade 33, blev der afholdt en reception, hvor formanden, direktør L. O. Normann, og hans bestyrelse tog imod de mange gratulanter, og foreningen blev betænkt med mange smukke gaver i dagens anledning.

Før gratulanterne ude fra ankom, overrakte Rederiforeningens personale sin gave. Det var en skibsklokke, hvormed bestyrelsen i fremtiden vil kunne kalde medlemmerne til møde. Det er iøvrigt pudsigt at tænke på, at selv om skibsfarten i tidens løb har skiftet fra sejl til damp, fra kul til olie og fra damp til motor, så ser skibsklokkerne stadig ud søm før. Og de vil sikkert også få deres plads om bord i atomskibene!

Under den to timer lange reception mødtes næsten alle navne, som virkelig tæller inden for dansk skibsfart. Men også navne uden shipping-forbindelse gav møde. Statsminister H. C. Hansen viste således den jubilerende forening sin anerkendelse af skibsfartens betydning for vort land ved at komme og ønske til lykke. Der



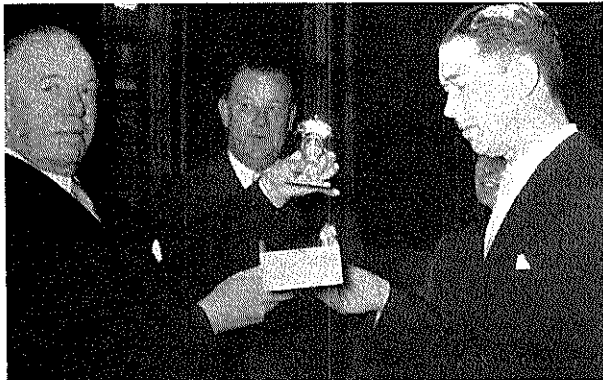
Direktør L. O. Normann modtager statsminister H. C. Hansen og departementschef J. Elkjær Larsen.

var også repræsentanter for Rederiforeningens nordiske broderorganisationer.

For Norges Rederforbund mødte skibsreder H. Kuhnle jr. og direktør Darre Hirsch. De to herrer ønskede til lykke med et smukt cigarskrin i emalje. Sveriges Redareförening, der var repræsenteret ved skibsreder Stig Gorthon og direktør F. Reuterskiöld, overrakte et pragtfuldt antikt og specielt svensk sølvkrus. På Finlands Redareförenings vegne overrakte kommerceråd Birger Krogius og direktør Hilding Halberg et skønt vægfad i keramik.

Den store internationale skibsfartsorganisation Baltic-Conferencen var repræsenteret ved direktør H. Steuch, der overrakte en dirigenthammer.

I de to timer, receptionen varede, fyldtes de smukke lokaler i Amaliegade med gaver og blomster. Det er umuligt at nævne bare en lille del af de mange gaver, jubilaren fik. Men nævnes må, at Foreningen af Søassurandører overrakte et sjældent engelsk lygteur. Grosse-er-Societetets Komite overrakte en brevpresse, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier to smukke,



Direktør L. O. Normann, direktør C. V. Jernert, generalsekretær B. Hoegh-Guldberg (skimtes) og direktør Victor Wenzell.



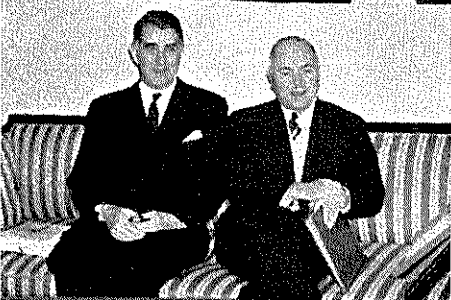
Gæsterne ved receptionen

Ritmester J. D. Rantau,
disponent B. Cold og
direktor L. O. Normann.



Landsdommer N. V. Boeg og
direktor E. Muegaard.

Direktor L. O. Normann
afslører Rederiforeningens
personales gave.



Direktor H. Steuch og
kommerserådet
Birger Krogius.

Skibsreder T. C. Christensen
og direktor L. O. Normann.

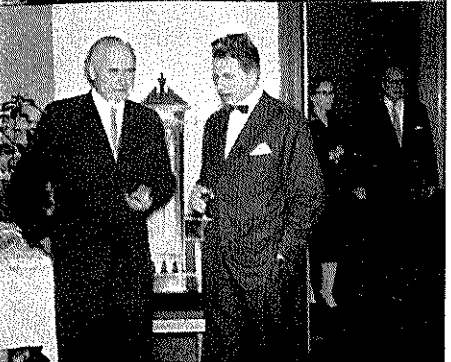


Direktor A. G. Brono,
Direktor Au. Hendrup og
direktor H. Fugl-Meyer.



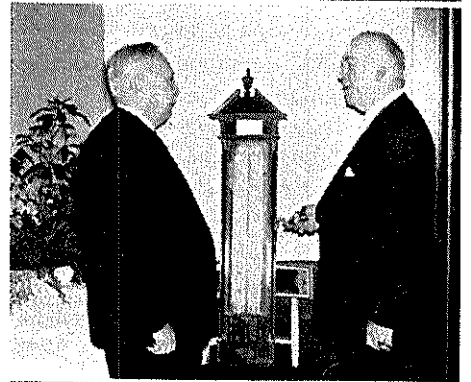
Lodsinspektør
Mogens Schmidt,
direktor T. Prip og
direktor Kim Bærentzen.

Styrmænd E. Gents,
formanden for Dansk
Sørestaurations-Forening,
Eiler Pedersen,
formanden for Danmarks
Skibsførerforening,
kaptajn J. Kastrup Olsen
og direktor L. O. Normann.



Underdirektor Niels Kamper,
redaktør Frank Hernov.
I døren fru G. Ehrenreich og
direktor C. Hornsbæk.

Direktor J. M. Barfoed,
direktor E. Ringsted
og direktor L. O. Normann.



antike stager, fra DFDS et engelsk standur, og fra ØK et ægte kinesisk fad.

En af de smukkeste gaver kom fra skibsreder T. C.



Somandspræst F. Eilschov Holm, kaptajn K. W. Linne-mann, skibsreder Ove Am-sinck og skibsreder K. Bülow Jensen (ser kun hovedet).



Redaktør Axel Børentzen, skibsreder Alexis R. Andresen og skibsreder K. Bülow Jensen beundrer ØK's gave.

Christensen, som i årenes løb selv har udført så stort et arbejde for Rederiforeningen. Skibsrederen overrakte en rigtig maritim gave: Et gammelt og sjældent hol-



Kontorchef L. Kruse, uaaerdirektor Niels Kamper og kaptajn Linnemann glæder sig over det skønne ur fra DFDS.

landsk kviksølvbarometer med skala i mat sølv og indfattet i smukt mahogny.

Den mest sensationelle gave overrasktes af formanden for Maskinmestrenes Forening, maskinmester H. P. Larsen. Det var et gavekort på 10.000 kr. Denne gave skal efter bestemmelsen danne begyndelsen til et byggefond, for hvis midler der skal opføres et „Søfartens Kollegium“!

Handels- og søfartsministeriet var repræsenteret ved departementschef Jespersen og afdelingschef Worm, og udenrigsministeriet ved direktør Nils Svenningens. For Københavns havn mødte overpræsident Moltke og havnedirektør Hendrup. Også begge frihavns-direktørerne, Axel Bronø og H. Fugl-Meyer, var blandt gratulanterne. Fra skibsværfterne så man direktørerne J. M. Barfoed og E. Ringsted. Endvidere så man kontreadmiral F. Kjølens og repræsentanter for samtlige de søfarendes organisationer.

Rederiforeningens bestyrelse og direktion havde i den tidlige morgen været ude og nedlægge kranse ved søfartsmonumenterne på Langelinie og i Nyhavn, samt på afdøde formænds grave.

Red.



1. billede: Maskinmester Th. Lund, underdirektor Niels Kamper, maskinmester J. C. Madsen, skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller, formanden for Maskinmestrenes Forening, maskinmester H. P. Larsen. 2. billede: Direktør P. Leth, hrs. dr. jur. Bernt Højle, direktør Ingolf Witzke, direktør Knud Christoph (i baggrunden), fru E. Winther. 3. billede: Direktionssekretær A. Gartner, direktør Victor Wenzell. 4. billede: Skibsreder E. Hahn-Petersen og airdirektor J. A. Korbjerg.

Da man drømte om **Fritse, Karen og Vanda!** Lidt „flagpjat“ fra flåderne

Fra 1862 til 1892 var den amerikanske flåde påtvunget hærens signalsystem. Det skyldtes den amerikanske borgerkrig, som brød ud i 1861. Før den havde flåden sit eget meget simple og mangelfulde signalsystem. Mange søofficerer gik under borgerkrigen over til de konføderede (Sydstaterne), og da de nu kendte Nordstats-flådens signalkoder, besluttedes det at ændre hele systemet.

Iøvrigt indførtes semaphore-signalssystemet i den amerikanske flåde samme år som borgerkrigens udbrud.

De tidligste signalsystemer havde ikke stor værdi. På Nelsons tid var forbindelsen mellem krigsskibe af samme nation under et søslag så dårlig, at det tit var tilfældigheder, der bestemte den taktik, man skulle følge. Det var næsten umuligt for flådecheferne at give ordrer til deres skibschefer. Mindst én gang i sin strålende karriere som admiral måtte selv Horatio Nelson erkende dette.

Nelson lå i 1798 med en stor flåde og blokerede den franske krigshavn Toulon ved Middelhavet. Det lykkedes imidlertid en fransk flåde at bryde igennem den britiske spærring. Kun to engelske fregatter opdagede fjendens flugt og optog forfølgelser, uden at Nelson anede det fjerneste om, hvad der var sket. Først otte uger senere fik han den rette sammenhæng at vide, og han tilbragte nu yderligere en måned med at lede efter de franske skibe. Men franskmændene var for længe vendt tilbage til Toulon!

Allerede i løbet af de næste par år bedredes den britiske flådes signalsystem noget, men ikke mere, end at Nelson under slaget på Københavns red i 1801 kunne „overse“ et signal fra sin overordnede, admiral Parker, om at afbryde kampen. Signalet havde nr. 39. Som overleveringen fortæller, henvendte Nelson sig til en oberst Stewart om bord i sit skib og sagde: „Afbryd kampen! Nej, tag mig fancen, om jeg vill!“ Derefter vendte Nelson sig om mod flagskibets chef, captain Foley, til hvem han sagde: „Foley, De ved, at jeg kun har ét øje, hvorfor jeg sommetider kan være lidt blind.“ Og så fortsatte han kampen.

Den amerikanske flåde fik sit første signalsystem i 1778. Nitten år senere fandt captain Thomas Truxtun på et forbedret system, der indeholdt 287 dagsignaler og kun ét natsignal. Det sidste sagde kort og godt: „Angrib fjenden!“ Truxtuns system benyttede sig af ti forskellige flag, som havde numre fra nul til ni. I en særlig kodebog fandtes 287 ordrer, der alle havde numre, og systemet virkede egentlig meget godt under datidens forhold.

I sejskibenes dage, da flåderne ofte marcherede op til kamp i kølvandsorden, kunne det være meget vanskeligt for de efterfølgende enheder at se de flagsigna-

ler, som blev givet fra admiralskibet. Derfor havde man altid et eller flere skibe, der sejlede uden for kølvandsordenen — altså til bagbord eller styrbord for flåden, alt efter vindforholdene. Disse skibe kaldtes „repetitører“, og de havde til opgave at gentage de flagsignaler, der blev givet fra det forreste skib i kølvandsordenen, så at skibene bagest i opmarchen kunne se dem.

Indtil Den anden verdenskrig havde de fleste landes orlogsflåder deres specielle signalsystemer, men det blev selvfølgelig nødvendigt for de allierede at koordinere systemerne. Da NATC blev dannet efter krigen, indførtes en speciel NATO-kode for samtlige medlemslandes flåder, og man bruger nu inden for pagten kun de internationale signaflag.

Før Danmark kom med i NATO, havde også den danske flåde sin egen signalkode og sine egne signaflag. Om bord i hvert dansk orlogsskib var både et sæt af flådens egne flag og af de internationale signaflag, og signalgaster eller „flagpjatterne“, som de kaldtes, skulle kende samtlige disse flag og holde systemerne ude fra hinanden.

Samtlige bogstavflag har navne. Da NATO-signalsystemet indførtes i den danske flåde, og de gamle signaflag afskaffedes, åndede signalofficerer og -gaster lettede op, men det var alligevel med et stik i hjertet, at de tog afsked med Anna, Betty, Dorthe, Karen, Sarah, Thora og alle de andre danske signaflag, som havde pigenavne. Der var mange af disse pigenavne, man kom til at holde særligt meget af, og jeg kan endnu drømme om „Misse, Dorthe, Vanda“ — et herligt trekløver! Når disse tre blev hejst til vejrs, var alle i flotillen som regel glade, for de betød „Ophør øvelser!“ Vanda var måske nok den mest attræde i hele flokken, for hun var også med i et andet trekløver — nemlig „Fritse, Karen, Vanda“, der betød „Landlov kan gives!“

Vi, der — konstant eller med mellemrum — optrådte som signalgaster, havde vort eget kodesprog. Når der signaleredes, besvarede hvert ord for sig, idet man svarede „Anna“ for forstået og „Thora“ for „ikke forstået“. Til daglig sagde vi tit „Anna“ til hinanden i stedet for „ja“ og „Thora“ i stedet for „hva'bar“, og når man kom hjem til pigen, kunne det heller ikke undgås, at der nu og da smuttede et pigenavn ind i konversationen. Men der var ingen grund til skinsyge over for „Anna“ og hendes veninder!

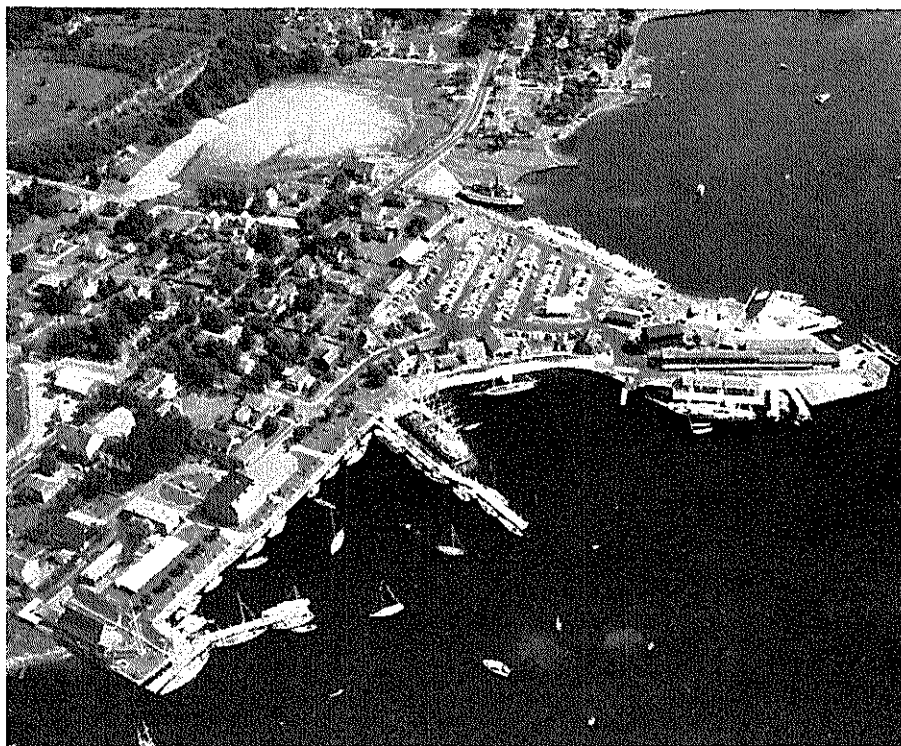
Men nu er altså alle de danske „piger“ forsvundet fra skibene — undtagen fra kongeskibet „Dannebrog“. Om bord i kongens skib findes stadig et komplet sæt af flådens gamle signaflag. Det bruges imidlertid ikke til signalering, men hejses over toppene på særlige festdage.
X-math.

Luftfoto af „museumsbyen“ Mystic Seaport. Det store skib yderst til højre er gamle „Georg Stage“ (nu „Joseph Conrad“). I matten Amerikas ældste eksisterende skonnert, „Australia“, og til venstre for denne New Englands sidste sejlførende hvalfangerskib, „Charles W. Morgan“. Yderst til venstre en særlig havn for besøgende lystsejlere. Læg mærke til de mange biler på parkeringspladsen.

**Dansk skoleskibs
forunderlige skæbne:**

Masser af piger ombord i gamle „Georg Stage“

Tekst: Otto Ludvig
Fotos: Louis S. Martei



Teen-age-piger klatrer i denne tid i gamle „Georg Stage“s rig og spuler skibets dæk!

Ja, skæbnen har tit de mærkeligste indfald, når det drejer sig om skibe. Gamle „Georg Stage“, som i mange år har heddet „Joseph Conrad“, er nu stationært skoleskib bl.a. for halv voksne pigespejdere. Skibet ligger fortøjet i Mystic Seaport, Connecticut. Havnebyen ligger ved bredden af Mystic River, som løber ud i Fishers Island Sound. Byen er et levende søhistorisk museum, som fortæller om New Englands søfart, fiskeri, hvalfangst og skibsbygning i midten af det forrige århundrede.



Et udsnit af havnen. „Australia“ til venstre, „Joseph Conrad“ i midten og „Charles W. Morgan“ til højre.

„Georg Stage“ blev solgt for én dollar

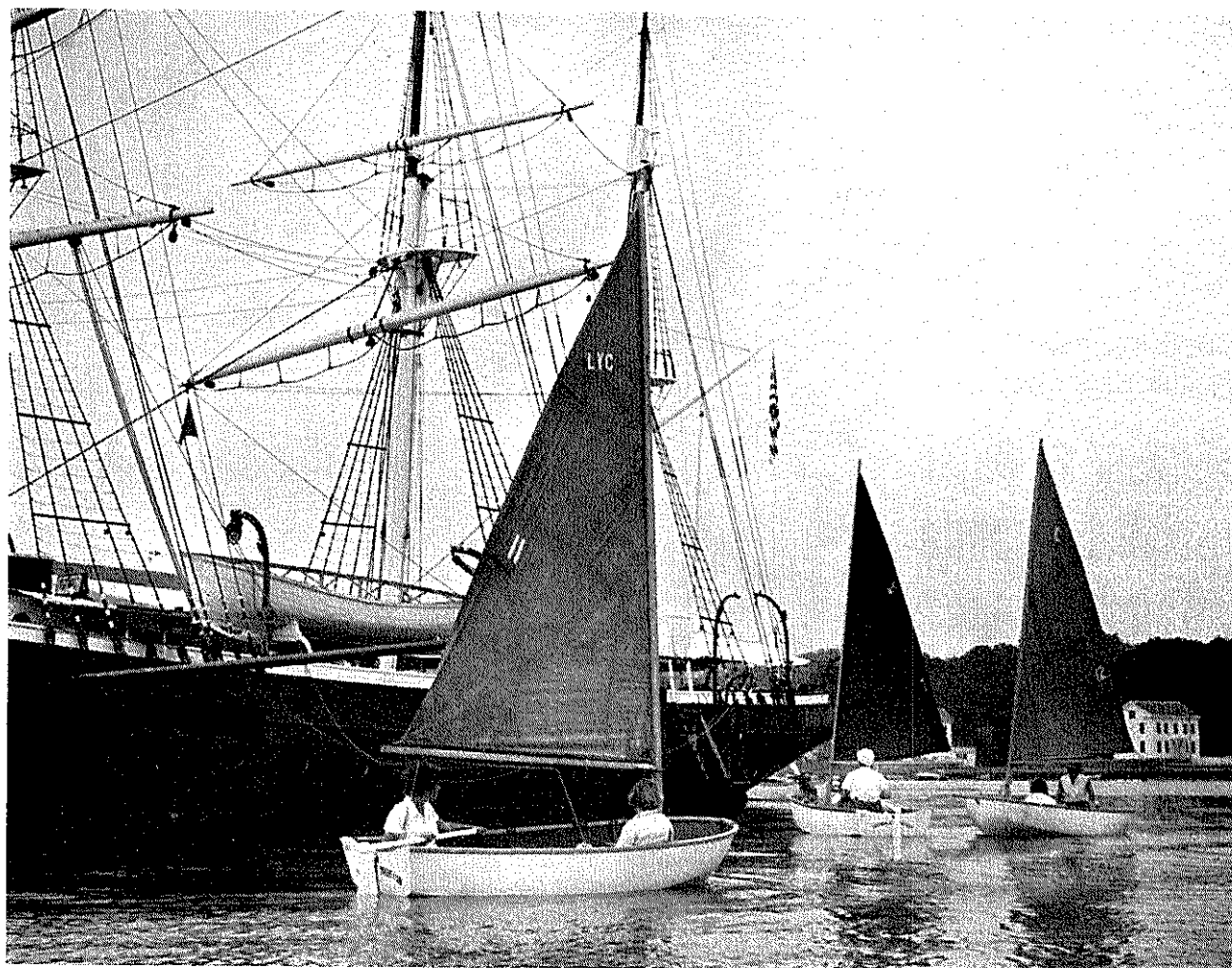
Gamle „Georg Stage“ blev bygget af Burmeister & Wain efter tegninger af Christian de Thurah. Tonnagen var 206 brt. Det samlede sejlareal var 12.000 kvadrathod. Skibet afleveredes i 1882. Natten mellem den 25. og 26. juni 1904 blev det smukke, lille skoleskib selet i sæk af den engelske damper „Ancona“. 22 af de 80 drenge, der var om bord, blev reddet.

Reparationen af skoleskibet ville koste 110.000, og i erstatning fra „Ancona“s reder fik man kun 98.000 kroner. Alligevel lod man skibet reparere og delvis ombygge — bl.a. med vandtætte skodder. Men i 1935 kom det nye „Georg Stage“ til. Det var meningen at ophugge det gamle skoleskib, da man nødigt ville se det ende sine dage som kulpram. Men den engelske søforfatter Allan Villiers købte det og opkaldte det efter sin berømte ven, forfatteren Joseph Conrad. Under britisk flag kom skibet langt omkring. Ved nytårstid 1935 gik det under en storm på grund på sten-sætningen ved Brooklyn, men reddede livet med en grim lækage, der hurtigt udbedredes. Derefter sejlede det jorden rundt.

Senere ombyggedes „Joseph Conrad“ til lystyacht af millionæren Herrington Hardtford, og to gange slog skibet i private kapsejladser den hurtige yacht „The Seven Seas“. Kort før krigen solgte Hardtford sejlskibet til den amerikanske flåde, der betalte en symbolsk sum på — én dollar! Under krigen var gamle „Georg Stage“ skoleskib for amerikanske kadetter, og lige efter krigsafslutningen kom det til Mystic Seaport som en slags museumsskib.

New Englands sidste hvalfangerskib

Engang var Mystic-flodens bredder spækket med skibs-



Pigespejderne undervises også i jollesejlsads. Her ses nogle af den med „Joseph Conrad“ søv. attraktiv baggrund.

værfter, og langs floden boede den ene reder ved siden af den anden. Mange af skibene stod fra floden helt til De Vestindiske Øer eller Antarktis. De, der ikke sejlede, byggede skibe, syede sejl, slog reb, drev fiskeri eller hvalfangst. Fra 1822 til 1850 var skibsbygning og hvalfangst Mystics hovederhverv. — Et af de fineste skibsværfter ved floden tilhørte George, Clark og Thomas Greenman. Dette værft byggede ca. hundrede skibe, deriblandt den berømte clipper „David Crockett“.

The Marine Historical Association, der stiftedes i 1929, besluttede at gøre Mystic Seaport til en levende museumsby. Stiftelsen købte 20 acres jord ved Mysticfloden og skabte Mystic Seaport. Den indrettede sejlmagerværksted, sømandsknejspe, skibsmodelværksted, skibssmedie m.m. i den lille by, og den indkøbte skibe, der passede ind i havnebilledet.

Mystic Seaport var så heldig bl.a. at sikre sig New Englands sidste hvalfangerskib „Charles W. Morgan“ og skonnerten „Australia“, der er i alle tilfælde Amerikas ældste skib af skonnerttypen. Efter krigen købtes „Joseph Conrad“.

Flere af bygningerne i Mystic Seaport er indrettet som museer, men i andre står livet aldrig stille. Der bliver stadig syet sejl på sejlmagerværkstedet, skibs-

smeden er konstant i arbejde, sømandsknejspen har åben, og modelbyggeren er altid i fuld aktivitet.

Modelbygger med Victoria-korset

Modelbyggeren er en interessant personlighed. Han hedder George Richard Orr og er en kunstner på sit felt. Foruden modelskibe til forskellige museer laver han skibssorramenter og gallionsfigurer. Og tilmed giver han — gratis — undervisning til utallige mænd, der har skibsmodeller som hobby. Orr gik til søs i en alder af 14 år. Tolv år senere blev han om bord i et handelsskib torpederet af tyskerne i Nordsøen. Han gik nu ind i den britiske flåde og kom om bord i HMS „Lion“. En tysk fuldtæffer ramte det kanonfårn, hvori han sad, men som ved et mirakel overlevede han. For sin indsats under Den første verdenskrig fik han Victoria-korset. Senere uddannedes han som britisk flådedykker og kom til at gøre tjeneste både i Hongkong, Shanghai, Singapore og Suez, før han i 1926 vendte tilbage til USA og blev modelbygger.

Mystic Seaport og dens bygninger er åben året rundt for besøgende fra 9 morgenen til 17 aften, og der



„Skod over alt!“ lyder kommandoen til pigerne. I baggrunden hækpartiet af „Joseph Conrad“.

kommer mange besøgende fra store dele af USA og fra udlandet.

Hvordan kan man nu holde de mange værksteder i gang uden at ofre en forfærdelig masse penge? Sådant vil sikkert mange spørge. Men svaret er ganske enkelt det, at værkstederne for de flestes vedkommende drives med overskud. Mange af de ting, der fremstilles, sælges som souvenirs i den sædvanlige havneby. Andre ting får praktisk anvendelse på museumsbyens skoler.

3.500 piger om bord i „Joseph Conrad“

Institutionen, som driver og ejer museumsbyen, driver også en sømandsskole og en skole for pige-søspejdere. Eleverne af begge køn får — hver for sig — lejlighed til at opleve atmosfæren, som den var i de gamle sejlskibe. De bor om bord i „Joseph Conrad“ og „Charles W. Morgan“, ger selv rent om bord, klatrer i skibenes vævlinger — og har det kort sagt herligt. Om bord i mindre fartøjer lærer de at ro, vrikke og sejle på floden og sommetider også ude „på det dybe“.

Mest kuriøs er det for os danske, at piger nu leger sømænd om bord i et gammelt dansk skoleskib, hvis dæksplanker så mange nu kendte danskere engang har betrådt hver eneste dag. Derfor vil vi fortælle lidt mere om pigerne.

Pigespejdere i alderen mellem 13 og 17 år kan komme på kursus om bord i „Joseph Conrad“ eller et af de andre gamle skibe i Mystic Seaport. Siden sommeren 1949, da pigerne første gang begyndte at strømme om bord i „Joseph Conrad“, har ca. 3.500 piger gennemgået kurser på skolen.

Sidste sommer var 569 piger på kursus. De kom fra næsten samtlige amerikanske stater — nogle endda helt fra Canada og Puerto Rico. De fleste blev en uge ad gangen og måtte betale fire dollars (28 kroner) om dagen. Efter amerikanske forhold er dette en meget ringe pris. Kursus ledes af Marion Dickerman og captain Raymond Titus, der har en stab af fem lærere til deres hjælp. Pigerne får både undervisning i tovværksarbejde, svømning, livredning, navigationsregler, sejlads m.m.m.

Studenter beser „Joseph Conrad“

Mange unge, amerikanske studenter kommer til Mystic Seaport for at suge ny lærdom til sig. Frank C. Munson Memorial Institute of American Maritime History tilbyder unge studenter et kortere ophold i museumsbyen, hvor de får lejlighed til at studere USA's handels- og søfartshistorie i „en nøddeskal“. Den gamle søfartsby har også et bibliotek med en stor samling marinehistoriske bøger.

Besøget er altid meget stort i Mystic Seaport. Turister kommer til langvejs fra, og mange firmaer og skoler lægger deres årlige skovture til havnebyen. Der findes mange idylliske pletter i Mystic Seaport. Der er noget for enhver smag — både en lille kirke (Fish-town Chapel) og en kro (Schaefer's Spouter Tavern). Der er små, kønne anlæg med træer, bænke og dekorative ankre.

Gæsterne har lejlighed til at se de gamle værksteder i arbejde. Mange steder arbejder man med samme værktøj som forgængerne omkring 1840! Der er altså virkelig tale om håndarbejde, som ikke på nogen måde står tilbage for Amerikas moderne industriprodukter — snarere tværtimod!

Der er altid noget at se på — både ude og inde. Der er liv om bord i både store og små fartøjer. Både om bord i „Joseph Conrad“, „Charles W. Morgan“ og „Australia“ vajer Stars and Stripes fra morgen til aften, og det er morsomt at se de unge piger klatre rundt i rigningen. Gamle deep water-sailors ryster opgivende på hovedet ved synet!

Gamle „Georg Stage“ bevares for skattefrie pengegaver

Men det er ikke bare de store sejlskibe, der er en attraktion. Der ligger en hel lille flåde af mindre fartøjer i havnen. Mange af disse er sjældenheder og de eneste tilbageblevne eksemplarer af deres slags.

Mange af turisterne kommer til Mystic Seaport ad søvejen, og der er fine fortøjningsmuligheder for sejl- og motorbåde.

Museumsbyen får sine indtægter både gennem salg

af souvenirs af maritimt tilsnit, entreafigter og tilskud fra The Marine Historical Association samt fra en masse venner over hele USA. Da det marinehistoriske selskab jo også driver en slags sømandsskole for unge mænd og piger, er alle gaver, der tilflyder det, skattefri. Amerikanerne har den fordel, at de kontante gaver, de giver til institutioner som den, der driver museumsbyen ved Mystic Seaport, kan trækkes fra på selvangivelsen!

Der blev i sommer taget en film om pigerne om bord i gamle „Georg Stage“. Filmen, der spiller 13½ minut, hedder „Girl Mariners Sail at Mystic“. Filmen har først fornylig haft premiere i USA, og forhåbentlig får den amerikansk ambassades filmafdeling i København sendt en kopi over, da den sikkert vil være af interesse for mange danske sejlkubber og maritime organisationer — bl.a. marineforeningerne. Filmen fortæller ikke alene om „Joseph Conrad“ og dens piger, men om hele Mystic Seaport.

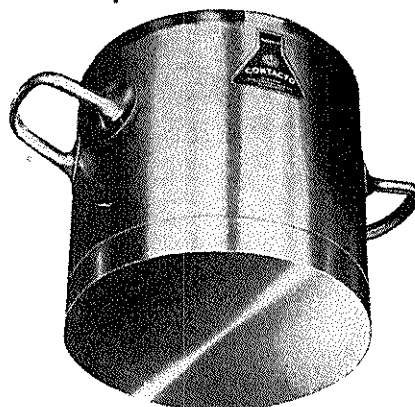
Skønt mange gamle sejl-skibssømænd måske siger som Chr. V, at „kvinder og svin“ bør ikke findes inden borde, så vil det sikkert glæde alle gamle „Georg Stage“-dreng, at det gamle, danske skoleskib fik en værdig alderdom, og at det stadig kan være til nytte og glæde for mange mennesker.

Samtidig må vi danske vel nok føle en lidt flov smag i munden ved at se, hvordan man andre steder hæger om maritime minder, mens vi, der selv har mange flere sådanne minder end USA, lader disse forgå!

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HCFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige lag

KØBENHAVN K

Størekassen!

NYT I NOTER

„Spurven“ søsat

På Husumer Schiffswerft i Sydslesvig er bygge-nummer 1132, fragtmotorskibet „Spurven“ søsat til Rederiet Fuglen i Ærøskøbing. Nybygningen laster ca. 730 tons dw og har følgende hoveddimensioner: Længde 50 m, bredde på spant 8,6 m, dybtgående 3,2 m. En 500 hk Deutz diesel sørger for fremdrivningen. Den giver skibet en fart af ca. 9 knob. Leveringen skal efter planerne finde sted i slutningen af februar.

Barken „Gorch Fock“ afleveret

Blohm & Voss-værftet i Hamborg har afleveret sejl-skoleskibet „Gorch Fock“ til den nye tyske „Bundesmarine“, der skal benytte det som uddannelsesskib for søofficerer og underofficerer. Skibet har bygge-nummer 804. Det er rigget som en tremastet bark med en længde på 81,2 m. Bredde på spant er 12 m, sidehøjde 7,3 m og dybtgående 4,85 m. Sejlarealet er på ca. 2.000 m² og displacementet på 1760 tons. Det smukke, snehvide skib får en besætning på 250 mand, hvoraf 50 mand er stambesætning og resten elever, d. v. s. kadetter eller andre befalingsmandselever. Skibet er isforstærket og har fået

installeret en 800 hk MAN diesel, der gør skibet uafhængigt af vindstille og sparer udgifter til bugserbåde. Da „Gorch Fock“ skulle sejles fra Hamborg til Kiel, der er dets hjemmehavn, skete der et mindre uheld. Vandstanden i Kielerkanalen var for høj, og da skibet skulle passere under en af broerne, blev de 45 m høje master lettere beskadiget. Efter at skibet havde indtaget ca. 40 tons sandballast, kunne rejsen fortsættes.

Turbine-passagerskib afleveret

Værftet Harland & Wolff i Belfast har afleveret turbine-passagerskibet „Pendennis Castle“ til rederiet Union Castle Linie i London. Skibet skal erstatte „Arundel Castle“ på den traditionelle postrute Southampton-Kapstaden. Det nye skib er på 28.600 brt. Længden er 232,5 m. Det kan medføre 167 passagerer på første klasse og 475 på turistklasse. Fremdrivningen besørger af to H & W-turbiner, der senere, når yderligere to nybygninger er færdige, skal give skibet en fart af 24,6 knob. De to andre skibe — „Windso: Castle“ og „Transvaal Castle“ — er for øjeblikket under bygning på britiske værfter og bliver færdige i 1960. Derefter vil det kun tage 11½ dag at komme til Kapstaden mod 13½ dag nu.

Nauticus.

Skibsfarten i 1958

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

De pessimistiske profetier, der ved sidste årsskifte blev fremsat med hensyn til skibsfartens beskæftigelsesvilkår, har desværre vist sig fuldt ud at slå til. Dansk skibsfart har i 1958 i lighed med den øvrige internationale skibsfart været hårdt ramt af depressionen på fragtmarkedet. Stagnationen i verdenshandelen i forbindelse med en rekordagtig tilgang af nye skibe har medført, at der er for megen tonnage til det aktuelle transportbehov.

Danske rederier har under disse forhold i mange tilfælde set sig nødsaget til at sende skibe i oplæg. Medens oplægningerne ved årets begyndelse udgjorde 25 skibe på ialt 66.000 brt, var der pr. 15. december oplagt 35 skibe på 115.000 brt. Når de danske oplægninger ikke har taget et endnu større omfang, må det navnlig tilskrives den modernisering af den danske handelsflåde, der har stået på gennem de senere år, og som bevirker, at helt nye skibe har en mulighed for at indtjene til de daglige udgifter, hvor ældre skibe i almindelighed næppe har nogen mulighed herfor. Det er et lyspunkt, at denne udvikling fortsatte i 1958, hvor handelsflåden har haft en tilgang på 47 nye skibe på tilsammen 180.000 brt, således at tonnagen ved årets udgang er nået op på ca. 2 mill. brt. Størstedelen af de nye skibe er i lighed med tidligere år leveret fra danske værfter, men de dårlige fragtkonjunkturer har bevirket, at der i 1958 kun blev afgivet ganske få ordrer på nye skibe. Også af hensyn til beskæftigelsen ved vore skibsværfter og disses underleverandører må man derfor håbe, at en lysning på fragtmarkedet ikke ligger alt for langt ude i fremtiden.

Medvirkende til at begrænse oplægningerne har det iøvrigt været, at en del af flåden endnu i 1958 har været beskæftiget på certepartier, indgået før nedgangen for alvor satte ind, men efterhånden som disse langtidscertepartier udløber, vil vanskelighederne ved at finde ny beskæftigelse melde sig også for disse skibe. Bestræbelserne for at holde skibene i fart under de nuværende forhold hæmmes i ikke ringe grad af, at vor skibsfart sammenlignet med andre europæiske søfartslande har et højt omkostningsniveau, og på dette område vil dansk skibsfart desværre blive yderligere vanskeligt stillet, når der fra 1. marts 1959 i henhold til forårets løvoverenskomster indføres 45-timers arbejdsuge i danske skibe. Danmark er det første europæiske land, der har taget det skridt at indføre 45-timers arbejdsuger på søer, og det er med al sympati for sociale forbedringer et væsentligt handicap for en

lille nation at optræde som foregangsland på et område, hvor konkurrencen er så hård, som tilfældet er indenfor den internationale skibsfart.

Der blev i 1958 gennemført en række vigtige lovbestemmelser vedrørende skibsfarten, således om skibes bemanning, om nautiske eksaminer og eksaminer for skibsmaskinmestre samt loven om sømandsskat og ordningen vedrørende skoleskibet „Danmark“s fremtidige sejlad. Om disse lovforanstaltninger gælder det, at man fra rederiside på nogle punkter kunne have ønsket dem anderledes udformet, og særlig må man nære betænkelighed ved det store administrative arbejde, som gennemførelsen af den nye sømandsskat vil medføre ombord i skibene. Her som med hensyn til de andre søfartslove vil det være meget afgørende, i hvilken ånd de nye lovbestemmelser administreres. — Dansk skibsfart arbejder under alle himmelstrøg og under stærkt varierende forhold, og det må derfor håbes, at myndighederne ved administrationen af lo-



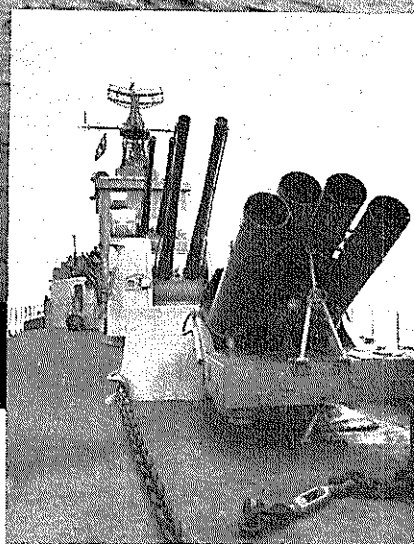
Direktør Victor Wenzell

vene viser forståelse for disse forhold. —

Det er vanskeligt i øjeblikket at se nogen mulighed for en virkelig forbedring af forholdene på fragtmarkedet i den nærmeste fremtid, bl.a. fordi den store mængde oplagt tonnage og den stadige tilgang af nye skibe virker som en bremse på alle tendenser til opgang. Kun en fornyet stigning i verdenshandelen i forbindelse med ophugning af en betydelig del af de ældre og uøkonomiske skibe vil kunne forventes at tilvejebringe den fornødne balance mellem tonnageefterspørgsel og -udbud. De fremsatte planer om et internationalt samarbejde mellem trampederne med henblik på ved organiseret oplægning eller indførelse af minimalrater i visse farter at opnå en bedre balance på dette område, ser man fra dansk skibsfarts side på med skepsis.

Den tiltagende flagdiskrimination og den fortsatte voldsomme ekspansion af flåderne under PANHON-LIB-flag må i Danmark som i andre virkelige søfartslande give anledning til alvorlig bekymring. Om begge disse problemer gælder det, at en løsning eller blot en forbedring af forholdene kun kan forventes opnået, hvis der i USA kan opnås forståelse for, at der her er tale om problemer af afgørende betydning for den økonomiske sundhed og stabilitet i en række af den frie verdens lande. Det er på denne baggrund, at Danmark sammen med en række andre vesteuropæiske lande fornylig har rettet henvendelse til den amerikanske regering om en rundbordskonference til drøftelse af skibsfartsproblemerne, og det er opmuntrende, at der fra Washington er indløbet meddelelse om, at man dér akcepterer forslaget om en sådan konference.

Kockum- byggd jagare för Colombia



A.R.C. "20 de Julio"

2650 tons standarddeplacement

55000 a.h.k.

Levererad 1958 till republiken Colombia

Huvudbeväpning:

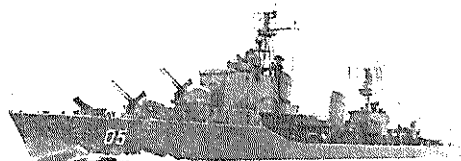
Sex 12 cm helautomatiska Bofors-
kanoner i tre dubbeltorn



NYBYGGNADER

KLASSNINGAR

REPARATIONER



KOCKUMS MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG — MÄLMÖ



Nordelektro

A/S

1934

23. januar

1959



Direktør H. Pedersen.

Efter en start i 1934 under beskedne forhold har *Nordelektro A/S* fejret sit 25 års jubilæum som et stort og anerkendt firma, der giver beskæftigelse til godt 100 mennesker.

Det var i Holbergsgade, man startede den 23. januar 1934 og bød efter engelsk forbillede — i forbindelse med den maskinforsikringsvirksomhed som drives af firmaet Chr. Rasch (Yorkshire) — på et serviceabonnement for elektromotorer. Ingen havde tidligere tænkt herpå, men ideen slog an, og udviklingen førte naturligt med sig, at man også begyndte at handle med motorer. Ofte modtoges den udskiftede motor i bytte, men kunne efter en behandling hos firmaets specialister påny gøre nytte.

Firmaets stadige vækst førte hurtigt med sig, at lokalerne i Holbergsgade blev for små, og man flyttede til Classensgade 11.

En skønne dag var der også for lidt plads her, og i 1945 erhvervede man så ejendommen Landskronagade 56, som blev ombygget og moderniseret. Her har man stadig til huse.

Samme år tiltrådte firmaets nuværende direktør, H. Pedersen, der i de følgende år mere og mere lagde vægten på reparation af motorer og dynamoer og leverancer af disse til fabriks- og skibsanlæg.

Et smukt og interessant lille billedværk, udsendt i anledning af jubilæet, fortæller bedre end mange ord om den store kundekreds' meget afvekslende karakter, og det er tillige et meget talende vidnesbyrd om, hvor betydningsfuldt et led de moderne elektromotorer er i samfundslivet, ligemeget om det gælder skibsfart, transport, produktion, eller hvad man nu kan nævne.

Så dukkede „automatikken“ op — og det kan vist uden overdrivelse siges, at *Nordelektro* var en af de virksomheder, som for alvor gik i spidsen. En stigende omsætning med hensyn til elektriske reguleringsanlæg og servoteknik især i forbindelse med hydrauliske anlæg har også tilfulde bevist, at en moderne indstillet kundekreds er lydhør overfor forslag om at gå nye og moderne veje indenfor de forskellige produktionsgrene.

I 1955 oprettedes der filialer i Ålborg, Hjørring og Frederikshavn. Udviklingen — særlig indenfor skibs-

farten — motiverede i høj grad denne udvidelse af firmaets servicemuligheder.

Løvrigt kan det slås fast, at firmaets kundekreds strækker sig betydeligt ud over landets grænser. Der eksporteres således dynamoer og motorer til de øvrige skandinaviske lande. En stor og solid kundekreds har man på Færøerne. Og de automatiske anlæg, som *Nordelektro* er med til at opbygge, benyttes i dag i en række lande, bl. a. England, Schweiz, Frankrig, Holland, USA, Sydafrika og Australien.

Det er ikke for meget sagt, at *Nordelektro* nu ved sit 25 års jubilæum står som en af landets største virksomheder: sin art og kan glæde sig ved en stadig stigende kundekreds, hvori man bl. a. finder så at sige alle rederi- og værfter samt en meget lang række af større og mindre erhvervsvirksomheder. Den serviceportefølje, som man startede det hele på i 1934 er nu kun en lille del af den efterhånden mangesidede og landsomspændende virksomhed.

Indenlandsk Sømandsmissions nye kirke og sømandshjem

I Grimsby i England kan bestyrer Aage Thomasen snart flytte ind i det nye sømandshjem.

Dette sømandshjem har vakt stor interesse, og mange firmaer, fonds og enkeltpersoner har støttet den gode sag. F. a. I. C. Hempel har skænket al farve til huset, og de store gaver har været med til at gøre sømandskirken særlig festlig. Grosserer R. W. Gruhn har skænket altertavlen, der er udført efter professor Kræsten Iversens store udkast til altertavlen i Holsten kirke.

Gæsteværelserne i det nye hus vil blive opkaldt efter de fiskerbyer, som har været med til at bekoste monteringen. Indvielsen af sømandshjemmet finder sted i slutningen af maj.

Der vil i forbindelse med indvielsen af det nye sømandshjem og kirken blive arrangeret en fællesrejse til Grimsby med et par dages ophold i London. Alle yderligere oplysninger kan fås i Indenlandsk Sømandsmission, Bernstorffsgade 21.

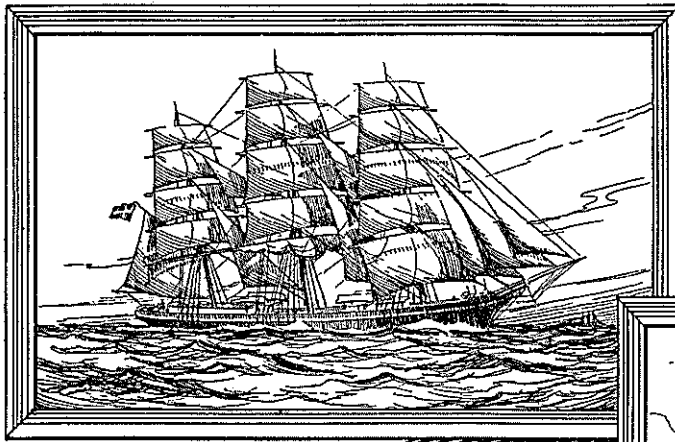
R. Steen Steensen:

Kampen under Nordpolen

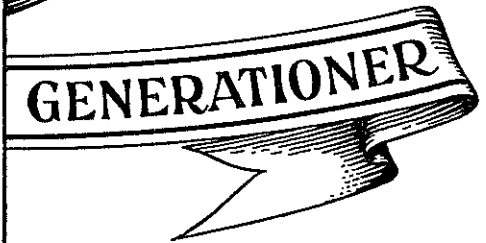
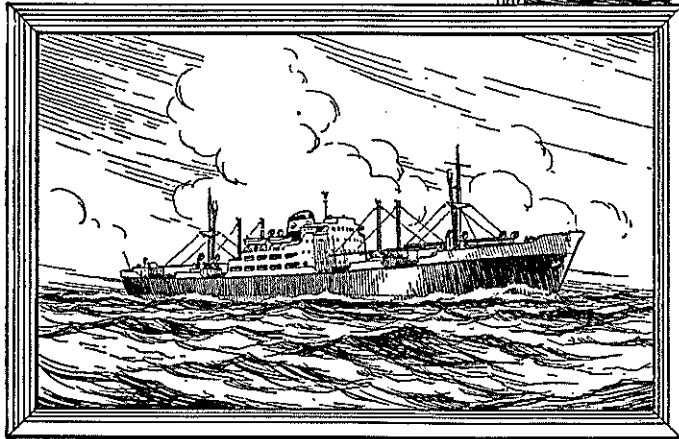
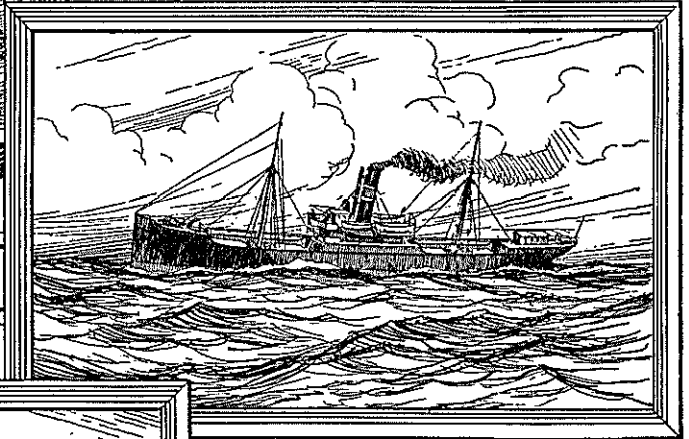
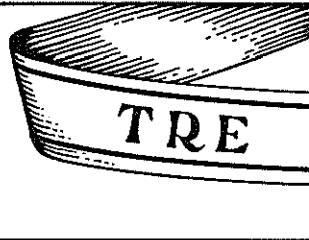
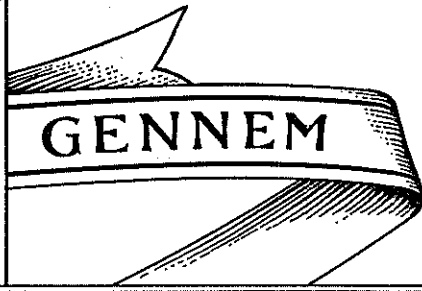
Erik Lundsgaards Forlag, kr. 8,50.

Kommandørkaptajn R. Steen Steensen har med denne bog faktisk sat sig selv som den moderne Jules Verne. Her er spænding, kammeratskab, ja, sågar en reddet fiskerdreng fra Esbjerg er med i handlingen.

Forfatteren er jo ekspert på den nordiske søvej. Han har tidligere udgivet en bog om dette emne, men „Kampen under Nordpolen“ er en rigtig mandfolkeroman, som kun har een fejl: den er altfor kort.



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



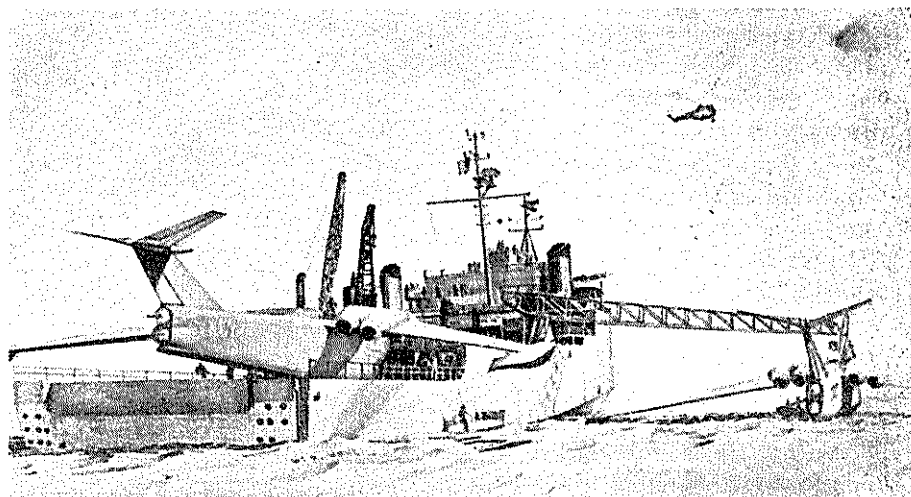
Atom- og raketskibe

Den amerikanske flåde går i stadig stigende grad ind for atomdrevne skibe og fartøjer med raketvåben. Bortset fra, at denne udvikling nok kan give menneskeheden grund til betænkeligheder med hensyn til fremtiden, så er der interessant. Flådens „atom- og raketprogram“ for 1959 indeholder en mængde bemærkelsesværdige projekter, hvoraf nogle af de vigtigste skal omtales her.

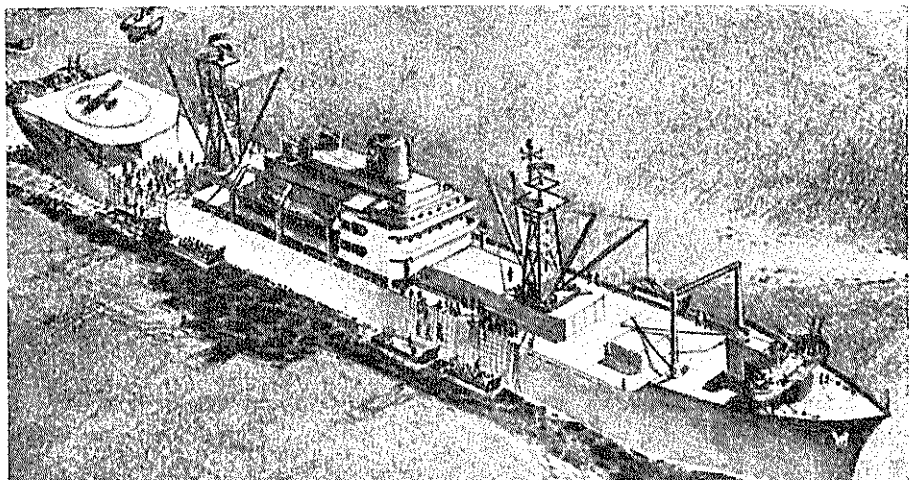
Flåden bygger bl. a. en serie ubåde, der fra neddykket tilstand kan affyre fjernstyrede raketter af „Polaris“-typen mod mål i land ca. 2.300 km borte. Ubådene er atomdrevne og især også armeret med konventionelle torpedoer. „Polaris“ er den af flådens raketter, som svarer til hærens „Jupiter“.

Den første af en ny type fly-tender vil også se dagens lys om kort tid. Dette fartøj skal give husly for jetdrevne hydroplaner af typen P6M „Seamaster“ og deres besætninger. Maskinerne kan sættes i vandet og tages om bord igen ved hjælp af en slags kombinerede bomme og kraner. Disse bomme er så lange, at maskinerne trods de brede planer kan ligge langs skibssiderne uden at tørne. Skibene får specielle fly-værksteder og tanke for flyverberzin. Flyene kan også tages ind agter gennem en port i hækken.

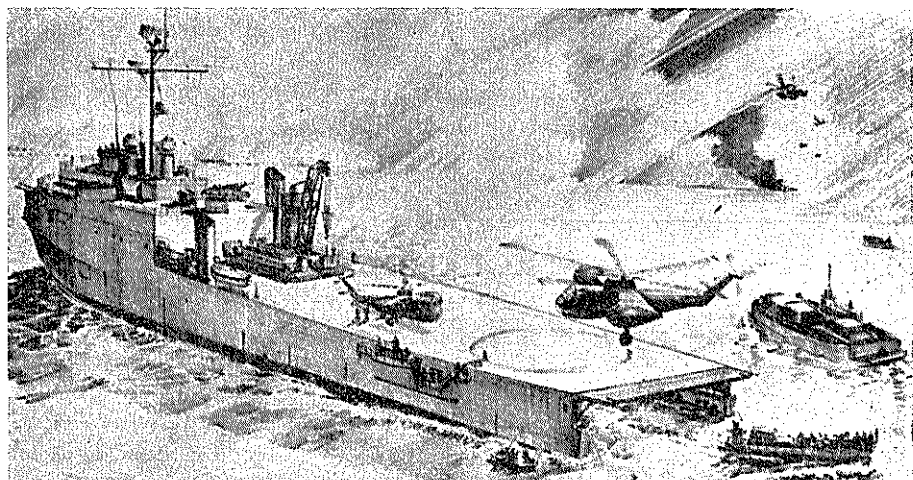
En skibstype, der meget ligner fly-tenderen, bliver flådens nye landgangsfartøj af LPD-typen. Skibe af denne type vil kunne landsætte tropper både med mindre landgangsfartøjer, der sejler ud gennem en port agter, og ved hjælp af helikoptere, der kan starte og lande på et flyverdæk. Skibet kan søsætte sine landgangsfartøjer, både når



Fly-tender.



Troppetransportere med start- og landingsdæk for helikoptere. Flere handelsskibe af „Mariner“-typen vil blive ombygget som dette.



Hypermoderne landgangsfartøj, der kan landsætte tropper både ved hjælp af helikoptere og mindre landgangsbåde. De sidstnævnte sejler ud gennem en „dokport“ agter, mens moderskibet er under gang.

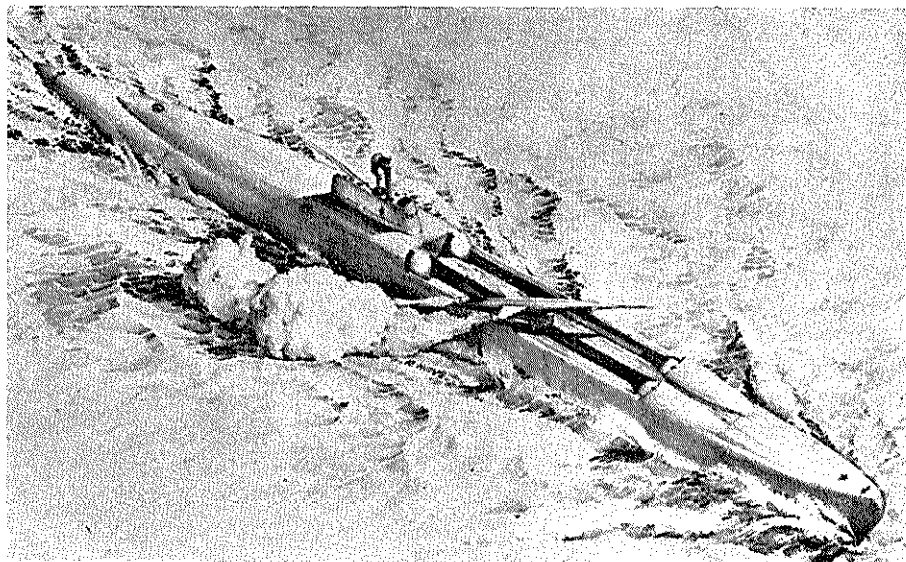
det ligger stille, og når det er under gang. Typen minder meget om en anden fartøjs-type, „den arktiske flydedok“, som afleveredes allerede tidligt i 1958. LPD-skibene får plads til seks store transport-helikoptere på dækket.

Af „almindelige“ atomdrevne ubåde skal den amerikanske flåde efter planerne i 1959 have leveret fire. Fjorten andre er under bygning eller vil være det snart.

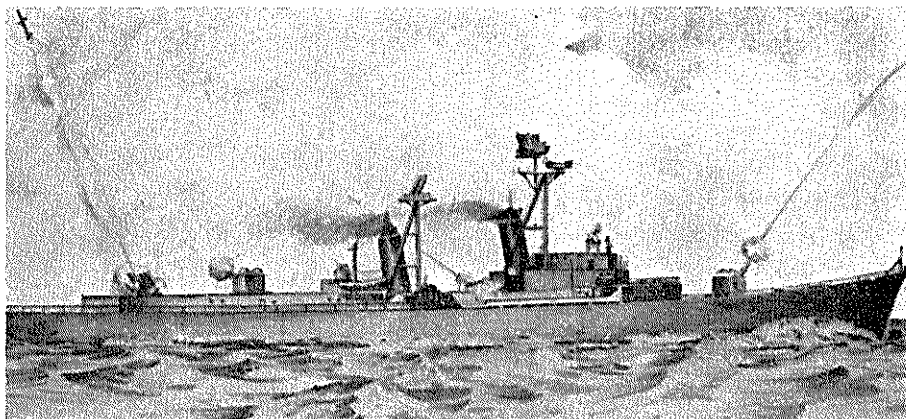
Endvidere skal der afleveres en række atomdrevne ubåde til affyring af „Regulus“-raketter. Disse raketter har hver en aktionsradius af ca. 800 km og flyver af sted med en fart af ca. 1200 km i timen. Raketterne drives frem ved hjælp af turbojet-motorer. „Regulus“-raketter er i forvejen installeret i de konventionelle ubåde „Tunny“, „Barbero“, „Grayback“ og „Growler“.

Der bygges også flere destroyere til affyring af fjernstyrede våben. Foruden „Tartar“-raketter får de nye skibe de mest moderne, langtrækende våben mod ubåde om bord. Destroyere vil blive anvendt til jagt på ubåde, til beskyttelse af konvojer og til konvojer af landgangsfartøjer. „Tartar“ er en mindre udgave af „Terrier“-raketter, der bl. a. findes om bord i „guided missile“-krydsere „Boston“ og „Cannberra“ og raket-destroyeren „Gyatt“. Iøvrigt opbygges en række hangarskibe, krydsere og fregatter, så at de kan affyre Terrier-raketter.

I 1959 vil den amerikanske flåde sandsynligvis også få sin første atomdrevne raket-fregat. Dette skib får en meget stor aktionsradius på grund af sit atommaskineri.



Ubåd med atommaskineri og affyrings-rampe for „Regulus“-raket.

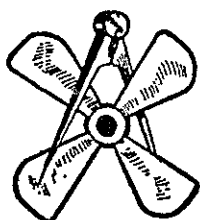


Den amerikanske flådes første atomdrevne fregat får også fjernstyrede våben.

Der bliver næsten ingen „konventionel“ overbygning, som må vige for radar og lignende udrustning.

Endvidere vil en række handelsskibe af „Mariner“-typen blive ombygget til troppetransportskibe. Hvert af skibene vil kunne medføre en hel marinebatallion med udrustning, der kan ladsættes bl. a. med helikoptere, for hvilke der er et start- og landingsdæk agter.

O. L.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

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. 9-13). Telf. Ryvang 1863



„Pendennis Castle“.

Engelsk passagerskibsfart har spillet en trumf ud!

Lineren „Pendennis Castle“ — et vidunder af moderne teknik, luksus og sikkerhed — kan tilbyde sine passagerer alt det, de må give afkald på, hvis de rejser ad luftvejen.

Den 1. januar stod Union-Castle Lines nybygning „Pendennis Castle“ ud fra Southampton på sin jomfrurejse til Capetown i Sydafrika — en rute, på hvilken skibet fremtidig skal gå i fast fart.

Skibet, der har plads til 197 passagerer på første klasse og 539 på turistklassen, har kostet 3.000.000 £ (160.000.000 kr.), men der er heller intet sparet for at imødekomme næsten ethvert tænkeligt ønske med hensyn til passagerkomfort. De mange forskellige lokaliteter, der står til passagerernes rådighed, er spredt over fire dæk. For passagererne på første klasse findes der bl. a. en stor swimming-pool med tilhørende lido på promenadedækket. Passagererne på turistklassen har deres egen swimming-pool — men begge er de udstyret med en hidtil ukendt opfindelse, der forhindrer, at vandet kommer i for voldsom bevægelse!

„Pendennis Castle“ er et skib med telefoner i en sand overflod. Fra deres kahytter kan til eksempel passagererne på første klasse ringe efter en kop frisklavet kaffe, efter en specialitet fra linerens eksklusive køkken, eller de kan diskutere de sidste børsnoteringer med venner og forretningsforbindelser tusinder af mile borte.

Alt er der tænkt på om bord i dette skib — og ikke blot til benefice for de voksne. Der er om bord ansat en hostess, som udelukkende har til opgave at arrangere lege og lignende for børnene, så forældrene på denne måde kan få lejlighed til at nyde tilværelsen, som det nu måtte passe dem bedst.

Der findes tre hospitalet om bord i „Pendennis Castle“, af hvilke det ene er forbeholdt besætningen. Den består i øvrigt af 419 mænd og kvinder, som bor i hypermoderne og rummelige kahytter, der skal overgå alt, hvad man hidtil har været præsenteret for i denne retning.

„Pendennis Castle“ er Union-Castle Lines svar på den stadig skarpere konkurrence fra luftfartens side. Skibet

tilbage lægger rejsen fra Southampton til Capetown på 13 dage. — Men hvad betyder i virkeligheden det, når en flyvemaskine kan tilbage lægge den samme strækning i løbet af timer? kan man indvende.

Og her er vi netop ved sagens kerne. Union-Castle har set den kendsgerning i øjnene, at skal passagerskibsfarten kunne konkurrere med luftfarten, må den kunne tilbyde de rejsende alt det, som der ikke er nogen mulighed for at give dem i en flyvemaskine, nemlig komfort, adspredelser af mange forskellige slags, den bedst tænkelige service på alle områder og — frem for alt — rigelig plads. At „Pendennis Castle“ er i stand til at tilbyde, hvad selv den mest kræsnе og fordringsfulde passager måtte kræve, er der ingen tvivl om. „Pendennis Castle“ er en liner for de rejsende, der har tid, som ønsker en i enhver henseende behagelig sørejse uden at blive mindet alt for meget om vor tids fortravlede jag.

Forbud og begrænsninger af den ene eller anden art er et næsten ukendt begreb om bord. De passagerer, der har lyst til det, kan f. eks. danse så ofte og så længe, de ønsker. Har man mere lyst til at opholde sig i fred og ro i sin kahyt, gør man det blot og får så, hvad man ønsker, serveret her. Hvad Union-Castle Lines ønsker er først og fremmest, at passagererne skal betragte skibet som deres andet hjem — de skal have følelsen af, at det er *deres* skib. De skal have mulighed for virkelig at holde ferie på rejsen på den måde, der nu passer den enkelte bedst. De skal have lejlighed til at slappe af, men de skal på den anden side også have muligheder for fornøjelser og lignende, når de måtte ønske det.

„Pendennis Castle“, som er bygget hos Harland and Wolff i Belfast, der har specialiseret sig i bygning af passagerskibe, er udstyret med stabilisatorer, der giver rolig og velafbalanceret sejlads selv under vanskelige forhold. Skibet er på 28.582 brt, og lastrumkapaciteten

er 613.470 cbft. Øvrige dimensioner: længde overalt 764 ft, bredde 83½ ft, dybgående 32 ft.

I engelske skibsfartskredse betragtes skibet som den største nyskabelse inden for engelsk passagerskibsbygning siden de berømte „Queens“ blev bygget.

Til trods for at en luftfartsoffensiv med jetalderens indtræden står for døren, er der af denne grund langt fra nogen nederlagsstemning at spore i engelske passagerskibsfartskredse — og i øvrigt heller ikke i noget andet skibsfartsland. Som bekendt sender hollænderne til oktober en ny 40.000 tons liner ind i Atlanterhavstrafikken, italienerne bygger på en 32.000 tons liner, „Leonardo da Vinci“, til afløsning for „Andrea Doria“, og Frankrig har en 54.000 tonner på stabelen. Det er i høj grad opmuntrende at konstatere. Men ingen er vel heller i tvivl om, at der trods alt stadig vil være rejssende, for hvem det eneste saliggørende ikke alene er det at komme hurtigt af sted. *hn.*

Direktørskifte på ESAB

Den 1. januar trak direktør Knud Westh sig tilbage fra posten som administrerende direktør for Aktieselskabet ESAB og afløstes af underdirektør, ingeniør Gunnar Hancke.

Direktør Knud Westh har startet, opbygget og gennem 25 år ledet Aktieselskabet ESAB og nu afløst direktør Walter Edström som formand for bestyrelsen.

Direktør, ingeniør Knud Westh er født i Helsingør

1904, uddannet i Aalborg, Odense, Göteborg og USA. Var ingeniør ved Kalundborg Skibsværft i 1926 og Odense Stålskibsværft 1927-31. Fra 1931 drev han selvstændig grosserervirksomhed.

26. juli 1933 startede han Aktieselskabet ESAB, København, som han siden da har ledet og drevet frem til det absolut førende firma i branchen herhjemme. Også i udlandet har det danske ESAB skabt sig et navn med de i Valby fremstillede svejsetransformere. Dels som formand for bestyrelsen, dels som kommitteret vil direktør Westh stadig bevare sin kontakt med ESAB.

Direktør Gunnar Hancke, der nu overtager den daglige ledelse, er født i 1909, søn af afdøde købmand Carl Hancke. Dimittend fra Københavns Elektroteknikum 1931, var under krisen 1931-33 ansat hos KTAS, derefter — til 1936 — som ingeniør hos A/S Laur. Knudsens mek. etabl.

Direktør Hancke begyndte sin karriere hos A/S ESAB som salgssingeniør i 1936, forfremmedes til overingeniør i 1942 og til underdirektør i 1950. Blev endelig indvalgt i selskabets bestyrelse i juni 1958.

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd. LISSABON

Skibsmæglere Havarigenter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr. 136-KNUDSEN-LISBON



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

Grækerne på andenpladsen blandt verdens skibsredere

Men langt den største del af tonnagen sejler under „bekvemmelighedsflag“

Grækenlands handelsflåde har i mange år været en vigtig faktor i den internationale skibsfart. I dag ligger den på andenpladsen blandt verdens handelsflåder — hvis man medregner de skibe, som sejler under andre landes flag, men som tilhører græske redere.

I følge en officiel statistik var i 1957 antallet af skibe, som ejedes af græske redere, 1575 med en samlet brutto-tonnage på 12.216.156. I 1956 var de tilsvarende tal 1425 skibe med en samlet tonnage på 10.425.813.

Af disse skibe sejlede alt 373 under græsk flag, 612 under Liberias, 265 under Panamas, 98 under Storbritanniens, 84 under USA's, 95 under Costa Rica's, 23 under Honduras's og de resterende under forskellige andre nationers flag.

Dette vil sige, at antallet af græskejede skibe, som i 1957 sejlede under græsk flag eller under de såkaldte „bekvemmelighedsflag“ (Liberia, Panama, Costa Rica og Honduras) var 1368.

Gennem de sidste fem år har den græske regering gjort sig store anstrengelser for at overtale de græske redere til at lade deres skibe overføre til registrering i hjemlandet. En række favorable betingelser med hensyn til skat o. lign. samt en særlig lovgivning, gående ud på „beskyttelse af udenlandsk kapital“, er blevet indført. De således vedtagne love hyder redere, der lader deres skibe sejle under græsk flag, mange fordele. —

Skibsredere af græsk nationalitet ligger i dag på andenpladsen blandt verdens storredere, og flere af dem er kendt over den ganske verden. Man behøver blot at nævne navne som S. S. Niarchos, der så vidt vides nu har 90 procent af sin tonnage på ca. 2 mill. tons under Liberias og Panamas flag, og svogeren, A. S. Onassis, som har 80 procent af sin 1,5 mill. tons store flåde under liberisk flag.

At den græske regering i den senere tid yderligere har forstærket sine anstrengelser for at stimulere interessen for overførsel af græskejede skibe til registrering i hjemlandet, er derfor meget forståeligt. Et vist resultat er da også opnået, idet omkring 1/2 mill. tons i de sidste måneder af 1958 overførtes fra „bekvemmelighedsflagene“ til det græske flag. Handelsflådens indtjening af fremmed valuta spiller nemlig en betydelig rolle for den græske økonomi, og samtidig nærer man i officielle græske kredse det lønlige håb, at den med tiden vil vise sig at være i stand til at give beskæftigelse til en del af de arbejdsløse i den græske befolkning. Flere græske redere har da også allerede på nuværende tidspunkt vist deres gode vilje i så henseende og medvirket til, at græske søfolk i ret stor udstrækning er blevet påmønstret deres skibe, selv om disse stadig sejler under fremmed flag. hr.

Georgjedde sænker Lusitanias redningsbåde!

„Søslag og forlis“ hedder bogen. Forfatteren Hanson W. Baldwin har virkelig med den vundet et søslag, men oversætteren Georgjedde har lidt noget af et forlis!

Nå, der skal ikke her skydes under vandlinien! Bogen er god, selv om den ikke er så god som „Men and Ships of Steel“, der gav forfatteren den berømte og meget eftertragtede Pulitzer-pris i 1942. Og Georgjedde er en habil oversætter, der igen har lavet et pænt stykke arbejde, men bare samtidig har gjort sig skyldig i en række maritime oversættelses-brølerer. Når der f. eks. i den engelske originaltekst har stået, at redningsbådene blev „lowered“, skriver Georgjedde frejdigt, at de blev „sænket“. Men selvfølgelig ved man, at bådene blev „firet af“ eller „sat i vandet“. Iøvrigt er bogens ordvalg og Baldwins fortællemåde så kvik, at man ikke gider ærgre sig over sådanne bagateller!

Baldwin omtaler en masse begivenheder i søfartens historie. Selvfølgelig sagde jeg til mig selv, da jeg så fortegnelsen over kapitlerne: „Åh, skal jeg nu igen i gang med Titanic, Lusitania og Mary Celeste?!“ Det skulle jeg altså, og Baldwin holdt mig fangen. Han serverer de gamle historier på en sådan måde, at man får fornemmelsen af, at de er helt nye. Og iøvrigt indeholder bogen også en omtale af mange spændende begivenheder, som kun de færreste mennesker kan huske eller har hørt noget om.

Det varer ikke længe, før jeg tager fat på kapitlet om „Titanic“ endnu en gang! — E. Wangels Forlag bør få succes på denne saltvandsfriske bog. —wig.



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«

*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

LARSEN COGNAC

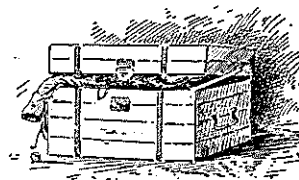
FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Mod sosyge

Englænderen Philip Watts fandt allerede for ca. 75 år siden ud af, at man kunne forminske et skibs rulninger ved hjælp af en vandtank inden borge. Tanken skulle anbringes tværskibs, og så meget vand skulle fyldes på den, at det frit kunne løbe frem og tilbage, når skibet bevægede sig.

Da der blev solgt vind

Vi har før talt om finske trøldkvinder, som i sejskibstiden „solgte vind“ til skipperne. Køberne fik udleveret et stykke tovværk med tre knob. Hvert knob repræsenterede vind af stigende styrke — det første en frisk brise og det sidste en orkan. Men man kunne også købe vind i sækkevis. En tilsyneladende tom sæk hængtes op på døren til skipperens lukaf, og når han åbnede den, kunne han slippe lidt eller megen vind ud. Når engelske sofolk i cag taler om en „windbag“, mener de en snakkesalig person.

Vi spiser flere fisk

FAO meddeler i sin sidste statistik over verdensfiskeriet, at der nu fanges 50 procent mere fisk verden over end før krigen. Fangsten er nu oppe på ca. 30 millioner tons om året. Japan er verdens største fiskerination, og derefter følger Kina, Sovjetunionen, Norge, Indien, Storbritannien og Canada. Men det er værd at notere, at Storbritanniens samlede fangst faldt fra 1.500.400 tons i 1956 til 1.400.700 tons i 1957 — altså før fiskerikrigen under Island.

Mi-zklernes tid er ikke forbi

En ung australsk havnearbejder i Queensland, Australien, har tjent en lille formue som „skibsreder“ ved investering af kun £5 (100 kroner). John Wunderwald overværede en auktion, hvorunder vraget af sukkerlæggeren „Wortanna“ skulle bortauktioneres. Læggeren var gået på grund på Parry Rock ved indsejlingen til Mourilyan Harbour. Wunderwald bød £5, og hammeren faldt. Noget senere solgte han bjærgningsretten for £600, men indskød selv 25 procent i bjærgningsoperationen. Nu er „Wortanna“ blevet bjærget, og alene maskineriet indbragte £9.000. Hele historien indbragte Wunderwald £2.100 (42.000 kroner)!

Kongelig gudmoder i USA

Da Niarchos-grupper i november måned fik søsat en 70.700 tons dw tanker hos Bethlehem Steel, blev dåben foretaget af dronning Frederika af Grækenland. Så vidt vides, var det første gang, et skib blev døbt af en kongelig i USA. Tankeren var iøvrigt det største handelsskib, der endnu er blevet søsat fra et amerikansk værft. Men mest bemærkelsesværdigt er det måske, at det nye skib skal sejle under græsk flag. Meget tyder på, at de store græske rederier efterhånden vil svigte „humbugflagene“.

50 gallionsfigurer

Det norske rederi Fred Olsen, som allerede i 1936 begyndte at give gallionsfigurerne en renaissance, er stadig trofast mod den gamle tradition. Over 50 skibe under rederiets kontorflag er nu forsynet med gallionsfigurer, som alle er lavet af kendte kunstnere. Flere af figurene er malet i stærke farver.

Kongens flag males på Holmen

Samtlige kongehusets flag er håndmalede — og endda på begge

sider. Der er tradition for, at flagene males på Holmens malerværksted.

Det kan man kalde oceanbugsering

Det verdensberømte hollandske bugserelskab L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst har haft et travlt år. Selskabets fartøjer har — med andre skibe, dokker eller gravemaskiner på slæb — i det sidste år tilbagelagt ialt 388.849 sømil, hvilket er 38.300 sømil mere end året før. Inden for selskabet er det skik at tildele den bugserbåd, som har udsejlet den længste distance under bugsering, en blå vimpel for et år ad gangen. Sidst er den blå vimpel blevet givet til „Rode Zee“, der tilbagelagde 33.867 sømil. Nummer to i konkurrencen blev „Ostzee“, der udsejlede ca. 2.000 færre sømil.

Hvor hårdt?

Og så var der damen, som skulle døbe et skib for første gang. Hun stod med champagneflasken i hånden — klar til kast. I sidste øjeblik vendte hun sig tvivlrådig om mod værftsdirektøren og spurgte: „Hvor hårdt skal jeg ramme for at få skibet til at løbe i vandet?“

Masser af whisky

I 1887 sank barken „Scottish Prince“ ud for Brisbane i Australien. Skibet var lastet med whisky. Fornyelig blev vraget fundet af en gruppe havforskere, og man har nu bjærget whiskyen. Flere af flaskerne eksploderede, da de blev bragt op til overfladen. Men storsteparten af lasten nåede velbeholdent op. Whiskyen lugter en lille smule af svovl, men smagen er meget god, siger de, der har drukket af vædsken.

Da flåden var afhængig af skovene

For ca. 150 år siden regnede man med, at der gik omkring 4.700 kubikmeter egetræ til bygningen af et krigsskib med 74 kanoner — som f. eks. lineskibet „Sjælland“, der deltog i slaget på Reden 1801. For at skaffe den mængde tommer, måtte man fælde rundt regnet 2.000 store egetræer!

Egetræet var rationeret

De gamle orlogsskibes konstruktører tog selv ud i skovene for at udvælge de ege, der skulle bruges til skibenes bygning. Tit kunne det knibe med at skaffe tommer nok, og derfor blev der i 1726 nedlagt forbud mod at eksportere egetømmer fra danske skove. Allerede i 1548 blev det Norge forbudt at udføre egetømmer til andre lande end Danmark. I 1780'erne udkastede man den tanke at oprette særlige skove udelukkende til brug for flåden, men planerne blev ikke ført ud i livet. I stedet besluttede man i 1804, at en trediedel af de kongelige skoves egetræer skulle være bestemt for flåden, og iøvrigt dyrkede man i disse skove næsten udelukkende eg.

Også på forterne går man fra borde

Selv på søværnets landfaste forter benytter man sig af specielle maritime udtryk. F.eks. går man „fra borde“, når man passerer gitterporten!

Værdifuld bogsamling

Marinens Bibliotek, hvis historie går tilbage til 1763, har mange sjældne bøger. Det har bøger helt tilbage fra omkring år 1600. Et af dets mest værdifulde værker er en samling rejsebeskrivelser fra 1846 og frem til vore dage. Værket udgives af The Hakluyt Society. Der findes kun to komplette samlinger af det her i landet.

Havnebestyrelse i jubilæumshumør gør turistpropaganda for København

Skibsredere, skibsværftsledere, mæglere, søfartsorganisationer og såmænd også søfartsjournalister verden over velsignes mellem år og dag med stabler af propagandatryksager, hvoraf meget ryger lige i papirkurven. Nu har Københavns Havn i anledning af sit jubilæum udsendt en bog med titlen „Port of Copenhagen“. Titlen er ret fantasiløs, men det er indholdet ikke. Denne bog havner ikke i papirkurven!

Bogen er en meget fin propaganda for Københavns havn med sine mange fine illustrationer og den smagfulde opsætning. Ja, den er mere end det. Den er en fin turistpropaganda for København og Danmark, idet ikke alene havnen omtales. Der er dejlige billeder fra Tivoli og mange andre steder i hovedstaden, og teksten er interessant — både når der fortælles historie, og når tallene sort på hvidt demonstrerer, at København er blevet en verdenshavn!

Selv mange inkarnerede landkrabber ville være glade for at have denne bog stående i reolen! *Red.*

Kom irske søfarende til Amerika før Columbus?

Den 35-årige irske historiker Geoffrey Ashe har for nylig meddelt offentligheden, at han agter at krydse Atlanterhavet i en model af et skib fra det 6. århundrede. Han vil herigennem føre bevis for, at irske søfarende kom til Amerika længe før Columbus!

Ashe, der underviser ved den polytekniske læreanstalt i London, er ikke i stand til at føre noget sikkert bevis for, at hans teori er rigtig, men gennem langvarige studier af gamle dokumenter og optegnelser er det lykkedes ham at finde frem til flere forskellige ting, som han mener kunne tyde på, at Amerika allerede blev opdaget i det 6. eller 7. århundrede. Han regner med at kunne starte sin ekspedition i 1960.

De fartøjer, som de irske søfarende skal have benyttet, lignede de kendte nordiske vikingeskibe en hel del — blot var de noget højere både for og agter.

—g.



VIRGINIA ROSE

VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

—iden fikse pose

—en herlig shagtabak



MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL. A/S

BREDGADE 32

København K

Central 386

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB

FREDERIKSGADE 7

KØBENHAVN K

104,000 tonner søsat i Japan

Verdens største tankskib — og iøvrigt det tredjestørste fartøj i verden — søsattes lørdag den 6. december 1958 i Kure i det sydvestlige Japan ved et værft, som ejes af det store amerikanske foretagende National Bulk Carriers of New York.

Tankeren, der fik navnet „Universe Apollo“, er på 104.500 tons dw og har en længde af 284 meter.

De første prøveture vil antagelig finde sted i løbet af februar. Det er meningen, at tankeren skal sættes i fart mellem Den Persiske Golf og Amerikas Stillehavs-kyst, og den vil komme til at sejle under Liberias flag.

„Universe Apollo“ er det første skib i en serie, der skal bygges ved værftet i Kure.

—g.

Vikingen købes

Kr. 5,00 tilbydes for et fejlrit eksemplar af Vikingen nr. 2/1930.

Henvendelse: Vikingens ekspedition,
Christiansborggade 1, København V.

Jul på Havet købes

Fejlfrie eksemplarer af Jul på Havet: 1936, 1938, 1940, 1941, 1942, 1946, 1947, kr. 5,00 pr. stk.

Henvendelse: Vikingens ekspedition,
Christiansborggade 1, København V.

BALTICA
FORSIKRING

Norsk hvalkød vandt indpas på det amerikanske marked med pavens billigelse!

Norge indtjener hvert år mange dejlige dollars på hvalkød, der betragtes som en stor lækkerbidsken af amerikanerne. Dette er bemærkelsesværdigt, fordi hvalkød for kun syv-otte år siden var en næsten ukendt spise i USA. Når det lykkedes nordmændene at få succes på denne eksportvare i Amerika, skyldtes det næsten udelukkende et meget dygtigt propagandarbejde.

Det var den norske eksportør Kristian Gjølberg, der brød isen. Han kontaktede chefen for „Council on Public Relations“ i New York, Joseph C. Peters, der gik ind for hvalkødet efter et prøvemåltid. Gjølberg tilberedte selv en herlig middag, og Peters blev begejstret. Der blev underskrevet en kontrakt, hvori Peters forpligtede sig til at iværksætte en kæmpemæssig reklamekampagne for norsk hvalkød.

Men der var et problem: Måtte katolikker i det hele taget spise hvalkød? Mr. Peters skrev et brev til den katolske kardinal i New York og spurgte ham. Resultatet var, at der opstod en offentlig diskussion om hvalkød. Både presse, radio og fjernsyn tog del i diskussionen, som endte med, at kardinalen spurgte selveste Pave Pius.

Pavens svar indløb hurtigt og var gunstigt. Han oplyste, at katolikker måtte spise hvalkød på fredage.

Så kastede Peters sig for alvor over fjernsynet og engagerede den kendte amerikanske tv-kok Susan Adams til en række udsendelser. Susan Adams fik i den første udsendelse overrakt en stor luns hvalkød, der blev tilberedt efter alle kogekunstens regler, og millioner af amerikaneres tænder løb i vand. Udsendelsen blev nemlig transmitteret af 40 amerikanske fjernsynsstationer.

Nu er efterspørgslen efter hvalkød så stor i USA, at nordmændene knapt nok er i stand til at dække behovet. I næsten hver eneste amerikansk familie spises der hvalkød en gang om ugen, og propagandaen fortsætter stadig. Nu er spørgsmålet bare, om de hvalfangende nationer ikke i alt for høj grad har drevet rovdrift på havenes næsten forsvarsløse giganter. De traditionelle hvalfangst-lande kan stadig ikke blive enige om at begrænse jagten i så vid udstrækning, at hvalerne får tid til at formere sig og dermed overleve.

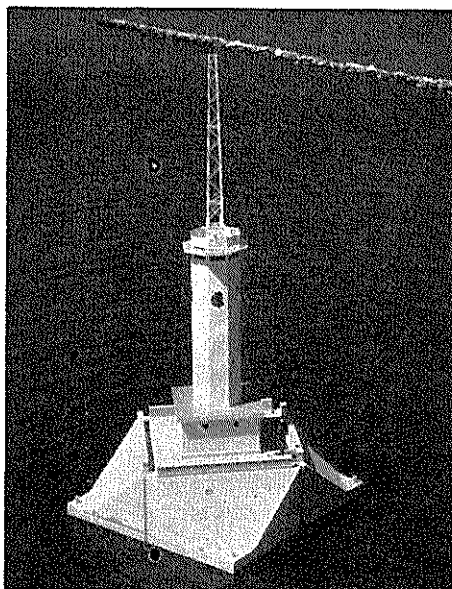
—wig.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



Moderne fyrtårn

Der er snart ikke megen romantik tilbage på havet mere. Nu begynder man også at lave om på fyrtårnernes udseende. I Mackinac-strædet, vandvejen, der forbinder de to store amerikanske indsøer Huron og Michigan, finder man det fyrtårn, som er afbilledet på denne side. Det er 12,2 meter højt og har på fire sider nogle bronze-ornamenter forestillende indianerhoveder — som symboler for stedet, hvor fyrtårnet er bygget.

Fyrtårnets nederste sokkel skråner opad — velsagens for at afvise angreb fra isens side. Mackinac-strædet er en meget stærkt befærdet vandvej. Den benyttes hvert år af tusindvis af færges, fragtskibe og lystfartøjer, men i vintertiden må skibsfarten have isbryderhjælp.

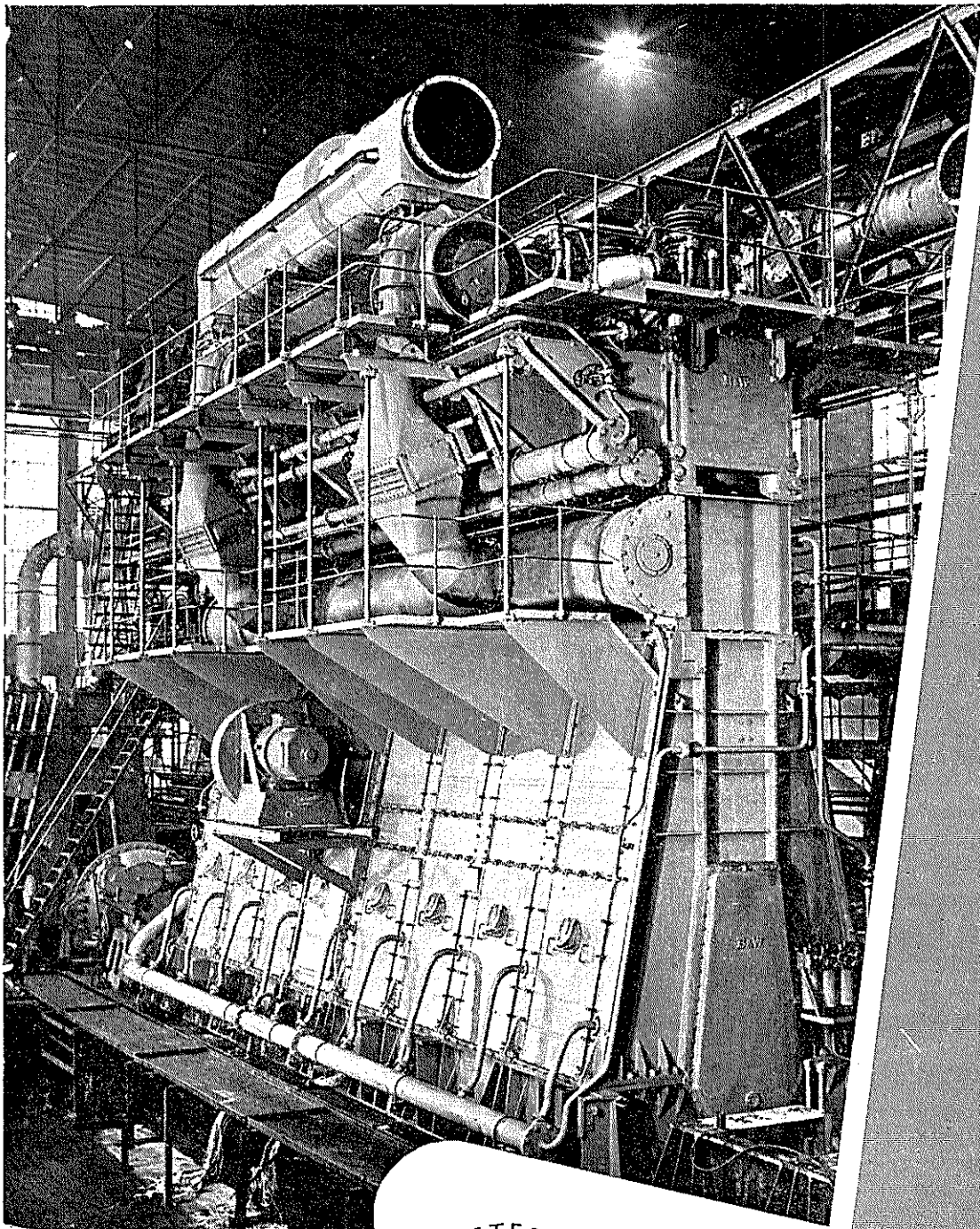
Det mærkelige fyrtårn, der hedder Round Island Passage Light, har nu stået skildvagt på kanalen i ti år. Dets lys kan ses 16 sømil bort. Flere fyr af lignende udseende er opført andre steder i amerikanske farvande. Samtlige amerikanske fyr og sømærker passes af US Coast Guard.

Round Island Passage-fyret er virkelig noget for sig, men vi herhjemme foretrækker vist nok stadig de traditionelle, hyggelige fyr, som de har set ud i mange årtier!

O-L

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn



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 1959

Danmarks Rederi- forening

Medlemmer

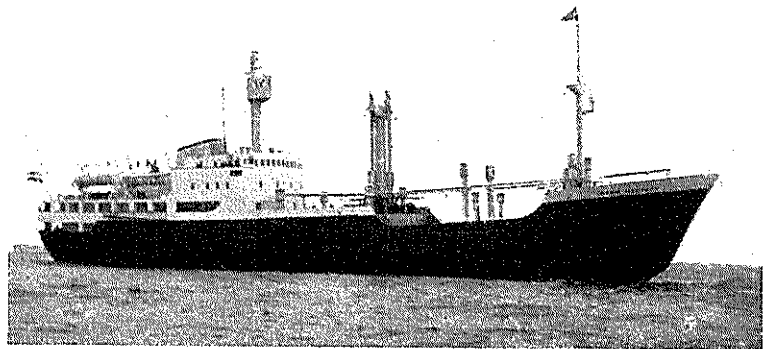
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronæ
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement 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 Buggerselskab 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
 Otav-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 Kompani

M/s Hans Hedtoft

Den kongelige grønlandske Handel overtog den 17. december m/s „Hans Hedtoft“ fra Frederikshavn Værft og Flydedok A/S. M/S „Hans Hedtoft“ afgik fra København den 7. januar 1959 til Julianehåb, Godthåb og Holsteinsborg.

Skibet er bygget som et fuldt moderne passager- og motorfragtskib og udstyret med de nyeste tekniske hjælpemidler. Skibet er iøvrigt udrustet i overensstemmelse med International Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen og opfylder British Factory Acts regler for lossegrejer samt havnereglementer i skandinaviske, amerikanske og britiske havne, endvidere er det bygget under tilsyn af Statens skibstilsyn.

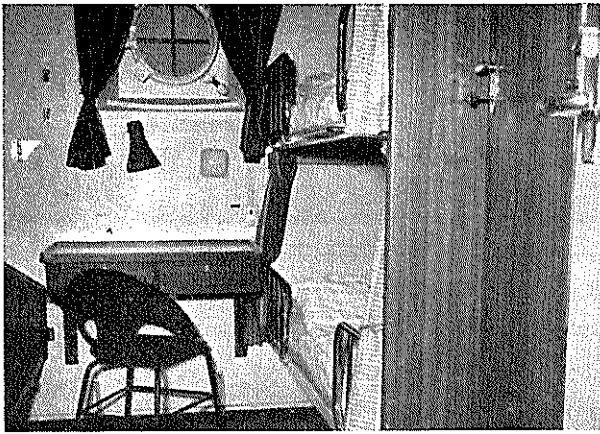
Det er bygget til Bureau Veritas + I Div. 3/3 L.I.L. A & CP. R.M.C. Ice class I. Dog er materialedimensionerne for stålskrogets vedkommende forøget meget betydeligt, således får skruestævn og rorstævn en styrke, der er 100 % større end den, klassen kræver, ligeledes er rør og rorstamme udført med forøgede materialedimensioner. Iøvrigt er agterstævnen udført strømlinieformet med beskyttelse for rør og skrue ved iskniv og isfiner. Forstævnen er over lastevandlinien udført som en 25 mm tyk pladestævn og under lastevandlinien som en svær stålstøbt stævn, med linier udformet specielt for sejlads i is og med en styrke, der er 3 gange den, klassen kræver.



„Hans Hedtoft“.

Skibet har følgende dimensioner:

Længde overall	ca. 87,80 m
Længde mellem perpendicularer	ca. 78,00 m
Bredde i vandlinien	ca. 14,00 m
Dybde til øverste dæk	ca. 7,80 m
Dybgående lastet	ca. 5,45 m
Fart kontraheret	ca. 14 knob
Hestekraft bhk	ca. 2600
Lastromskapacitet bales	ca. 2800 m ³
deraf kølelast	ca. 675 m ³



Kammer.

Skibet er bygget som et helsvejt stålskib, dog er forbindelse mellem spanter og yderklædning nitet. Det har fremfaldende stævn med indbyggede recesser for ankrene, og fyldig krydserhæk. Det har endvidere 2 gennemgående stældæk samt bakkedæk, promenadedæk, bådedæk og brodæk.

Skibet har i hele sin længde dobbeltbund og er desuden forsynet med 7 vandtætte skodder; det er endvidere udrustet med 2 selvstændige master samt speciel mast med udkigstønde.

Skibets tre luger betjenes af seks 5 tons elektriske spil samt af to 1,5 tons elektriske spil ved luge til postrum på bakkedækket; endvidere findes der to elektriske varpespil på øverste dæk agter samt elektriske ankerspil på bakken, skibets styremaskine er også elektrisk drevet.

Alle vejrdæksluger er forsynet med ställugedæksler. Der er 10 bomme til betjening af lugerne, nemlig seks bomme for 5 tons, to bomme for 1 ton samt en 20 tons bom og en 25 tons bom.

Skibets lastrum har naturligvis ventilation, desuden er der i hver last tilslutning for en elektrisk varmluftventilator.

Skibets forreste lastrum er indrettet som kølelastrum inddelt i 3 rum, der uafhængigt af hinanden kan nedkøles indtil $\div 24^{\circ}$ C, under bakken er der indrettet et postrum. Promenadedæk samt øverste dæk er indrettet til at føre motorbåde som dækslast.

På bådedækket er der anbragt tre 35 personers letmetalredningsbåde — hvoraf den ene er forsynet med en luftkølet dieselmotor — samt en 4,9 m motorjolle. Alle bådene er ophængt under gravitationsdæklader forsynet med selvbremsende udfiringsspil og er iøvrigt udstyret efter lovens og skibstilsynets krav; der er på bådedækket agter indrettet landingsplads for en helikopter.

Af andet redningsmateriel kan nævnes fire 12 mands gummiredningsflåder, som er konstrueret således, at de automatisk pustes op, så snart de kastes over bord. Flåderne er forsynet med „SARAH-beacon“ — små radiosendere, som automatisk træder i funktion, så snart der bliver sat strøm til. Dette kan enten ske i form af en såkaldt „water-cell“, eller også kan de tilsluttes en almindelig akkumulator. Disse sendere kan på specielle modtagere pejles i en afstand op til 70 sm.

Den særlige mast over broen er forsynet med indvendig opgang til udkigstønden, der er kraftigt isoleret og elektrisk opvarmet. Udkigstønden er udstyret med kontrol for Ka-Me-Wa omstyring og nødvendige instrumenter, således at skibet kan manøvreres herfra. Der findes her blandt andet vippestyring, rorviser, kontrol for direkte omstyring af skruen med indikator for samme, gyrorepeater, højttalende telefon, tryk for tyfon. Desuden er her anbragt et kortbord med lys. Det ene vindue i udkigstønden er forsynet med en klarsigtsrude, og de øvrige har glas med indstøbt elektriske varme-tråde.

Iøvrigt er skibet udstyret med de nyeste tekniske hjælpemidler til navigationen, såsom radar, ekkolod, elektrisk log radiotelegrafi og radiotelefoni, radiopejler, gyrokompas, loran samt fjernstyret projektør anbragt på fokkemasten. På broen findes brandmeldeanlæg med røgdetektor fra såvel særlige lastrum som passagerapteringen. Højttaleranlæg er etableret fra broen til for- og agterskib samt i apteringen. Ruderne i styrehuset er forsynet med indstøbte elektriske varme-tråde, og i 2 af ruderne er anbragt klarsigtsruder.

Ovennævnte højttaleranlæg er tilsluttet særlig radiomodtager- samt gramfon- og håndoptageranlæg i radiatorummet, således at der kan udsendes meddelelser og musik til alle dele af skibet.

I rygesalonen findes yderligere en radiomodtager med pladespiller tilsluttet en højttaler.

Det over hele skibet anbragte nøjttaleranlæg er i øvrigt tilsluttet skibets nødbelysningsanlæg, hvorved der i nødsituationer altid vil kunne gives meddelelser til passagerer og besætning.

Hele apteringen er anbragt agter, således har skibets fører, styrmænd og radiotelegrafisten kamre på bro- og bådedæk.

På promenadedækket er der indrettet ryge- og spisesalon for passagererne med dertil hørende pantry og opvaske- og opvaskerum. Der findes særlig kogeplads beregnet til mødre med småbørn. Endvidere findes særlig børnesalon.

I hallen ud for rygesalonen findes i bagbord side kiosk for salg af tobaksvarer, chokolade, sodavand og lignende.



Rygesalon.

I styrbord side findes en telefonkiosk for radiotelefon-samtaler.

I hall, gange, ryge- og spisesalon er panelerne udført i behandlet teaktræ. Alle møbler i kamre og saloner er ligeledes udført i teaktræ.

Bordene i begge saloner er udført af teaktræsplader med stålben.

I rygesalonen er alle lænestolene udført som stål-møbler, og såvel sofaer som lænestolene er betrukket med forskelligt farvet betræk i sæde og ryg.

I spisesalonen er alle stolene moderne stålstole med polyester glasfibersæder.

På øverste dæk findes passagerkamrene, der er fordelt med 16 tomands- og 6 firemandskamre. Disse kamre sammen med separatkahytten giver ialt 60 passagerpladser.

Sofaerne i passagerkamrene er betrukket med tofarvet blåligt uldstof, og stolene er af ovennævnte polyester type.

Passagerkamrene er alle forsynet med 2 stålkojer, dog findes der i 6 firemandskamre en sofa med Pullmann-arrangement, således at der fremkommer 4 køjer i disse kamre.

Alle passagerkamre har sofa, bord, en let stol, skab til hver passager, håndvaske samt toiletskabe med indbygget spejl, og gulvet er belagt med en løber. Under køjerne er der plads for anbringelse af mindre kufferter.

Dørken i hele apteringen er belagt med lysegråt linoleum. Såvel gange som kamre er malet med en lys grønlig tonet farve.

Til brug for passagererne findes der et vaskeri med tilhørende tørrerum samt bade- og toiletrum. På samme dæk ligger ligeledes kamrene for maskinmestre, hovmester og kahyttsjomfruer, samt messe- og rygesalon for henholdsvis officerer, mandskab og restaurationspersonel, endvidere kabys og pantry samt bade- og toiletrum for mandskabet.

Alle baderum er forsynet med ferskvandsbrusebade og håndvaske.

Dette ferskvand fremstilles af havvand i en særlig ferskvandsgenerator, hvori man ved hjælp af varmen fra hovedmotorens udstødningssgas af saltvand kan udvinde fra 12 til 15 tons ferskvand i døgnet.

På underste dæk findes der aptering for den øvrige

del af besætningen samt bade- og toiletrum for maskin-assisterter og restaurationspersonel. Besætningens behovelse er holdt i samme standard som passagerernes. De fleste voksne besætningsmedlemmer har enekammer. For besætningen er der ligesom for passagererne indrettet rum til vask og tørring af tøj.

Ventilation og opvarmning af apteringen foretages ved hjælp af elektriske blæsere, der er i forbindelse med dæmpkaloriferer, der er dimensioneret så store, at de er i stand til at opvarme luften fra $\div 20^{\circ} \text{C}$ til $+ 22^{\circ} \text{C}$, ydermere findes der i alle kamre elektriske varmeapparater beregnet til regulering af temperaturen.

Af hensyn til skibets særlige fartsområde er der overalt i beboelsen ud mod skibs- og hussider samt mod alle frie dæksflader isoleret med 25 mm rockwoolbats, der overalt er holdt i en afstand af 25 mm fra jernklædningen, hvorved der dannes et yderligere isolerende luft- rum.

Alle skodder mod maskin-, hjælpemaskin- og kompressorrum er lydisoleret med rockwoolbats på væggen og beton på og under jerndækkene.

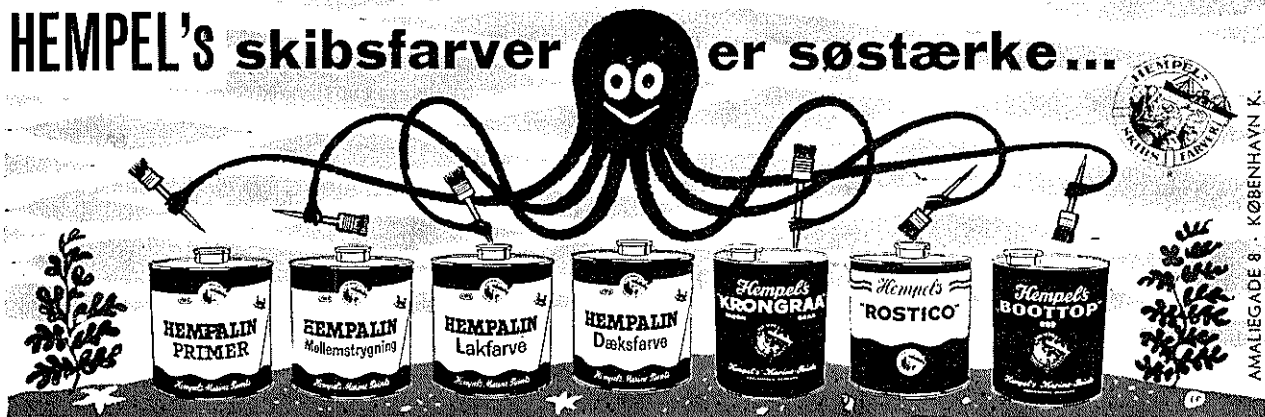
Kabyssen er forsynet med moderne hjælpemidler, elektrisk komfur og bageovn, elektrisk røremaskine, kartoffelskrællemaskine og iøvrigt med rustfrit stål til alle borde og vaske.

Maskineriet, der er leveret af Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S, består af en hovedmaskine, direkte omstyrbar, enkeltvirkende, sekscylindret, totakt diesel-motor med trykforstøvning og udstødsturboladning type B&W 650-VBF-90; den udvikler 2600 bhk ved 155 o/m. Motoren trækker direkte på en drivskrue med indstillelige blade type Ka-Me-Wa.

Hjælpemaskineriet består af to femcylindrede, fire-takts, enkeltvirkende dieselmotorer type B&W 525-MTBH-40, der ved 500 o/m yder ca. 425 bhk. Hver motor er direkte koblet til en dynamo på ca. 280 kw 220 volt jævnstrøm. Til hjælpemaskineriet hører endvidere en trecylindret, firetakts, enkeltvirkende diesel-motor type B&W-MTBH-40, der ved 500 o/m yder ca. 235 bhk; motoren er direkte koblet til en dynamo på ca. 170 kw 220 volt jævnstrøm.

På båddækket er der anbragt en nøddynamo på ca. 30 kw til drift af nødløsepumpe, brandpumpe, vand-tætte døre, nødlys, radio, m. m.

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...





Fra venstre: Direktør J. M. Barfoed, B&W, skibets gudmoder, fru direktør Mogens Pagh, direktør Hakon Christiansen, ØK, Hans kongelige Højhed præs Axel, direktør Niels Munch, B&W, og direktør Mogens Pagh, ØK.



M/s **Basra**

Onsdag den 14. januar 1959 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Basra“, nybygning nr. 760, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100.A.1. med dimensioner svarende til et middeldybgående af 8,382 m, + K.M.C.

Hoveddata for m/s „Basra“ er:

Længde mellem perpendicularer	138.99 m
Største bredde på spant	19.36 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

M/S „Basra“ er søsterskib til m/s „Bogota“, afleveret fra B&W i september 1956, og m/s „Beira“, afleveret fra B&W i august 1958, og nr. 3 i serien af en række fragtskibe, som rederiet har i ordre, hvor maskinen er anbragt agter.

Foran motorrum 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 8200 cb.ft.

Skibet rigges med 2 tobensmaster samt 11 lade-

master. Til betjening af de 5 luger er der to 3-tonns bomme, ti 5-tonns bomme samt en 20-tonns sværbom på fokkemast og en 60-tonns sværbom på stormast.

Opybygning midtskibs indetolder 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 kommandøro.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviantrum etc. på øverste dæk. Rum for aspiranter og underofficerer, kabys, officers- og mandskabscafeteria og opholdsrum i hus på tryttedæk. Rum for maskinchef, maskinofficerer og assistenter i dæksrum på officersdæk.

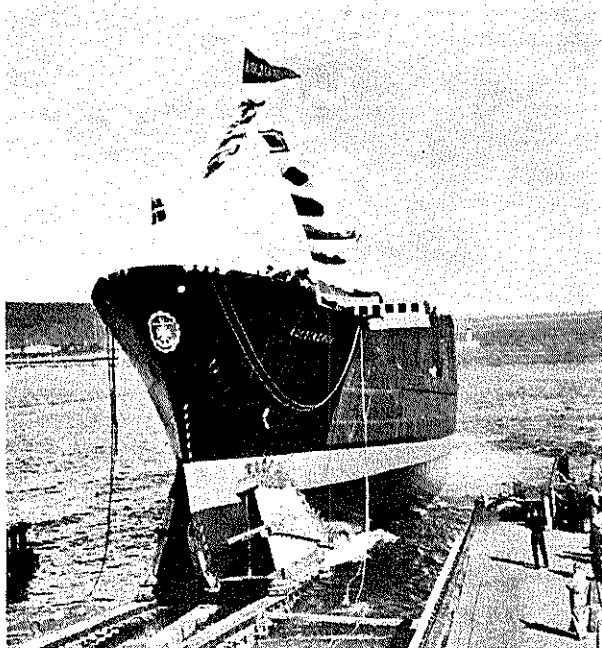
M/S „Basra“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en ottecylindret B&W enkeltvirkende, totakts, direkte omstørbar krydshoved-dieselmotor, 74-VTBF-160 med turbøcharge, 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.

Hjælpemaskineriet består 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 olielyret kedel for 1300 kg damp pr. time. En Spanner udstødsgaskedel for 1300 kg damp pr. time. Kedlerne beregnes for et arbejdsstryk på 7 kg/cm² og kan arbejde sammen.



I Vikingen nr. 12 om. aetes afløbningen af m/s „Koldinghus“ fra Århus Flydedok og Maskin Kompagni A/S. Billede af søsætningen er først fremkommet senere og bringes her.

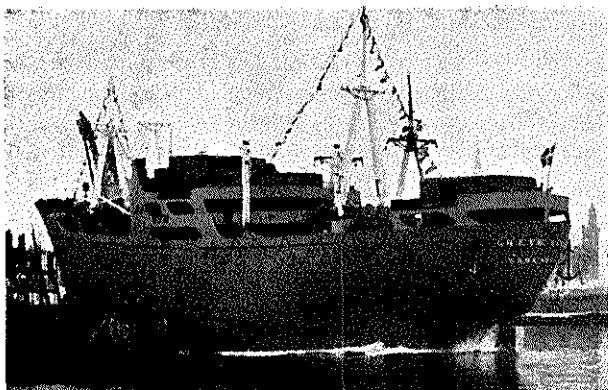
M/s Grete Skou

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 9. januar et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der fik navnet „Grete Skou“, er en moderne carginer, der i hovedsagen er søerskib 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 samt m/s „Hanne Skou“ leveret 1958 fra Helsingør Skibsværft.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,7 m
Dybgående til sommerfribord	7,3 m
Dødvægt	7000 tons

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.



„Grete Skou“.

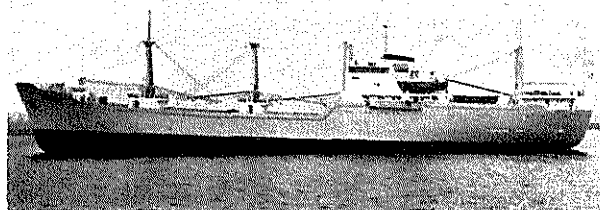
Skibet bygges som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“ pladestævn og krydserhæk. Skibet bygges med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og forsynes med 3 tobensmaster og tolv 5 tons losseborde, to 10 tons samt to 25 tons sværgods-losseborde.

I midtskibshuset bliver der en passager-aptering til 12 1. kl. passagerer fordelt på 8 kamre og en luksus-suite, alle med separat bad og toilet. Passagererne får egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer får behøje midtskibs, den menige besætning agter, alle, undtagen de yngste drenge, i enmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle behøjesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning bliver luftkonditionerede.

Skibets hovedmotor bliver en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, ottecylindret, totakts dieselmotor med turboladning, type Helsingør/B & W 862-VTBF-115 bygget i værftets dieselafdeling indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

M/s Cordoba



„Cordoba“.

Den 16. december afleveredes fra Helsingborgs Varfs AB lastmotorskibet „Cordoba“ til Continental Shipping Corporation, Panama.

Skibet er et moderne motorskib bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som lukket shelterdækker med maskinrum og dækshus agter. Skibet er bygget med høj bak og lang, høj hytte.

Dimensionerne er:

Længde overalt	106,6 m
Længde mellem perpendikulererne	97,5 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,0 m

Lasteevnen på internationalt sommerfribord 6,9 m er 4.575 tons. Lastrumfanget er 7.115 m³ grain og 6.600 m³ bales.

Skibet er udrustet med ankerspil af Thriges fabriek, spil fra Asea og Hastie elektro-hydraulisk styremaskine.

Det elektriske anlæg er for 440 volt vekselstrøm 60 per.

Apteringen er moderne og praktisk, i dækshuset for kaptajn og officerer, for den øvrige besætning agter i tomandskamre. Apteringen opvarmes elektrisk og ventileres mekanisk.

Hovedmaskinen er en sekscylindret, turboladet, enkeltvirkende totakts dieselmotor af Burmeister & Wains fabrikat på 3.300 bhk ved 163 o/m. Hjælpemaskineriet er også fra B&W.

På prøveturen opnåedes en fart på 16,5 knof.

M/S Trinity Navigator

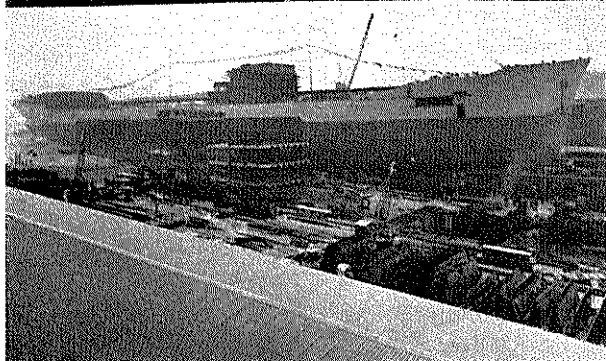
Fra Uddevallavarvet søsattes den 12. december et turbinetankskib på 40.500 tdw, som bygges til Trinity Navigation Corporation, Monrovia, Liberia. Skibet fik af mrs. William H. Fichteler navnet „Trinity Navigator“. Skibet er det hidtil største, der er bygget af værftet. Skibet indgår i en serie på fem, hvoraf tre skal leveres til ovennævnte rederi og to til Gulf Oil Corp.

Skibet er bygget til højeste klasse i American Bureau og helsvejses med undtagelse af visse partier i klædning og dæk, hvor klassen foreskriver nitning.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	220,5 m
Største bredde på spant	29,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	15,0 m
Dylgående	10,9 m
Rumfang af olietanke	56.000 m ³
Rumfang af tørлаstrum	1.400 m ³
Max. akseffekt	19.250 hk
Normal akseffekt	17.500 hk
Fart	17,5 knof

Lastolietankene er ved to langskibs skodder og et antal tværskibs skodder delt i 11 midtskibs og 2 × 6



Øverst: Mr. og mrs. C. J. Cheu, mrs. William H. Fichteler og dir. Josef Anér. Nederst „Trinity Navigator“.

sidetanke. Hovedpumperummet findes mellem maskinrummet og lastolietankene.

Fire centrifugalpumper for lastolie, hver på 1250 tons vand i timen, installeres sammen med fire stempel-pumper, hver på 125 tons vand pr. time, for efterlæsning.

Propellermaskineriet udgøres af et dampturbineanlæg af General Electrics fabrikat. Omdrejningstallet for propelleren er 105.

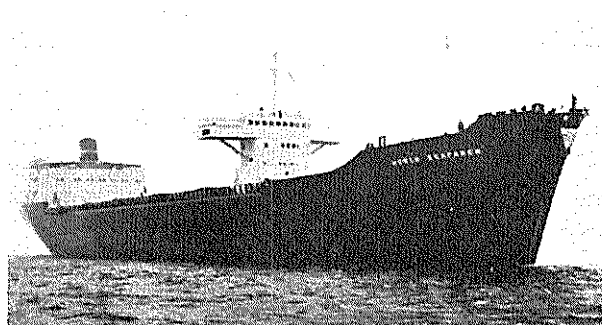
Damp leveres af to vandrørskedler af Foster Wheelers fabrikat, som installeres i et kedelrum agten for maskinrummet. Kedlernes hedeblade er 567 m², og de leverer damp med et tryk på 42 kg/cm² og 455°.

Spil og ankerspil bliver dampdrevne og af Clarke Chapmans fabrikat. Styremaskinen bliver elektro-hydraulisk og leveres af Hastie.

Skrogets udvendige flader er før malingen befriet for rust, glødeskal etc. ved flammehandling.

Skibet skal udrustes fuldt moderne i alle henseender.

M/S World Seafarer



„World Seafarer“.

Kockums Mek. Verkstad, Malmö, afleverede den 20. december sit sidste skib for 1958. Det var masselastskibet „World Seafarer“ på 19.640 tdw, som overtoges af Easton Corporation of Monrovia, et datterselskab indenfor Niarchos-koncernen.

„World Seafarer“ er et nøjagtigt søsterskib til „World Skill“ og er af Kockums Cassiopeia-type, som tidligere har været udførlig omtalt i Vikingen.

Med leveringen af dette skib har Kockums i 1958 i alt leveret 10 handelsskibe på tilsammen 237.640 tdw, medens 9 handelsskibe på 217.850 tdw er søsatte.

Desuden har Kockums i årets løb søsat to undervandsbåde, hver på 300 tons deplacement, og tre motortorpedobåde, hver på 40 tons, og afleveret den colombianske jager „20de julie“ på 2.650 tons.

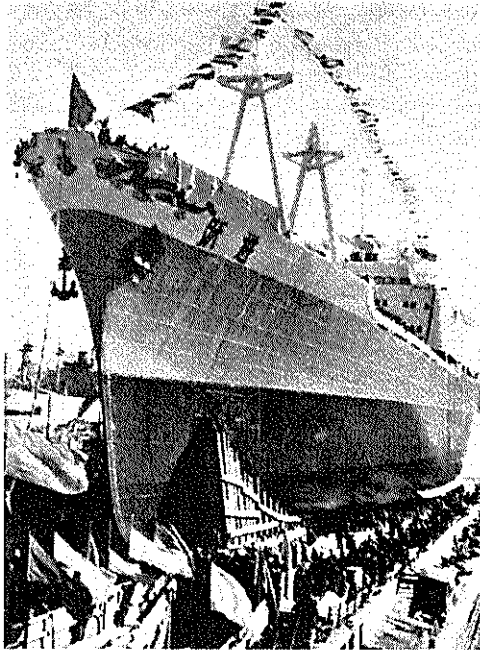
M/S Jotunfjell

Den 5. januar søsattes fra Frederiksstad Mek. Verksted masselastskibet „Jotunfjell“ på 15.300 tdw til Olsen og Ugelstad, Oslo. Skibet skal forsynes med en dieselmotor af GV-typen.

Kina bygger et skib i rekordtid

Den 27. november søsattes i Dairen et oceangående skib, hvis navn kan oversættes omtrent som „Spring Fremad“.

Skibet, som har et deplacement på 22.100 tons og laster 13.400 tons, er konstrueret af russiske teknikere. Pekings radio opgav, at byggetiden fra køllægningen til



„Spring Fremad“.

søsætningen kun var 58 dage. Den opgav desuden, at det var den hidtil korteste byggetid i verden, idet der i England krævedes en tid på seks måneder, og til og med Japan behøver tre måneder for at bygge et tilsvarende skib.

Pekings radio opgav desuden, at en ny metode var anvendt med samtidig bygning af forskib, midtskibsparti og agterskib, hvilke senere i færdig stand nittedes sammen.

Værftet har tidligere aldrig bygget større skibe end 5.000 tons, og den korteste tid for en sådan nybygning har været 83 dage

Andre kilder sætter deplacementet til 10.000 tons, men pålidelige oplysninger er vanskelige at få.

$\frac{1}{8}$ Gudrun Bakke, $\frac{1}{8}$ Lloyd Bakke

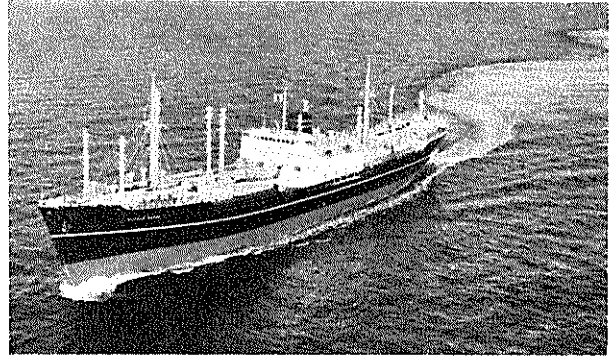
Fra Götaverken afleveredes den 11. december liniemotorskibet „Gudrun Bakke“ på 10.500 tdw til Dampskibsaktieselskapet Golden Gate. et af rederierne i Knutsen-koncernen, Haugesund.

De to søsterskibe er hurtigere og bedre type end „Kristian Bakke“, som værftet leverede i 1955. Der er bygget som lukkede shelterdækkere til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overalt 154,4 m
Største bredde på spant 19,8 m

Sidehøjde til shelterdæk 12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk 9,4 m
Middeldybgående på sommerfribord 8,7 m

Lastrummene for almindelig last har et rumfang på ca. 14.600 m³ grain, hvortil kommer kølerum på ca. 3.160 m³ bales. I samtlige kølerum kan holdes en temperatur på $\pm 20^{\circ}$ og i visse ned til 25° . Ved kraftige ventilatorer kan der fremskaffes 60 luftfornyelser pr. time, medens ventilationen i øvrige rum er dimensioneret for 10 luftfornyelser i timen.



„Gudrun Bakke“.

Skibet har en elegant aptering for 12 passagerer. Også apteringen for besætningen er af højeste klasse. Hele apteringen er luftkonditioneret.

Den nautiske udrustning omfatter alle moderne hjælpemidler som radar, gyrokompass med automatisk styring o.s.v. Endvidere Götaverkens lastfordelingsapparat for tørlastskibe, Stalodicator, som angiver trim, stabilitet og evt. påvirkninger i skroget, forårsaget af lastens anbringelse.

Nybygningen er kontraheret for 18,5 knops fart på fuld last. Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende GV-motor med trykladning på 12.600 ihk ved 112 o/m. De fire hjælpemotorer er også af værftets konstruktion, koblete til 240 kw generatorer.

Skibet føres af kaptajn Bay Christensen, maskinchef er Frank Skare.

Den 9. december søsattes et søsterskib til „Gudrun Bakke“, som af fru Arn-Margreth Bjørnefeldt fik navnet „Lloyd Bakke“.

GV-motorerne skal nu også bygges i Holland

Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f., et af Hollands største værfter, har for nylig truffet aftale med Götaverken om at bygge GV-motorer på licens. Aftalen omfatter Götaverkens samtlige hovedmotorer op til 22.000 ahk og hjælpemotorer.

Det hollandske værft er Götaverkens niende licenstager.

Götaverkens egen produktion af hovedmotorer i 1958 var 24 motorer på sammenlagt 218.300 ihk eller 181.700 ahk.



Øverst: Dir. Josef Anér, fru Borghild Saanum og skibsreder Einar Saanum. Nederst: „Suncorona“.

M/S **Suncorona**

Den 29. december søsattes fra Uddevallavarvet et 12.800 tdw lastmotorskip, som af fru skibsreder Borghild Saanum fik navnet „Suncorona“. Bygherre er Skibs A/S Agnes, Skipsreder Einar Saanum, Mandal.

Nybygningen er af værftets 12.800 tdw typen, som tidligere har været omtalt i Vikingen, og „Suncorona“ er et søsterskip til „Sunriver“, der blev afleveret i december i fjor.

M/T **Tank Baroness**

A/S Frederiksstad mek. Verksted afleverede den 19. december sin nybygning „Tank Baroness“ til Skibsaktieselskabet Oilexpress, Moss, v/ Sigurd Herlufson og Co, A/S, Oslo.

Nybygningen er et 25.800 tdw tankmotorskip bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overalt	187,9 m
Længde mellem perpendikulerne	175,3 m
Største bredde på spant	24,4 m
Sidehøjde	13,1 m
Dybgående lastet	10,0 m
Rumfang af lastolietanke	33.252 m ³ ...
Rumfang af tørlastrum for	2.015 m ³

Skibet, som er elektrisk svejst, er bygget som enkelt-dækker med bak, bro og hytte og med hovedmaskineriet agter. Lasttankene er delt af to gennemgående skodder, og med de korrugerede tværskibs skodder er tankrummet delt i 10 midtskibs og 9 par sidetanke.

Hovedpumperummet mellem motorrum og tankparti har to turbinedrevne pumper, hver med en kapacitet på

ca. 1000 tons pr. time og to elektrisk drevne pumper med 500 tons pr. time hver.

Dæksmaskineriet er åmpdrevet. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk med telemotorsyring fra broen. Telemotoren kan skydes ud, og styringen sker da af gyroen, som også har automatisk styring.

Kaptajn, passagerer og læksofficerer har avertering midtskibs. Maskinofficererne bor på hyttedækket og bådedækket agter, mandskabet i hytten, hovedsagelig i enekamre. Hele averteringen har mekanisk ventilation med luftkonditionering.

Agter findes kabys, stirrids, hovedprovantrum, kølerum for grøntsager og kartofler og fryserum for frisk fisk og kød.

Hovedmaskinen, som er bygget af FMV, er en ni-cylindret, turboladet, totakts, enkeltvirkende FMV-GV dieselmotor med svejst stativ. Den er arrangeret for drift med tung olie og udvikler 13.450 ihk ved 112 o/m. Det er den kraftigste skibsdieselmotor, der hidtil er bygget i Norge.

Elektrisk kraft, 440 v 60 per. trefaset, fremstilles af to dieseldynamoer à 415 kva af FMV konstruktion samt en turbodynamo på 450 kva.

Damp til drift af hjælpemaskiner, olielastpumper, til opvarmning af lastolie og avertering leveres af to olie-fyrede, helsvejste røgrørskedler, bygget af FMV samt en udstødsgaskedel.

Olielasttankene renses ved hjælp af kraftige stråler af varmt søvand.

„Tank Baroness“ føres af kaptajn F. Andersen med W. Hollfjord som maskinchef.

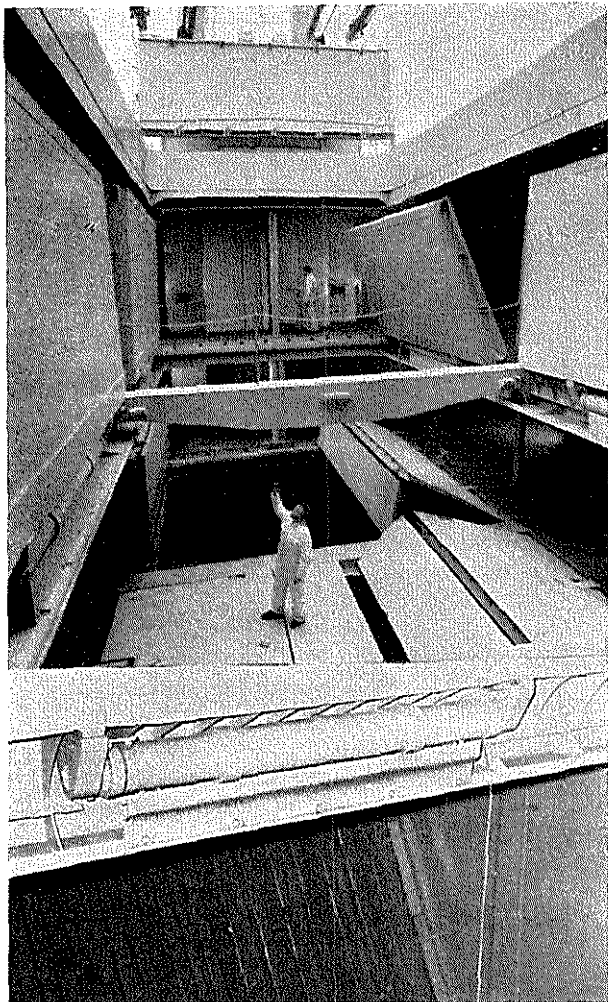
Götaverkens nye hydraulisk manøvrerede lastluger

Rationalisering er tidens læsen både i land og til søs. Ved rationaliseringsbestræbelser til søs er man bl. a. blevet opmærksom på skibenes lastluger. Ved mekanisering og automatisering er det lykkedes at formindske den tid, som medgår til at åbne eller lukke lugerne til en brøkdæl af den tid, der tidligere medgik.

Ved Götaverken har man i flere år vist stor interesse for konstruktion af forskellige slags lastluger. Begyndelsen skete med en tankluge, som gennem et løftearrangement med lethed kunne manøvreres af en mand uden hjælp af talje, hvor der forud behøvedes to mænd med taljer. Luger af denne type fremkom i 1947 og er anvendt på nogle hundrede tankskibe, bygget i Sverige, Norge og Holland.

Senere er der konstrueret såvel vejrdæks- som mellemdæksluger til tørlastskibe og udviklet forskellige manøvreringsbetoder. De første lastluger var til malm-skibe, hvorefter der fortsattes med luger til almindelige tørlastskibe. Det er et ret anseeligt antal skibe, der er forsynet med lastluger af Götaverkens type.

En helt ny type hydraulisk manøvrerede luger, hvor det hydrauliske er udforme som hængsel til lugen, er



Øverst: Lugedækslerne bevæges. Nederst ser man „hydraulen“, der tjener som hængsel.

anvendt i det norske skib „Gudrun Bakke“. At det netop blev et skib i Knutsens flåde, hvor den nye lugetype blev anvendt, hænger sammen med, at skibsrederen har vist stor interesse for at få lubeopgørelsen løst på et rationelt sæt og selv er kommet med en del forslag til en mellemdæksluger, som Göta-averken siden har arbejdet videre med.

På „Gudrun Bakke“ findes både vejrdæks- og mellemdæksluger af den nye type. De er udført i form af såkaldte „pontoner“ med helt dækkende plader på såvel over- som undersiden. På mellemdækket ligger lugerne glat med dækket, så trucks kan køre frem over dem. Selv om den ydre form er af stor betydning, så er det dog i den hydrauliske anordning, den store nyhed ligger.

Vanskeligheden har været at finde ud af en hydraulik, som opfylder alle krav på såvel styrke som pålidelighed, uden derfor at stjæle dyr kubik eller vanskeliggøre lastens behandling. Problemet turde være løst med den patentsøgte såkaldte „vridhydraulen“.

Den er af meget enkel og robust konstruktion og består af kun fire indbyrdes bevægelige dele, en aksel, to stempler og et omsluttende cylinderrør. Hele bevægelsen foregår i det oliefyldte cylinderhus. Hydraulen har to

trykkamre tilsluttet et for flere luger fælles ledningssystem. Tilslutningen sker over en manøvrecentral, hvorfra trykket dirigeres til et af hydraulens kamre afhængig af, om lugen skal åbnes eller lukkes. Ved hydraulen findes en bremseventil, som skal kompensere lugens vægt. Derved er al risiko for rørledningsbrud elimineret.

„Gudrun Bakke“ har 7 vejrdæksluger og 15 luger på de underliggende dæk. De 22 luger består af tilsammen 76 lugedele. Af disse manøvreres de 62 af de nykonstruerede vridhydrauler og 14 af teleskophydrauler med løstarm og af samme type som anvendt på malmskibe.

Vridhydraulerne giver en moment på 6.000 kgm ved et maksimalt olietryk på 100 kg/cm² og bevirker 90° vridning. Det kan i dette sammenhæng nævnes, at Göta-averken kan fremstille vridhydrauler med moment op til 30 tonsmeter og med drejningsvinkler på såvel 90° som 180°.

De fordele, man har opnået, er bl. a. at hydraulen med sin indkapslede og robuste konstruktion ikke er særlig påvirkelig, og den ved sin placering ikke optager noget rum, der kan benyttes til last. Hydraulen behøver intet særligt tilsyn eller smøring, da de bevægelige dele er inde i det oliefyldte cylinderhus. Risikoen for olie-lækage er minimal, da tætningsproblemet mellem cylinder og aksel er af relativ enkel natur. Lugen kan stoppes i en hvilken som helst stilling, hvorfor nogen låsning ikke er nødvendig.

Da kontrollerne er ordnet i grupper, manøvreres flere luger fra samme central. De seks pumper på „Gudrun Bakke“ kan arbejde dels hver for sig, dels som reserve for hinanden. De er dimensionerede, så det tager 45-60 sekunder at åbne eller lukke en luge. Skibets 22 luger kan åbnes eller lukkes på 10 minutter.

Konstruktionen har været underkastet prøver svarende til to års drift, uden at slid eller andre anmærkninger har kunnet konstateres.

M/T Montevideo afleveret

Johnson-linien vil forøge sin trafik på Sydamerikas østkyst, og rederiets nyeste skib skal indsættes i en særlig hurtigrute der. Det meddelte Johnson-liniens ledelse i forbindelse med, at et nyt liniemotorskib, „Montevideo“ på 9.000 tdw, blev afleveret fra Lindholmens Varv.

Det nye skib indgår i den såkaldte Rio de Janeiro-serie på seks lastmotorskibe, som er bestilt ved Lindholmens Varv. På lidt mere end et år har værftet leveret tre af disse, nemlig „Rio de Janeiro“, „Buenos Aires“ og nu „Montevideo“. De resterende tre skal leveres i løbet af de næste to år, og planer foreligger for yderligere nybygninger.

Ved prøveturen, som foretoges ved Vinga, opnåedes en fart på over 21 knob. Hele maskineffekten kunne dog ikke anvendes på grund af skibets ballasttilstand. På fuld last gør Montevideo 19 knob.

Det er særlig bemærkelsesværdigt, at det nye skib

ligesom søsterskibene er udrustet med store, højeffektive kølerum. Der findes 8 lastrum til køle- og fryse-transporter, samtlige i stand til at holde en temperatur på -25° . Temperaturen kan kontinuerligt aflæses i en central i maskinrummet, og kølelasterne holdes derved under den mest omsorgsfulde kontrol.

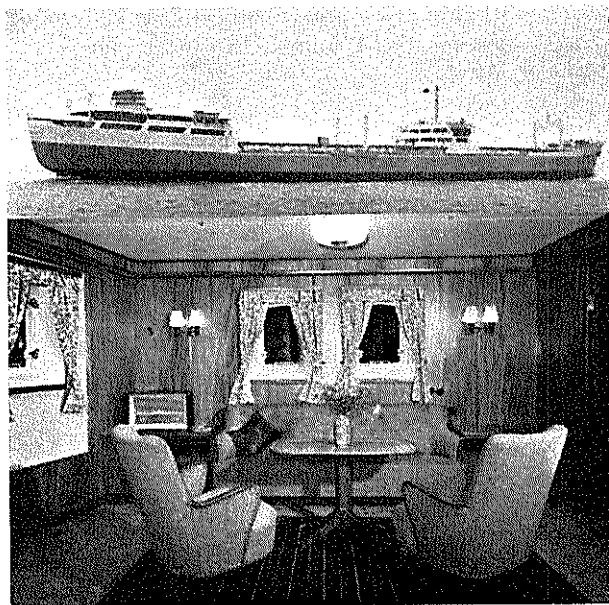
Skibet er apteret, så køle- og fryselasten kan lastes og losses helt uafhængig af anden last. Rummene er desuden adskilt gastæt fra hverandre, så læsning af ømfindtlige varer kan ske med størst mulige sikkerhed.

Apteringen i Rio de Janeiro-seriens skibe har som bekendt tildraget sig opmærksomhed i vide kredse og anses at være et fornemt bevis på, hvad moderne svensk møbelkunst og faglig dygtighed kan præstere. Der har været vist særlig omhu for apteringen for officerer og mandskab.

Skibet føres af kaptajn Gunnar Dahlqvist og maskinchef er Sven Klang.

Typens tekniske data har tidligere været omtalt i Vikingen.

M/T Gustaf Brodin afleveret

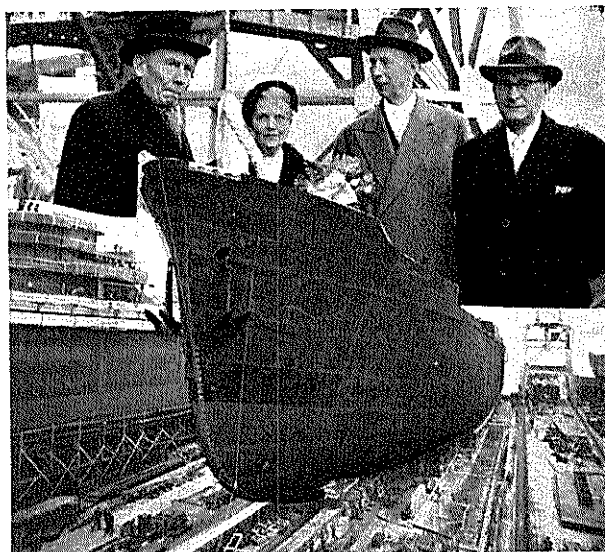


Øverst: „Gustaf Brodin“. Nederst: Kaptajnens salon.

Den 17. december afleveredes fra Öresundsvarvet AB i Landskrona det 29.250 tdw store tankmotorskib „Gustaf Brodin“ til Rederiaktiebolaget Disa, Stockholm.

På Vinga-milen opnåedes en gennemsnitsfart på 16,5 knob.

Skibet, der tidligere har været omtalt i Vikingen, føres af kaptajn A. Vernmark med I. Jarnæm som maskinchef.



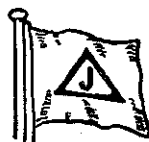
Direktør Em. Högberg, mrs. J. M. Jackson, direktør Josef Anér og mr. J. A. Jackson. Næderst mit „Scanthiod“.

M/T Scanthiod

Uddevallavarvet søsatte den 19. november et ca. 19.000 tdw tankmotorskib af værftets standardtype, som gentagne gange har været omtalt i Vikingen.

Skibet blev navngivet af mrs. Jackson, gift med mr. J. H. Jackson i BP Tanker Co. Ltd., London.

Skibet blev oprindeligt bestilt af en græsk reder, men overtoges senere af Stockholms Rederi AB Svea, Stockholm.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

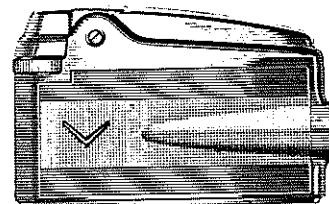
JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

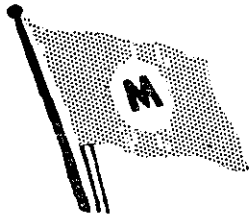
En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



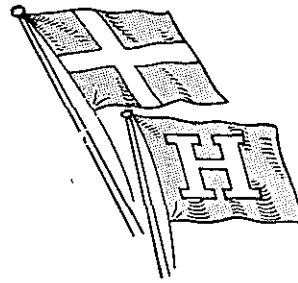
Varaflame

revolutionerer begrebet gasligter!



MOORE & Mc CORMACK A/s

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



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DAMPSKIBSELSKABET

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

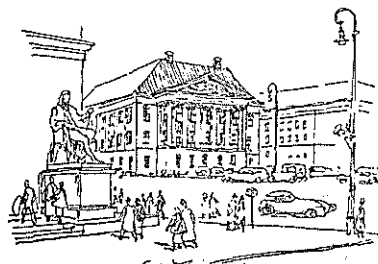
Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310



HANDELSBANKEN

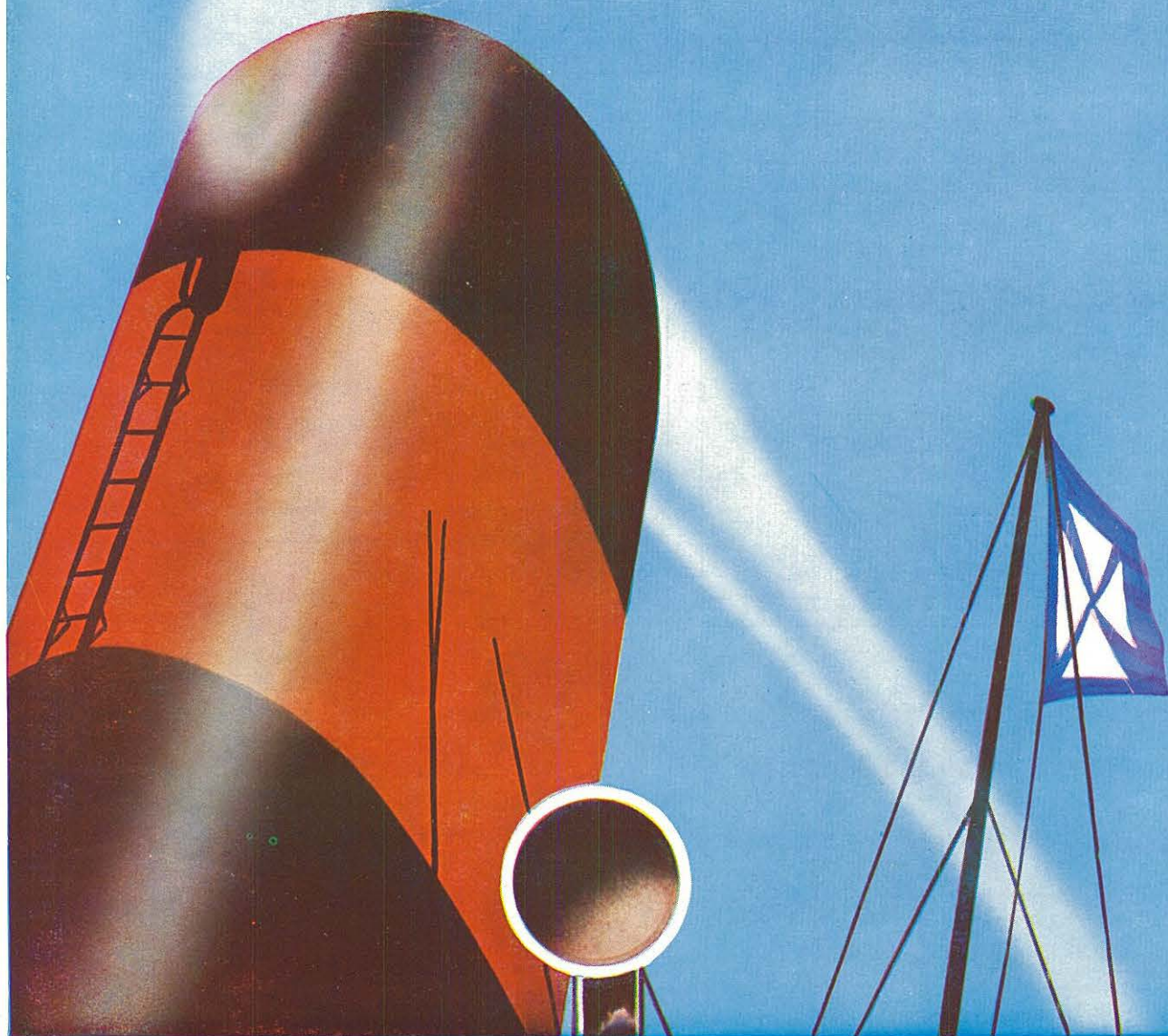
HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



5894

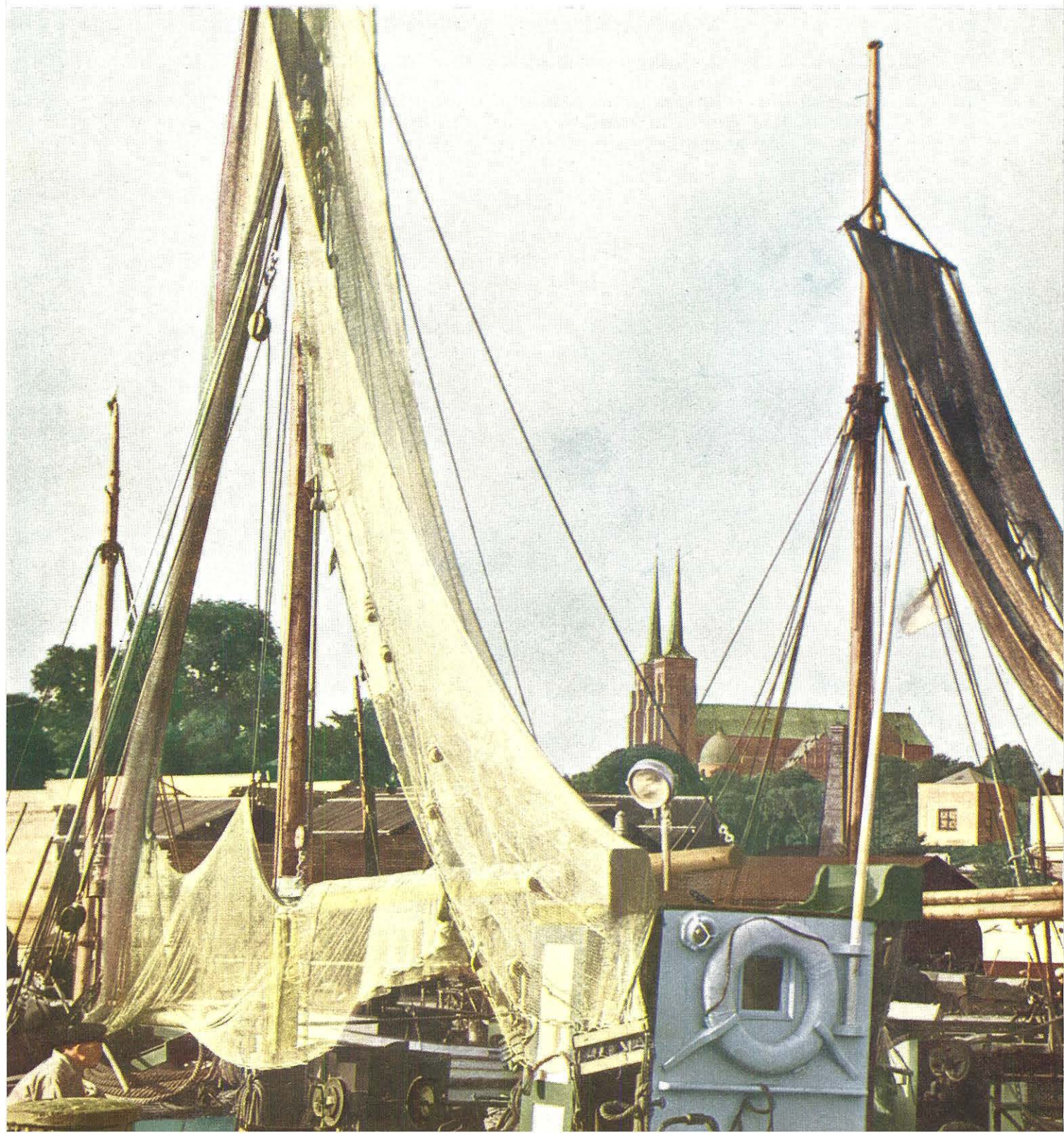


VIKINGEN

Kr. 1,85
1. marts

Fra Roskilde Havn

1959 - nr. 3
36. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGØ BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

SYDAFRIKANSKE UNION NYNOR
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

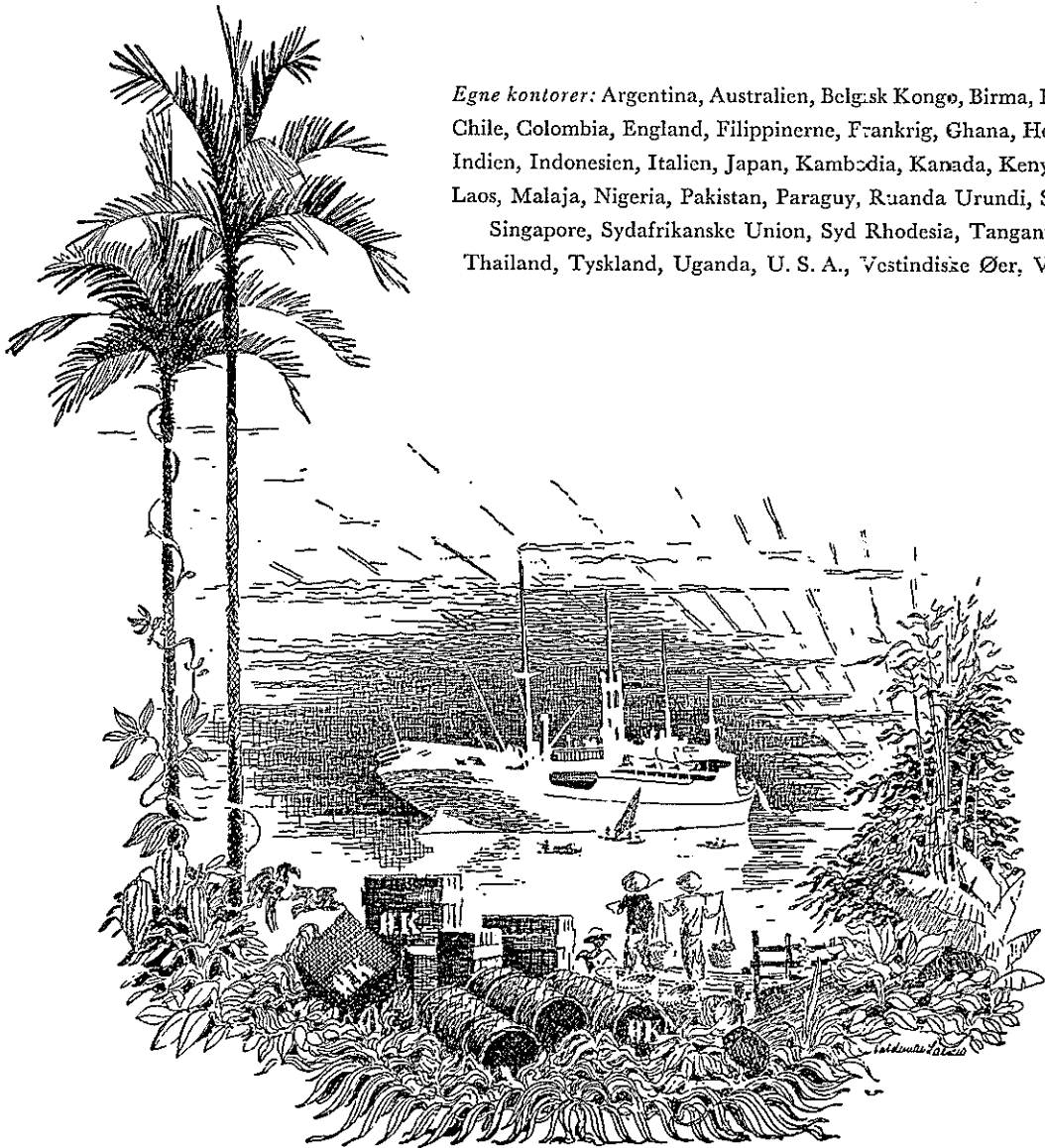
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 Kongø, 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 ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Havets jernhårde lov

Havet — det evigt uudgrundelige, det elskede og frygtede hav — har påny gjort os stille overfor sin vældes forfærdende majestæt. Dette lunefulde hav — snart dragende skøn og blid som en elsket kvinde, snart frådende og farlig som et tirret rovdyr — det har fra vore første fædres tid været vort hav, som vi var bundet til i liv og død. Dets udtømmelige dyb rummede føde for os alle — dets gyngende bro førte vore skibe til de fjerneste kyster. Gennem århundreder har skibe under Danmarks flag trukket deres kølvandsstriber hen over havens milevide, urolige flade og danske mænd stået deres vikingevagt i gode og onde tider.

Vi elsker dette hav — men det hænder, at vi bliver stille og må græde over det, når det i sin desperate kamp mod orkaners vilde vejr tager vore skibe til sig — når det ikke vil give os *den* tilbage, som drog ud — vore mænd, vore sønner og brødre, men steder dem til hvile i sit mørke, isnende dyb — fjernt fra fædrelandets kyster.

Nu græder vi over mænd, kvinder og børn, som „Hans Hedtoft“ tog med sig, da det hin forfærdende vinternat led „Titanic“s skærne og splintredes mod isfjeldets hårde diamant — ikke langt fra det Grønland, som for mange af dem var hjemmets land, eventyrlandet med de store viåder og frostsprængte kyster, hvor de vældige iskolosser fødes, *de*, som ikke viger et hårsbred for selv det beæst pansrede stålskib, som kommer det for nær.

Gennem æteren kom katastrofens budskab til os — lammende og ufatteligt. Danmark lyttede og ventede med håb imod håb — uforfærdede sømænd og flyvere fra fjerne pladser adlød havets SOS, glemte sig selv og satte livet ind i kampen for at komme nødstedte medmennesker til hjælp i farens stund — i 7 stormfulde dage og nætters kulde og snetykning udspillede et drama deroppe syd for Kap Farvel, størstilet og gribende, en magtfuld demonstration af menneskers samhørighed langt ud over alle landegrænser og af havets uskrevne lov om næstekærlighed: en broder i nød skal hjælpes, hvad det end vil koste af indsats — om det så bliver selve livet.

Vi klyngede os til håbet — vi ventede — ventede — alt mens håbets blåtrende kærte brændte længere og længere ned. Nu og da meldtes derude fra om en observeret planke — et blys — et signal, og hvert budskab var som stjerner af håb, der tændtes på sorgens og savnets mørke nattehimmel.

Men en dag var vor ventetid forbi, håbets lys var slukket, *var* blevet til tung, smertefuld vished: Nu sover de trygt, *vore* døde — havet har redt dem en seng i sit våde dyb i polarnattens isfyldte øde. Den store tragedie er fuldbyrdet —.

Tilbage er sorgen hos et helt folk og savnet hos *de* mange, *sør* ramtes så hårdt — men også de gode minder, som bandt hjerte til hjerte, og som skal lyse trøst og fred til hver af os, som endnu har livet tilbage og skal leve det videre — *trods alt*.

Men da Pompejus for godt 2000 år siden trods en forfærdelig storm forlangte at få sejlet sit skib med korn til Rom, skal han — ifølge Plutarch — have udtalt de ord, som i al deres jernhårde realisme blev en slags grundlov for enhver søfartsnation at leve op til: *Navigare necesse est, vivere non est necesse*. Fra vore første dragesnekker stod ud på havet „med brede mænd bag borde“ og op gennem historiens tider indtil dagen i dag, har det også været den lov, hvorunder danske søfolk gjorde Danmarks flag og navn kendt verden over: Det er nødvendigt at sejle, det er ikke nødvendigt at leve!

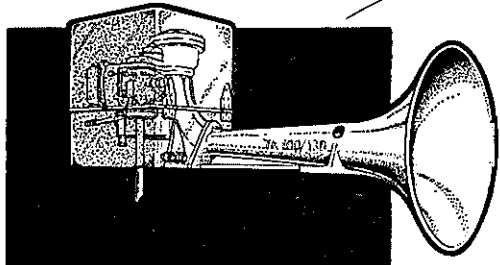
Vore søfolk kendte vilkårene, risikoen — de kendte det hav, *de* viede deres arbejde og hele liv til — og de kendte deres pligt og ansvar i ondt vejr og i magsvejr, i fredens dage og når krigens fakkelt blev tændt og kastede sig brandskær ud over havene. Den danske sømand svigtede aldrig sit givne ord, fordi faren truede — end ikke ansigt til ansigt med døden. Aldrig begærede han at kaldes ved heltenavn — at gøre dagers gerning var ham nok. Sådant var han — sådan er han — sådan vil han vedblive at være, så længe Danmarks skibe pløjer sig vej over havet under det rød-hvide korsflag.

Nu følger vi „Hans Hedtoft“s navn ind i rækken af vore stolte skibe, som blev derude. Vi dæmper røsten, mens vi med ærefrygt nævner navn efter navn på *de* mange, som hver for sig var dyrebare medmennesker.

Vi vrædes på ingen — i vore hjerter råder ingen bitterhed — kun smerte og sorg — og havet er os lige så elsket og frygtet som altid.

Vi deler sorgen med *de* sørgende og står ved deres side i denne svære tid.

— — Men i morgen stævner andre skibe med andre mænd ud på havet — det evige, uudgrundelige, det lunefulde, elskede hav — havet, som giver og tager, og som sletter alting ud. *Auge J. Chr. Pedersen.*



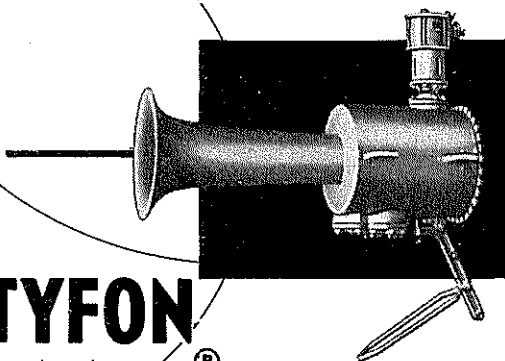
SUPERTYFON[®]

for komprimeret luft

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

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

Føriang prospekt.



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

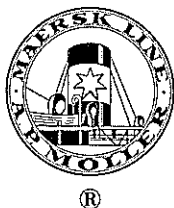


TYFON[®]

dampdrevet

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMÖ · SVERIGE
GRUNDLAGT 1840



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

Sømanden på Danmarks trone

fylder 60

Når Kong Frederik kører bil uden at have nogen chauffør med sig, sker det næsten altid i en vogn med nummeret Krone 461. Dette nummer vidner om kongens store kærlighed til søen. Da han og Prins Knud som store drenge var på togter med kongeskibet „Dannebrog“, satte kommandør Hector Kiær dem til at udføre nyttigt arbejde om bord og gav dem skibsnumre. De befarnes numre sluttede ved 460. Kronprinsen fik derfor 461 og Prins Knud 462. Førstnævnte lod sit nummer gå i arv til sin søn.

Den 11. marts fylder Kong Frederik 60, og hans kærlighed til søen er i de forløbne år ikke blevet mindre — tværtimod. Og den indskrænker sig ikke kun til den del af søfarten, som har med søværnet at gøre. I hver eneste af sine nytårstaler i radioen har han bragt en særlig hilsen til søfolkene. Han føler sig som en af deres egne, og søfolkene har akcepteret ham som sådan i stedet for „bare“ som konge.

Kong Frederik har efterhånden overværet mange mindegudstjenester for omkomne danske søfolk, og hver gang har han selv sørget dybt. Ikke mindst ved mindegudstjenesten for de 95 om bord i „Hans Hedtoft“.

Kongen har selv flere gange sejlet i grønlandske farvande, og han holder meget af det store land deroppe mod nord. Allerede som kadet var han med DFDS-damperen „Island“ oppe langs Grønlands nordøstkyst, og på det togt kom han selv Grønlands-sejladens farer tæt ind på livet.

Togtet fandt sted i 1921. Den daværende kronprins gik først om bord i „Island“ i Reykjavik. På det tidspunkt befandt Kong Christian, Dronning Alexandrine og Prins Knud sig allerede om bord. Ude i rum sø modtog „Island“s kaptajn Aasberg pr. radio meddelelse om det svenske skib „Bela“s strandning ved Darkhead. Aasberg spurgte Kong Christian, om man skulle gå til assistance, og kongen svarede uden tøven ja.

Allerede da „Island“ startede på sin undsætnings-ekspedition, var det i fare. Grønlænderne så til deres rædsel skibet styre mod et stort, undersøisk skær ved Godhavns-pynten. Skæret var ikke afsat i søkortene, og først det følgende år konstaterede man ved en søopmåling, at grønslænderne havde haft grund til frygt. „Island“ må have passeret det farlige rev med en meget lille margin.

Turen mod det strandede skib foregik iøvrigt i tæt tåge og gennem et farvand med masser af isbjerge. Ved

hjælp af tågesirenen forsøgte man at pejle isbjergene ved det økko, de kastede tilbage. Men den 16. juli, midt under et taffel om bord, blev der pludselig slået fuld kraft bak på maskintelegrafren. En masse porcelæn i salonen knustes. Aasberg havde bragt skibet til at standse kun en skibslængde fra et vældigt isfjeld, hvis skrå sider ikke havde kastet tågesignalerne tilbage. Men „Island“ fortsatte kort efter og kom „Bela“ til undsætning.

På broen lærte vor nuværende konge en masse om Grønlands-sejlads, og venskabet mellem de to mænd varede ved, lige indtil kaptajnens død for få år siden.

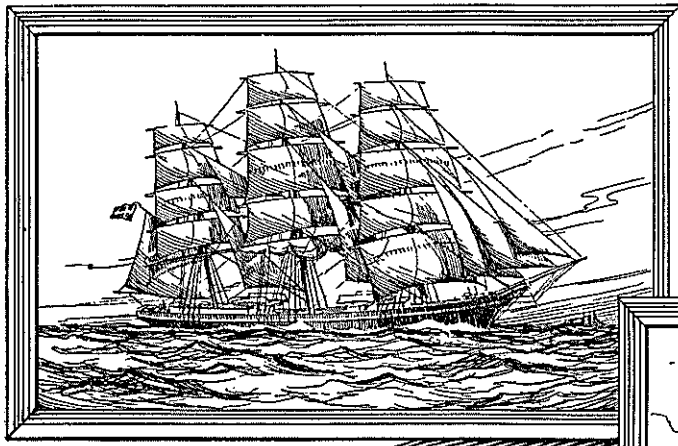
Kong Frederik har mange personlige venner blandt søens folk. Mange af dem har han sejlet sammen med på kortere eller længere rejser, og når han sejler som passager med et af ruteskibene, er han det meste af tiden at træffe oppe på broen. Kongen glemmer ikke gamle venner fra søen. Mange gamle pensionister fra statsbanernes færger og skibe, fra ØK og DFDS modtager stadig jule- og nytårshilsener fra majestæten. Kongen glemmer aldrig en rund fødselsdag, og hos mange af sine maritime venner aflægger han personligt besøg på „store“ dage.

Det var en stor sorg for Kong Frederik den dag, han var blevet „for fin“ — som han selv sagde i et interview med Berlingske Tidende — til selv at føre orlogsskib. Der glæde blev taget fra ham, da han blev udnævnt til admiral. I det samme interview sagde han imidlertid:

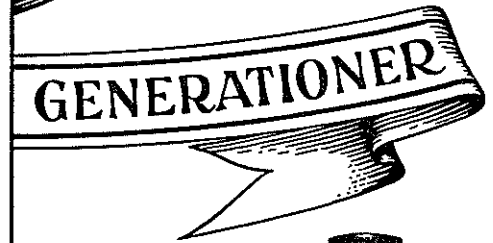
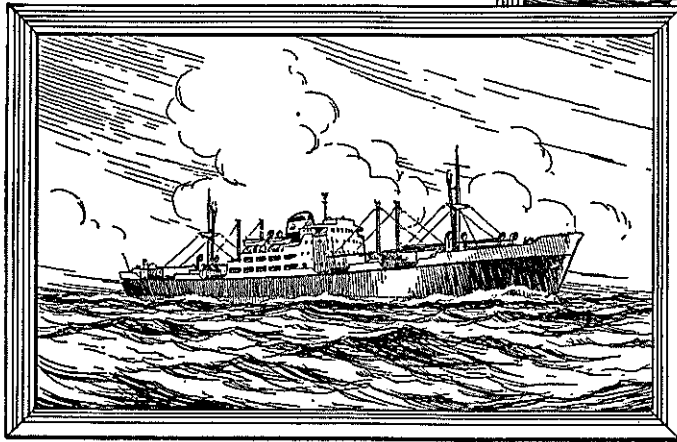
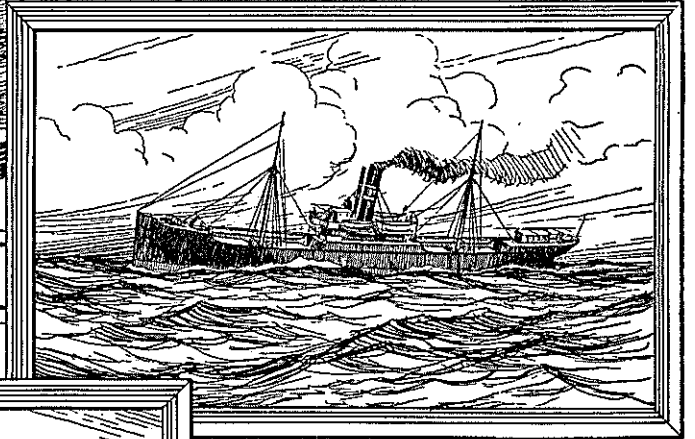
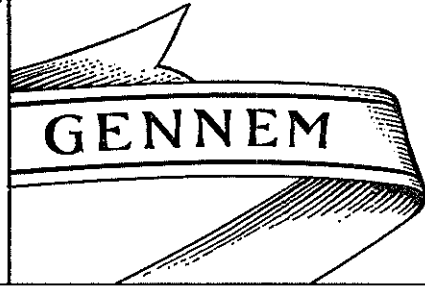
„Men min kærlighed til søen og til søens folk er lige stor, og den dør aldrig.“

Dengang var kongen endnu kun kronprins. Da han kort efter besteg tronen, fik han endnu flere officielle pligter end før, men søens folk har han ikke glemt. Søfolkene vil heller ikke glemme ham. Den enkelte sømand er ikke meget for at skrive, og det besørger hans organisation for ham, men den 11. marts vil hans *tanker* gå til Amalienborg i taknemlig anerkendelse af, at han kan takke Kong Frederik for en meget stor del af den interesse, det danske folk efterhånden nærer for søen.

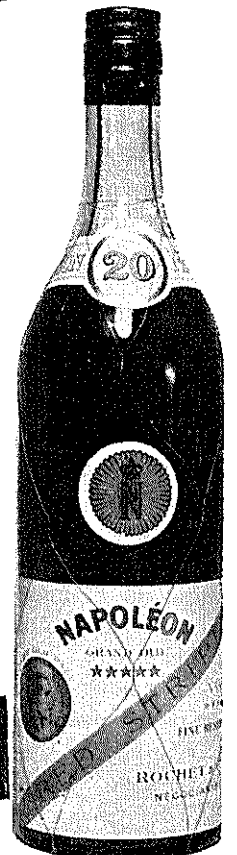
Redaktionen



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



! fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HCS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Man sejlede også under vandet for 135 år siden!

I en tid, hvor man daglig hører om atomdrevne ubådes bedrifter ved sejlads under indlandsisen og sejlads i mange dage uden at komme op til overfladen, kan det måske interessere at høre, hvad man for 135 år siden mente om sejlads under vandet.

Nedenfor gengives i uddrag en artikel skrevet af en fransk kaptajn Montgomery i „See Annales Maritimes 1823“ og i „Journal des Sciences Militaires 1826“.

„At navigere under Vandet er vel for den større Del af Publicum en mindre kjendt Kunst, dog er den af ældre Oprindelse, og der er allerede gjort vigtige Fremskridt i den. Det vil derfor ej være uden Interesse at erfare noget, saavel om dens Historie som om, hvorvidt man er kommet med den. Vi ville derfor fremsætte følgende og af det uddrage Dykker-Skibenes Historie.“

Opfindelsen af dykkerindretninger er meget gammel. Aristoteles fremstillede både dykkerhætten og dykkerklokken, som allerede på hans tid blev almindelige brugs- genstande.

Flere historieskrivere har i det 13. århundrede fortalt om, uden dog at opgive kilderne, at Alexander den Store har sejlet i et slags fartøj under vandet.

Det er dog først i det 14. århundrede, at vi i Europa genfinder brugen af dykkerindretninger. Mod slutningen af dette århundrede betjente indbyggerne i Ukraine sig af store „Piroquer“, med hvilke de dykkede under vandet for at undgå forfølgelse af „Storherrens Galajer“.

På samme tid har en lærd pater, Mersenne, beskrevet fartøjer, der kunne sejle under vandet. Hans skrift udkom i 1644.

Heri fortæller han, at en mand ved navn Corneille van Drebbel havde bygget et dykkerfartøj i London omkring 1624. Dette fartøj førte en besætning på 12 mand og kunne medtage nogle passagerer, blandt hvilke kong Jacob I skal have været.

I 1653 fremviste en franskmand i Rotterdam et fartøj, der var 72' langt. Opfinderen holdt det hemmeligt, hvorledes fartøjet bevægede sig under vandet, men påstod, at man ved dette kunne foretage lange ture under vandet og ødelægge hele eskadrer.

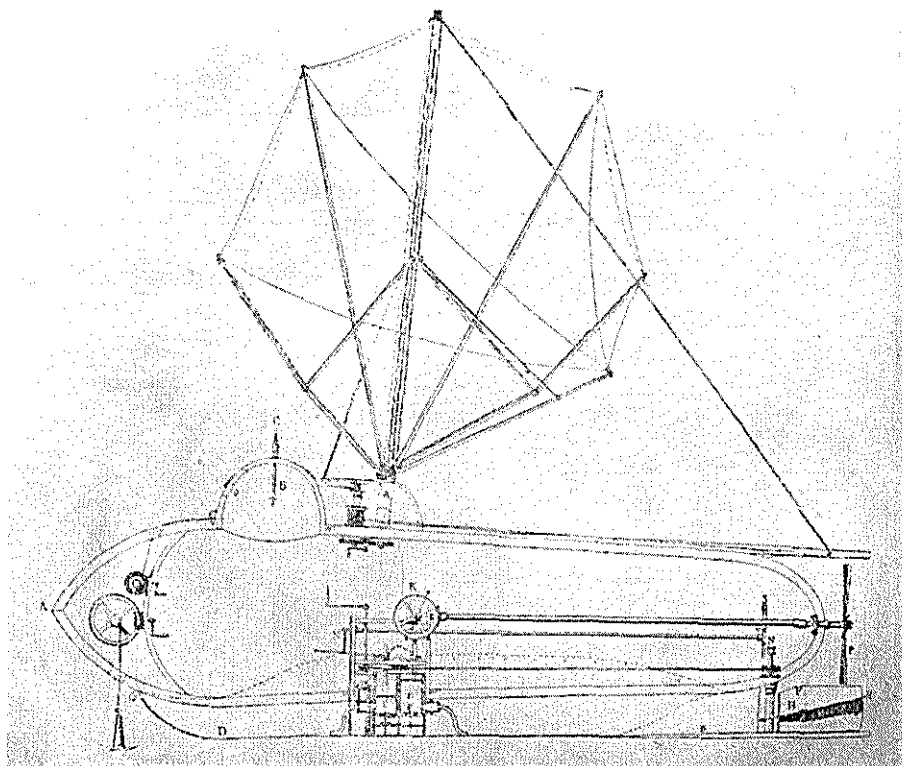
David Busknell fra Connecticut byggede et lille fartøj på omtrent samme tid.

Fartøjet flød og manøvre-

rede med lethed såvel på som under overfladen. Det bragtes til at synke ved at lukke vand ind i en i lasten indbygget tank, der ved at blive pumpet læns atter fik fartøjet til at stige. En vandsnegl anbragt horisontalt under skroget bevægede fartøjet frem eller tilbage, eftersom sneglen drejedes den ene eller den anden vej. En lignende snegl var anbragt vertikalt på den øverste del af fartøjet og tjente til at holde fartøjet på den dybde, man ønskede, uafhængig af den vandmængde, der var indladt i tanken.

I 1801 gjorde Robert Fulton i Le Havre og Brest forsøg med et lignende fartøj. Det bar navnet „Nautilus“ og kunne bære 4 mand, og det havde sejl, der kunne lægges ned i dækket, når fartøjet skulle dykke. En kugle af kobber med komprimeret luft blev brugt til at forny luftbeholdningen i fartøjet. Det lykkedes Fulton at fastgøre miner under flere gamle fartøjer og sprængte dem derefter i luften.

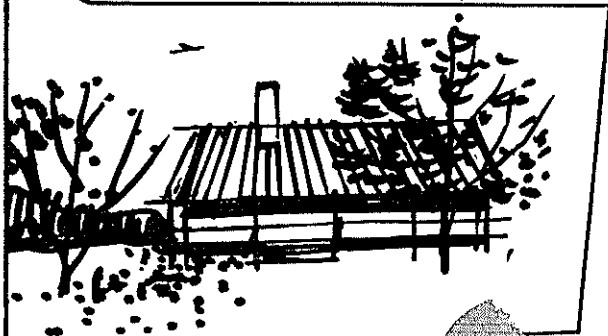
I 1809 forsøgte brødrene Coëssén i Le Havre, efter Napoleons ordre, at bygge et dykkerfartøj, som også bar navnet „Nautilus“. Besætningen bestod af 9 mand. Planen var, at de om natten skulle gå ud og anbringe brandsager under agterspejlet på de fjendtlige skibe. En protokol, som blev ført over disse forsøg, viser, at der var nogle fejl ved dette fartøj, men angiver tillige, at man havde sikre midler til at afhjælpe disse. Den kom-



Fultons ubåd „Nautilus“. C er et bor, hvormed man skulle bore huller i bunden af fjendtlige skibe. G er et anker. F og H er hennholdsvis almindeligt ror og dybderor. K er et håndhjul, hvormed man fik propelleren P til at dreje rundt. Med håndtag og tandhjul N betjente man ror.

EMPEXO

- vandafvisende mürfarve



- 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.



FORMANDLERE OVER HELE LANDET

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«

RHUM
NEGRITA

LIQUEURS
BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:

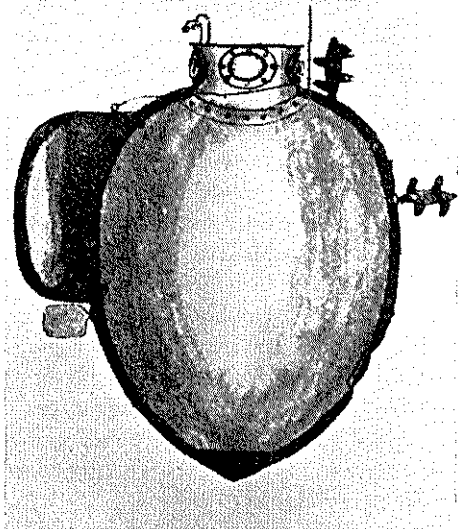
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

FORMOS NA 185

mission, der skulle følge arbejdet, udtrykker sig således:

„Der er ikke længer nogen tvivl om, at man kan udføre sejlads under vandet meget hurtigt og med liden bekostning.“

I 1815, det år Fulton døde, arbejdede han på et nyt dykkerfartøj, som han kaldte „Mute“. Dette fartøj skulle kun synke lige under overfladen. En mand, der havde



Bushnell's ubåd fra 1776.

hovedet oven for dækket, skulle styre dets retning. Det var meningen, at man om natten skulle nærme sig fjendtlige skibe, der lå til ankers, og skyde disse i sønk.

Dette fartøj var dog meget ufuldstændigt. Det blev drevet frem af et hjul, og skønt man brugte 100 mand til at bevæge hjulet, gjorde fartøjet kun 4 knobs fart.

En engelsk koffardikaptajn Johnson havde konstrueret et lille fartøj, der kun kunne rumme få personer, men det lykkedes at holde det neddykket på Themsen under sejlads i 8 à 9 timer.

Johnson fik tilbud på at bygge et stort fartøj på 100 fods længde. Han skulle have 40.000 £, så snart fartøjet var færdigt, og en uhyre sum, når han med det havde befriet Napoleon på St. Helena. Skibet skulle have sejl, der ved dykning kunne lægges ned i dækket. Det var hans plan at sejle så langt, han kunne komme mod St. Helena for sejl. Så snart han opdagede de engelske krydsere, ville han dykke ned og om natten gå ind til St. Helena og få Napoleon ombord.

Planen blev ikke bragt til udførelse, da Napoleon døde, inden skibet var helt færdigt.

Efter at have gennemgået de tidligere nævnte fartøjer beskriver kaptajn Montgery et fartøj, han har konstrueret, og som han kalder „Det usynlige“, fordi man kunne dykke helt ned med det og sejle lang tid under vandet.

Over vandet blev skibet drevet frem ved hjælp af sejl på tre master og med maskiner. Det skulle da gøre større fart end selv dampfartøjer.

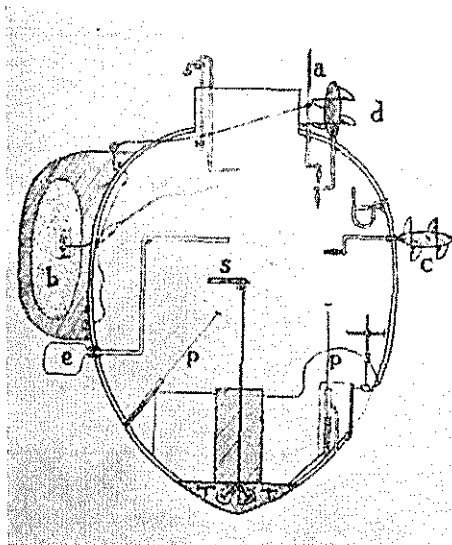
Skibet målte 86 fod i længden, 23 i bredden og var

14 fod dybt. Det blev bygget af jern. Dækket havde nogenlunde samme form som underskibet, men var dog noget mere fladt for at lette manøvreringen, når man sejlede i cverfladen for sejl. I dækket var der to luger med patentglas for at bringe lys ned i skibet.

Mod agterenden var det forsynet med to master, på hvilke der førtes latinersejl. Mod forenden havde det en større mast med stang, hvorpå der førtes flere sejl. Desuden var det forsynet med et spryd til forsejl. Sprydet kunne skydes ind i dækket, og masterne lægges i dertil byggede kister på dækket. Skibet var delt med et banjedæk.

I lasten fandtes magasiner for proviant og ammunition samt tanke til at dykke med. Ved søhaner kunne disse tanke fyldes og atter lænses ved hjælp af pumper. På kommandopladsen var der en dybdemåler, der angav, hvor dybt skibet lå under overfladen.

Fremdrivningsmekanismen var en af en M. Martenot 1703 opfundet slags åre. Den bestod af et prismeformet legeme. Den del af prismet, der vendte mod skibet, var cylindrisk, den modsatte del dannede to flader, der stødte sammen under en stump vinkel. Ved at sætte denne prisme i en sidedrejende bevægelse, ca. 20° til hver side blev skibet vrikket frem. Apparatet var anbragt i en cylindrisk udhulning i agterskibet, på hver side af det var anbragt sideror. Over apparatet var anbragt et højderor for at stabilisere skibets bevægelser, når det var neddykket.



Det indre af Bushnell's undervandsbåd. Bogstaverne viser følgende: a) Skruer, til hvilken var fastgjort magasin med sprængladning. - b) Magasinet med ladning. - c) Skruerformet åre, der skulle bringe ubåden fremad eller bak. - d) Skruer til neddykning. - e) Ror. - p) Pumper. - T) Vandballast-tanke. - s) Forerens plads.

Da dette vrikkeapparat kun kunne drive skibet frem, men ikke give det nogen drejende eller bakkende bevægelse, var skibet yderligere forsynet med et apparat, der bestod af tre omløbende åreblade.

Disse, der var af jern, vendte den flade del af årebladet til, når de mødte vandet, og den skarpe kant

til, når de slap vandet. Dette apparat blev drevet af en dampmaskine, når skibet sejlede i overfladen, og af tre spil, hver med 30 mand, når skibet sejlede under vandet. Martenotten, det er navnet på det prismelignende vrikkeapparat, blev drevet såvel over som under vandet af krudt.

Skibet havde en besætning på ialt 96 mand. To jernrør eller cylindre, omgivet af en vandtæt klædning, kunne ved hjælp af dunkrafter hæves eller sænkes. I nedtrukket stand ragede de 2 fod op over dækket og kunne skydes 13 fod i vejret. Rørene var foroven lukket med en halvkugle, hvori der var 4 huller på en kvadratommes størrelse. Disse huller blev lukket med 4 ventiler, hvis fjedre åbnede for hullerne i fri luft, men straks lukkede under vandet, eller hvis en sø slog over røret. To af disse fire huller mandede ud i en ventilator, der sugede frisk luft ned i skibet, de to andre huller stod i forbindelse med en anden ventilator, der sugede den forbrugte luft ud af skibet.

6 tommer under disse huller var der andre 4 huller med glas for. En mand placeret i cylinderen kunne herfra observere horisonten og derfra dirigere skibets kurs.

Hvor primitivt meget af det her omtalte end er, må man dog forbavses over, at man allerede for 135 år siden, i en tid hvor mekanik ombord i skibe var ganske nyt, dog har kunnet konstruere fartøjer, der, omend med stort besvær, dog vitterligt har sejlet under vandet.

V. Topsøe-Jensen.

Isbryder med vægt som en supertanker

Med en søsætningsvægt på 5.400 tons repræsenterer den af Sovjetunionen bestilte polarisbryder „Moskva“, som er under bygning ved værftet i Sandviken, Finland, en vægt, der svarer til en 40.000 tons tanker. Med et dybgående på 10,5 m beregnes dens deplacement til 15.430 tons — altså betydeligt mindre end et tankfartøj — men i stedet er Moskva så dimensioneret til at kunne modstå Det nordlige Ishavs voldsomme angreb. Til eksempel kan nævnes, at agterstævnen vejer 72 tons og den midterste af de tre agterpropellere 36 tons.

„Moskva“ er den første af to polarisbrydere, som Sovjetunionen har i ordre hos Wärtsilä-koncernen. Den er det tungeste fartøj, der hidtil er bygget i Finland, men samtidig placerer vægten den i klasse med de største fartøjer, som er bygget i Skandinavien. Med sine 22.000 hk bliver „Moskva“ verdens stærkeste dieseldrevne fartøj.

Skroget er helsejst og dobbelt helt op til næstøverste dæk på grund af, at der i hele skibets længde findes sidetanke. Fremdrivningsmaskineriet består af otte Vasa-byggede Wärtsilä-Sulzer dieselmotorer på hver 3.250 hk, som driver jævnstrøms-generatorer, der efter tur leverer kraften til tre elektriske propellermotorer, leveret af Siemens-Schuckertwerke AG.

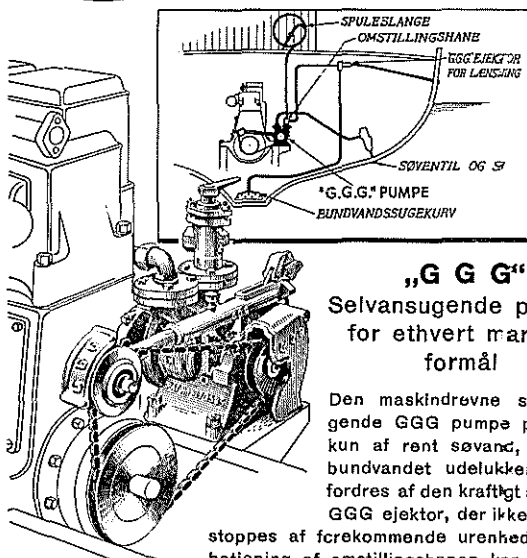
Polarisbryderen får en besætning på ca. 100 mand, der får stilet én- og to-mæds kamre til rådighed. Der bygges særskilt landingsdæk og hangarer til to helikoptere, der udgør en del af den moderne udrustning.

„Moskva“s maskineri udvikler en kraft, som omsat til elektrisk energi svarer til f. eks. en by som Silkeborgs behov. Til bygningen medgår der 50 km rør af forskellige dimensioner samt 900 km elektrisk kabel. Til den ind- og udvendige måling af skibet skal der bruges omkring 30.000 kg maling.

Isbryderen bliver udstyret med krængningspumper, som på to minutter er i stand til at pumpe 480 tons vand fra tankene på fartøjets ene side og over i den modsatte side. Fartøjet kan ved denne manøvre hjælpes fri af isen, når denne presser særlig hårdt.

„Moskva“ løb af stabelen i januar i år. —g.

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 ejector, der ikke kan for-

stoppes af frekommende 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.

Den norske handelsflåde vokser

Norges handelsflåde har passeret de 10 mill. bruttotons. Endnu ved årsskiftet lå den på 9,9 mill. tons, men en senere foretaget opgørelse har vist, at tallet ligger noget højere, skriver Göteborg Handels- og Sjøfartstidning.

Flåden fordeler sig i øvrigt med 5,3 mill. tons på tankskibene, 4 mill. tons på tørlastskibene og resten på specialfartøjer af forskellig art.

Ialt er Norge indehaver af 8 % af den samlede verdenstonnage. I 1939 var det tilsvarende tal 7,1 %.

I løbet af eet år er der blevet oplagt 62 norske handelskibe på omkring 400.000 tons, og det samlede tal på oplægningerne var pr. 15. januar i år 122 handelskibe på tilsammen 834.642 tons dw. Heraf var de 27 tankskibe på tilsammen 370.466 tons dw. —g.

Til orlogs under Dansk Vestindien 1901—02

„Marine-ulke“ på omkring 80 år er lige så sjældne som skovens stoute ege. Som en alders-sjældenhed fra eet togt lever endnu et par bådfulde orlogs-gaster hver nærmende sig de fire snese år. De samles en gang årligt for at mindes „dengang“ ved kammeratligt møde, hvis deltagere-antal bliver mindre og mindre for hver gang. Med en tilsvarende alderens patina over deres oplevelser bliver disse for nutiden et meget interessant tids-billede af marine-livet for 3 generationer siden, hvilket eller lignende ikke vil kunne opleves af nutidens orlogsgaster, alene af den grund, at Danmark ingen tropekolonier har mere.

En af dem, forresten „sjælen“ i kammeratmøderne, den 79-årige gårdejer I. P. Kragsskov, Græse, der som værnepligtig menig (skibs-nr. 440) var på togt med krydserkorvetten „Valkyrien“ til Dansk Vestindien 1901—02, fortæller nu om sine mange oplevelser fra dette begivenhedsrige togt — endda med særlig glæde ud fra mottoet: „Engang mariner, altid mariner“.

Nr. 440, I. P. Kragsskov's beretning lyder:

— Mit hjem lå i Vendsyssel, så nær Kattegat, at jeg sommeren igennem gik og vogtede kørerne ved stranden. Herfra så jeg de stolte sejlskibe og dampere passere forbi, ud på de store rejser, hvor eventyret vinkede. Dette gav mig lyst til søen. Da jeg skulle ind og være soldat, bad jeg sognefogeden om at være mig behjælpelig med at komme ind til orlogsmarinen, og som yderligere støtte heri fik jeg en skrivelse fra føreren af redningsbåden, til hvilken man manglede kvalificeret mandskab, da ingen fiskere fandtes i kommunen. Planen lykkedes, og hvem der blev glad, var mig. 14. september 1901 mødte jeg sammen med andre 450 indkaldte ombord i vor gamle, stolte fregat „Jylland“, som var logiskib for eksercerskolen, hvis øvelser foregik dels ombord og dels inde på Holmens område. En måneds tid efter skulle besætning udstikkes til berømte krydserkorvet „Valkyrien“, som skulle på togt til Dansk Vestindien samt vise flaget på Atlanten. Ved mønstringen af os en morgen i „Jylland“ siger så chefen: „Vi skal bruge 200 mand til „Valkyrien“ og vil gerne have flinke folk. De, der vil melde sig frivilligt, går over til den anden side.“ Ved optællingen blev det til 216. I en lille tale udtrykte han sin glæde over, at så mange havde meldt sig, og trods hans henstilling om, at de, der havde fortrudt, kunne trække sig tilbage, stod vi alle fast, hvilket indbragte os hans ros. „Men nu må I finde jer i skæbnen,“ sagde han, hvorpå de 16 cverskydende udtoges ved hver 3. mand

Ved CARL ØSTEN



I. P. Kragsskov

fra fløjen. Desværre var jeg den allerførste, men i middags-friheden stillede jeg i det mest triste humør hos chefen og fortalte ham, hvor gerne jeg ville med. Han noterede så mit nummer på en marmor-tavle, som stod på hans skrivebord. I spændt forventning gik jeg, lige til dagen før „Valkyrien“'s afsejling, hvor han lod mig kalde ned til sig for at spørge, om jeg stadig havde lyst til at komme med, for én havde i sidste øjeblik bedt sig fritaget. Glad svarede jeg ja.

Dagen før afsejlingen var marineminister Jøhncke ombord og ønskede os lykkelig rejse, og desuden var der gudstjeneste ved Holmens provst, som sikke dengang var, før orlogsskibe stod ud på større togt. Den 19. oktober 1901 gik „Valkyrien“ så ud fra København med sin besætning på 279 mand, heraf 18 officerer; chef var kommandør H. P. Holm, der dagen før havde afagt visit ombord i de 3 russiske kejser-yachter „Standard“, „Polarstjernen“ og „Czarevna“, hvilke lå i yderhavnen. — Nu gik turen ud i den store verden, til ukenete eventyr! Kronborg hilste vi med kanon-salut, som besvaredes. Skagen passeredes om natten, hvor fyret blinkede gemytligt til os, som nu skulle have vort hjem sammen for længere tid. Over Skagerak og Nordsøen gik det støt. Også over Kanalen. Falmouth blev anløbet for kul-fyldning. Her lå vi 4 dage. Derfra gik rejsen til Cadiz. Inden vi nåede derned, var det blevet så varmt, at vi gik barfodet, og alt forløb godt, indtil vi kom ind i Spanske Søen, der som urolig blev skyld i, at mange „slog sig fra kosten“ på grund af ofringer til Neptun. 1. november ankom vi til Cadiz, hvis klima føltes som højsommer herhjemme. Med et par kammerater „gjorde“ jeg byen, hvor vi så de for os mærkeligste ting blandt dette gemytlige og varmblodige folkefærd. På dagen for „Valkyrien“'s afgang skulle der være tyrefægtning, så den oplevelse fik vi ikke med, men jeg havde dog forinden været inde på arenaen. — Blandt den på stedet indtagne proviant var nogle piber sherry, hvoraf vi fra nu af skulle have en daglig ration. Jeg var så heldig at få overladt en kammerats, fordi han ikke brød sig om vin.

Vi stod nu vestover, til Madeira, og ankommet her til ankrede vi op på Funchal rhed. Landet syntes at

ligge oppe i skyerne, for først på tredjedagen hævdede de sig så højt, at bjerg-topperne blev sigtbare. Vi havde meget besvær med den last kul, vi skulle have ombord. Den kom ud i lægtene, men da det så blæste op, måtte vi for ikke at drive stikke til søs og holde gående, indtil vejret bedrede sig. Den dag skaffede kun to gaster i min bakke. For at kunne nå Vestindien skulle der så mange kul til, at de ikke kunne rummes i skibets kulkasser, hvorfor 300 tdr. måtte anbringes i sække på dækket. Vor gennemsnitsfart var 8 knob.

Videre over Atlanten afholdtes øvelser, herunder skydning med kanonerne. På en hunde-vagt kunne således blive blæst „Klart skib“. En skyde-flåde blev smidt ud, hvilken så skulle findes ved hjælp af projektorerne, hvorefter beskydningen af den tog sin begyndelse. Jeg betjente de to revolver-kanoner, en i hvert borde, i underofficers-messen — de skød ud gennem åbnede porte og kunne affyre 60 skud i minuttet. Ved affyring ud over siden af 21 cm'erne, den ene stod på bakken, den anden på agterdækket, kunne skibet krænge over i 45°.

Den 30. november, ca. 1½ måned efter afsejlingen fra København, betragtede vi i spænding landet, der tonede op i kimmingen, St. Thomas. Vi krydsede en tid ud derfor, for at man inde på fortet kunne få tid til at lade de gamle kanoner til salut. Efter at have fået lods ombord stod vi så ind mod havnen. Hvilken storslået indsejling! Højland på begge sider af os, og så åbnede sig en af naturen dannet havn, bag hvilken byen Charlotte Amalie strakte sig malerisk op ad tre høje. Næppe var ankeret sat, før vi afgav 9 salutskud for fortet, som besvarede med samme antal. Derefter tog chefen i land for at melde sig hos guvernøren, oberst C. E. Hedemann. Straks efter vor ankomst belejredes siderne af små-fartøjer med kadrejere, som ville prakke os askens herligheder på. Senere på dagen kom guvernøren ombord og honoreredes med 15 salutskud.

På min første landlovsdag, da en kammerat og jeg besteg det højeste punkt på St. Thomas, følte vi os som Columbus'er. Vi kom dog efterhånden til at føle os hjemme på dette fremmede sted, hvor vi efter planen kun skulle have ligget en lille måneds tid, men hvor vi på grund af forhandlingerne om øernes salg til USA kom til at forblive i ½ års tid. Befolkningen var delt i to lejre. Ungdommen, forblændet af de amerikanske marineres „mammon“ — hele tiden kom jo mange amerikanske krigsskibe i havnen — ville høre til Amerika, medens de gamle ville forblive danske. De amerikanske marinere, som gerne vilde være i selskab med os fra „Valkyrien“, var gode at være sammen med i land. De inviterede os rask væk på „Gamle Carlsberg“, 75 øre pr. ½ flaske. Vi derimod, der kun havde 8—9 kroner om måneden, måtte til gengæld nøjes med at traktere dem med vin, som pr. 1/1 flaske af god kvalitet kun kostede 50 øre. Lad så end 1 fl. brændevin derhjemme være endnu billigere, 21 øre. I Vestindien kunne ½ fl. „Aalborg Akvavit“ fås for 75 øre.

Med på togtet var underofficers-elever og frivillige lærlinge, vel en snes stykker ialt. Yngste af sidstnævnte var kun 13 år og hed Evers (nuværende kommandør). Han kunne ikke nå at surre sin køjse op, og da jeg syntes godt om den lille, raske dreng, var det mig en glæde at hjælpe ham dermed. En dag kom han og gav mig en vældig fin cigar i guld-papir, som jeg skulle have for min hjælpsomhed. Han havde fået den ved en fest, som guvernøren havde givet for disse unge elever i guvernementsbygningen. Det var nu ikke så meget gaven som hans gode hjertelag, der gjorde indtryk på mig.

Chefen var af den gode, gamle sømands-type, som vi alle så op til i dybeste ærbødighed og til en vis grad hengivenhed. Han var allright! Næstkommanderende må med mild omtale betegnes som lidet afholdt. Til trods for sin store „hellignæd“ tolkede han efter vor mening Guds bud på en misforstået måde. At give os ekstra arbejde var hans store lyst. Blandt andet skulle frivagten på hundevagten skure dækket med mursten og sand. Begyndt på fordækket var vi over mellemdækket kommet til det agter. Det kunne jo ikke nytte, vi murrede, men så fik jeg en ide, som forhåbentlig ville befri os for dette arbejde. Mit skifte havde hundevagt, og som hørende til frivagten gik kammeraterne og jeg an til arbejdet med skuringen, jeg mod sædvane med 8 mursten under armen, og i stedet for, som ordren lød på, at lægge dem lydløst „kom jeg til“ at tabe dem lige over chefens lokaal, hvilket jo langtfra gik stille af! Sikken en balle jeg fik! — Jeg havde tjenesten som ordonnans næste morgen, da chefen kom på dækket. Af hans ansigts-udtryk syntes et uvejr i vente. Han beordrede mig til at hente næstkommanderende, og stående i deres nærhed hørte jeg chefen udspørge ham, hvad der foregik om natten. Med stram honnør måtte så næstkommanderende afgive forklaring, efter hvilken chefen sagde, at dette arbejde ville han ikke vide af om natten. Hurtigst lod jeg kammeraterne erfare denne glædelige nyhed. Den skaffede mig oprejsning for de mange ukvemsord, jeg var overøst med om natten. Og underkanoneren udbrød glad: „De er lige godt en guttermand, Søren!“ Han havde ellers ved irettesættelsen skældt mig ud for „en høhest“, hvilket var der tids værste skældsord på søen.

Kaptajn R., vor battericnef, holdt meget af at se os i „fuld krigsmaling“: „kyrads“, handsker og maske, hvilken mundering udgjorde udrustningen til bajonETFægning. Den foregik hveranden formiddag og var i trope-varmen en varm omgang. Vi følte det bagefter, som om vi var trukket op af havet. Efter nogle måneders forløb kaldtes kaptajnen hjem til Danmark til anden tjeneste. Hans stilling ombord overtoges af kaptajn H. Konow (senere viceadmiral). Det var en mand, vi forstod, og han os. Han erstattede bajonETFægningen med øvelse i land som landgangskompani, altså nærmest felt-tjeneste. Dette var dog allerede formæret hurtigst efter „Valkyrien“s ankomst som forholdsregel imod eventuelle neger-optøjer. Allerede første gang under hans kommando, da vi havde stillet

vore geværer i pyramide og fået hvil, sagde han: „Nå gutter, her kan I bolte jer og bade, hvis I vil. Men så snart jeg støder i fløjren, møder I her på pladsen. Hvis nogen har pipe og tobak, kan I komme herhen og få fyr hos mig.“ Vi vpi. måtte jo ikke besidde tændstikker ombord. På turen op over højderne, der var gået til øens modsatte side af havnen, havde han bedt os synge for så selv at stemme med. Altid var Konow i godt humør, som han „delte“ ud til os allesammen. Han forstod at sætte kulør på tilværelsen. Fra nu af blev det en tid med liv og lyst i tjenesten. Efter en tids forløb skulle vi vise chefen, hvad vi havde lært af denne patrulje-tjeneste i land. Med orkestret i spidsen, flagbærer og en mitrailleuse bagest drog vi så med fuld musik gennem Charlotte Amalies gader, alt til negrenes store fornøjelse. De fulgte os dansende, stæpende, vrikkende, så sveden drev af dem i striber. — Konow havde desuden den bestilling ombord at forrette gudstjenesten på søndage og ved højtiderne.

„Valkyrien“s ophold under de tre øer, St. Thomas, St. Croix og St. Jan, skulle efter sejl-planen kun have været et par måneder, men nyopdagede forhandlinger om øernes salg til USA bevirkede, at afgangens hjem blev udskudt på ubestemt tid. I slutningen af marts og begyndelsen af april 1902 aflagde krydseren besøg ved Jamaica og Haiti. Byen Kingston på Jamaica (engelsk) blev den smukkeste plads med mange hvide indbyggere. Indsejlingen dertil omgaves af små sandøer med enlig stående palmetræer, hvorved man kom til at tænke på „En kokosnød på havet flød“ fra skoletiden. Med sporvogn kørte vi gennem den smukke og moderne by ud til et forlystelsessted, som hed „Den hvide pige“, hvor vi nød ægte „Jamaica-rhum“. Vinen, som vi glasvis for en lille kobber-skilling kunne smage os frem til, var også herligt smagende. Sådant god vin blev man ikke syg af. Derimod af den unge rhum, som vi skulle vogte os for.

Undervejs til Haiti kom vi ind i et forfærdeligt tordenvejr, det værste i mit liv. Luften følte ligefrem svovlet. Under høj, klar himmel stod vi ind til Port au prince, residensstaden på Haiti. Øen er på størrelse med Jylland. Som på Jamaica salutede vi her det fremmede nations-flag med de 21 skud, som besvarede fra en fæstning. Men den havde ikke noget Dannebrog, kun en rød og hvid fane, som hejstes i stedet. Vor chefs besøg hos præsidenten gengældtes af hans ombord. Han var en høj neger med hvidt fuldskæg, hvem jeg som deltager i skansevagten var med til at hilse. På landlov blev vi roet ind. Vi lå langt ude på rheden. Næppe havde vi bestegat kajen, før vi omringedes af neger-piger og oppe i byen indstillede andre neger-kvinder deres arbejde med at sigte kaffebønner gennem sold for som glade børn at give sig til at danse omkring os hvide mænd. Med en af damp-sporvognene kørte vi en tur gennem byen, på hvis langtfra renlige gader gik påfugle og sorte svin, som rodede mellem brostenene. I hver side af gaderne var ret brede rendestene, som en af vore kammerater kom i for nær berøring med, før da de ved landlovstids ophør

skulle skynde sig ombord, ville han springe over rendestenen, men var uheldig at falde bagover deri — med sit hvide paradetøj. — Travende rundt i byen kom jeg og et par kammerater til en stor port med en udenfor stående skildvagt, en neger. På godt dansk spurgte vi, om vi måtte komme indenfor. Han forstod os selvfølgelig ikke, gjorde bare store øjne. Så med eet fejede vi ham til side, åbnede porten og gik indenfor. Det skulle vi nu ikke have gjort, for det var en soldaterlejr af lutter negre. Råbende samlede de sig om os, der nu med gode miner forsøgte et baglæns gående tilbagetog. For det syntes, at de havde fået kig på vore portemonaier, som var let synlige i det tynde paradetøj. Vi slap dog uskadte ud af porten, men med ledsagende hyle-koncert. — Man forsøgte at snyde os „efter noder“ på Haiti. Jeg måtte således slå min „klo“ i er. neger, fordi han ikke havde givet mig rigtigt tilbage ved køb af postkort, som jeg smed ham i hovedet, og hvorfor jeg krævede min ½ dollar tilbage (1 vestindisk dollar = 3,75 kr.). Værre gik det vore bagere. Nikkelmønterne, de fik tilbage på 1 dollar efter køb af en flaske vin, rakte ikke engang til en cigar! — I forbindelse med besøget i Kingston hændte forresten en lille episode, hvorved næstkommanderende „fik en over næsen“ af chefen. Vi var kommet noget sent ind, hvorfor næstkommanderende sagde til en underofficer, at „så får mandskabet ikke landlov“. „Jo, mandskabet får landlov,“ lød det bag ved ham, og det var fra chefen, hvis nærhed han ikke havde bemærket.

Ind imellem gjorde vi fra St. Thomas afstikkere til de andre to øer. Engang vi lå udfør Christianssted (St. Croix), kom med eet på den ellers altid skyfri himmel en lille sky, og i løbet af kort tid formørkedes himmelen af regnskyer, hvorfra det øste ned. Det var trope-sky! Så der blev liv i de udtørrede vandløb oppe fra højlandet, ad hvilke træer med rod, gæs og ænder af vand-presset reves med til søs, også mudder, så vandet var helt mudret flere kilometer ud. I tre uger vedblev det at regne mere eller mindre, og negrene frøs, så tænderne klaprede.

Til lægelig behandling i de tider, for eksempel mindre operationer, anvendtes ikke bedøvelse ombord. En af mine kammerater, som havde fået betændelse i sin ene hånd-flade, fik skåret 3 ridser heri af overlægen, hvorefter han vred hånden på patienten bagover for at få betændelsen ud, altså uden forudgående bedøvelse. Endnu mere pinefuld blev operationen af en anden kammerat, der havde fået foden i klemme i en luge-karm, idet uheldet bevirkede, at neglen af en tå måtte trækkes af. Intet under, at han jamrede sig.

På et vist tidspunkt havde flere af den menige besætning fået udslet på kroppen, hvilket skyldtes den tropiske kede i forbindelse med det tykke blod hos os nordboere. Det søgtes helbredet ved indtagning af 1 pægl sherry, som udgaves foruden den daglige ration af rødvin. En anden foranstaltning mod varmen var,

at vi blev klippet „skaldhovedet“ efter ordre fra chefen.

Togtets største oplevelse, tillige uhyggeligste, blev vort ophold under den franske ø Martinique, hvortil chefen og guvernøren i barmhjertighedens navn havde sendt „Valkyrien“, for at den med sin last af fødemidler og medikamenter kunne lindre nøden blandt de tusinder af folk, som et forfærdeligt vulkan-udbrud havde gjort hjemløse. Derimod kunne vi ikke hjælpe de ca. 36.000 mennesker, der i løbet af nogle minutter havde lidt døden i det eksplosionsagtige krater-udbrud af aske, giftige luftarter og regn med ild og sten. Vulkanen var stadig i virksomhed, da vi efter 1½ døgn tid ankom til øen. Således faldt aske-regn endnu, da vi tog ca. 600 personer ombord fra en ikke nedbrændt, men fuldkomment aske-dækket landsby for at befordre dem til et mere sikkert sted på øen. Enhver ombord, lige fra chef og officerer til menige, arbejdede uden tanke for fare-risiko. Ingen kunne jo vide, om et nyt eksplosionsagtigt udbrud ville finde sted med lyns hastighed. (Red. Vi har før omtalt denne naturkatastrofe, hvorfor Kragsskovs beretning udskydes til evt. gengivelse). Det var den 9. maj 1902, vi var stået ud fra St. Thomas for med fuld kraft at stå sydover til den så hårdt ramte ø.

Den 14. maj var vi tilbage i Charlotte Amalie havn, og samme dag fik så mange af besætningen som muligt ekstra frihed som erkendtlighed for vel udført redningsarbejde. Nogle dage efter, på 2. pinsedag, lod chefen kalde mandskabet agterhen for at gøre det bekendt med det telegram fra regeringen derhjemme, som udtrykte sin anerkendelse af samme årsag, foruden at det bragte en tak fra den franske regering. — Siden vor tilbagevenden havde vi haft nok at gøre med at bringe skibet i ordentlig stand igen ved både rengøring og maling, hvormed gik en 8 dages tid.

Så endelig kom 30. maj telegram fra ministeriet om, at „Valkyrien“ skulle afgå hjem, hvilket vakte stor glæde hos de fleste ombord, eftersom toget nu havde været ca. 7 måneder. Under gensidige salutter, flags kipning og vort orkestres spillet „Kong Christian“ forlod vi det så smukke sted ved aftenstid. Med ombord havde „Valkyrien“ 4 levende kalve til slagtning, munderings-sager fra hærstyrken samt 5 straffefanger, hvilke for vold mod foresatte var idømt forbedringshus-arbejde i hjemlandet. De indsattes ombord i 2 arrester, som var lavede af skodderne fra de før omtalte, nedtagne lukafer. Endvidere hjemførtes aske fra Mont Pelée (vulkanen på Martinique) til Mineralogisk Museum — samt en stor kylling fra Martinique. Den var forblevet i sit skjulested, da de reddede og deres habengut, herunder fjerkræ, bragtes fra borde. Forinden var en medskabning til den, en pelikan, sluppet i frihed. På sejlads under øerne var den en dag landet på agterste solsejl, hvor den blev fanget af en mand, som, da den var kommet ned på dækket, måtte have hjælp til at overmande den. Da vi gerne ville beholde den ombord, sattes den i en kasse af ret store dimensioner. For det meste madedes den med

fisk, som vi købte i land. — Kyllingen blev efterhånden vores allesammens kæledægge. Dens yndlingssted var kappen til forbanjen, hvor den tit sad og soled sig. En skønne dag var den bleven næsten blindet af øjebetændelse. Hos bøsseageren fik jeg noget af hans fineste olie til at bade dens øjne med, og det lykkedes mig virkelig at få betændelsen kureret.

I Atlanten kvitterede vi også det fine trope-vejr. De første 8 dage efter St. Thomas var yderst regnfulde, dernæst kom vi udfor 4 dages stiv kuling. Grundlovsdagen oprandt midt i Atlanten, og den fejredes med punch, som besætningen også havde fået ved andre mærkedage såsom jul og nytår. Efter 12 dages sejlads nåedes Azorerne, hvor vi gik ind til Ponte Delgada for at laste kul, her igen atter nogle sække på dækket. På vejen videre frem anløb vi Dartmouth (England), hvor vi også fik kul ind, og den 22. juni hen imod aften passeredes Kronborg, hvormed udveksledes kannon salut ligesom ved udfarten. Udfor Helsingør havn lagde lods båden på siden for at overbringe et brev til chefen, der umiddelbart efter gav ordre til ankring. Brevet indeholdt — det skylder jeg senere erfaring — ordre fra marineministeriet om, at „Valkyrien“ skulle afvente telegram om tidspunktet for ankomsten til København, idet marineministeren (Jøhnke) ville komme ombord som første mand. Hvad værre var — vi måtte ikke få landlov før efter nærmere ordre. Og lige inde foran os lå den danske kyst, som vi ikke havde set i 8 måneder! Når vi ikke måtte komme i land, var årsagen, at ingen skulle kunne pumpe os for nyheder om negrenes reaktioner overfor ø-afståelsen. Næste formiddag afgik vi til København. Det blev noget af et triumftog. Udfor Tårnbæk fik vi hurra'er fra besætningen på „Georg Stage“, og kommet ind i Yderhavnen stod velkomst-skare lige fra Frihavns-hovedet og ind til Toldeboden, som næsten var fyldt til trængsel, alle råbende hurra og viftende med lommetørklæder, alt medens små-fartøjer kredsede om os. I panserskibet „Helgoland“ spillede orkestret, foruden at den langs lønningen paraderende besætning gav os 3 hurra'er — alt sammen til ære for mændene fra Martinique-katastrofen! Vi var både rørte og stolte på een gang! Næppe havde „Valkyrien“ fortøjet til bøjle i Yderhavnen, før marineministeren med adjutant — det var henimod middag — kom ombord, hilst med de for ham reglementerede 17 salutskud og marineminister-flaget på stortoppen. Vi var selvfølgelig opstillet til parade for ham. Derefter lod han os kalde agterhen, hvor han overbragte os tak til chef og besætning fra Chr. IX, som chefen besvarede med at dirigere 9 hurra-råb for majestæten, hvorpå fulgte orkestrets „Kong Christian“. Og endelig bragte ministeren en hilsen fra kronprins Frederik og rigsforsstanderen, prins Christian.

Nu ovenpå dette måtte vi da få landlov? Men nej. Det var tilmed St. Hans aften — med bål, dans og fest i land! Først skulle vi nemlig inspiceres af flåde-inspektøren (viceadmiral Uldall) og deltage i nogle afsluttende øvelser. Endelig 2 dage efter tilstodes land-

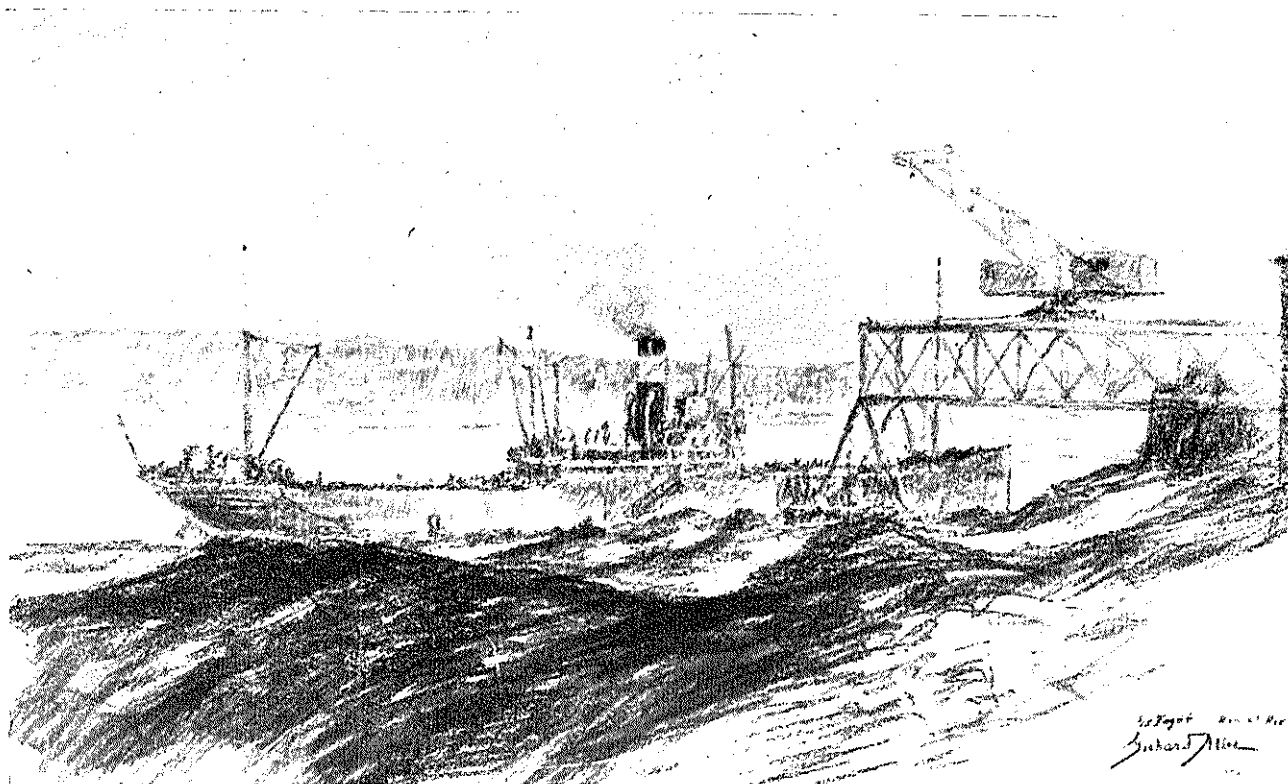
lov for os i dronningens kvarter, men kun til et kvarter i 22, altså ikke engang nattegn „til mændene fra Martinique“! Inden landloven hævde vi fået endnu en tak — fra den franske gesandt, som ombord gentog sin regerings dybeste taknemlighed. Dagen efter blev det så turen for kongens kvarter til landlov. — Som en yderligere hyldest inviterede den russiske cirkus Beke-tow „Valkyrien“s besætning gratis til sin forestilling søndagen derefter, og Tivoli gav os gratis adgang på hver landlov. — 5. juli strøg skibet kommando, og vi værnepligtige afgik til beklædnings-magasinet for at skifte til civilt klud og hjemsendes. Det havde i al den tid ligget i en pose, så ikke underligt, at det så rædsomt ud!

Som en anerkendelse for „Valkyrien“s sendelse og påfølgende hjælpeaktion på Martinique blev guvernør Hedemann og kommandør Holm højt dekoreret af den franske regering. Tillige påskønnede den danske regering, vel egentlig kong Chr. IX, også den menige besætnings indsats ved at udnævne to af den til dan-

nebrogsmænd, en artillerist og en matros. Selvom vi ikke misundte vore kammerater denne dekoration, følte vi dog en vis skuffelse over, at enhver af os ikke blev påskønnet på en mere direkte måde, eventuelt ved en penge-gave eller mindre erindringsgave, hvad vi faktisk havde ventet ifølge chefens første anerkendelse af vor medvirken. Vi havde dog, uden pral, sat vort liv i vove, tilmed ved frivillig deltagelse, i redningen af de ca. 600 menneskeliv.

Nå, om ikke andet havde vi den glæde, at vi for en tid var „dagens mænd“ i hver havn på hjemrejsen, og i et mig bekendt tilfælde håndte det endog, at et besætnings-medlem ved sin indtræden i en københavnsk café æredes af orkestret med „Kong Christian“.

Til sidst skal det ikke glemmes, at „Valkyrien“ var den eneste fremmede orogsmand, der som den først ankomne til stedet ydede sin hjælp. For både en tysk og nogle amerikanske kom for sent. Derfor fløj „Valkyrien“s og Danmarks navn over hele verden, som de havde gjort på østasientøget 1899—1900.“



S/S „Fogdö“, Rederi A/S Rex, lossere kul i Oxelösunds havn.

Kultegning af Gerhard Albe

KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

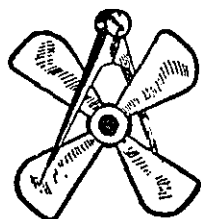
(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen. Maskinisteksamen.

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

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. 9-13). Telf. Ryvang 1863



Olieselskaberne anlægger kajer for kæmpetankskibe

Det er ikke blot søsætningen af kæmpetankskibene, der kan volde hovedpine, men også havnemulighederne er et stort problem.

På den sydvestligste spids af Wales ved Milford fjorden ligger Milford Haven, en af Europas bedste, naturlige havne. Den har i århundreder ført en kummerlig tilværelse på grund af sine dårlige landforbindelser, men nu ser den fremtiden i møde med fortrøstning. Fjorden, der er 30 km lang, er let tilgængelig fra det åbne hav i al slags vejr og godt beskyttet mod vinde fra alle verdenshjørner. Havnen er så bred, at alle skibe kan vende i den, og vanddybden er 18 m ved laveste vande.

Esso Petroleum har erhvervet et område på 400 ha, hvor man nu er i gang med at bygge en oliehavn og et stort raffinaderi til en bekostring af 18 millioner pund. Samtidig anlægger konkurrenten British Petroleum på den anden side af fjorden lige overfor også en oliehavn.

Esso har i Fawley ved Southampton bygget Englands største olieraffinaderi med en årskapacitet på 10 millioner tons råolie. Dette anlæg er ikke længere tilstrækkelig, og man har derfor valgt at bygge et nyt raffinaderi ved Milford Haven, hvor grunden endnu er billig, og selv de største skibe kan gå til kaj. I første omgang udbygges for en årskapacitet på 4,5 millioner tons råolie. Når det hele bliver færdigt i 1960, skal de forædlede produkter sendes videre med skib til forbrugerne, og selv med dette for øje har Milford Haven en gunstig beliggenhed med korte søforbindelser til syd- og vestkysten.

BP går frem efter andre linier. Det har allerede et stort olieraffinaderi i Llandarcy udenfor Swansea. Bristolkanalen er så grundet, at kun skibe på 18.000 tdw kan passere og gå ind til Swansea. Olietilførslen har derfor voldt problemer, siden kæmpetankskibe kom på mode. Disse problemer overvindes med anlægget i Milford Haven. BP nøjes imidlertid med en mole og kaj samt cisterner til 200.000 tons råolie, men bygger desuden en 100 km lang rørledning til Llandarcy, gennem hvilken der skal kunne pumpes 6 millioner tons råolie om året. Også dette arbejde skal være færdigt i 1960.

Milford Haven nærer imidlertid andre forhåbninger end kun at være oliehavn. Når nu kæmpetankskibe finder vejen derhen, håber man, at også andre kæmpe-skibe vil udnytte den dybe fjords muligheder, særlig da kommunikationerne til lands endelig har gjort ende på ulempen ved havnens isolerede beliggenhed.

Mest lovende synes planerne om en omlastningshavn for jernmalm. Den walisiske stålindustri er allerede begyndt at tage malm fra de nyåbnede gruber i Labrador, og denne malm skal snart afskibes i kæmpebåde, som får svært ved at losse andre steder. Hensigten er at bygge et losnings- og lageranlæg med en kapacitet på 3,5 millioner tons om året. Bliver dette til virkelighed,

vil sikkert de største malmbåde fra Narvik også blive dirigeret derhen. Beregningerne er dog endnu ikke færdige. Hos BP beretter man, at besparelsen ved at fragte olie fra Den persiske Havbugt med kæmpetankskibe er ca. et pund pr. ton, og det er sikkert også billigere at skibe jernmalm med kæmpebåde. Et andet spørgsmål er, om gevinster kan opveje omkostningerne for omlastning, der må blive betydelig dyrere end for olie.

Der findes et værft i Milford Haven, men det har i mange år ført en kummerlig tilværelse. Man har nu planer om at bygge en 300 m lang tørdok og en kaj ved dybt vand for reparation af 47.000 tonnere og endvidere en udvidelse, så man kan dokke 100.000 tonnere, hvilket for tiden ikke kan ske noget sted i Storbritannien.

Hertil ligesom til andre store planer, som kommunen har, behøves der penge, mange penge. Det er alt sammen fremtidsmusik. Eet er imidlertid givet: det er sikkert, at Milford Haven om et par år er Europas største oliehavn.

Oppustelige gummiredningsflåder

Ved oplysningen om, at „Hans Hedtoft“ havde oppustelige redningsflåder, har mange tænkt, hvad de var værd under de givne forhold. Sagen er imidlertid den, at de i mange tilfælde er det eneste middel til at bjærge mennesker. I en voldsom storm er det så at sige udelukket at sætte redningsbåde ud med held. I mange tilfælde vil de blive knust mod skitssiden under skibets store krængninger. „Hvorfor er de da ikke påbudt?“ vil mange måske spørge. Efter den internationale konvention om sikkerheden til søs må de ikke regnes som redningsmidler, men mange rederier, blandt disse Den kgl. Grønlandske Handel, har foruden det normerede antal redningsbåde forsynet deres skibe med oppustelige gummiredningsflåder.

De er udført af flere lag gummieret lærred. Flåderne opbevares om bord, pakket som en firkantet pakke, så de hurtigt kan kastes i vandet af to mand. En line fastgøres først til et fast punkt, f. eks. et gelænder, hvilket bevirker, at ventilen på er kulsyrebeholder åbnes, og flåden pustes op på 30 sekunder med samt teltet, der yder de ombordværende beskyttelse mod vejr og sø. Prøver i arktiske farvande har vist, at en flådes besætning kan klare sig i lang tid i en sådan flåde.

En demonstration for pressen af Elliots oppustelige redningsflåde viste, hvor let den er at betjene. Firmaet Lauritz Andersen, der er Elliots repræsentant i Danmark, viste også en film, hvor man så deres brug til søs. Senere vil en demonstration finde sted i et bassin i Frihavnen.

Spørgsmålet om anerkendelse af gummiredningsflåder vil sikkert blive genstand for behandling på den næste søfartskonference i 1960.

KAP FARVEL

har alle sine tænder i behold

Da jeg kom hjem i december fra Grønland, lå der en invitation til mig om at deltage i en fremvisning og reception om bord i det nye grønlandsskib „Hans Hedtoft“. Denne invitation var berammet til 20. december 1958. Eftersom jeg ikke kom hjem før end den 27., var dette ødelagt. Og hvem ødelagde det? Det samme „kære hjørne“, som har ødelagt så meget andet, nemlig Kap Farvel. I fire døgn slog den „sine tænder“ i os og hindrede os i at komme hjem til jul! Invitationen blev dog fornyet til den 3. januar 1959

At besøge et skib er ikke det samme som at kende det. Man får en sådan masse forklaret på en så kort tid, at det meste ligger som et kæs i bevidstheden. Dog var jeg ikke i tvivl om, at her var intet sparet, *alt* var ofret for vor specielle sejlads og for sikring af menneskeliv ombord! Kort og godt, ingen passagerer til Grønland kunne føle sig mere trygge end i dette pragtfulde skib. Da min kollega, kaptajn Rasmussen, og jeg sad og sludrede hyggeligt i hans dejlige privatsalon, så han på mig med dette lidt drillende, men så lune blik, og spurgte: „Nå, du gamle, hvad er der så i vejen med dette skib, du har selvfølgelig noget at anke over, ellers kender jeg dig dårligt?“ „Ja,“ svarede jeg, „du skal have det, jeg kan ikke lide agterskibet, det er for lavt, du vil få mas med at lænse i dårligt vejr.“ Da svarede han: „Jeg tænkte nok, du havde noget, men der er du fejl på den. Ser du, denne fyr kan vi trimme, så det passer os, så spar dine bekymringer for en gangs skyld, min gamle ven, her har du et ishavsfartøj, der kan sit kram!“ Jeg lykønskede ham, og vi fortsatte vor sludder i andre retninger.

Da jeg til slut trukkede ham på næven ved landgangen, var *det*, der lå længst væk fra mine tanker, at det skulle blive det sidste håndtryk fra ham.

Skibet kom til Grønland i rekordtid og gik derfra igen, sikkert i håb om at slå *alle* rekorder. Så var der *det* igen, dette infame berøgtede hjørne, der viste, at det ingen tænder havde mistet, nemlig Kap Farvel. Det ignorerede al menneskelig snilde ved at sende en af de store, savtakkede drenge ud i en flygende snestorm for at kvæle menneskets hovrød.

Dette møde og det formodede resultat kom ud fra radioen fredag kl. 22.00. De ord „Kollideret med et isbjerg, øjeblikkelig hjælp påkrævet“ fik mig fjernet fra min hyggejlighed på Hollændervej.

Jeg var derude, de 25 miles fra verdens mest barske hjørne i en brølende snestorm, og ved siden af mig, gamle ven „Ras“. Jeg så teknikkens vidundere, sådant noget som radar, pejlere gyro etc. blive kvalt i polarhavets produkter. Alt blev udvisket. Jeg har set det før. Dernæst fornemmelsen af de hvidgrå giganters nærhed, en fornemmelse, man er trænet op til efter nogle og tredive års erfaring i disse farvande. En fornemmelse af den respekt, som kun krigstidens sorte flyvere og

ubåde kunne konkurrere med. At vide, at *der* lå en sådan kolos, eller regne med den var der, har altid stemplet de mænds agtpågivenhed, der har haft ansvaret på en bro eller et halvdæk af en grønlandsfarer. Det var i første instans ansvaret for de menneskeliv, der *ikke* hørte til besætningen, altså passagererne. Jeg har erfaring for i *mange* tilfælde (de fleste fra før krigen), at disse mennesker ikke havde og ikke heller skulle have anelse om den fare, der faktisk havde været *meget, meget* nær.

Jeg var ikke hjemme, så længe speakeren fortsatte; da han afbrød, så jeg over på min hustru, som har ledsaget mig på mange hårde ture til Grønland, og sagde kun: „Der kan man se!“

Jeg fulgte meldingerne, og for hver af dem var det som om dette pragtfulde skib med besætning og passagerer gled længere bort og til slut lå i en udviskende, isnende tåge. Jeg fulgte meldingerne så længe, der var nogen. Næste morgen lød de meget negative, hvad håb angik. Jeg gennemgik listerne for besætning og passagerer, og det viste sig, der var mange, næsten *for* mange, som jeg kendte. Blandt dem var der nogle, som kort før jeg forlod Grønland, altså i december, erklærede, at de ville vente med at rejse, så de kunne gå med „Hans Hedtoft“. Disse udsagn fik mig til at fortælle dem om min første tur til Grønland som ung styrmand i 1920 med „Hans Egede“.

I det skib var der også alt, hvad datidens grønlandsfart kunne fremtrylle af komfort. Dengang var der intet jag, intet at jage efter. Kommer man til bunds i det i dag, så nås underskuddet også uden jag. Der var ingen moderne hjælpemidler, men alligevel, efter min private statistik skete der ikke noget katastrofalt i grønlandsfarten fra 1920 til 1940 bortset fra fragtede skibe.

Ved at gennemgå rækken af navne på denne triste liste var det helt logisk, at jeg mest fæstede mine tanker ved dem, der havde ansvaret, dem på broen, og lige så logisk og selvfølgelig kollegaen. Dette aldrig mere at høre hans hyggesarkasme, se hans lune smil, ja, det var mig ubegribeligt, indtil noget i mig sagde: „Hold op, du egoist, hvad med dem, der står ham meget nærmere. Selvfølgelig har jeg lov til at savne ham på *min* måde, men der ligger meget større savn *der*, hvor de slet ikke kan erstattes, og det gælder alle dem, der blev derude.“

Derefter koncentrerede jeg mig kun om det, jeg hørte — det, der blev gjort for at finde enten skibet eller eventuelle overlevende, og jeg må med skam bekende, at der blev ydet mere effektiv hjælp og undersøgelse under fremmed flag end under vort eget. Derfor kommer der nu de uundgåelige — hvorfor? — hvorfor? Til stor glæde for mig hørte jeg, at vort dejlige flagskib „Umanak“ var sendt ned til undsættelse; her var en anden gæv, gammel kollega chef, som jeg vidste, med hans erfaring, ville gøre *alt*, hvad der *kunne* gøres. Jeg reg-

nede det som givet, at alle passagererne var landsat fra Umanak, inden eftersøgningen blev begyndt. Men nej, der var 82 passagerer om bord, og først da skibet var nået tæt til stedet, blev det omdirigeret, tilbage til Grønnedal. Der — landsætning af passagerer, indtagning af kryolit og så endelig ud igen — da det var for sent!

Hvorfor var der ingen danske fly? Hvad forstår man ved ordet „Grønlandskommando“, når den end ikke har et fly at kommandere over, og fartøjerne i virkeligt dårligt vejr ikke kan klare søen? Det er ikke min hensigt at angribe de ledende mennesker i Grønnedal.

Jeg føler trang til nedenstående tilføjelse:

Kaptajn Rasmussens sidste telegram talte kun om isfjeld, storis var overhovedet ikke nævnt. Hvorfra stammer den senere melding om storis? Storis er trods alt, set fra et skib med de midler og hestekræfter som „Hans Hedtoft“ havde, ret let at urdgå. Med de gamle trækolosser gik vi frækt ind i dem, og så langt i dem, at storm, sø og dønning ikke generede! Med moderne, kraftige skibe går man enten væk fra storisen ved at dreje til eller uder om den! Nej, det har været en af ishavets giganter, der blev „Hans Hedtoft“s banemand. Småisen, der er blevet set, har været dens børn!

Hvorom alting er, så ligger de brutale fakta åbne. Desværre er mange hjem, familier og pårørende blevet berøvet det møde med den forsørger eller slægtning, som de havde set frem til. Desværre har vi andre mistet led i kæden, de led som tiltrænges hårdt for at fylde rækkerne ud i den forcerede grønlandssejlads. Desværre har polarhavet igen vist sig som det stærkeste, trodsende menneskers opfindsomhed!

Nu, da alt håb er ude, vil jeg kun ønske og håbe, at det er gået hurtigt — *meget hurtigt*. Jeg ved, at min gamle ven „Ras“ var sidste mand fra bords, hvis han overhovedet gik herfra, at hans sidste dybe tanker gjaldt hans kære derhjemme. Måske har der været råd til et tangerende kammeratlig strøg til os andre.

København, 7. februar 1959.

„Dragorpetersen“
Skibsfører i KGH

ANTWERPEN

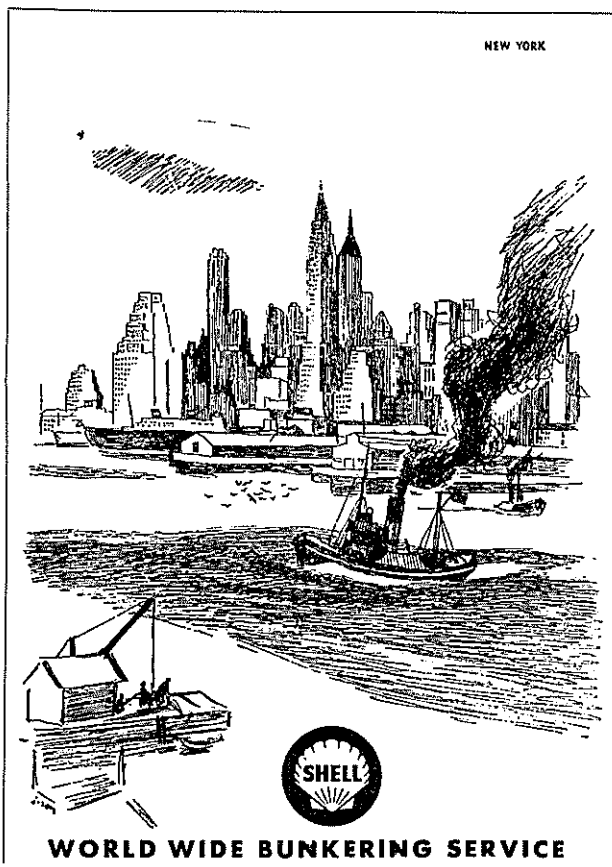
**TYBJERG & CO.
LTD.**

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
TF. 52, 13, 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51, 80, 76.
STORME 45, 96, 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN



Svenske værfters samlede ordrer ligger på omkring 3 mill. bruttotons

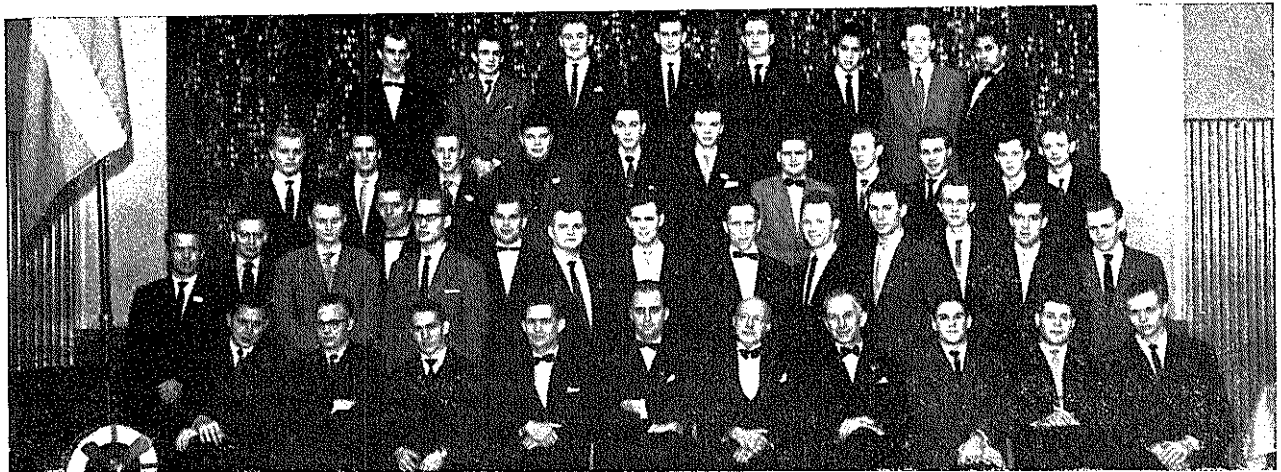
Til trods for, at der i 1958 kun blev indgået et ringe antal nye kontrakter, ligger de svenske værfters samlede ordrer stadig på omkring 3 mill. bruttotons, hvoraf ca. 70 % er til eksport, oplyser Sveriges varvsindustriforening i en oversigt.

Nødvendige investeringer og den ret omfattende kreditgivning til rederne, som værfterne tvinges til at yde grundet på den udenlandske konkurrence, stiller meget store krav til værfternes resurser. Gunstigere afskrivningsbestemmelser, forbedrede muligheder for finansiering af langfristede eksportkreditter samt en vis tilbageholdenhed, hvad lønudviklingen angår, er derfor krav, som den svenske værftsindustri ikke kan slå af på, hvis den skal kunne bibeholde den position, den har tilkæmpet sig.

I 1958 søsattes 75 handelsfartøjer på tilsammen 773.000 bruttotons, og 77 fartøjer på ialt 743.000 bruttotons blev afleveret. Desuden søsattes to u-både og tre motortorpedobåde.

Af den afleverede tonnage er 57 % gået til udlandet. Hovedparten heraf — 42 % — er leveret til norske redere. Af den søsatte tonnage er størsteparten tankskibe, ialt 68 % af den samlede tonnage.

De mindre værfters andel i produktionen i 1958 var relativ beskedent, og mangelen på nye kontrakter har tvunget flere af dem til at foretage afskedigelser. —g.



Det dimitterede hold af nye maskinmestre.

Årsfesten på Københavns Maskinskole

Til årsfesten på Københavns Maskinskole var mødt talrige repræsentanter for rederier, maskinmestrene o. fl., som af formanden for skoleledelsen, borgmester O. Weikop, blev budt velkommen.

Derefter gav direktøren for maskinistundervisningen, som siden da er afgået ved døden, en oversigt over de ændringer i undervisningen som følger af den nye lov, der er trådt i kraft den 1. februar 1959.

Han nævnte derefter følgende institutioner, der har tænkt med venlighed på de vordende maskinmestre:

Maskinmestrenes forening har ydet 6 bogpræmier til den almindelige maskinisteksamen og to diplomer til den udvidede maskinisteksamen, hver med 200 kr.

I. C. Hempels legatfond har skænket 4 smukke træ-kasser med gedigent måleværktøj.

Foreningen til søfartens fremme giver præmier af varig værdi til den udvidede maskinisteksamen.

Det Østasiatiske Kompagni yder 6 præmier à 350 kr. til elever, der agter at tage udvidet maskinisteksamen.

Rederiet A. P. Møller giver 6 sæt Parker fyldepenne og pencils til den almindelige maskinisteksamen og til den udvidede maskinisteksamen 2 Omega armbåndsure.

I årets løb er der i statsundersøttelse ydet 134.000 kr.

Ungdommens uddannelsesfond har ydet 134.000 kr. i stipendier og 58.000 kr. i lån.

Danmarks Rederiforening og flere rederier har ydet lån på gode betingelser.

Maskinskolens forstander, civilingeniør E. Mathiesen, aflagde beretning om det forløbne skoleår og omtalte, at der havde været en væsentlig stigning i elevantallet, men konstaterede, at ikke alle eksamensresultater havde været så fuldt tilfredsstillende, som man kunne ønske, og som de plejer at være. Skolens inspektør og lærere havde ydet en stor indsats for at føre de flest mulige gennem eksamens skærsild.

Året 1958 har for skolers ledelse og lærerkræfter været præget af usikkerhed vedrørende eventuelle ændringer af undervisningsplanerne, men alle yder med glæde deres bidrag til disses gennemførelse.

De økonomiske forhold er ved den nye lov blevet væsentlig forbedret, idet maskinskolerne nu er blevet ligestillet med teknika.

Anders Peter Olesens legat, stiftet af direktør Svend O. Olesen USA, som oprindeligt er udgået fra skolen, blev tildelt Ib Alanin med 1377,49 kr. (200 dollars).

Festtalen blev holdt af direktør, civilingeniør S. Mansted.

Vi bringer her talen med visse udeladelser på grund af pladsmangel —:

De har nu nået det første større mål i tilværelsen, som en eksamen er, og de fleste af Dem har dertil anvendt 6 à 7 år, når den praktiske uddannelse regnes med. I alt er det ca. en sjettedel af et voksent menneskes normale antal arbejdsår. Det maner til eftertanke.

I det omfang, tiden tillod det, er De blevet forsynet med viden om maskineri og dets rette anvendelse. Jeg skal derfor prøve på at holde mig til noget mere generelt og til den menneskelige side af sagen, d. v. s. Deres stilling i forhold til maskinen og til samfundet, og slutte med nogle betragtninger af mere personlig art.

De har sikkert bemærket den megen tale om tekniker-manglen, og De har hørt om teknikerkommissionen, som tager sig af problemet med det foreløbige resultat, at flere nye uddannelser har set dagens lys.

Man kunne omtrent lige så godt have kaldt tekniker-manglen for en specialismangel, nemlig mangel på særligt uddannede mennesker til at løse de uhyre mange opgaver, som teknikkens rivende udvikling stiller os overfor. Det er den gamle historie om, at så snart en opgave bliver for stor eller for indviklet for ét menneske, så må den deles ud i passende stykker til et rimeligt antal således at de hver for sig behersker situationen. Det er forøvrigt grundlaget for enhver organisation.

Ja, men skal Deres uddannelse så ikke også opdeles, for der er vel ikke mange, der kommer i mere intim berøring med teknikkens frembringelser og disses anvendelse end netop maskinmesteren, oven i købet med et tungt ansvar for det hele.

Dertil må siges, at der er afgørende forskel på at beregne, konstruere og udføre hele det indviklede tekniske apparat og så på at betjene eller bruge det. På den ene side en absolut nødvendig fordeling af arbejdet på de mange specialister og på den anden manden, der i rimeligt omfang forstår tingenes væsen og deres rette brug, og som derfor spænder over et meget stort område eller er uddannet til hurtigt at kunne lære det. Her har vi Deres specialuddannelse, hvis De vil kalde den det. —



Direktør, civilingeniør S. Mansted.

Forholdet mellem mennesket og maskinen er man begyndt at se mere rationelt på. Man taler om „systemet menneske—maskine“ i forbindelse med større komplicerede enheder, f. eks. en produktionsvirksomhed, et kraftværk eller et skib. De er hver for sig et system, som består af mennesker og maskiner, der tilsammen løser opgaverne. Der er ikke noget makabert i, at mennesker i forbindelse hermed, når man vil vise det hele i et diagram, indgår heri som firkanter sammen med andre firkanter, der forestiller maskiner, for meningen er jo blot at vise, hvilken del af arbejdet hver på sin plads skal udføre. Problemet er at etablere den bedst mulige arbejdsdeling mellem mennesker og maskiner og ikke blot mellem mennesker indbyrdes. Lad os kalde alt det for systemteknik.

Der er mange ting, som kan udføres bedre af maskiner end af mennesker og meget, som den ene af parterne slet ikke kan. Efterhånden som teknikken skrider frem, er vi i mange tilfælde hverken hurtige nok, nøjagtige nok eller forudseende nok. I så fald indfører systemteknikeren i diagrammet en ny firkant, der kaldes automatik eller måske et føleorgan, og i selve systemet indbygges det dertil svarende apparat. Det kan være en termostat, en reduktionsventil, en fotocelle, et ekkolod eller mange andre ting. Endelig kan det være, at en hel produktionsgang automatiseres; men ligegyldigt, hvad han gør, kommer han ikke uden om en eller flere firkanter, hvor der står mennesker. Hverken den fuldstændigt automatiserede fabrik eller den helt selvstændige robot har endnu set dagens lys, og der skal jo

i hvert fald også være en, der trykker på knappen. Endelig kan maskinen heller ikke sørge for sin egen sundhed, røgt og pleje.

Stort set er vi ved at passere et tidspunkt, hvor vi går over fra at tilpasse mennesker til maskinerne til at gøre det omvendte, altså tilpasse maskinerne til mennesket, fordi det er den eneste måde, hvorpå vi i fremtiden kan få det hele til at gå. Det er derfor, vi så ofte møder vendingerne: let at betjene, kan passes af enhver, selv et barn kan gøre det o. s. v., idet der hermed tænkes på de mere dagligdags vidundere til brug i hjemmene. Der skal dog fremdeles en vis alder og øvelse til at få kørekort etc., og til mere alvorlige ting kræves den udvidede maskinisteksamen.

Systemteknikkens opgave er at sørge for, at den moderne teknik indrettes således, at alt kan betjenes af og beherskes af — skal vi sige — normale mennesker med en uddannelse, der ikke stiller ekstreme krav til tid eller evner. Som sagt, dette er at tilpasse maskinerne til mennesket. Derfor beskæftiger denne teknik sig også med de små ting.

Der lægges stærk vægt på, at alle manuelle bevægelser er logiske. Håndtag eller andre manøvreorganer skal bevæges i den retning, maskinen skal styres. Tænk f. eks. på kranmanøvrering eller andre indstillinger i mere kompliceret rumlig udstrækning. Man sørger også for, at manden placeres der, hvor han klart og uden hindringer kan se, hvad der sker, og der, hvorfra han let og sikkert kan nå alle manøvreringsorganer og betjene dem uden særlig fysisk anstrengelse.

Alt det, han ikke direkte kan se, må fremgå af en instrumenttavle, hvis det er af væsentlig betydning for funktion og driftssikkerhed. Man lægger stor vægt på, at skalaer og gradinddelinger er utvetydigt klare. F. eks. er det en betydelig forbedring at erstatte den lille viser på et ur eller andet måleinstrument med et tal i en åbning, hvis fejl aflæsning ellers kan være skæbnsvanger.

Der er også systemteknikere, der mener, at den runde maskintelegraf burde erstattes af en smal, lodret tavle med to sæt trykknapper og signallamper fra oven og nedefter. Alle fremmanøvrer er anbragt på den øverste halvdel og alle bakmanøvrer på den nederste.

Mest typisk med hensyn til instrumenter og manøvreorganer er formentlig cockpittet i en stor, moderne flyvemaskine. Ingen er i tvivl om, at piloten og hans mekaniker er og må være i den mest intime forbindelse med maskinen. Her ser vi altså meget tydeligt systemet mand—maskine, men også at manden fra tid til anden udskydes, nemlig når den automatiske pilot i lange tider overtager mandens funktion. Hans firkant ville ikke forsvinde i et diagram, den ville blot være anbragt et andet sted og have betegnelsen: ren ansvarshavende. Mennesket er ikke degraderet, men tværtimod forfremmet.

Det antal instrumenter, der findes i en flyvemaskine, er vel snart på grænsen af det tiladelige med henblik på, hvad et godt og vel normalt menneske med sikkerhed kan overse og holde styr på time efter time. Derfor er systemingeniøren inde på at erstatte en hel del af disse instrumenter med et par billedrør af samme slags

som dem, man bruger i fjernsyn. Selvfølgelig vises der i dette tilfælde ikke billeder, men derimod kurver eller figurer, hvoraf samarbejdet mellem vigtige funktioner fremgår.

Endelig må nævnes, at man i vid udstrækning søger at gøre fejlmanøvrering umulig. Et gammelt eksempel er at udføre og anbringe to ventilhåndhjul på en maskine således, at den ene ventil ikke kan åbnes før den anden, hvis det er det, der er farligt. Et andet og meget nyt eksempel er de omfattende foranstaltninger, man træffer for at undgå fejlbetjening af et reaktor anlæg, hvor konsekvenserne kan være meget uoverskuelige.

Set i relation til Deres uddannelse er reaktor anlæg nok noget, vi foreløbig må se bort fra, fordi de mennesker, der indgår i dette system, nødvendigvis må have en specialistuddannelse, og det er et af de områder, hvor tekniker manglen viser sig. Imidlertid har De nok at tage fat på alligevel, for tænk blot på det moderne skib udrustet med radio, radar, decca, ekkolod, gyrokompas og automatisk styreapparat.

Principielt er skibet også en stor og indviklet maskine, hvor mekanik og mennesker tilsammen udgør systemet. Alle de nævnte inderetninger erstatter menneskelige sanser, endda i særdeles skærpet form. Der er teknisk set ikke noget i vejen for, at det hele kunne kobles sammen til en stor selvmanøvrerende robot med kaptajnen og maskinchefen som rene ansvarshavende. Det er væsentligst et prisspørgsmål. Måske vil de fleste alligevel føle sig mest trygge ved, at mennesket indtil videre fungerer som den nævnte kobling, selv om det er vanetænkning.

Jeg har med alt dette ikke villet antyde, at maskin skolen ikke før eller senere bliver stærkt påvirket af den nyeste tekniske udvikling, som sammenfattes i ordene automatisering, elektronik og atomkraft. Men der er langtfra tegn på, at det sædvanlige maskinudstyr er ved at forsvinde.

Det vil heller ikke ske, når atomkraften finder større udbredelse til lands og til søs. Reaktoren er ganske vist en alvorlig ændring af kedelanlægget, og det er som sagt ikke videre sandsynligt, at man i lang tid kan undgå at skulle have helt specielt uddannet personale til dens betjening. Fra reaktoren og udefter vil vi have damp- eller varmluftturbiner samt alle de andre kendte elektriske eller mekaniske maskiner og apparater med dertil hørende elektrikere og maskinmestre, som deler arbejdet med maskinerne.

Deres forhold til maskinen eller betragtningerne om arbejdsdelingen mellem mand og maskine kan også understreges ved at minde om den tid, da vinden var skibets eneste drivkraft og manden alt det andet med sine sanser og sin muskelkraft. Sejlsporten er et smukt minde om ham, men ellers er tyngdepunktet flyttet til hjerne og årvågenhed. Kun kravet til karakteregenskaber er stadig til stede.

Måske er dette krav endda skærpet til den, der har ansvaret for den daglige drift af store maskinanlæg. Den faglige dygtighed er selvfølgelig også en forudsætning, men skal der være nogen mening i ordet „an-

svar“, må den, der har det, blandt andet være redelig, objektiv, viljestærk og samvittighedsfuld.

Det er redeligt at holde fast på, at f. eks. en unormal lyd har en årsag. Det er objektivt at finde ud af, hvad der er i vejen. Det er en viljesag at gøre det straks, og det er samvittighedsfuldt at rette fejlen grundigt.

Selvfølgelig er der mange andre stillinger end maskinmesterens, hvor gode karakteregenskaber er en nødvendig forudsætning for ansvar. Men der er forskel på risikoen.

Man kunne affinde sig med, at karakteregenskaberne forhåbentlig vil vise sig i praksis, men da det væsentligst drejer sig om noget medfødt — i hvert fald medfødte anlæg — ville det unægtelig være bedre at få disses tilstedeværelse konstateret på et tidligt tidspunkt, d. v. s. inden der ofres tid og kræfter på den egentlige uddannelse.

Også ved denne lejlighed bør det slås fast, at teknikken ikke er et mål, men kun et middel, der på en eller anden måde skal tjene menneskets og derved samfundets interesser.

Når De før eller senere får ansvaret for et maskinanlæg og for ledelsen af assistenten og andre hjælpere, så er alt dette altså alene et middel. Målet f. eks. til søs er sikker og hurtig transport af gods og mennesker.

I begrebet hurtig transport støder vi på dette med hastigheden, som vi så at sige møder alle vegne, og som vitterlig også har meget stor betydning i hele vor tilværelse. Derfor kan det godt være på sin plads at tale lidt om farten.

Det er i nogen grad blevet en modesag at føje ordet „alder“ til alle de tekniske fremskridt, vi oplever. Det svirrer med betegnelser som atomalder, raketalder, atomraketalder, jetalder og andre lignende. Et af de mere berettigede er fartalderen, både fordi en hel del af de andre aldre især er karakteriseret ved store hastigheder, men også fordi en sådan summarisk betegnelse som alder gerne skulle betegne noget mere varigt eller afsluttet.

Nu er der jo næppe mange, der mener, at vi er færdige med at forøge selve hastigheden. Dels foregår der som bekendt på højeste plan en voldsom konkurrence om at få temmelig store „partikler“ op på så store hastigheder, at de kan komme fri af jordens tyngdekraft. Samtidig arbejder man i vældige laboratorier på at få meget små partikler op på hastigheder, som ikke er helt beskedne i forhold til lysets, den hastighed, som ifølge de allerlærdeste er naturens eget maksimum.

Der er altså ikke foreløbig tale om, at vi er kommet til vejs ende med selve farten, men på eet område har vi alligevel nået en grænse, nemlig den *fartforøgelse*, et menneske kan tåle uden at miste bevidstheden. Mere teknisk korrekt er det at tale om den maksimale acceleration, et menneske kan tåle i bevidst tilstand. Sagen har længe haft betydelig interesse for jetpiloter, og den får det for kommende måneturister.

Som bekendt er vi i fuldt alvor begyndt at afprøve mennesker og dyr i specielle prøvemaskiner for at se, hvad vi kan holde til både m. h. t. acceleration og cen-

trifugalkraft. Det er en mere alvorlig sag end intelligens- og reaktionstidsprøver. Kort sagt, lande, som vil være med i jet- og raketalderen, må også have statsprøveanstalter for tryk- og trækprøver af mennesker. For fuldstændighedens skyld skal lige nævnes, at man i vindtunnel har prøvet, hvor stor lufthastighed en mands ansigt kan tåle. Alt dette betegner yderpunkter, men det er jo altid interessant at stå ved en grænse, særlig når det er en af naturens egne, enten det så er lysets hastighed, temperaturens absolutte nulpunkt eller det maksimum eller minimum, et menneske kan tåle i en eller anden retning.

Heldigvis er det ikke ved disse yderpunkter, vi finder os i vort daglige arbejde, d. v. s. i vort forhold til samfundet. Dette forhold er naturligvis vidt forskelligt efter den stilling, man har, men alle vil vi gerne udrette noget nyttigt. Når jeg har fremhævet betegnelsen fartens tidsalder, så er det fordi, dette begreb passer godt til Deres uddannelse og det deraf følgende arbejde, som for manges vedkommende bliver i hastighedens eller fartens tjeneste om bord på danske skibe.

Denne fart skal ikke måles absolut, men i forhold til tidligere tiders sejlads. Den betyder, at gods og mennesker kommer hurtigere frem end før, og at der spares tid; og her er vi ved noget meget centralt og noget, der måske trænger til afklaring, bl. a. fordi der så ofte hæver sig røster imod „tidens jag“.

Jeg vil hævde, at stigende transporthastigheder er en udmærket ting. Hvis det drejer sig om persontransport, så er det ensbetydende med, at vi får mere ud af livet i tilgift til, at det målt i år også er blevet længere. Jeg vil altså gerne hyde den hurtige trafik både til lands, til vands og i luften. Vil nogen så hævde, at det med den ekstra livsforlængelse er en fiktion eller et sofistisk kunstgreb, så må jeg vel indrømme, at vi måske ikke lever længere efter almanakken, men så lever vi i hvert fald bredere. Areal er jo også noget værd.

Den hurtige godstransport er en lige så nyttig ting, for vi får mere på kortere tid end før og hyppigt billigere.

Tro nu endelig ikke, at jeg på nogen måde vil reducere de maskinmestre, der får deres beskæftigelse i industrianlæg eller i kraftstationer. De første er med til at producere mere, og de sidste leverer os den elektriske strøm med omtrent lysets hastighed.

Hvis De ikke før har tænkt over det, så håber jeg, at De nu er klar over, at Deres kommende arbejde i høj grad er af samfundsnyttig art, og det er godt at kunne gå ud i det med god samvittighed.

Til sidst vil jeg gerne sige lidt af mere personlig art. Det er såre naturligt, at enhver ung, som har afsluttet en uddannelse, spørger om eller tænker på, hvad de videre perspektiver og chancer er. Naturligvis var det bedst, om dette altid stod helt klart ved uddannelsens begyndelse, men sådan er det af mange grunde kun for de allerfærreste. De fleste tager det afgørende skridt af lyst, og den er heldigvis ingen dårlig vejleder.

For os alle gælder imidlertid, at vi selv med de bedste planer og forsætter tillige er underkastet tilfældighedernes spil. Vi kan ikke se bort fra held eller uheld,

og hyppigt er det svært at afgøre, om en begivenhed er det ene eller det andet. En lille ting kan have den største betydning og omvendt.

Tilværelsen er fuld af held og uheld, men det ser ud til, at den dygtige og kloge går rundt med en usynlig turban, hvori appelsinerne gerne falder.

Den, der vil fange held, må derfor fortsat dygtiggøre sig, og det er der i praksis rig anledning til. Hvis De samtidig føler, at De vil noget, eller blive til noget, som man siger, så har De med denne vilje gode kort på hånden. Lykken står den kække bi.

Man er tilbøjelig til at rette blikket mod den, der får succes, og at betragte det som noget mere personligt. Det er også udmærket for ham, men der er en anden og meget vigtigere side af sagen, og det er den, at antallet af talenter er samfundets egentlige rigdom. Går det en enkelt godt eller en virksomhed godt, så er det altid et plus for helheden. Derfor er talenter værdifulde, og derfor søges der efter dem med lys og lygte. Talentspejdere findes ikke alene i Hollywood.

De kan være stolte af Deres skole, af mændene bag den og af den undervisning. De fik. Mange af Dem vil komme vidt omkring i verden som assistenter, som maskinmestre eller som maskinchefer. De kommer som repræsentanter for et lille land. Gør det stor ære.

Eksamensfest

Maskinistkolens elevforening afholdt den 17. januar eksamensfest for medlemmerne — og i år med særdeles stor tilslutning fra elevernes side.

Efter at formanden, Helge Bartholdy, havde indledt, tog næstformanden i Maskinmestrenes forening, Th. Lund, ordet for at holde årets festtale.

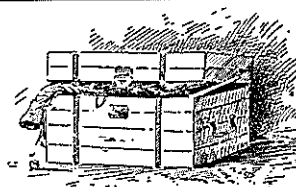
Som den uhyre beskedne mand, maskinmester Lund er, indledte han med at gøre en undskyldning for, at det kun var ham og ikke maskinmester H. P. Larsen, der skulle holde talen. Han sagde, at han ville ønske, at eleverne både for deres egen og for skibsfartens skyld ville tage deres tårn på søen i alt fald for en tid, det ville give dem stort indhold i tilværelsen senere hen. Han foreholdt dem også de gode forhold, som nu til dags bliver budt maskinpersonellet ombord.

Efter talen uddelte han guldemblemer til de elever, der havde bestået med udmærkelse. Til indoneseren Ricard R. Tinangon, der havde opnået 136 point (i dansk havde han 7 point) sagde maskinmester Lund: Når jeg fæstner dette smukke og attråværdige emblem til Deres jakkeopslag, gør jeg det ledsaget af min egen lykønskning og med påmindelsen „Nihil sine Labore“ — intet uden arbejde. Måtte den gode indsats fremdeles være Deres særkende! Og til Tage Robert Larsen, som fik 140 point: Dygtighed giver selvtillid, og selvtillid skaber styrke, men ydmyghed går foran æren. Til Erling Hassbek med 148 point: Når flid og tålmod forenes, nås målet.

Efter præmieuddelingen var der en meget interessant og underholdende festaften. Red.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Farten sled malinger af skibssiden!

Den fire-mastede windjammer „Harry G. Deering“ satte i 1919 rekord for sejlskibe på en rejse fra Para i Brasilien til New York. Distancen, der var på ca. 3.000 sømil, blev udsejlet på 20 dage. Normalt blev en rejse på 35 dage betragtet som ret hurtig. En af styrmændene om bord i „Deering“ sagde efter rekordrejsen: „Hun sejlede så hurtigt, at malingen ikke ville holde sig fast på skibssiden!“

Døbt mea roser!

Det ville have glædet rosen-quiz-vinderen, ingeniør Sønderhousen, hvis han havde været til stede ved søsætningen af „Harry G. Deering“. Også afdøde Larsen-Ledet ville have glædet sig. Skibet blev nemlig ikke døbt i den traditionelle champagne. I stedet døbte rederens frue, mrs. Harry G. Deering, den stolte sejler ved at stro roser på dens dæk. Skibet blev søsat i Bath, Maine, den 10. april 1918.

Facon efter skibet

Charles W. Fountain må bestemt have facon efter sit skib. I oktober måned havde han været om bord i den svære krydser USS „Toledo“ i tolv år! Som ganske ung officer kom han om bord i skibet i 1946, og i dag er han chef for „Toledo“, der tilhører den amerikanske Stillehavs-flåde. Både Fountain og „Toledo“ deltog i Korea-krigen.

Masser af kork

Den amerikanske diesel-elektriske polar-isbryder „Burton Island“, der har en aktionsradius af ca. 26.000 sømil og et deplacement på 6.000 tons, er isoleret indvendigt med kork hele skibssiden rundt!

Første bugserbåd af aluminium

Amerikas første aluminium-bugserbåd er i brug på vandvejene i det sydlige Louisiana. Skibet, der hedder m.v. „Sumter“, er bygget af Bryant Boats. Det er helt igennem af aluminium, der er helsevejst. Fartøjet har en længde af knapt 17 meter, men dybgående er — på grund af det lette materiale — kun 1,3 meter. Materialet behøver næsten ingen vedligeholdelse, kan tåle al slags vejr, giver mindre støj om bord og mindre vibrationer. Som alle amerikanske bugserbåde har „Sumter“ en meget høj overbygning — trods det ringe dybgående.

Store forhold

På en enkelt dag, den 9. september 1940, sluttede den amerikanske flåde kontrakter med forskellige skibsværfter om bygningen af 210 skibe. Blandt de mange skibe var tolv hangarskibe og syv slagskibe!

Fiskene kan „tale“

Enhver befalingsmand eller arlogsgast, der betjener sonar-apparatur, kan fortælle, at fisk slet ikke er så stille, som folk i almindelighed tror. Mange fisk laver en forfærdelig masse støj. Den mest støjende af alle er en fisk, som „trommer“ ved at spille med musklerne. Andre fisk laver støj ved at skære tænder eller ved at gnide finnerne mod skindet.

De drikker også!

Skønt fiskene lever i vand, kræver deres organisme, at de også drikker noget af det nu og da. Saltvandet forvandles i

fiskens organisme til ferskvand — tilstrækkeligt i en enkelt fisk af middelstørrelse til, at et menneske kan leve i flere dage.

Der er nok af dem

Mennesket kender ialt over 20.000 forskellige slags fisk, som stadig findes i live i havene. Iøvrigt opdager man hidtil ukendte fiskearter næsten hvert eneste år.

— og de bliver ved at vokse

Mennesket og de fleste andre dyr holder op med at vokse, når de når en bestemt alder. Sådant er det ikke med fiskene. De bliver ved at vokse, indtil de dør!

Hurtige fisk

Tunfisk kan nå op på en fart af 30 knob. Alligevel er de ikke de hurtigste fisk, der findes. Enkelte fiskearter kan skyde en fart af helt op til 60 knob — men kun på korte distancer!

Den første over Kanalen

De store oceaner har altid virket som en udfordring for luftens vovehalse. Også dem i balloner. Den første ballonrejse over Den engelske Kanal fandt sted den 7. januar 1785 og gik godt. Den blev foretaget af Nicolas Francois Blanchard med en dr. Jeffries som passager. Turen gik fra Calais til Dover. Siden forsøgte flere andre at gøre ham kunsten efter, men det mislykkedes i begyndelsen for mange. Den 13. juni samme år omkom den kendte luftskipper ce Rozier under sit forsøg.

Dramatisk redning på Kanalen

Den 31. august 1874 skulle ballonskipper Duruof og hans frue til vejr i anledning af en byfest i Calais. Men en kraftig storm bar lige ud over Nordsøen, og myndighederne forbad opstigningen. Befolkningen hånede imidlertid Duruof og kaldte ham fej. Derfor besluttede han at stige op alligevel, og trods hans protester tog hans kone med. Snart efter angrede tilskuerne deres opførsel. Man hørte nemlig intet fra ægteparret i de nærmeste dage. Først den 4. september erfarede det, at Duruof og hans frue var nødlandet på havet, fordi de frygtede at drive op i Nordatlanten. Da redningen endelig kom fra et britisk skib, stod Duruof med sin bevidstløse kone i armene — i vand til livet. I Calais blev de modtaget som helte — med salutskydning og gaver i massevis. Den franske udenrigsminister sendte et betydeligt beløb til de britiske søfolk, der havde reddet ægteparret.

Første amerikanske luftpost

Den første amerikanske luftpost forsvandt i Erie-søens bølger. Den amerikanske professor Wise, som i tidens løb gennemførte 446 ballonrejser, havde luftposten om bord, men måtte kaste den i søen, da der rejste sig en storm, som truede med at tvinge ballonen i bølgerne.

Over Atlanten

Dr. Wise fik den ide at rejse i ballon over Atlanten. Han konstruerede en kæmpeballon med lukket gondol, og med den ville han lande i Danmark, Sverige eller Norge. Wise fik „The Daily Graphic“ til at finansiere rejsen, der skulle starte i 1873. Men Wise blev uvenner med bladet, og ballonen startede uden ham. Wise druknede i øvrigt i 1879 i Michigan-søen. Ballonen nåede iøvrigt aldrig ud over Atlanten. Kort efter starten landede den i Connecticut!

NYT I NOTER

Dansk stabelafløbning i Rensborg

Som bygge-nummer 610 løb fra værftet Nobiskrug i Rensborg fragtmotorskibet „Clara Jepsen“ til rederiet M. Jepsen A/S, Åbenrå, af stabelen. Nybygningen hører til en type, der er blevet udviklet fra Nobiskrug værft. Det har en lasteeve på ca. 6030 tdw som fulddækker. Nybygningen, der bliver bygget efter Germanischer Lloyds regler, måler: Længde 103,5 m, største bredde på spant 15 m, sidehøjde 9,4/6,8 m, dybtgående 7,6 m. M/S „Clara Jepsen“ får fire store luger. Fremdrivningen sker ved to MAN-skibsdiesel, der yder hver 1650 hk, arbejder over et undersætnings-„gear“ på en skrue og giver nybygningen en fart på 14,3 knob. Under bygge-nummer 618 har samme rederi bestilt et søsterskib fra Nobiskrug værft. „Clara Jepsen“ ventes færdig i anden halvdel af april måned.

„Spurven“ færdig

Husumer Schiffswerft i Husum (Sydslesvig) afleverede bygge-nummer 1132, fragtmotorskibet „Spurven“, til rederiet A/S Fuglen, Ærøskøbing. Nybygningen, et skib med to luger, laster rundt 720 tdw og har en last-rumskapacitet på ca. 1000 m³. Dets hoveddimensioner er: Længde 50 m, største bredde på spant 8,6 m, dybtgående 3,2 m. Lastegrejerne består af tre bomme til hver 2 tons. Maskineriet består af en Deutz-diesel på 500 hk, der giver „Spurven“ en fart på 10 knob. Det var „Mogens S.“ (600 tdw), der sidst blev bygget fra Husumer skibsværft for dansk regning.

„Hedvig Sonne“ af stabelen

Fra værftet Bodewes Scheepwerven, Volharding Foxhol (Holland) løb fragtmotorskibet „Hedvig Sonne“ af stabelen. Nybygningen laster ca. 700 tdw og får installeret en 400 hk Brons-diesel, der giver skibet en hastighed på rundt 10 knob. Ejeren er rederiet P. Sonne, Svaneke (Bornholm).

T/T „Hadrian“, Norges største skib

Under bygge-nummer 1314 afleverede et af Tysklands største værfter, AG „Weser“, Bremen, turbine-tankeren „Hadrian“ til rederiet Hilmar Reksten, Bergen (Norge). T/T „Hadrian“ er ikke blot værftets største nybygning efter krigen, men også Norges største skib, i hvert fald et stykke tid. Løbet af stabelen den 31. juli 1958 laster nybygningen ca. 48.000 tdw ved en bruttotonnage på ca. 31.000 rt og en nettotonnage på ca. 17.500 rt. „Hadrian“'s hoveddimensioner er følgende: Længde o. a. 226 m, længde p. p. 215 m, bredde på spant 31 m, sidehøjde 15,2 m, dybtgående 11,2 m. Bygget efter Det norske Veritas regler med to gennemgående længdeskotter, fik skibet 11 mellem- og 22 sidetanke. En del af tankene er indrettet til at medføre vandballas. Fremdrivningen sker ved en AG „Weser“-turbine på 19.000 hk, der arbejder med et dobbeltundersætnings-gear på

103 omdrejninger pr. minut og giver „Hadrian“ en fart på 17 knob. Driftsdampen leveres af to Babcock & Wilcox-kedler, bygget på Weser-værftet og arbejdende med en max. damptemperatur af ca. 875° Fahrenheit. Besætningen er på 64 mand, der overvejende bor i enkeltmandskamre. Alle kamre er tilsluttet et klima-anlæg. Ved skorstenen er der bygget et friluftssvømmebassin. Til nautisk udrustning hører bl. a. gyrokompas med selvstyrer, radar, ekkolod, radio m. m. T/T „Hadrian“ føres af kaptajn A. Evjenth. AG „Weser“ har før bygget fragtmotorskibene „Trajan“ og „Justinian“ til rederen Reksten, og i december 1958 løb „Gordian“ til Reksten af stabelen, der skal afleveres i denne måned (marts).

Nauticus.

Dødsfald

Direktør, civilingeniør E. Stahl afgik ved døden den 31. januar, 61 år gammel.

Direktør Stahl fik sin første tekniske uddannelse i marinen, blev civilingeniør og gjorde tjeneste i søværnet, til han i 1943 overtog stillingen som direktør for maskinistundervisningen.

Det skulle altså ikke blive dir. S. forundt at føre den nye lov om maskinistundervisningen, hvori han havde så stor indflydelse, ud i livet; men den vil stå som et varigt minde om hans store interesse og arbejde for at gøre denne undervisning så fyldestgørende som mulig efter tidens voksende krav til de maskinmestre, der har ansvaret for drift og tilsyn med de stadig mere og mere komplicerede maskinanlæg.

Dir. S., der vil være kendt af alle yngre maskinmestre, var en meget flittig mand, der har skrevet flere lærebøger til maskinisteksamen

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Tel. Minerva 3232

Telegramadresser: »Dampfland« eLer »Steampacific«

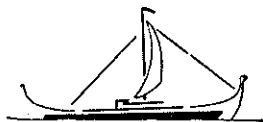
Fjernskriver: no. 2250

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

Joint Owners I/S

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

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Skibsbygningshistorie

I Magdeburg langt inde i Tyskland findes et forlag, Robert Loef, der trods sin længden langt fra havet har specialiseret sig i udgivelse af søfartshistoriske værker og tegninger af skibe og fartøjer fra forskellige tidsaldre til brug for studiet af skibsbygningens historie og for modelbyggere. Under medvirken af den kendte Heinrich Winter og andre søfartshistorikere er således udsendt forskellige værdifulde værker, som det måske kunne have interesse for vore læsere at kende. Tidligere er udsendt beskrivelser af skibe fra de store opdagelses tid og fra hansatiden, der giver et ualmindelig godt billede af middelalderens fartøjer, og nu foreligger et fuldstændigt optryk af den berømte skibsbygger, admiral Frederik af Chapman's store værk „Architectura Navales Mercatoria“ fra 1768.

I dette smukke værk gengives så at sige hele den tidsalders skibsbygningsteknik i 62 kobberstik af linie-tegninger i minutøs fremstilling. Admiral af Chapman, af engelsk oprindelse, var født i Göteborg 1721, blev efter grundig uddannelse i Frankrig, England og Holland bygmester på det svenske værft i Sveaborg for senere at fremmes til overskibsbygmester i Stockholm. Han er i virkeligheden den første i Skandinavien, der har samlet skibsbygningsvidenskaben og matematisk behandlet stabilitets- og modstandsproblemerne, og i sine omfattende optegnelser og konstruktionstegninger har han samlet og systematiseret sine erfaringer. Det originale værk er meget stort og uhåndterligt og findes kun i meget store biblioteker, og man må være forlaget taknemmelig for på denne måde at have gjort det tilgængeligt for almenheden. I nærværende udgave gengives tegningerne ganske vist i noget formindsket størrelse, men dog så tydeligt, at man kan studere dem med lige så godt udbytte som på originalerne.

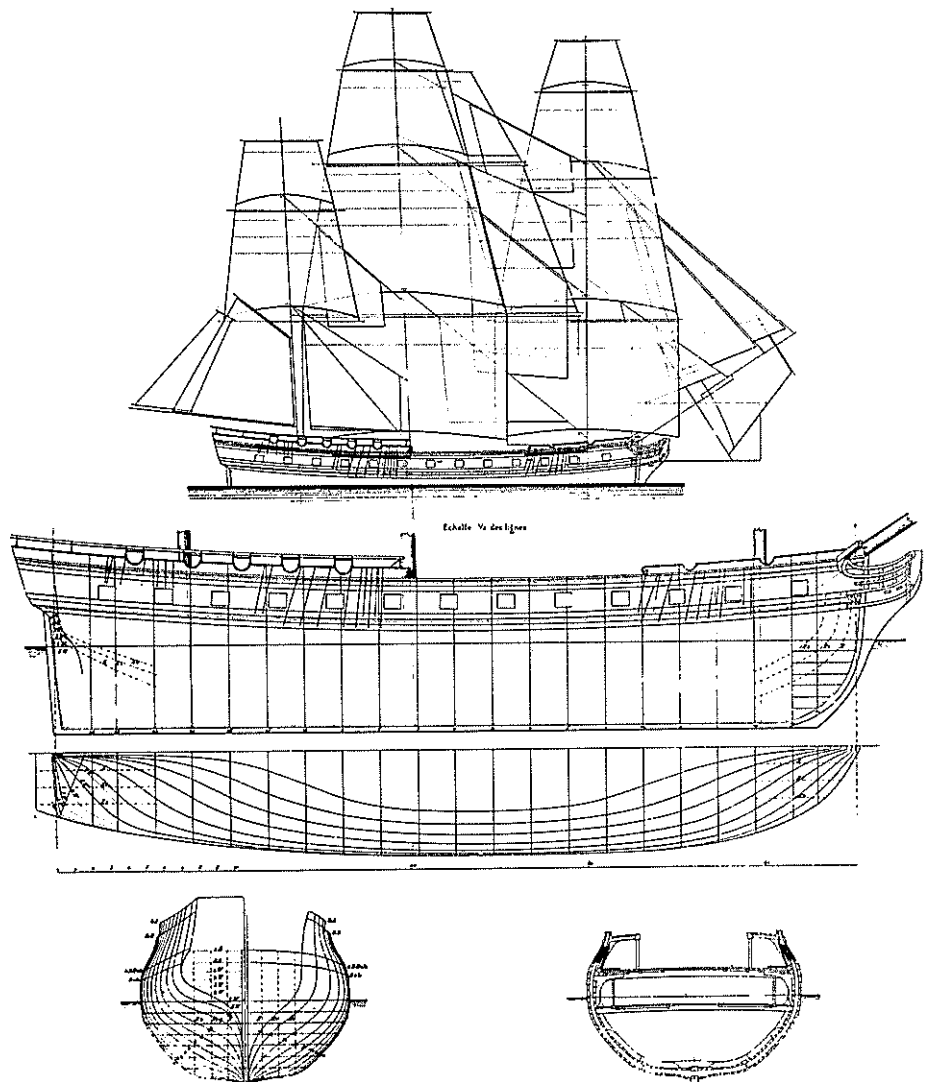
Det første blad er et meget stort billede af strømmen ved

Stockholm, hovedstadens skønne havn, og værket indledes med et forord og et katalog over tegningerne med detaljer af de forskellige fartøjer.

Plancherne omfatter tegninger af nordeuropæiske skibe fremstillet i plan, snit og spanterids, inddelt i forskellige klasser på datidens vis — krigs- og handels-skibe, kaperskibe, pakethåde, lystfartøjer, grundtgående fartøjer o. s. v. lige ned til skibsbåde og joller og afsluttes med en planche med tegninger af byggebeddinger med afløbningsgrejer, afstivningsstømmer og slæder efter engelsk, fransk og hollandsk opfattelse.

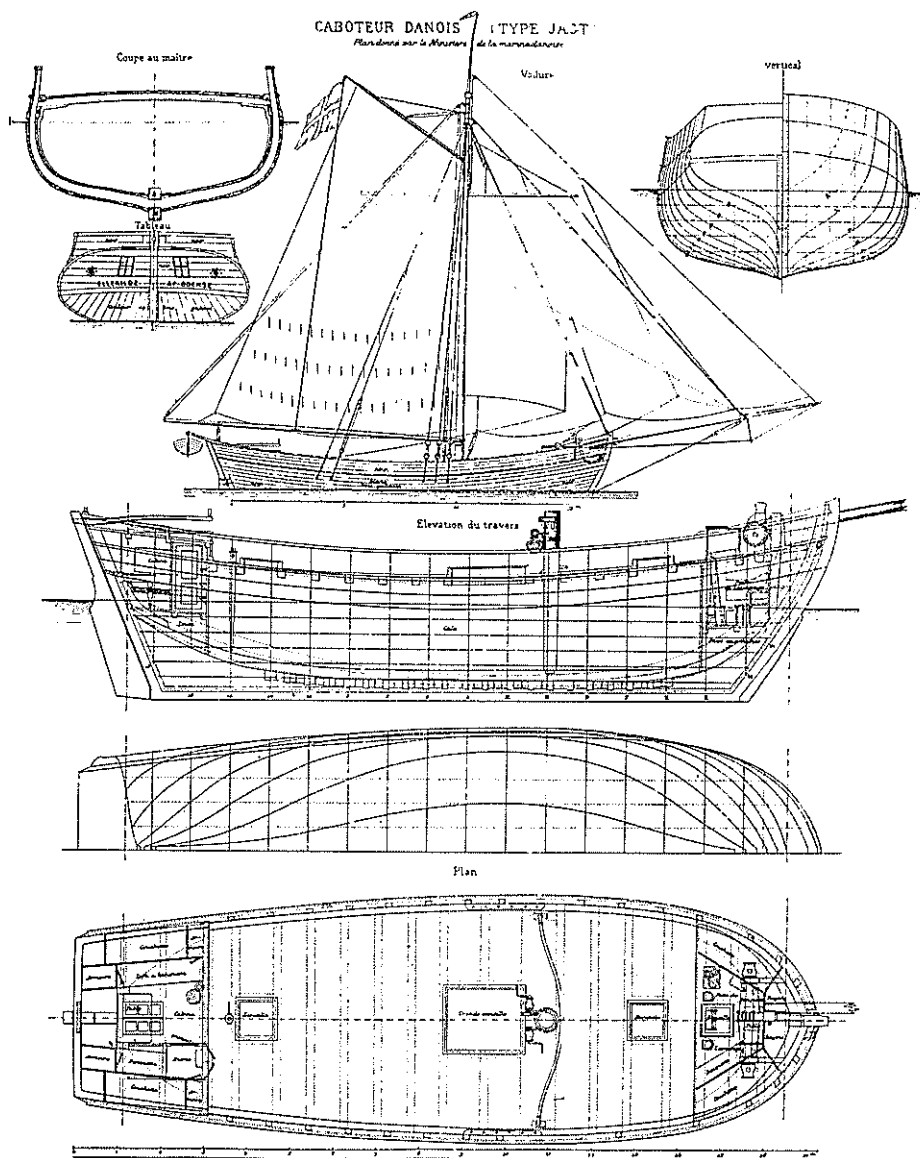
Danmark, der på den tid også var fremtrædende som skibsbygningsland, er smukt repræsenteret ved tegninger af „Blaa Hejren“, der tydeligt viser denne vel-sjældne lille fregats fine og elegante linier. Den blev bygget i året 1734 i København, og Orlogsværftet ejer en samtidig spantemodell.

For studiet af skibe og skibsbygning i det 18. århundrede er Architectura Navales Mercatoria aldeles uund-



Tegning af den danske fregat „Haf-fuen“ på 40 kanoner, bygget på Orlogsværftet i København 1732, fra det franske værk „Souvenir de Marine“.

Tegning af jagten „Ellekilde“ af Odense i det franske værk „Souvenir de Marine“ 1882.



værlig, idet den giver mangfoldige oplysninger, der ikke findes andre steder.

Et andet værk af noget i samme art, men langt mere omfattende og i en noget mere populær form er det franske „Souvenir de Marine“, udgivet i 1882 af admiral Paris. I modsætning til Architectura, der indeholder skibskonstruktioner fra en bestemt tidsperiode, omfatter Souvenir de Marine tegninger af fartøjer fra alle lande og alle tider og er i virkeligheden et encyclopædia over al verdens sejl- og roskibe. Nærværende værk gengiver dog kun 62 tegninger af det originale franske værks 265, men alligevel giver det et væld af interessante oplysninger. Tegningerne er dog af mindre format end originalerne (21×30 cm mod 50×60 cm), således at de mange franske tekster ved detaillerne kun kan læses med lup. Alle betegnelser er franske, men der er vedføjet en udførlig liste over alle maritime og søfartstekniske udtryk oversat til engelsk og tysk.

Af interesse for Danmark er en helsideplanche med fem tegninger af fregatten „Haffruen“ på 40 kanoner, bygget i 1789 på Orlogsværftet i København, tegnet af den kendte skibskonstruktør Stribolt. Endvidere syv udmærkede tegninger af den karakteristiske skibstype, jagten „Ellekilde“ af Odense.

En særlig planche - og ikke den mindst interessante - er helliget diverse antikverede skibsdele, bl. a. tegninger, så vidt vides de eneste i deres art, visende den højst besværlige og nu af søhistorikerne helt glemte indhivning af kabelankertovet ved hjælp af en „kabelaring“ til ankerspillet på mellemdækket agten for stormasten. Ligeledes tegning og beskrivelse af den så nødvendige beklædning med tovværk (røring) af ankerringen, hvilket udtryk i vor tid er blevet helt misforstået, således at selve ankerringen nu ofte benævnes røringen.

Af andre nu helt antikverede anordninger fra gamle dage er afbildninger af „kolderstokken“, en stang anbragt lodret i et akselleje til at overføre bevægelse til rorpinden fra dækket.

Alle tegninger er udført overmåde detailleret, og reproduktionerne fra originalernes kobberstik er udmær-

kede. Det er at håbe, at forlaget senere vil udsende endnu en samling plancher fra dette mægtige fond af erfaringer fra ældre tiders skibsbygning.

Et andet værk, ligeledes udgivet af Robert Loef, Schiffsbaugeschichte I & II, omfatter henholdsvis hollandske og tyske skibe fra 1597—1680, og engelske og amerikanske skibe fra 1577—1810 og er nærmest beregnet for modelbyggere, men både beskrivelser og tegninger er så videnskabeligt redigeret og opstillet, at værdifulde modeller kan fremstilles derefter.

En særlig værdifuld bog er „Wappen von Hamburg 1667“, hvori beskrives et tysk konvojskib, ledsaget af udmærkede gengivelser af billeder af samtidige skibe under sejl og i kamp samt fire meget store arbejds-tegninger.

Ligesom for de andre værkers vedkommende er meningen med udgivelsen at give modelbyggere et videnskabeligt grundlag for arbejdet — og dette formål er til fulde nået. Og selv om forskellige dele nødvendigvis er rekonstruktioner og som sådan kan diskuteres, vil også søfartshistorikeren have stort udbytte af disse værker.

C. S.

Vordende søofficerer „leger“ med modelskibe

Ved Little Creek i Virginia har den amerikanske flåde en meget speciel skole for vordende søofficerer. På skolen findes et støbt betonbassin, der er 19 × 7,6 meter i størrelse. Dybden er kun knapt en halv meter. I bassinet sejler flere modelskibe, som radiostyres af eleverne.

Modellerne måler hver fire fod (1,2 meter) og er bygget i skalaen 1:75 feet. Der findes bl. a. en destroyer og et fragtskib. Destroyeren er dobbeltskruet og fragtskibet enkeltskruet. De drives hver af fire små batterier. Destroyeren er udrustet med en 25-transistor radiomodtager, mens fragtskibet har en 17-transistor-modtager.

Hver af modellerne er lilliput-kopier af rigtige skibe af samme typer. Selv deres fart er — i forhold til størrelsen — tilsvarende den, der gælder for de rigtige skibe. Destroyeren sejler 25 og fragtskibet 11 knob — stadig i forholdet 1:75.

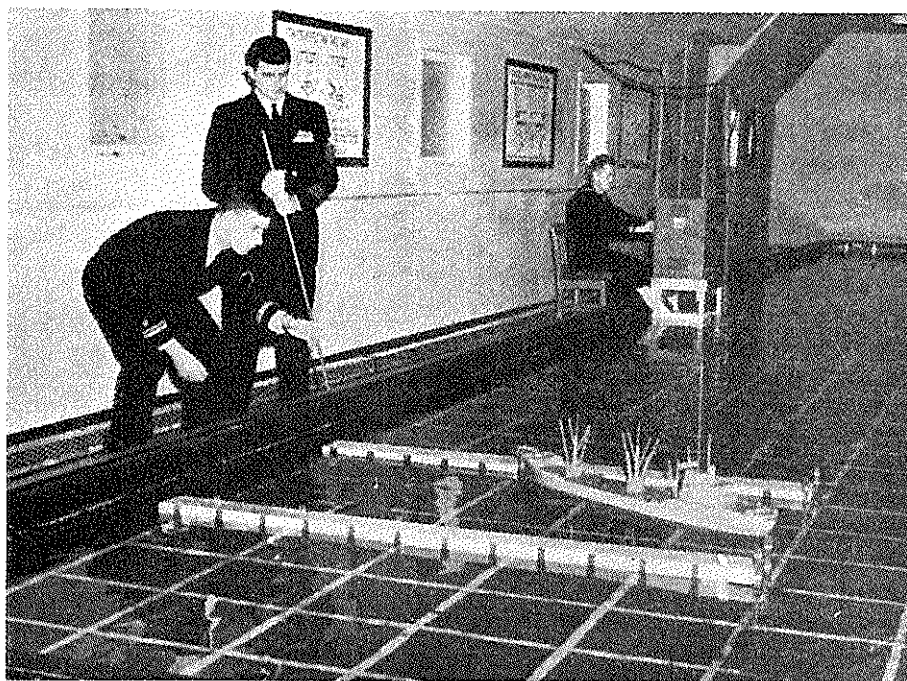
Eleverne lærer at lægge til kaj, gå af havn og alle andre tænkelige manøvrer, som de senere kan komme ud for som navigatører. De betjener ikke selv kontrolbordet, men giver deres ordrer — akkurat som broen — mundtligt, hvorefter en menig operatør drejer på de knapper, der skal få skibene til at foretage de ønskede manøvrer.

Bassinets bund er inddelt i kvadrater, som bruges ved undervisning i navigation. Forskellige steder i bassinet findes der smalle, krogede sejløb, som er afmærket med bøger. Dem bliver eleverne sat til at sejle igennem. På et af skibene kan ankrene oven i købet kastes og hives op ved hjælp af radiostyringen.

Modellerne er bygget af fiberglas med undtagelse af en bugserbåd, som er af træ. Øvelsesbassiner som det i Virginia ventes bygget flere andre steder i USA. Også skolerne for vordende koffardiofficerer har vist interesse for anlægget. Flåden siger, at bassinet og dets modeller sparer staten for mange penge, idet de vordende søofficerer langs bassinkanten kan lære meget, som det ville tage meget længere tid at lære ombord i rigtige skibe.

På billedet, som vi har næntet fra flåde-tidsskriftet „All Hands“, ser vi fragtskibet gå til kaj. Den værnepligtige operatør sidder ved radiostyringen midt for bassinet, i hvis midte der forresten findes en lille „ø“.

Den eneste hage ved denne form for oplæring er vel



nok, at eleverne umuligt kan have den samme fornemmelse, som de ville have, hvis de selv stod på broen af et rigtigt skib. De ser modelskibenes bevægelser fra en helt anden vinkel end den, de vil komme ud for som navigatører om bord i skibe af helt andre dimensioner, mener vi.

—wig.

Forhadte pigebørn

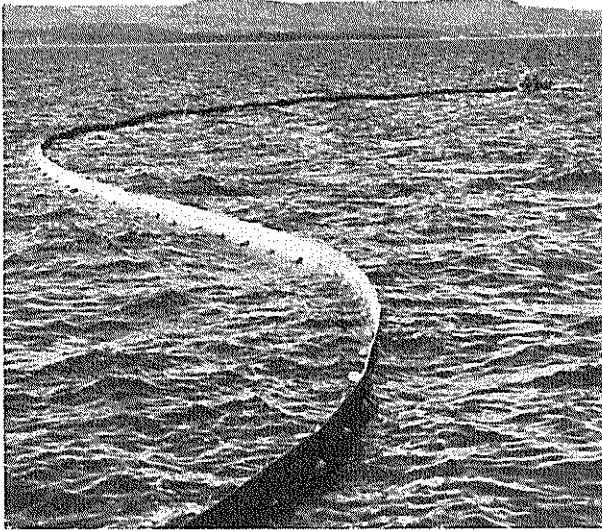
Amerikanerne giver som bekendt orkanerne pigenaavne i alfabetisk orden. Hver år finder man på en række nye pigenaavne til de orkaner, der ventes i sæsonens løb. På den måde kan man altid omtale en bestemt orkan uden at skulle huske dag og årstal. I år råder amerikanerne over følgende navne på orkaner:

Alma, Becky, Daisy, Ella, Fifi, Gerda, Helene, Ilsa, Janice, Katy, Lila, Milly, Nola, Orchid, Portia, Queeny, Rena, Sherry, Thora, Udele, Virgy, Wilna, Xrae, Yurith og Zorna.

Selvfølgelig håber man, at der ikke bliver brug for alle disse navne — specielt ikke for Xrae, der ikke er til at udtale!

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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



Den flydende olieboom.

Norsk olieboom hindrer spredning af spildolie

En norsk ingeniør, Trygve Thune i Oslo, har opfundet en bom, der kan hindre olie, der er spildt af et last- eller tankskib, i at brede sig. Den er bøjelig, flyder på overfladen og kan trækkes rundt om en olieplet, så

Clicheerne til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“ er fremstillet af Brdr. Bærentzens Clicheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

denne samles og kan suges væk ved hjælp af en sugepumpe.

Bommen består af plasticbehandlede lærredsstrimler, der er ca. 50 meter lange og 1 meter brede, afstivet med aluminiumsstivere og forsynet med blyvægte med en meters mellemrum. Den holdes oppe af kompakte plasticflydere og ligger lodret i vandet med ca. 60 centimeter under vandet og 30 centimeter over. Selv ved ret kraftige dønninger vil uaderkanten altid stikke dybt nok til at hindre olien i at undslippe. Strimlerne er forbundet med terylene snøre, hvorved bommen kan trækkes sammen om den flydende olie. Bommen kan udlægges fra en robåd eller motorbåd.

Norske Shell har støttet fremstillingen og demonstrerede den forleden i Oslo, hvor der var løbet en større mængde brændselolie ud på vandet fra en utæt ledning. Fem hundrede meter af Thunes bom blev udlagt omkring olien på Oslofjorden, hvorefter olien blev pumpet op, uden at der kom en plet på de hundreder af både, der altid færdes på fjorden.

UDENBORDS - **ARCHIMEDES**

INDENBORDS FÆRE - **GÖTA**

MOTORER DE KAN STOLE PÅ

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

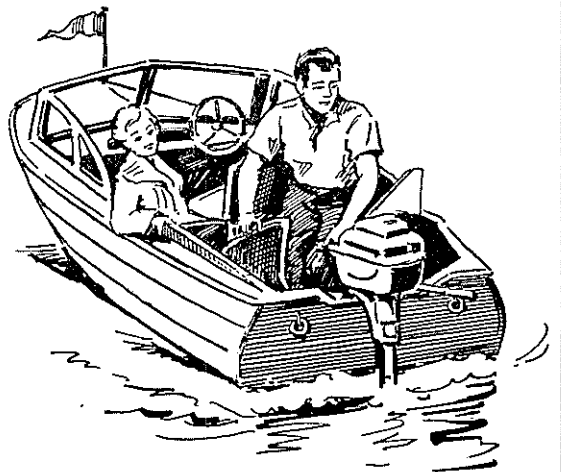
Trondhjemsgade 9

Filial

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

Telefon 2 24 63

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1959

Danmarks Rederiforening

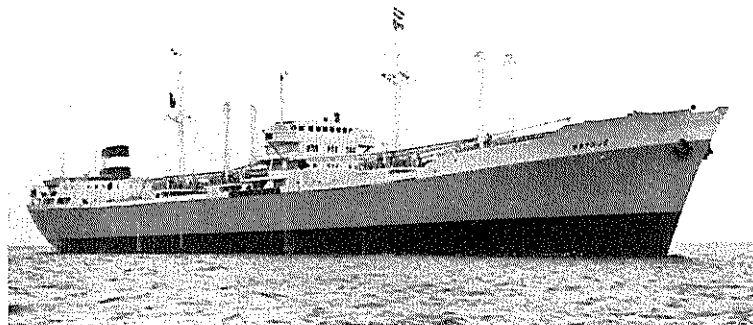
Medlemmer

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“
 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

M/s Brynje

Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen, København, afleverede tirsdag d. 20. januar 1959 nybygning nr. 757, kontraheret af A/S Borgestad, Borgestad, Norge.

Nybygningen, der er bygget til Det norske Veritas' fordringer, klasse +1 A1 „F.“ „T“ og med scantlings svarende til en dybgang af ca. 9,118 m. har følgende hoveddata:



Længde mellem perpendicularer	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	9,2 m
Dødvægt	15.200 tons
Fart på lastet prøvetur ...	14,5 knob
Lastrummenes kapacitet inkl. bak- og højtanke.	
Total grain ca.	23.000 m ³

Nybygningen er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Fremdriftsmaskineriet er bragt agter.

Der er 6 hovedlastrum og mellem-dæksrum, og under laster nr. 3 og 4 er placeret underrum for vandballast eller tørlast. I motorrum højtarke for tung olie.

Lastrummene ventileres naturligt, medens ventilation af apteringen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigingen består af 2 pælemaster med topmast og 6 lademaster, alle af stål. Lugerne betjenes af seksten 5 tons bomme og en 30 tons sværgods-bom placeret over læst nr. 5. Desuden en 3 tons maskinbom og en 1 ton proviantbom.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons elektriske løssespil med 39 m/min. hejsehastighed ved 5 tons træk i wire. Elektrisk-hydraulisk styremaskine af Porsgrunns fabrikat.

Nybygningen er forsynet med 2 redningsbåde og 2 joller. Bådene be-



B&W MARINE DIESEL MOTORER

Turboladede 2-takts
enkeltvirkende dieselmotorer,
såvel af ventil- som af
opposed-piston typen, ind-
rettet for drift med tung
olie, med ydelser
indtil 22.000 EHK

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

tjenes af davider af Schat's type SPG, og joller af davider af luffing type.

M/S „Brynje“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radiopejler, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod, elektrisk løg etc.

I hus på kommandøbro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum, kamre for telegrafist og lods. Disse kamre er udført med skodder i lyse farver. Møbler og døre etc er udført af henholdsvis naturfarvet teak og mahogny.

På det underliggende kaptajnsdæk forefindes apering for kaptajn og reder, med opholdsrum, kontor, soverum og bad. Møblerne er her udført i oliebehandlet teak. Til vægbeklædning er i udstrakt grad anvendt laminatplader og plasticapeter i forskellige dessiner.

Hus på bådendæk midtskibs rummer spisesalon med tilhørende pantry, rygesalon samt apering for 1. styrmand. Inventaret i salonerne er udført i Rio-palisander, og skodderne er beklædt med plasticapet i lyse pastelfarver. Gulvbelægningen er holdt i brunlige vinylfliser.

I hus på øverste dæk har stewardesser, styrmænd og hovmester sine kamre. Endvidere ligger her hospitalet med 4 køjepladser, bibliotek samt hovmesters kontor og dæskkontor. Skodderne er her fortrinsvis malede, døre og møbler er i poleret mahogny.

Agter, i hus på bådendæk, er maskinchefens apering placeret, bestående af opholdsrum, kontor, soverum og bad. Udstyret er her svarende til kaptajnens, dog med inventar i poleret mahogny.

I hus på agterkant af samme dæk findes mandskabets opholdsrum, udstyret med skodder i lysegråt plasticlaminat og med møbler i naturfarvet bøg. I den forreste del af huset er som noget ganske nyt indrettet et hobbyrum med tilhørende mørkekammer, udstyret med nødvendigt apparatur, høvlebænk og værktøj til brug i besætningens fritimer.

På øverste dæk agter findes messer for officerer, underofficerer og mandskab med tilhørende kabys og pantries samt officerers opholdsrum. — Ligeledes findes her kamre for maskin- og underofficerer. I officersmessen er skodderne delvis tapetseret og delvis klædt med oliebehandlet teak. Inventaret er iøvrigt af teak. Underofficers- og mandskabsmessen er indrettet efter cafeteria-systemet og har skodder af lyst plasticlaminat samt møbler i naturfarvet bøg og rustfrit stål. Iøvrigt er messen indrettet med anordninger for filmforevisning. Skodderne i officersopholdsrum er beklædt med plasticapet i lys, grå farve. Gulvbelægningen er grønne plasticfliser og møblerne af teak. Kamre for maskinofficerer udstyres som officerskamre midtskibs. Kamre for underofficerer, der ligeledes findes her, er udstyret med skodder i lyse, malede pastelfarver og med møbler af lys bøg.

På 2. dæk agter findes kamre — fortrinsvis eenmands — for sømænd, motormænd og drenge. Alt inventar i disse rum er udført i behandlet, lys bøg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-press anlæg.

Hovedmotoren er en svecylindret dieselmotor af

B&W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbar krydshovedtype 62-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.

Hjælpe motorer består af tre sekscylindrede dieselmotorer af B&W's enkeltvirkende, turboladede, firetakts trunktype 20-MTBH-30 direkte koblet til hver sin vekselstrømsdynamo. Normal ydelse pr. motor 250 kva ved 3×440 volt og 600 omdr./min.

Kedlerne er en oliefyret kedel beregnet til en dampproduktion på ca. 1000 kg/time og en udstødsgaskedel af B&W's type med samme dampproduktion. Begge kedler beregnet for et arbejdsstryk på 7 kg/cm².

Endnu et rødt polarskib leveret

Den 27. januar afholdtes fartsprøver i Øresund med rederiet J. Lauritzens nybygning m/s „Perla Dan“, der er bygget på A/S Pusnes Mekaniske Verksted, Arendal, Norge.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse med isforstærkning, svarende til finske isregler klasse „A 1“.

Skibet er forsynet med B&W dieselmotor type 735-VBF-62 og af hensyn til ekstra god manøvrevevne under issejlad er det forsynet med vendbar propeller af Ålborg Værfts konstruktion. Maskine og beboelse er placeret agter. Beboelsen er meget rummelig i forhold til skibets størrelse, og der findes enekamre for alle om bord. Messerne er, som i rederiets øvrige skibe, udsmykket med originalværker af unge, danske kunstnere.

Navigationsudstyret er fuldt moderne og omfatter radar, gyro, selvstyrer, ekkolod, decca, pejler og radiostation for telegrafi og telefoni. Under issejlad navigeres skibet fra en istønde i fokkemastens top.

Lastrummene er på ialt ca. 41.150 m³ grain og betjenes af otte bomme hver for 5 tons last gennem fire luger. Yderligere findes en 30 tons bom. De 4 luger kan to og to slås sammen til to lange luger à ca. 17,6 m i tilfælde af lastning af specielt langt gods.

M/T Gudrun Mærsk

Prøvetur

Fredag den 30. januar 1959 gik dette tankskib (værftets bygge nummer 147) 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 25.760 tons dw.

Dimensionerne er:

Længde mellem perpendikularerne	178,2 m
Største bredde på spant	22,6 m
Dybde	13,6 m

Skibet har ialt 24 tanke, 3 midtskibs og 2 x 8 side-tanke samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med kraftige pumper og forsynet med varme-spiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinofficererne og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet cafeteriaer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet er forsynet med de mest moderne navigations-instrumenter og -udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren er syvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler 9.200 ihk. Skibet får B&W diesel hjælpemotorer samt damphjælpe-maskineri.

Skibet føres af kaptajn E. E. Stærke, og C. Bjerre er maskinchef.

dem og under dem. Lasttankenes rumfang er 36.250 m³. De 13 store lastluger, som manøvreres hydraulisk, er af værftets patenterede type.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede enekamre. Også messer og opholdsrum bliver rummelige og skal have en moderne aptering af højeste klasse. Som en nyhed kan det nævnes, at hele apteringen samt plads for navigation o. lign. anbringes i dækshuset agter.

Skibet skal forsynes med moderne udrustning som radar, gyrokompass med automatisk styring, radiopejle-apparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens Lodicor-apparat for lastfordeling, centralantenneanlæg med tilslutning til alle kamre og messer.

Den kontraherede fart er 15 knob på fuld last.

Maskineriet er af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tyk olie, er en svejst cylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor, som ved 112 o/m udvikler 11.500 ihk.

De tre hjælpemotorer er sekscylindrede og yder ved 360 o/m 380 ehk hver. De er koblet til 320 kva vekselstrømsgenerator, 440 v.

Malmtanker søsat, Malgomaj

Fra Götaverken søsattes der 14. januar et kombineret malm- og tankskib på ca. 33.900 tdw som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet blev navngivet af fru Asta Jacobsen.

Det søsatte skib er den største malmtanker, der er søsat i Skandinavien. Værftet har yderligere to skibe i ordre for samme rederi. Ialt har værftet nu bygget 36 skibe til Grängesbergbolaget på tilsammen 401.120 tdw.

„Malgomaj“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

Længde overall	199,6 m
Største bredde på spant	27,0 m
Sidehøjde	15,4 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,7 m

De to malmrum er ikke mindre end 59 resp. 73 m lange, 12,5 m brede og 11,5 m dybe. De har ialt et rumfang på ca. 17.500 m³ og ligger som midtskibs lastrum, medens tankene for olielasten ligger ved siden af

M/s Convallaria

Fra Aktiebolaget Lindholmens Varv søsattes den 15. januar til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd i Göteborg et lastmotorskib på 6.400 tdw, som blev navngivet af fru Birgitta Ekman.

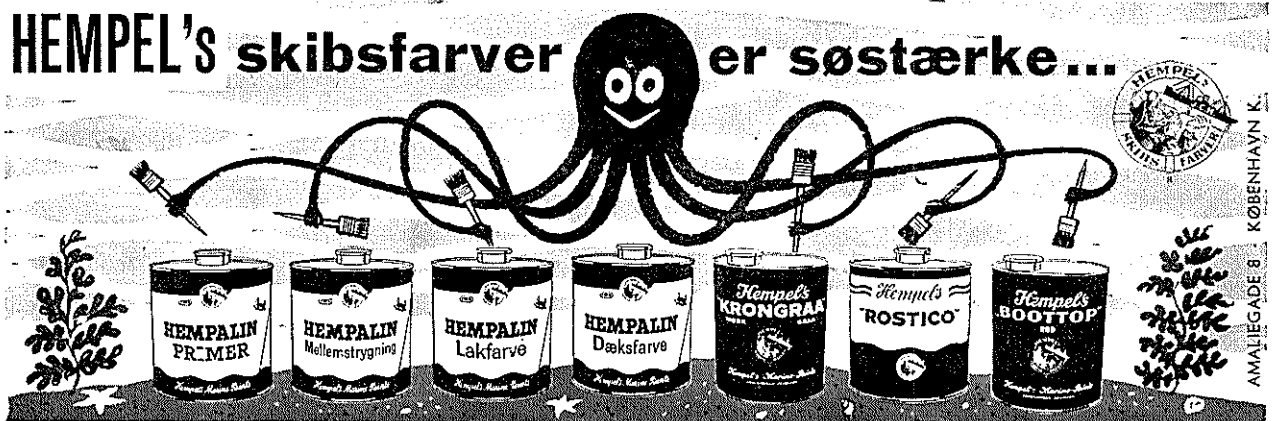
Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

Længde mellem perpendikulererne	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Middeldybgående lastet	7,1 m

„Convallaria“ har to gennemgående dæk, midtskibs hus og lang bak. De fem lastluger er af von Tells patent. Mellemdækslugerne ligger glat med dækket. Lugerne betjenes af fem 5 tons kraner, hvoraf tre er hydrauliske af Hydrostahlsbaus konstruktion og to elektriske af Aseas konstruktion.

Lastrummene ventileres med kraftige omstyrbare blæsere.

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke ...



Hovedmaskineriet er en syrcylindret, totakts, enkeltvirkende GV-dieselmotor af Lindholmens fabrikat på 4200 ehk ved 125 o/m, som beregnes at give skibet en fart på 14,5 knob på fuld las.

M/s **Virtala**

Fra Kockums Mek. Verkstad søsattes den 27. januar et kombineret malm- og tankskib på 21.780 tdw til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik af fru Elsa Lundqvist navnet „Virtala“.

„Virtala“ er det sjette skib, som Kockums søsætter for Grängesbergbolaget. Det nærsidste er „Viris“ som leveres i slutningen af marts, „Virtala“ medio maj. Alle er af samme type, men „Viris“ og „Virtala“ har fået kommandobroen flyttet agterud til dækshuset, som i stedet har fået et dæk ekstra.

Skibene er alle bygget højsvejste og isforstærkede til højeste klasse i Lloyd's Register og Shipping med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	181,6 m
Længde mellem perpendicularererne	170,7 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidehøjde	13,5 m
Dybgående	9,6 m

Den kontraherede fart er 14,5 knob. Hovedmaskineriet bliver en otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 7200 ehk. Elektrisk strøm leveres af tre dieseldrevne og et turbinedrevet vekselsstrømsaggregater hver på 245 kva.

M/T **Vibeke**

Fra Götaverken afleveredes den 15. januar tankmotor-skibet „Vibeke“ på 19.380 tdw til Sverre Ditlev-Simonsen, Oslo.

Værftet har nu bygget ialt 20 skibe til Ditlev-Simonsen-rederierne, ialt 276.050 tdw. Det første var motor-tankskibet „Vanja“ på 9.580 tdw. som blev leveret 1929.

„Vibeke“ føres af kaptajn Eilert Eilertsen, maskinchef er Bjarne Wold.

Typen er mange gange omtalt i Vikingen.

Brown kommandopult

Med de uophørlige krav om forøget effektivitet og reduktion af driftsomkostningerne er mange instrumenter, der hidtil er betragtet som luksus, blevet en vigtig del af udrustningen i moderne skibe af alle typer. Derfor er styrehuset i mange skibe blevet overfyldt med skiver og visere, som alle giver vægtige oplysninger. I mange tilfælde er disse instrumenter spredt for langt fra hin-

anden til gene for den vagthavende officer med den deraf følgende mangel på koncentration.

For at løse dette problem har S. G. Brown udviklet et system til centraliseret kontrol kaldet Command Console.

Den viste kommandopult har følgende instrumenter:

1) Rorvinkelviser, 2) gyrokompas repeater, 3) ekkolod, 4) håndbevæget kurs, der skal styres, 5) elektrisk trykknappkontrol for styring, 6) omdrejningsviser for maskinen.

Skønt tanken ikke er original, er konsollens simplicitet i forbindelse med smidighed i konstruktion og installation i stand til at reducere størrelsen af styrehusets areal.

Den første kæmpetanker søsættes

Fra Uddevallavarvet søsættes den 7. marts den første af de seks kæmpetankskibe, som værftet har i ordre.

Tankskibet, som er det største, der nogen sinde er bygget i Skandinavien, har en tonnage på 68.000 tdw og er 250 m langt. Der arbejder for tiden 500 mand på at gøre skroget klar til begivenheden. Turbinerne, der er udført i USA, er allerede ankommet for installation.

Stabelafløbningen bliver spændende, da man nemlig i Sverige ikke har praktiske erfaringer med søsætning af så store skibe. Til trods for, at der er rigeligt vand udenfor beddingen, må man anvende særlige bremseanordninger for at stoppe skroget.

Umiddelbart efter afløbningen lægges kølen til det næste skib i serien.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

VIRGINIA ROSE



- en herlig
shagtabak

ASEAs Tidning 50 år

Da Aseas Tidning på initiativ af J. Sigfrid Edström udkom med sit første nummer i januar 1909, var det første gang, et firmatidsskrift blev udgivet i Sverige og i det hele taget i Europa. Kun i USA findes noget tidligere.

I det smukke jubilæumsskrift gives der først en oversigt over Aseas første 25 år udarbejdet af civilingeniør Sven A. Hansson, hvorefter tidsskriftets redaktør Aake T. Vrethem lader tidsskriftet selv gennem uddrag fra de 50 år føre udviklingen op til i dag.

Den 9. februar 1883 fik Elektriska Aktiebolaget i Stockholm Kungl. Maj:ts (regeringens) godkendelse af aktieselskabets vedtægter. Firmaet havde efter disse til formål at tilvirke og forhandle redskaber og apparater til elektrisk belysning og kraftoverføring m. m. og desuden under visse forudsætninger at skaffe offentligheden belysning eller drivkraft mod betaling. Samtidig havde selskabet erhvervet sig ejendomsret til Jonas Wenströms patent på dynamoelektriske maskiner og til de under Wenströms ledelse tilvirkede maskiner i Örebro.

Den 1. april begyndte man at indrette et værksted i Arboga på et loft. Det optog et gulvareal på 40 m², hvortil kom et kontor på 4 m². Værktøj var der ikke meget af, og det var meget primitivt, dog havde man et volt- og amperemeter samt en Wheatstones målebro. Personalet bestod i den første tid af seks mand.

I 1884 udvidedes værkstedet til 100 m². De første dynamomaskiner blev udført for 60 volts spænding, men kort efter gik man over til 110 volt.

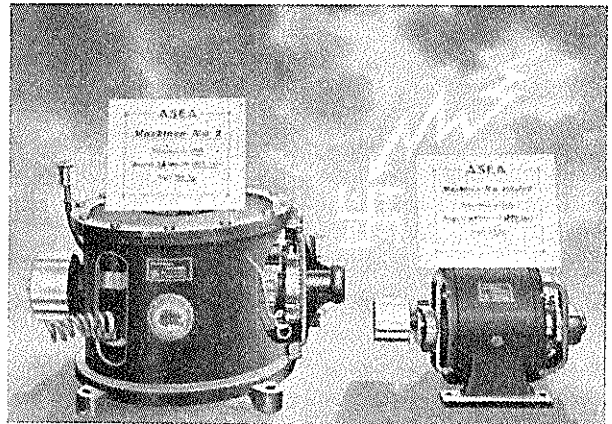
Til prøvning af dynamoerne anskaffedes samme år et lokomobil på 12 nom. hk med tilhørende maskinhus af træ.

I september 1887 fremstilledes den første vekselstrømsmotor og trefasetransformator efter Jonas Wenströms patent, hvilket medførte en revolution for elektricitetens anvendelse til kraftoverføring over længere strækninger.

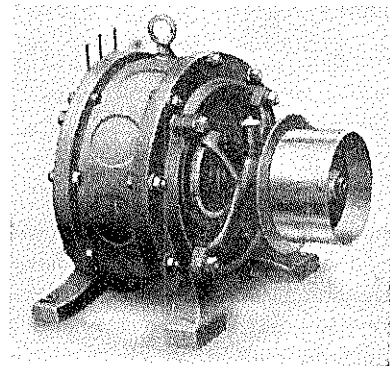
1891 flyttedes hele virksomheden til Vesterås, hvor den stadig hører hjemme.

Fra en yderst beskeden begyndelse i Arboga med fremstilling af få dynamomaskiner pr. år har Asea udviklet sig til Nordens største elektriske firma og fremstiller nu ikke alene elektriske maskiner, men så godt som alle gængse artikler inder for det elektriske marked fra strømafbrydere, sikkerhedsapparater og strygejern op til kæmpegeneratorer på 25.000 hk og anlæg på hundredtusindtals hestekræfter, elektriske lokomotiver og sporvogne, kraner og elevatorer. Af den gamle spe-

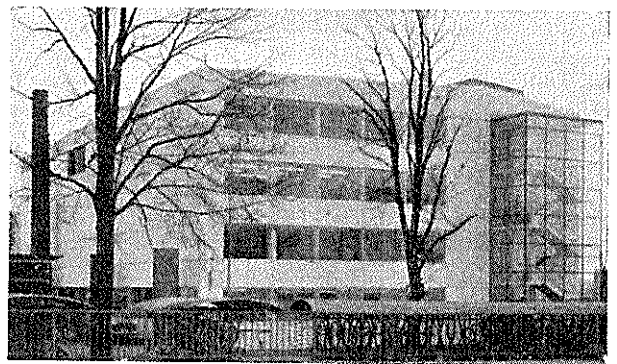
cialfabrikation, elektriske maskiner, leverer Asea nu hvert syvende minut en sådan med en middeleffekt på 25 hk.



Maskine nr. 2 fra 1883, 0,6 hk, vægt 166 kg. Maskine nr. 1000 fra 1916, 0,2 hk, vægt 50 kg.



Wenströms trefasemotor, den første i verden.



Det nye atomkraftlaboratorium i Vesterås.

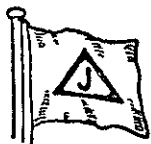
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

D. A. KNUDSEN & CO. Ltd.
LISSABON

Skibsmæglere Havarienter
Skibshandlere Stevedores

Telegramadresse: KNUDSEN
Telefon: 227 87, 227 90, 311 63
Telex: nr 136-KNUDSEN-LISBON

Alle henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansbergsgade 1
Telefon Byen *8070, — Ansvarshavende: Redaktør Axel Buerntzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansbergsgade 1, København V
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



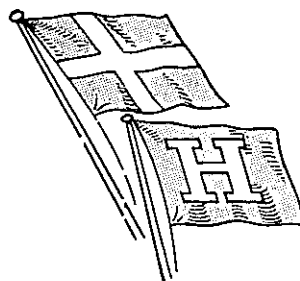
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service til søs -*

INSTALLER CELER-SYSTEM

SKIBSCAFETERIA



SCANIX corp. Vesterport 235 V.
Pa:æ 6195-6196



REDERI-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Telefon Central 69 - Telex 2574



A/s Em. Z. Svitzers Bjerignings Entreprise

Grundlag 1833

KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s

HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



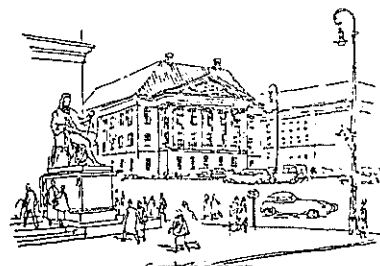
MØBELFABRIKANT

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



4637



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. april

S/S „ANNE DE BRETAGNE“ i tyrkisk farvand

Akvarel af MAURICE R. MELLISANT

1959 - nr. 4
36. 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 KAMBODJA KANADA KENYA KINA

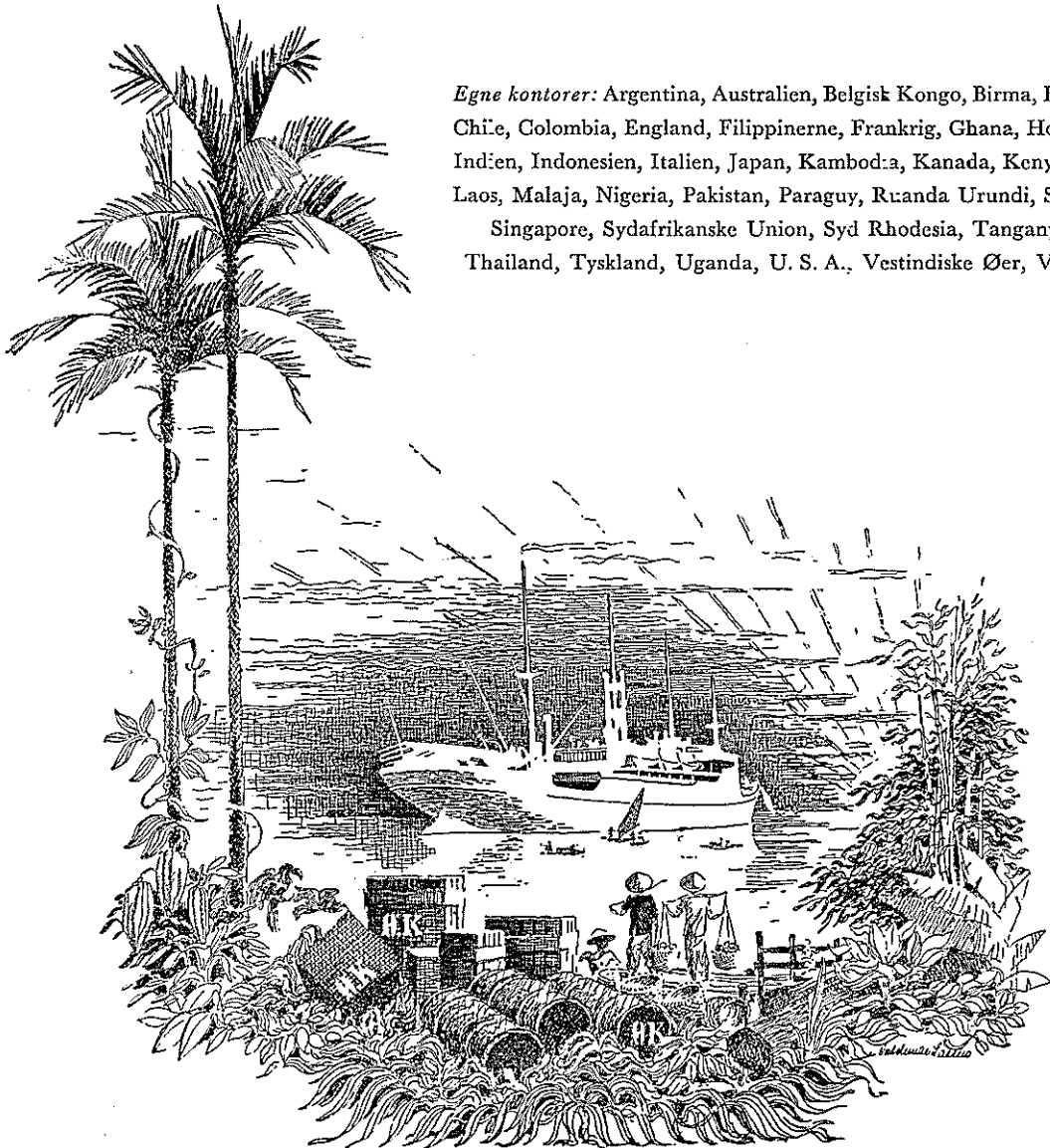
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

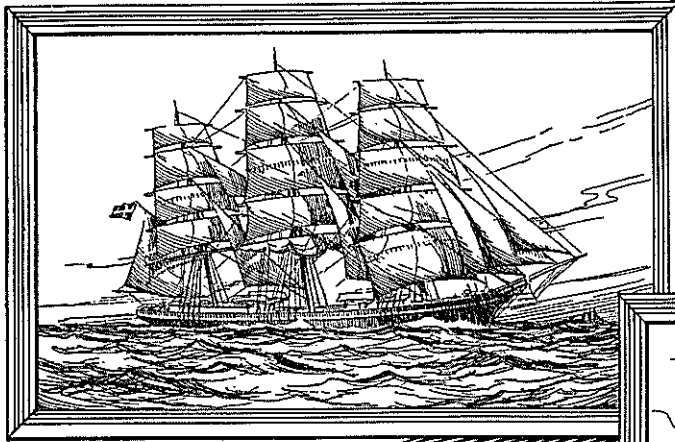
Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

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

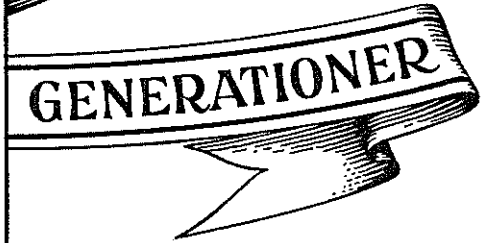
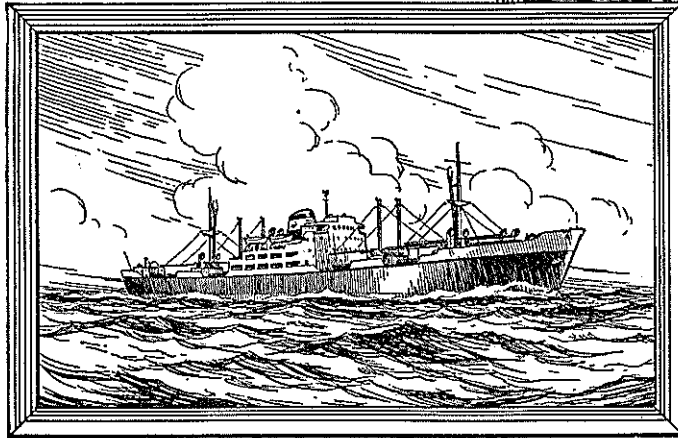
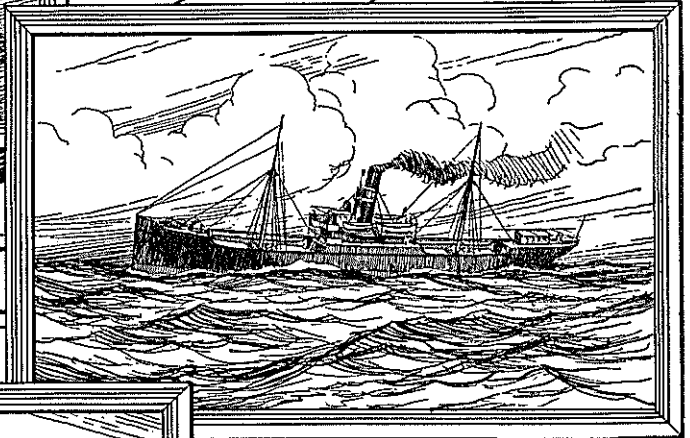
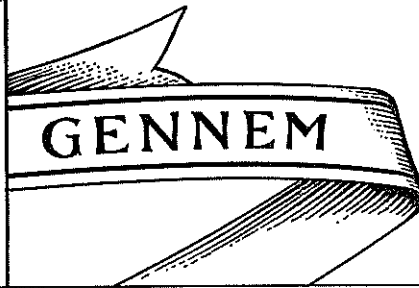


Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodja, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE



H. SCH - P. 7



HAR DE
 OVERALT PAA HAVET
 FAAET



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
 KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

næstkommanderende. Guldberg havde allerede i flere år tjent i den siamesiske flåde. Foruden ham havde Richelieu knyttet en halv snes danske søofficerer til „sit“ søværn.

Det var elendige forhold, Walter Christmas kom ud til i Siams flåde, som i forhold til den danske næsten var en parodi på et søværn. Det bedste af krigsskibene hed „Mahut Rajakumar“. Det var bygget til den spanske flåde, der imidlertid kasserede det som ubrugeligt til krigstjeneste! Det havde fem kanoner, hvis betydning efterhånden var meget tvivlsom.

Med mandskabet stod det ikke stort bedre til. Disciplin var næsten et uartigt ord og blev kun nogenlunde opretholdt ved hjælp af prygl. Det måtte Walter Christmas snart selv sande rigtigheden af. Han fik nemlig efter sin ankomst kommandoen om bord i det lille orlogsskib „Jong Jot“, hvormed han skulle kvæle et truende kinesisk oprør på Malaccas vestkyst allerede i starten. Han havde heldet med sig, men forinden måtte han bekæmpe et begyndende mytteri om bord i sit eget skib. Det gjorde han ved at prygle hver tiende mand af besætningen!

Da Christmas kom tilbage til Bangkok, truede en krig mellem Siam og Frankrig. Siameserne spillede meget højt spil og tænke overhovedet ikke på, at hele deres forsvar på grund af korruption og misundelse over for de danske chefer var pilråddent.

Dansk sporvognsmand chef for mineafdelingen

Richelieu måtte nærmest piske sine indfødte officerer til at gå i gang med forsvarsforberedelserne mod et eventuelt fransk angreb. Penge til disse forberedelser kunne han ikke få, og han måtte derfor klare sig med meget små midler. Han gav Christmas til opgave at forsvare Menam-floden om bord i „flagskibet“ „Coronation“ — en ærværdig lystyacht på 30 år og med små messingkanoner uden riffelgange.

Christmas fik ordre til at spærre flodmundingen ved hjælp af miner og ved sænkning af nogle gamle skibe. Han havde mest lyst til at bruge samtlige sine skibe til den sidste opgave, fordi de ikke var stort mere værd. Men alligevel tog han opgaven alvorligt. Han kiggede lidt på de stedlige forhold og så, at han ville få støtte af Chula Chom Klao-fortet, der endnu ikke var færdigt, som kun var bygget af mursten og hvis kanoner stod i vejen for hinanden, så at der ikke kunne fyres mod skibe på floden med alle kanoner på én gang!

Så skulle han have fat i de miner, som — efter hvad der var blevet fortalt ham — lå klar til udlægning. Men der var kun nogle få stykker, og så måtte han selv lave nogle. Men af hvad? Flåden rådede hverken over dynamit, kabler eller andre ting.

Dynamit lånte han hos et jernbaneselskab. Kabler købte han hos et privat firma, og som minehylstre brugte han tomme olietønder og -dunke. Han lavede selv hver eneste mine til at begynde med, indtil han fik assistance af en anden dansker, ingeniør Westenholz.

Aage Westenholz havde ikke den mindste tilknytning til søkrigsvæsen. Han var på det tidspunkt direktør for noget så jordbundet som Bangkoks sporveje, som han elektrificerede. Trods den megen korruption var han kommet til at holde af Siam og ville være med til at forsvare det sammen med andre danskere.

De arbejdede på en krudttønde

Netop på det tidspunkt skulle Siam have besøg af den østrigske kronprins, og det skulle foregå med pomp og pragt. Siameserne blæste på krigsfares og forberedte sig mere på modtagelsen af den kongelige gæst end af den franske flåde. Westenholz mente imidlertid ikke, at den østrigske kronprins ville benytte hans sporvogne, og så tog han frivilligt ud til Christmas på Menam-floden. Christmas og Westenholz levede under arbejdet bogstaveligt talt på en krudttønde, og de havde det største besvær med at forklare siameserne, at de ikke så gerne ville have brændende cigaretter lige i nærheden af sig, mens de lavede miner!

Den østrigske kronprins fik al den honnør, han fortjente, den 12. juli 1893. Alt imens gjorde de to danskere klar til udlægning af de usædvanlige søminer, og dagen efter det fyrstelige besøg var minerne på plads. Affyringen skulle foregå elektrisk fra en pram, et fyrskib og et par sænkede vrage — og netop i det øjeblik, da de franske skibe sejlede over dem. Westenholz uddannede i løbet af et par timer nogle siamesiske embedsmænd som „minører“ og underviste dem i, hvordan de skulle affyre minerne.

Dagen efter ankom den franske flåde. Westenholz gik om bord i fyrskibet, hvorfra han ledede mineforsvaret. Christmas tog kommandoen om bord i „Coronation“, og Guldberg førte „Mahut Rajakumar“ ud til kamp. Den danske løjtnant Schmiegelow førte „Hah Hah Sakru“. Er siameser havde kommandoen om bord i lystyachten „Nirben“.

„Hah Hah Sakru“ skulle sammen med „Nirben“ kæmpe til ankers, mens de to andre fartøjer skulle møde franskmændene med damp under kedlerne.

Kanonen kunne ikke tåle at skyde

På fortet, hvis man kan kalde det sådan, havde Richelieu kommandoen. Det var hans opgave at støtte de siamesiske skibe på floden. Og han var meget vågen. Straks, da de franske skibe var kommet inden for skudvidde, afskød han varselsskud. Men franskmændene var ligeglade. Endnu to varselsskud fulgte, men de rørte heller ikke de fremmede. Først efter fjerde skud begyndte de franske kanoner at tale med.

Også Christmas begyndte at skyde. Han havde en seks tommers kanon til sin rådighed, men den var ikke meget bevendt, og selv om han var en dygtig skytte, var det første skud en håbløs forbier. Iøvrigt var også de andre siamesiske skibschefer samtidig skytter, og mens besætningen ladede kanonerne påny, måtte cheferne selv tage rørtørn!

Franskmændene kom om bord i en lille fragtdamper,

der sejlede forrest, og de to kanonbåde „Inconstant“ og „Comète“. „Inconstant“ rettede iøvrigt hurtigt ilden mod Christmas, men Guldberg og Schmiegelow kom ham til hjælp. Snart var Christmas klar til at skyde igen. Han overgav roret til en siameser, gik ned til kanonen, tog omhyggeligt sigte mod den franske fragtdamper og ramte den i vandlinien. Damperen gik på grund lige nord for den spærring af vrag og pæle, der var skabt på floden.

Siameserne jublede over træfferen, men Walter Christmas sagde nogle mindre pæne ting på dansk. Ved pragtskuddet blev kanonens affutage nemlig komplet ødelagt, og fra nu af måtte Christmas sigte med selve skibet, hver gang han skulle skyde.

Schmiegelows „ærtbøsser“ skød to skud

Nu fik de to franske kanonbådschefer øje på Guldbergs skib og gav ham det glatte lag. Guldberg og hans maskinmester, der formentlig også var dansker, besvarede ilden med nogle sølle revolverkanoner. Pludselig lød der et brag om bord i Guldbergs skib. Det var en del af rigningen, der faldt ned. Maskinmesteren blev hevet med ud i floden, men kom om bord påny og fyrede videre!

Schmiegelow forsøgte at opildne sit mandskab til dåd, men fik kun affyret to skud. Så var det sket med besætningens mod. En fransk granat havde ramt skibet, dræbt én mand og såret fire. Dette var nok til, at besætningen blev grebet af panik og nægtede at udføre enhver ordre.

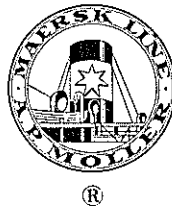
Ovre på yachten „Nirben“ blev der skudt på livet løs, men der noteredes vist nok kun én træffer — nemlig mod Guldbergs fartøj, der dog kun fik en skramme i malingen. „Nirben“s kanoner ville nemlig ikke engang kunne have imponeret Tivoligården!

Westenholz sad midt under alt dette ovre på fyrskibet og gav uforstyrret sine ordrer. Det franske „Inconstant“ satte kurs næsten lige imod ham, og da skibet befandt sig lige i et af minefelterne, gav danskeren ordre til sprængning. En af minerne eksploderede lige ved siden af den franske orlogsmand og rystede den slemt. Havde minerne været bare lidt kraftigere, var „Inconstant“ sikkert blevet standset.

Christmas lå på maven for franskmændene

Men „Inconstant“ fortsatte. Dets chef så sig ond på Christmas og besluttede at vædre hans skib, „Coronation“. Christmas lå på maven oppe på broen, mens han passede roret. Kuglerne og granaterne piftede ham om ørerne, og han troede faktisk, at hans sidste sekunder var kommet. „Inconstant“ havde nemlig fuld damp oppe.

Også Christmas slog fuld kraft frem. Samtidig lagde han roret hårdt bagbord. Et øjeblik efter lød der en knasen og en brasen, og Christmas lukkede øjnene. Men hans undvigelsesmanøvre havde reddet både hans eget og besætningens liv. De to skibe havde kun gnedet så meget op ad hinanden, at et par redningsfartøjer og en del af rigningen ødelagdes.



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

Slaget ud for Paknam var slut. Kun fra fortet blev der stadig skudt mod franskmændene. Men Richelieus dygtighed nyttede ikke meget, når hans folk aldrig før eller kun nogle få gange havde prøvet at skyde med kanoner!

Længere oppe ad floden mødte franskmændene ny modstand fra et fort på en lille ø. Men på fortet havde man bygget en barak lige i skudlinien, så den spærrede for udsynet, og derfor fik ilden fra dette fort ikke megen betydning.

Ordre til vædring

Richelieu havde imidlertid ikke opgivet. Han rejste straks mod Bangkok for at tage kommandoen om bord i „Mahachakri“, som Guldberg og Christmas havde ført hjem fra Skotland. Med dette skib ville han møde franskmændene, når de ankom til havnen. Før afrejsen gav Richelieu sine skibschefer forskellige ordrer, der i realiteten gik ud på, at angrebet mod franskmændene skulle gentages. De tre danske skibschefer skulle forsøge at vædre de franske skibe — om fornødent med eget liv som indsats. Ordren var afgivet i fortvivlelse, for med disse små skibe kunne de franske kanonbåde ikke vædres med andet resultat, end at de siamesiske og ikke de franske fartøjer sank!

Men danskerne besluttede at udføre ordren så punktligt som muligt. Westenholz var iøvrigt nu om bord hos Christmas, og sammen lagde de planer, der skulle hindre de franske skibe i at undslippe.

Alt imens kom Richelieu til Bangkok, hvor han blev mødt af den danske søofficer Blechingberg, der næsten grædefærdig fortalte, at han havde fået ordre til fra højeste sted om ikke at løsne et skud, selv om han grundigt havde forberedt sig på et forsvar af byen.

Richelieu måtte i en barkasse ud at bede franskmændene om ikke at skyde. Ordren hertil kom fra kongen. Admiralen, en siamesisk prins, som overhovedet ikke forstod sig på søkrigsførelse, var blevet bange og havde frarådet kamp.

Frankrig stillede et ultimatum, som Siams regering ikke ville gå med til, og en fransk blokade fulgte. Christmas og Westenholz forberedte stadig en kamp mod de franske skibe. Westenholz planlagde en spærring af floden ved hjælp af miner, og Christmas ville anbringe en mine i stævnen af sit skib og derefter vædre en af franskmændene. Han vidste, at han ikke kunne stole på sin besætning, og han gav derfor folkene om bord tilladelse til at hoppe i vandet i god tid før, han selv førte „Coronation“ mod fjenden.

Men det kom ikke til nogen ny kamp. Siam måtte bøje sig for overmagten. Trods alt var Richelieu ikke utilfreds med begivenhederne, der nemlig havde vist, at han havde haft ret i sin kritik af forholdene. I de kommende år fik han derfor flere penge og større muligheder til en opbygning af Siams orlogsflåde.

Søslaget gavnede bl. a. ØK

Richelieu skaffede stadig flere danskere til Siam,

hvor de hurtigt skaffede respekt omkring sig på grund af deres dygtighed. Senere kom siamesiske unge mænd til Danmark for at blive uddannet på den danske søofficersskole.

Selv blev Richelieu allerede i 1893 kontreadmiral i Siams flåde. Fra 1899 til 1902 var han marineminister og lagde grunden til Siams moderne søværn. I 1902 vendte han hjem til Danmark, hvor han blev bestyrelsesmedlem i ØK og B&W, direktør i DFDS m. m. Han døde i 1932 efter et begivenhedsrigt liv.

Christmas rejste kort efter slaget ved Paknam, som kostede Siam fire og Frankrig tre dræbte, hjem til Danmark for at opleve nye eventyr ude og hjemme. Alle disse oplevelser gav ham bl. a. inspiration til Peder Most-bøgerne. Walter Christmas døde herhjemme 1924.

Aage Westenholz, hvis far bl. a. en tid var dansk finansminister, blev i 1898 direktør for Siam Electricity Co. Han ejede ved siden af flere plantager. Direktørstillingen beklædte han indtil 1910. I 1908 stiftede han herhjemme et frivilligt rekylskyttekorps, og i 1919 organiserede han et frivilligt korps, som sendtes mod kommunisterne i Estland. Den danske ingeniør, der kunne være blevet en dygtig søofficer, døde i 1935.

De danskes indsats i de hektiske dage i 1893 satte sig spor, som stadig er danskerne til gavn derude i Siam eller Thailand, som det nu hedder. At H. N. Andersen og ØK så hurtigt vandt goodwill i dette land, skyldes bl. a. søslaget ved Paknam for 65 år siden.

Otto Ludwig.

MODELLER

SPECIELT SKIBSMODELLER

Skalamodeller af skibe
maskinanlæg
kedelanlæg
Iøvrigt modeller af
alle arter

90 % af modellerne til
B & W museet
er leveret af os

Laur. Osgaard & Soph. Olsen

Jægersborg Alle 29 . Charlottenlund . Tlf. Ordруп 22 96

Danmark

Grundlagt år 1920

Danmarks ældste fragtskib døde med maner!

*Den 153-årige motorjagt
„Falken“ blev skånet
for ophugningspladsen*

Motorjagten „Falken“ var et skib, som forstod at dø med maner. Hendes forlis nordvest om Vesborg fyr på Samsø ratten til d. 18. februar 1959 var meget udramatisk. Men for den, der kender „Falken“s historie og har kærlighed til skibe, var der nu alligevel på sin vis drama over den måde, hun gik sin tilintetgørelse i møde på.

„Falken“ var Danmarks ældste motorjagt. I 153 år pløjede den bølgerne i det danske sydhav, Øresund og Kattøgat som paket-båd. Dens sidste ejer var skipper Kr. Beyer, Århus, der havde indregistreret den med Mårup (Samsø) som hjemsted. Den lastede 70—80 tons og var på vej fra Århus til Samsø med jernvarer, gasflasker og chokoladevarer, da tågen fangede hende ind med samt den tre mands besætning og en passager.

Ruten var Århus - Tunø - Mårup - syd om Samsø til Ballen - nord om Samsø til Århus. Denne gang skulle „Falken“ ikke længere end til Ballen. Det var det gamle skibs sidste rejse.

Der bliver sagt, at „Falken“ blev bygget i Marstal i 1848 som kanonbåd til den danske flåde. På den måde har der i årevis stået en særlig nimbus om den. Men det er næppe rigtigt. Skibsmægler Jørgen Møller, Kalundborg, fortæller, at „Falken“ blev bygget på Avernakø i 1806. Og i 1807 måtte Danmark jo udlevere hele sin flåde til englænderne efter bombardementet på København 2.—5. september. Den malle dengang 3½ læster (ca. 10 tons).

I 1817 ejedes „Falken“ af skipper A. H. Godthardt, Marstal, som samme år solgte det til Rudkøbing. I 1836 købtes skibet tilbage til Marstal og ejedes i 1838 af skipper Hans M. Hansen, Marstal. Ti år senere blev det forlænget af H. Friis og tilhørte i 1874 skipper Hans A. Hansen, Marstal. Erik Hansen, Ommel, købte det i 1880 og lod i 1909 skibet forlænge endnu engang samtidig med, at han omriggede det til galease. I 1913 solgte han det til sin søn, H. M. Hansen, hvis bror, P. V. Hansen, Ommel, overtog skibet i 1915. Tre år senere købtes det af skipper Hans Mortensen Eansen, Skelskør, hvis søn, Hans M. Hansen, overtog det i 1950 og ændrede hjemstedet til Kalundborg.

I 115 år sejlede „Falken“ for den store familie, der hedder Hansen!



Skipper Kr. Beyer med et maleri af det historiske skib, der forlods på sin sidste rejse.

Ved Hans M. Hansens død i 1951 blev „Falken“ solgt for 25.000 kr. til skipper Kr. Beyer, som bl. a. udstyrede det med ny maskine. Beyer solgte i februar 1959 det gamle skib til ophugning, efter at Statens Skibstilsyn havde kasseret hendes agterende.

Og det var nok det, som gik „Falken“s stolthed for nær! Et vanærende endeligt på en ophugningsplads i Ballen . . . !

I den tætte tåge, som lyset fra Vesborg fyr ikke kunne trænge igennem, besluttede skipper Beyer at kaste anker og afvente bedre sigtbarhed. Søen var forholdsvis rolig, og ingen anede uråd, før der gik en rystelse gennem det gamle, solide egetræs-skrog. „Falken“ var drevet for ankeret og tog bunden 150 m fra land. Nøjagtig så stilfærdigt som beskrevet her skete dette forlis. Ingen oprørt sø, ingen nødsignaler, ingenting at gøre blæst af. Det var jo bare et gammelt skib, som var blevet trætt og ville ha' en ordentlig begravelse.

De ombordværende gik i redningsbåden og roede i land. I de følgende døgn lærgede stormen, og bølgerne knuste skroget. Een ting blev dog reddet fra „Falken“. Det var styrehuset. Det drev i land ved Vesborg fyr, hvor det nu tjener som vagthus.

H. C. Nielsen.

Også Gløcheerne
til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“
er fremstillet af
Brdr. Barentzens Gløcheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

Skipperens historier

1892-93

Ursus - Minoris

For mange år siden, da jeg endnu troede, at alle unge og smukke piger var engle, og at man kunne være skrupforelsket et helt langt liv gennem i den samme nymfe, samt at det måtte være et himmerige at bo på en øde ø med netop denne skat, flækkeje jeg jordklumpen rundt i skibe af forskellig art og gjorde p.t. tjeneste i et af Onkel Sams fiskeri-inspektionsfartøjer i det nordlige Pacifik og Beringshavet. Vi fik på en af vore jagt-expeditioner, hvor jeg var med i land, qua min stilling som coxswain, ved hjælp af nogle indfødte jægere farten af en Grisly bjørnemutter, *Ursus americanus*, der sammen med 2 nysselige unger søkkede solskin mellem nogle



klippeblokke et par hundrede meter over havoverfladen nogle få kilometer fra vort landingssted. Vor navigationsofficer, mr. Campbell, og skibets medicinmand, dr. Johnston, der begge var vældige jægere for herren som ejere af en til formåle: opdrættet Gordon Setter, tog føringen, og opstigningen begyndte. En meget smuk og interessant spadserer- og klatretur på et par timers tid bragte os nær vort mål, hvilket tydelig mærkedes på hundens tiltagende nervøsitet eller måske snarere udprægede jagtiver. Mellem nogle høje klipper på et med græs og blomster overstrøet plateau fik vi pludselig øje på bamse-moderen, der i al fredsommelighed legede kispus med 2 henrivende små unger på størrelse med de nu så moderne legetøjs-teddyer. Så såre mutter imidlertid fik farten af ubudne gæster, kom hun omgående på bagbenene i forsvarsstilling og så absolut ikke venlig ud. Desværre fik hun ikke lejlighed til at udfolde sig til hverken forsvar eller angreb, fordi næstkommanderende, Campbell, der virkelig var en habil skytte, sendte hende en kugle gennem hjertet, der strakte hende, maus tot, til jorden, inden hun fik tid til at nyse.

Skuddet var møgflot; men min sympati var på daværende moment decideret på bjørnens side. Ungerne, der ikke forstod et kuk af hele redeligheden, var mere nysgerrige end bange, og blev da begge nappede af de indfødte jægere, som på en fiks og ligetil måde hev et fiskegarn over hovedet på småfyrene, i hvilket de hurtigt indfiltredes, så de ikke kunne echapere. Da dette var besørget, blev de stoppet i et par sække, medens pelsen blev flået af deres mødrene ophav og hendes skinker lagt til soltørring på klipperne. — Den ene af ungerne førte vi med os ombord, hvor den i løbet af ganske kort tid befandt sig fortrinligt. Forbløffende hurtigt blev den og hunden bon-kammerater og førte en ideel tilværelse i hinandens selskab. Da den havde forvundet savnet af moderen og vænnet sig til mennesker og saltvandsluft, trivedes den udmærket, og den blev forkælet af hele besætningen, hvis erklærede yndling og mascot den var, fra det øjeblik den trådte over lønningen på USA Rush.

Navnet Jimmy blev den tildelt af dens adoptivfader, lieutenant Campbell, og der hengik ikke mange dage, inden den så udmærket kendte dette, da vi alle bejlede til dens gunst, og derfor hylede Jimmy hele døgnet rundt. — Vor mandskabskok, en skævejlet japaner Zurumiki, var, så vidt mig bekendt, den eneste sjæl, som ikke kunne døje kælebarner, hvilket sikkerlig må tilskrives dens videbegærlighed og interesse for at studere hans gastronomiske produkter, når de duftede af sukker, sirup eller syltetøj. Ganske vist afskyede Jimmy at få en våd karklud klasket om halsen eller lidt peber strøet i næsen; men Zurumiki, der adskillige gange fik et par lynsnare og ikke helt venskabelige dask af bjørnelabberne, var ej heller helt sikker på at være den stærkeste eller hurtigste, selv om han forsøgte at klare situationen med jiu jitsu-kneb. — Skibets tømmermand, almindeligvis kaldet „Chips“, en lang, halvgammel, syrlig, irsk decent, ryddede en plads i sin bod og tømrede en net lille standkøje, som foredes med tang, hvor hunden og Jimmy efter endt dagværk hvilede i skøn forening. — Da jeg alle dage har været en udpræget dyreven, har jeg gang på gang erfaret, at dyr intet sted tæmmes hurtigere og på så kort tid akklimatiseres som ombord i et fartøj, hvilket sandsynligvis beror på en sådan verdens lidenhed, samt det at dyrene ikke gøres nervøse ved at se stadig skiftende menneskefjes, eller også fordi der i et så diminutivt samfund ydes dem et mere omhyggeligt tilsyn end under større forhold.

Hvor behændig et så tilsyneladende klodset dyr som en bjørn egentlig er, så jeg mange gange, når Jimmy

så adræt som nogen letmatros entrede op i rigningen for at bjærge en lille biks med sukker eller blot en klud, dyppe: i sirup, der blev slikket så ren som en brystvorte, inden den atter tabte nyhedens interesse. Uvidenhed, nyfikenhed og mangel på verdenserfaring kostede imidlertid bamsen dens unge liv, icet den hen imod togtets slutning en dag brød ind i bådsmandens malerskab, hvor den delikaterede sig med en nyåbnet dåse blyhvidt, der har smagt sødligt og er gledet lind gennem halsen, men desværre ætset tarmene, så selv skibslægen trods udpumponing og åndebesværgelse ikke så sig i stand til at frelse dens alt for unge og lovende liv og karriere.

Med flaget på halv stang og under dæmpet tromme-hvirvel blev skibets mascot en stjernfuld og råkold morgen: blidelig lempet udenbords i Beringshavets favnende skød.

Stillehavet, 1890-91

Et week-end trip over Coco Island

Under skattegravnings-ekspeditionen med dansk bark „Pancur“ indhentede jeg tillige med en af mine kammerater, Calle Forsell, en svensk jægermestersøn, tilladelse af vor 1. styrmand, der var eneherker ombord under skipperens „wild goose chase“ efter cubloner, til at feriere i to dage for at udforske øen på kryds og tværs, hvilket var meget spændende, da vi ventede at opleve en mængde hårrejsende eventyr. For at være på den rigtige side af plankeværket, var styrmanden så forstående at forsyne os med hver sin muskedonner og ammunition, en lille båd-økse, thekedel, kaffe, sukker, smør, beskjøtter og nogle dåser conserves, tændstikker, et par tæpper og et moskitonet samt en bule gode formaninger om at være forsigtige, hvilket vi i vort stille sind mente, han kunne spare sig, da vi vel nok var et par fandens karle, der ikke behøvede goldamme, hvad vi dog var kløge nok til ikke at fortælle ham af frygt for at få et par kindheste med på rejsen eller et spark i rumpen og ingen eventyr.

Natten inden vi skulle starte, sov Calle og undertegnede ikke synderligt, da der var for meget at drøfte angående vort forestående eventyr; men til slut favnede Morfeus os alligevel i sine arme og lod os tage forskud på vor vidunder-rejse. Kl. 5 næste morgen hoppede vi ud af vore respektive lusse-brummer, som køjerne ombord i „Pancur“ benævnedes mand og mand imellem, da kassen var smadderfyldt med væggetøj, dyppede hovederne i en pøs koldt vand, sprang op og ned af vore håndklæder, strøg håret fra panden, fyldte vore vomme med kaffe, også kaldet kultjærevand, og skorrogger (en slags hårdttørrede rugtvebakker), der den gang hørte med til danske sejlskibes proviantbeholdning, uhyre velsmagende, men så hårde, at de måtte knuses med en hammer, og så fyldte med overernærede maddiker, at der ingen smør udkrævedes for at få dem til at glide ned, såfremt man ikke foretrak at have sin klædesbørste ved hånden og støve dem af, inden man påbegyndte afgangningen. Ild på snadden, der var vel stoppet med matté-blade, reminiscenser af vor sidste last fra Brasilien til Valparaiso, en letmatros i skibs-

jollen til at vrikke os i land, et hjerteligt farvel til vor velgører, styrmanden, og så „good-by old Denmark“. Efter at have fundet en passende landingsplads bød vi synderen, som havde padlet os til øen, at holde sig munter under vor fraværelse, samlede vort kluns, jumpede på Terra firma, viftede med lufferne og krøb op under et palmetræ, hvor vi holdt krigsråd.

Vi blev ret hurtigt enige om at kravle så langt ind på øen, at vi ikke kunne øjne skuden, som vi alt havde været bundet til i det meste af et årstid uden en eneste regulær fridag, hvilket forekom os at være lidt trist og uretfærdigt. Vi tog reglementære buchonerer, pejling med vort lommekompass, hankede op i vor bagage og masede på „med bart bryst, flanke negle og tatoveringer på røvballerne“, som svenskeren ret drastisk udtrykte sig. — Opstigningen var vidunderlig og egentlig ikke så besværlig, som vi havde ventet os, da underskoven var ret farbar, og der fandtes adskillige tiltrampede stier, der formodentlig benyttedes af vildsvinene, hvoraf der fandtes temmelig store flokke, der forsvandt som forsinkede lyn, uden at det lykkedes os at få ram på dem med vore antikverede skydere. Foruden palmetræer med liflige cocosnødder fandt vi forskellige arter maranta med yams rødder, bananplanter, hibiscus træer i fuld blomst, paprika med røde og gule bælgfrugter, der så så fristende ud, at vi ikke kunne nære os for at smage på dem, skønt vi bag efter forbandede dem, da de brændte vore indvolde som ild. Takket være forsynet, der også lod os møde lemontræer, hvis læskende frugters saft, blandet med rent, koldt kildevand og sukker fra vor proviantbeholdning, slukkede vor tørst og lindrede smerterne af de nydte cayenne frugter. Da styrmanden desuden havde stukket os en flaske rom + en do. snaps som forskud på vor ugentlige ration, nappede vi en gibbernakker for at berolige vore indvolde.

Ved middagstid befandt vi os på et plateau, hvor vi fandt ruinrester af et større bygningskompleks, som jeg ved senere forklaring skønner må stamme fra begyndelsen af det 18. århundrede, da øen benyttedes som deportations-station for Bolivia, hvilket lyder meget plausibelt, idet der i umiddelbar nærhed af ruinerne fandtes en forfalden kaffeplantage, der bar tydelige spor af kultivering, da buskene stod i rækker, og ingen større træer voksede i nærheden af dem. — Lemontræerne og bananvæksterne viste ligeledes tegn på tidligere kultur. Disse observationer var selvsagt mad for Mons, og ingen af os var i tvivl om, at dette var stedet, hvor forsynet bød os at hvile vore mødige lemmer og nyde vor gyldne frihed. Svenskeren svor nogle få tusind små, syngende, smålandske skovdjævle på, at dette var det nærmeste Paradis, han efter alle solmærker at dømme nogen sinde ville komme, og ofrede yderligere en bule eder på, at her, og kun her, burde vi nyde vort otium. — Da undertegnede ej heller havde noget at indvende, placerede vi vort pik og pak under et skyggefuldt træ, åbnede for madposen og fyldte skrutten, vel vidende „at uden mad og drikke duer heiten ikke“.

Efter at have fordøjet så vi på lokaliteterne og fandt mellem ruinerne en boplads for natten, hvor vi kunne

strække vort meskitonet og anbringe vore tæpper efter først at have bygget en søsterseng af grene, palmeblade og mos, som vi samlede på klippeskråningerne. Inden mørkets frembrud var vi en tur langs klippeskrænterne på modsat side af øen, hvor vi havde gjort landgang, og fandt her en mægtig koloni af søfugle: måger, terner, pelikaner, ådsel fugle m.m.fl. os ubekendte, hvis reder lå så tæt ved hinanden i klipperevnerne, at man kun med forsigtighed undgik at træde i spinaten. Da fuglene ikke var vænede til at se mennesker, ignorerede de os fuldstændig, og vi måtte med vold og magt fjerne dem for at negle de æg, som vi havde bestemt os til at bringe med til vort logis. Fuglene i sig selv havde, som føde betragtet, ingen interesse, da vi vidste, at det var nogle trannede slaver at gå ombord i, og desuden var vi ej heller rigget til med grejer, så vi kunne have stegt et par stykker af dem. — Måske var vi også for mætte og dovne til at have den dermed forbundne ulejlighed, da vore maver endnu ikke var tomme. — Efterhånden som solen nærmede sig horisonten, og vi vidste, at mørket hurtigt ville brede sig, aksede vi vore skind og balancerede hjem over, hvor vi glædede os til at udhvile efter dagens oplevelser og strabadser.

Vi tændte hurtigst muligt et bål, som vi havde arrangeret samtidig med, at vi ordnede vor boplads, og nærrede dette med eucalyptusblade, da duften af disse holder moskitoer og kryb på afstand, efter hvad der var blevet os fortalt, da vi indtog vor matté-last i Paranagua i Brasilien. Tilsyneladende holdt denne teori godt nok stik, og vi besværedes hverken af myg eller slanger. Efter endt aftensmåltid istemte vi Bellmanns „hvila vid denne Tjälla“ samt forskellige af vore sømands-chantier, drak os en grog, drøftede dagens hændelser, gæbede og tørnede ind, med muskedonnerne og provianten indenfor rækkevidde.

Hvor længe vi havde slumret, ved jeg ikke så nøje, da vi ikke havde anden belysning end glimtene fra ildfluerne i de nærmeste træer; men jeg vågnede pludselig ved, at nogen eller noget bevægede sig i nærheden af, hvor vi lå. Aldeles instinktmæssigt langede jeg min sluf en knyttet næve i ribbenene og bad ham trimme lanterner og pille skidt ud af sine svenske stopklapper, da der var mohikanere på krigsstien. Kun modvilligt smed han fortøjningerne løs og udbad sig en forklaring på min brutale opvækkelsesmetode, da vi begge opskræmtes ved et allerhelvedes vræl, som fik blodet i vore årer til at stivne. Vilde dyr vidste vi med bestemthed, at der ikke fandtes på øen udover vildsvinene, og den lyd, vi havde hørt, stammede, så vidt vore zoologiske kundskaber rakte, ikke fra noget svin; men hvad fanden kunne det så være? Vi spekulerede og diskuterede som rasende, men kom ikke til noget resultat, før vi igen hørte det samme jammerskrig gentage sig, og den højt-begavede jægermesterson brølte: „Ta mig Tusan, om inte det er en jakla Burik.“

Sludder, nynnede jeg, hvorledes mener du, at et æsel kan være landet på dette atom af jordklumpen, saafremt det da ikke er drattet ned fra Venus eller en anden vandrende stjerne? Havde det været en æsel, der var

tale om, ville jeg derimod ikke have været i tvivl, hvortil han bemærkede, at jeg var en „Ass“.

Da det gryede ad dag, og vi kunne se vore omgivelser, græssede der herren hjælpe mig et veritabelt og lyslevende æsel, rolig og flegmatisk i vor umiddelbare nærhed uden at værdige os så meget som et blik eller et anerkendende skryd. Tableau!



Hvorledes dette Bileams dyr var kommet til øen, var os noget af en gåde, og vi funderede dybt og længe over de forskellige muligheder, inden vi kom i tanker om, at vor ekspeditions leder, mr. Nicholson, muligvis kunne klare spørgsmålet for os, hvilket han også gjorde, da han nemlig selv havde haft det med ombord, da han første gang havde gæstet øen som medlem af en chilensk regerings-ekspedition.

Vor anden og sidste feriedag tilbragte vi med at undersøge ruinerne lidt nærmere samt med at jage vildsvin og skildpadder; førstnævnte var os imidlertid for hurtige til, at vi med vore muskedonnere kunne komme dem på skudvidde, og sidstnævnte, som vi let kunne have bjærget nogle eksemplarer af, da der på en lille stump sandet strandbred lå i dusinvis af dem, gad vi ikke øde vore kræfter på, da vi havde samme race travende rundt i skibets lastrum fra vor jagt ved Galapagos-øerne nogle uger tidligere; vi nøjedes med at hamstre en snes af deres æg, som vi nød til vor frokost.

Et stykke fra vor boplads stødte vi tilfældigvis på et gravsted, eller rettere sagt et hvidmalet træ Kors, med følgende inskription: „Hans Christian Mikkelsen — Odense — Denmark — Killed in self-defence of a wild boar — 27 - 3 - 1890“. Mr. Nicholson forklarede os senere, at bemeldte Mikkelsen på et af deres strejftog over øen for at lede efter guldets nedgravningsplads var blevet angrebet af en stor vildørne, der rendte ham over ende, hvorved geværet, som han bar i hånden, brændte af og dræbte ham på stedet, hvorefter ekspeditionen jordede ham, hvor han var faldet, da de ikke kunne transportere det afsjælede legeme til Valparaiso af mangel på en zink-kiste. — Ved min hjemkomst til Danmark forsøgte jeg at opspore den afdødes familie, men uden resultat.

Da vi nu havde nydt den os tilståede ferie, samlede vi med vemod vore grejer, bød æslet adios og søkkede hjemover mod landingsstedet. På denne tur passerede vi en anduvningsplads for mindre fartøjer, som før i tiden må have været godt kendt og benyttet af hvalfanger-

fartøjer på rejse syd over, da der i klipperne var mejslet en 30-40 forskellige skibsnavne af amerikansk og skotsk oprindelse, hvilket sikkert også er rigtigt, da netop disse to nationer i sidste halvdel af forrige århundrede drev stor hvalfangst i Sydishavet.

Selv om min kammerat og ego altså ikke fandt guld, fik vi dog grønne skove og oplevede en så interessant og vidunderlig lille ferie — (som sikkerlig ikke falder i ret mange unge menneskers lod) — der for mig, efter snart 50 års forløb, stadig fortoner sig som det skønneste eventyr på min omtumlede livsvejlad.

Polarræve tog forladt damper i besiddelse

Damperen „Baychimo“, der var chartret af det store Hudson Bay Company, fik en højst usædvanlig skæbne for et skib. Den hentede om sommeren for millioner af dollars huder og kostbare skind fra kompagniets forskellige agenturer højt mod nord. Men en efterårsdag i 1929 blev „Baychimo“ overrasket af pakis, og da ispresset blev stærkere og stærkere, forlod kaptajn og mandskab skibet. Det lykkedes dem over isen at bringe sig i sikkerhed på fastlandet.

Et års tid efter blev damperen observeret af eskimoer. Den var ikke gået ned, men drev stadig rundt i ishavet. Efter en vandring over isen i 40 dage fik kaptajnen og en ny besætning omsider skibet i sigte; men da man slog lejr for natten på en isflage i en afstand af ca. 10 sømil fra skibet, rejste der sig en voldsom snestorm, i hvilken skibet sporløst forsvandt.

To år senere blev „Baychimo“ på ny observeret af eskimoer, som det efter et par ugers vandring over isen lykkedes at nå frem til skibet. Da de ville forsøge at bjærge en del af det kostbare pelsværk op fra lasten, blev de imidlertid mødt af en rasende hvæsen og hulen, og det viste sig nu, at polarræve havde indrettet sig i skibets indre, hvor de takket være det store forråd af sælhundespek havde formeret sig i en næsten utrolig grad. Der var i hundredvis af polarræve om bord i det forladte skib, som drev omkring med stærk slagside, på alle sider omgivet af drivis. Eskimoerne flygtede og vovede ikke mere at nærme sig skibet.

En damper blev sendt ud for at søge efter skibet, men fandt det ikke. — Og siden da har ingen hverken set eller hørt noget til „Baychimo“.

—g.

*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

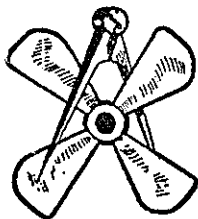
Kender De Sanna?

Rent tilfældig kom jeg forleden til at se Steen Steensens bog Sanna — en kærlighedsroman fra Grønland.

Forfatteren fortæller, at bogen udkom i en bevæget tid, hvor den druknede i verdensomspændende begivenheder.

Denne fortælling om Sanna er så levende frisk og storslået fortalt, at den burde læses af alle med interesse for søen, marinen og Grønland. Under alle omstændigheder vil den få en fremtrædende plads i mit bibliotek, fordi Steen Steensen giver os noget mesterligt naturligt, som ikke kan undgå at tage læseren om hjertet — og jeg vil stedse læse Sanna med glæde og interesse.

Ref.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen Maskinisteksamen.

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

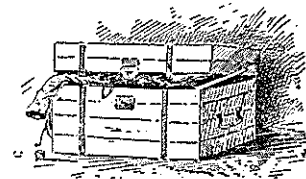
Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlangende.

JAGTVEJ 163 · KØBENHAVN
Daglig kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag kl. 9-13). Telf. Ryvang 1863

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Kongeskibets master for høje

Til sommer skal Dronning Elizabeth besøge Canada om bord i kongeskibet „Britannia“. Skibet skal bl.a. sejle op ad St. Lawrence-kanalen og passere under flere broer, hvis brofag ligger 120 ft. over vandlinjen. For at være sikker på, at skibet kan klare passagen, har man besluttet at kappe et stykke af „Britannia“s to forreste master. De oversavede toppe skal derefter monteres påny, men sådan at de kan sættes.

Flodeis oplærme: på bål

Nytårsaften 1957—58 blev fejret af en gruppe mænd fra den amerikanske flåde i Sydpolens øde sne- og ismarker. Festmåltidet bestod af „hot dogs“ og der uundværlige flodeis, som amerikanerne skal have med sig over alt på kloden som englænderne deres te. Den pågældende nytårsaften var det så koldt, at flodeisen måtte varmes over et bål i det fri, inden den kunne spises!

Kæmpepropellere til supertankere

Tre kæmpepropellere er blevet fremskillet i USA til brug for tre supertankere, som bygges i Japan. Propellerne er fembladede og har hver en diameter på 7,5 meter. De vejer hver over 38 tons. Den første af dem blev installeret om bord i tankskibet „Apollo“, der søsattes i Japan i november.

Propellere i guld

De amerikanske atomdrevne møde „Nautilus“ og „Skate“ fik hver installeret en skrue med en diameter af 4,8 meter. Propellerne var de største, det 50 år gamle firma Columbia Bronze Corporation endnu havde fremstillet, og for at fejre begivenheden gav man kommander Anderson fra „Nautilus“ en miniatюреkopi af propelleren. Kopien var af guld. Desværre må Anderson kun gå med dette „knaphuls-emblem“, når han er civil!

Verdens første torpedo

Fra ubåde er der ikke langt til torpedoer, og derfor skal vi snakke lidt om dette frygtelige våben: Den første selvbevægelige torpedo opfandt en østrigsk søofficer ved navn Lupius. Orlogskaptajn Lupius vidste teoretisk, hvordan en torpedo skulle fremstilles, men havde ikke større teknisk erfaring. I 1864 viste han imidlertid sine tegninger for den engelske ingeniør Robert Whitehead, som efter to års arbejde fremstillede en meget kort torpedo med en dynamitladning på 8—9 kilo. Torpedoen, hvis motor arbejdede ved hjælp af komprimeret luft, kunne opnå en fart af seks knob, men havde kun en rækkevidde af ca. hundrede meter. I øvrigt var den meget upålidelig. Ofte skød den lige til overfladen eller direkte mod havbunden.

Whitehead kom ræd forbedringer

Robert Whitehead arbejdede støt videre på at forbedre sin torpedo, og i 1889 havde han fremstillet en, der kunne opnå en fart af 28 knob. Den havde en aktionsradius på ca. en kilometer.

Whitehead opfandt en mængde af de instrumenter og apparater, som også nutidens torpedoer medfører. I dag har man torpedoer, der kan opnå en fart af helt op til 45 knob, og som har en største aktionsradius af ca. 7½ sømil.

Et færehoved om bord

Når man om bord i den britiske destroyer „Cheviot“ taler om „færehovedet“, er det hverken rogen af officererne eller den menige besætning, der hentydes til. Sagen er den, at skibets

mascot er et færehoved, som er ophængt på skoddet i en af messerne. Oven på hovedet sidder en engelsk marinehue med huebånd, hvorpå står „H.M.S. Cheviot“. Skibet er nemlig opkaldt efter bjergområdet Cheviot Hills på grænsen mellem Skotland og England. Eggen er kendt for sin store færevil, og man taler ligefrem om cheviot-stoffer.

Tysk skib på russisk frimærke

Sovjetunionen udsendte sidst i 1958 et sæt frimærker i anledning af det russiske postvæsenets 100 års jubilæum. Frimærkerne, ti ialt, viser postvæsenets forskellige transportmidler. På et af mærkerne kan man, med lidt god vilje, genkende det tidligere tyske „Kraft Durch Freude“-skib „Patria“, der senere blev britisk troppetransportskib „Empire Welland“ og derefter russisk postskib. Fartøjet hedder nu „Rossia“.

Postskibets usædvanlige fortid

Inden „Rossia“ blev sovjetrussisk postskib, var det skuepladsen for en historisk begivenhed. Som „Kraft Durch Freude“-skib gennemførte det kun fem rejser, hvorefter det blev ombygget til militært transportskib, hvad der jo havde været meningen lige fra kolstrækningen. Det blev afleveret fra Deutsche Werft i Hamborg 1938 og var på 17.770 tons brutto. I maj 1945 lå skibet under hagekors-flaget i Flensborg havn, og det var om bord i det, at den før så stormagtige admiral Dönitz, der nu var „degraderet“ til „Führer“ for et Tyskland, som ikke mere eksisterede, overgav sig til de allierede styrker.

Englænderne betalte dyr ombygning

Efter Tysklands kapitulation kom „Patria“ til Belfast og blev ombygget som allieret troppetransporter. Ombygningen kostede ca. tyve millioner kroner, og det var mange penge, eftersom skibet kun gjorde to rejser under britisk flag. Allerede i januar 1946 kom en delegation af russere til Liverpool for at se på skibet, der nu hed „Empire Welland“. En russisk besætning blev sat om bord, men få dage senere blev skibet erklæret britisk prise, og britisk besætning blev påny sat om bord. Dagen efter dette udbrod der en mindre brand om bord.

Russerne fik elleve skibe

Sammen med „Empire Welland“ var 48 andre, tidligere fjendtlige skibe blevet erklæret for britisk prise. Men i løbet af februar 1946 blev de britiske besætninger igen taget fra borde i flere af skibene, og en dag meddeltes det, at russerne — ifølge en overenskomst i Potsdam — skulle have elleve af skibene. Blandt de elleve var den tidligere „Kraft Durch Freude“-liner. Samtlige disse skibes navne begyndte med ordet „Empire“. — Som sovjetrussisk postskib „Rossio“ gjorde fartøjet sin første rejse til New York i maj 1946. Under russisk flag er skibet blevet benyttet til turistrejser. Det har grå skorsten med et rødt bånd. Navnet „Rossia“ betyder „Rusland“.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FRÉDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Svensk pragtværk trykkes i 30 eksemplarer!

Vi skal her anmelde et værk, som vi ikke har set. Vi har nemlig ikke fået tilsendt noget anmeldereksemplar! Det har imidlertid sin meget forståelige grund. Værket, der er nummereret, er nemlig kun trykt i 30 eksemplarer, og hvert eksemplar koster en lille formue.

Det drejer sig om et nytryk af den svenske skibsbygmester og senere admiral Frederik Henrik af Chapmans pragtfulde plancheværk fra 1786, ARCHITECTURA NAVALIS MERCATRIA. Nytrykket er udsendt af Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm i anledning af den i år i museet åbnede permanente skibsbygningsudstilling. Denne udstilling omfatter skibsbygningen fra forhistorisk tid til vore dage.

Nytrykket er et håndtryk af originalpladerne udført på kobbertrykspapir. Formatet er 61 cm (højde) × 93 cm. Hvert blad — der er ialt 62 — viser mesterligt udførte konstruktionstegninger til et eller flere fartøjer. For alle disse skibe er dimensioner og andre data angivet i tabeller med svensk, engelsk og fransk tekst. Handelsfartøjer indgår med 30, diverse mindre fartøjer med ti, kaper- og orlogsfartøjer ligeledes med ti og endelig tegninger for udenlandske handels- og orlogsfartøjer med endnu ca. ti blade.

Værket foreligger i to udførelser, der ligner originalen så meget som muligt. Indbundet er prisen 2.000 svenske kroner, og som portefølje med bladene liggende løse inden er den 1.800 kroner! Men værket er også enestående i sin art. Kobberpladerne til værket er graveret af Frederik Henrik af Chapmans søstersøn Lars Bogeman, den dygtigste af mesterens lærlinge og medarbejdere. Igennem tiden har værket haft stor betydning for skibsbyggere og redere. Nu har det kun stor historisk betydning — så stor, at de 30 eksemplarer, trods prisen, sikkert allerede er revet væk, når denne anmeldelse kommer på tryk!

—wlg.

100 år siden, der blev fundet olie i USA

Den første verdensoliekongres blev afholdt i London, den anden i Paris, den tredje i Haag og den fjerde i Rom. Men i år er det netop hundrede år siden, at den eventyrlige oberst Drake fandt olie i Pennsylvania, og af den grund har man fundet det rimeligt, at kongressen for første gang afholdes i USA. Den finder sted i New York i tidsrummet fra den 10. maj til den 5. juni, og man regner med, at de delegeredes antal vil nå op i nærheden af seks tusinde.

Der er lagt et stort og omfattende program for denne femte verdensoliekongres, bl. a. behandling af en række tekniske sager. I New Yorks berømte Coliseum vil der blive holdt en lang række foredrag, og der oprettes specielle diskussionsklubber, hvor de forskellige emner kan gøres til genstand for grundige drøftelser.

Amerikaneren McCollum vil således tale om oliens betydning i fortid og fremtid, en englænder vil tale

om standardisering af metoderne. Oliefundene i Afrika vil blive gjort til genstand for indgående behandling af en franskmænd.

Endvidere arrangeres der ture til olieletterne, ligesom der vil blive lejlighed til at overvære olieboring i praksis ud for kysten ved Louisiana og Texas.

I forbindelse med kongressen afholdes der en stor olieudstilling, hvor 250 firmaer vil være repræsenteret.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

„Holmens hæderstegn“

Chr. VII indstiftede dette hæderstegn for 25 års tjeneste af holmens folk, hovedsagelig underofficerer. Gennem næsten et hundrede år efter indstiftelsen var det skik, at hver års med dette tegn udmærkede personer indfandt sig hos den regerende konge på „Amalienborg“ på dagen for Chr. VII's fødsel, 29. januar. I Fr. VI's tid var skikken, at de forsamledes på slotspladsen for at bringe majestæten deres hurra. Året 1837, hvor kongen lå syg på nævnte dag, lod han de ældste komme ind til sig i soveværelset for at bringe dem sin tak med den tilføjelse, at han næste år håbede at kunne komme ud og takke dem alle som sædvanligt. I Chr. IX's tid forholdt det sig anderledes, i hvert fald i tiden omkring 1892, omend datoen var den samme. Da blev de dekorerede fremstillet for kongen af chefen for orlogsværftet (viceadmiral Braag) ledsaget af sin adjudant (kaptajn Bræstrup), hvilket foregik i have-salen i „Chr. IX's palæ“ kl. 12. Nævnte år var der forresten ikke flere end 2 underofficerer, som havde fået hæderstegnet. For de dem ledsagende søofficerer blev dagen også en æresdag, idet de tilsagdes til majestæstens taffel om aftenen kl. 6. Nogle år senere fulgte 20 kr. årligt med medaljen.

Massedåb ved Ækvator

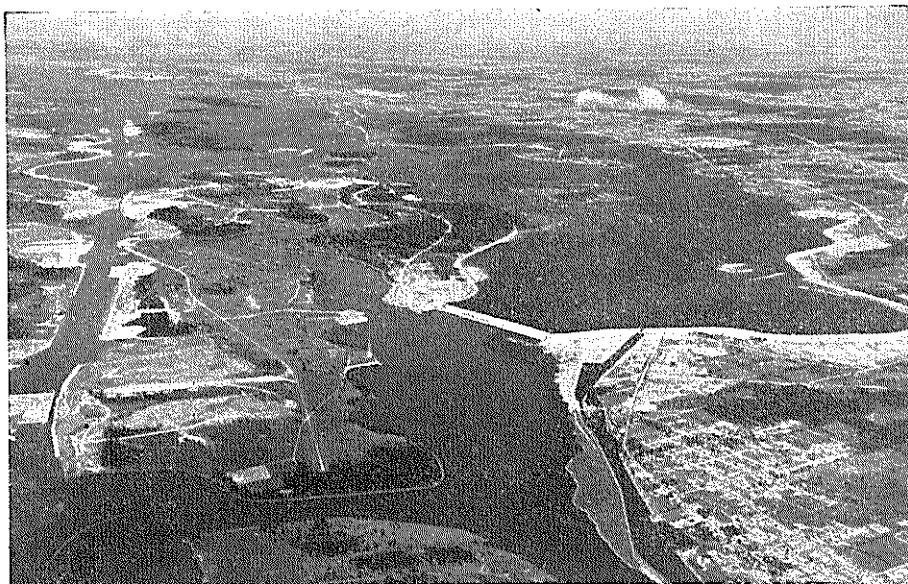
For 51 år siden var en stor amerikansk flåde — den såkaldte „hvide flåde“ — på vej jorden rundt på en good will-rejse. Den store flåde talte seksten hvide slagskibe, og der var ca. 14.000 befalingsmænd og officerer om bord. 12.000 af de ombordværende havde aldrig tidligere passeret Ækvator. Den 6. januar 1908 sejlede hele flåden over Ækvator-linien, og Neptun, hans barberer og andre medhjælpere fik travl: med at døbe ialt 12.000 søfolk. Mon det ikke har været søhistoriens største massedåb? — Kender læserne tilfælde, der overgår dette?



St. Lawrence Seaway

Den nye søvej, som åbner store muligheder for den internationale søhandel

Luftfoto af International Rapids Section med Long Sault Dam og St. Lawrence Power Dam i billedets midte. Yderst til venstre den nye og dybe kanal til skibsfarten, Wiley-Dondero kanalen.



Den 26. juni indvies officielt St. Lawrence Seaway — den nye søvej fra Atlanterhavet til Nordamerikas indre, som samtidig giver Nordamerika og Canada hver en helt ny kyststrækning, henholdsvis mod nord og syd.

Gennem skabelsen af denne søvej vil det ikke alene blive betydelig lettere, men tillige billigere at føre varer ud fra det rige nordamerikanske kontinent, end det før har været. Industricentre som Toronto og Detroit — ja, endog Chicago — kommer til at ligge nærmere Nordeuropa end største parten af havnene ved Atlanterhavets kyst.

Hvad dette betyder rent økonomisk, får man et lille begreb om, når man hører, at f. eks. en Plymouth fra de store automobilfabrikker i Detroit vil kunne leveres 45 dollars billigere i norsk havn, når transporten foregår ad den nye søvej i stedet for over New York. Men også landbrugsprodukterne vil få tilsvarende fordele. Man har således regnet ud, at canadisk hvede vil kunne transporteres fra Fort William, Ontario, og videre ad den nye søvej til Rotterdam for en pris, der bliver 15 cents billigere pr. bushel.

Men den nye søvej er ikke blot ensbetydende med

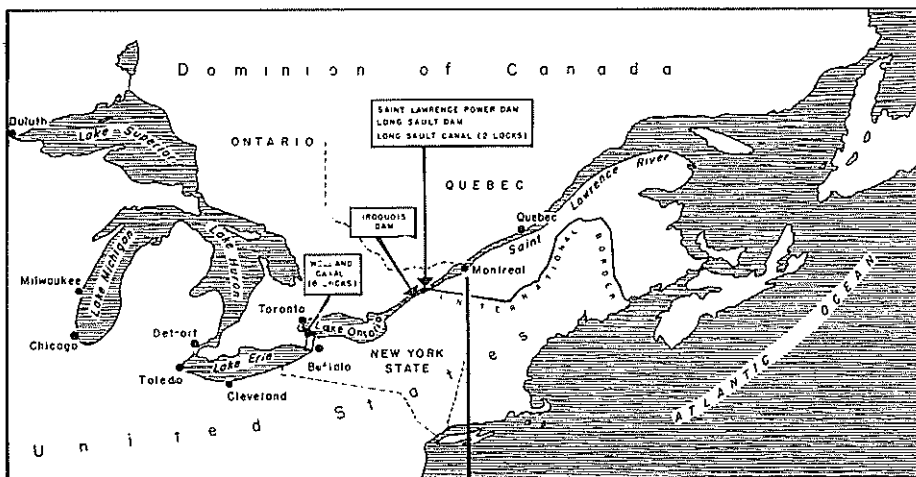
store fordele med hensyn til lavere fragtomkostninger. De store kraftværker, som allerede er anlagt eller skal anlægges i forbindelse med den, medfører bl. a. betydelig billigere elektricitetspriser på begge sider af grænserne.

Med de store fordele, som en søvej fra Atlanterhavet til Nordamerikas indre åbner mulighed for, kunne man måske undre sig over, at projektet ikke for længe siden er blevet ført ud i livet, da St. Lawrence jo ned gennem tiderne har været en af verdens stærkest trafikerede vandveje og samtidig mest vandkraftgivende floder. Hertil er kun at sige, at projektet langt fra er nyt. Det er over hundrede år siden, man begyndte at beskæftige sig med det, og siden 1905 har der mellem USA og Canada været ført forhandlinger om fordelinger af arbejdet og goderne. —

Som bekendt er St. Lawrence floden en af verdens største. Den afvander et område, der er lige så stort som Donaus, Seins og Themens tilsammen, og den fører ved sin munding lige så stor en vandmængde ud i havet som disse tre europæiske floder tilsammen.

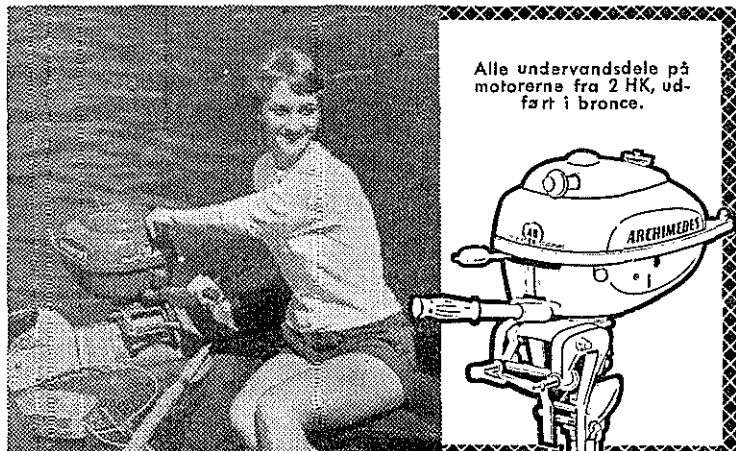
Det nu fuldførte arbejde med at tæmme den vældige flod har givet beskæftigelse til 22.000 mand i næsten fire år, og anlægsarbejderne har kostet den nette sum af 1.090.000.000 dollars. Men så kan man til gengæld også sige, at den nye søvej står som den største i sin art i verden.

Engang troede man, den store flod førte til Kina! Den første hvide mand, der opdagede den store flods eksis-



Kort over det vidtstrakte St. Lawrence-område.

Prikken over „i“ med **ARCHIMEDES**



Alle undervandsdele på motorerne fra 2 HK, udført i bronze.

ARCHIMEDES

giver de bedste sommerminder

Kvalitet fra top til tå



Den verdenskendte
ARCHIMEDES Motor

Forlang tilbud og demonstration

Bese vor udstilling, Trondhjems-gade 9
København

Og vor udstilling i Horsens
Andreas Flensborgsgade 21 B
Telf. 2 24 63

Her i København forhandles ARCHIMEDES bl. a. af
A/S Dansk Baadeservice, Skovshoved

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN

TRIA 5400

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

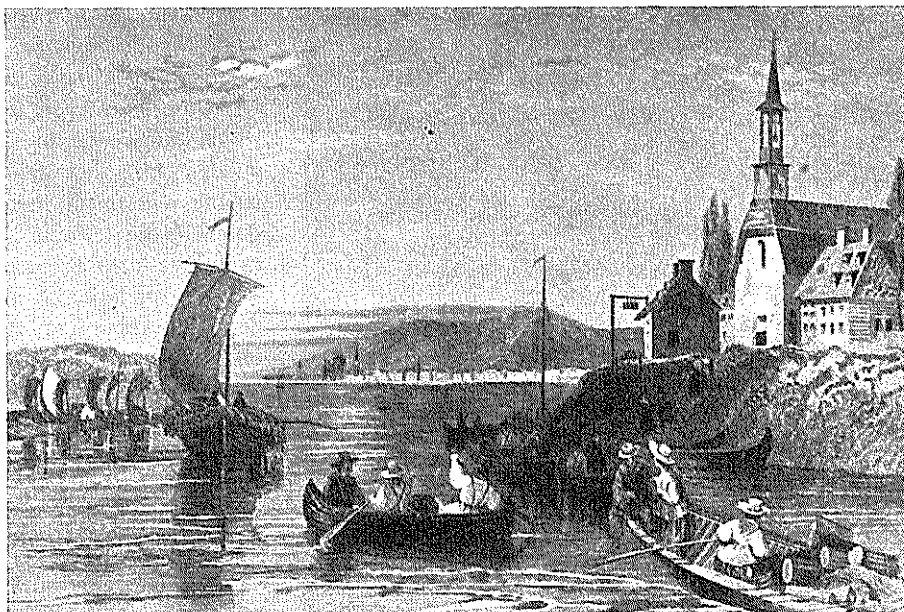
*Såden
så der ud på St. Lawrence floden
for hundrede år siden.
I baggrunden Montreals havn.*

stens, var den franske søfarer Jaques Cartier. Den 10. august 1535 sejlede han ind i den store bugt mellem New Foundland og fastlandet. Det var netop på St. Laurentii dag, og derfor opkaldte han bugten og floden efter denne katolske helgen.

Cartier havde held til at føre sit flagskib, „Grande Hermine“, 560 miles op ad floden, og det var hans håb til sidst at se den vide sig ud til Nordvestpassagen til Orienten og dermed Kina, som det var hans endelige mål at nå. Men i stedet fandt han kun nogle vældige strømfald ved indianerlandsbyen Hachelaga, hvor omtrent millionbyen Montreal i dag er beliggende.

I 1700-tallet anlagde franske missionærer og handelsfolk en smal kanal ved de nævnte strømfald for på den måde at blive i stand til at føre deres i reglen tungtlastede fartøjer (kanoer) uden om disse. Mærkeligt nok troede man endnu på dette tidspunkt, at floden førte til Kina, og derfor kaldte man kanalen for Lachine, hvad den stadig hedder. Senere blev der gjort mange forsøg på at gøre floden farbar op til Lake Ontario, men en brugbar kanal blev dog først bygget så sent som i 1821. Med årene fulgte så bygning af kanaler mellem Lake Erie og Lake Huron samt mellem denne og Lake Michigan—Lake Superior.

Canada åbnede i 1908 en række kanaler med sluser, der var i stand til at tage skibe med et dybtgående på indtil 14 ft. fra Montreal til Lake Ontario. Men som tidligere nævnt havde der før dette tidspunkt været



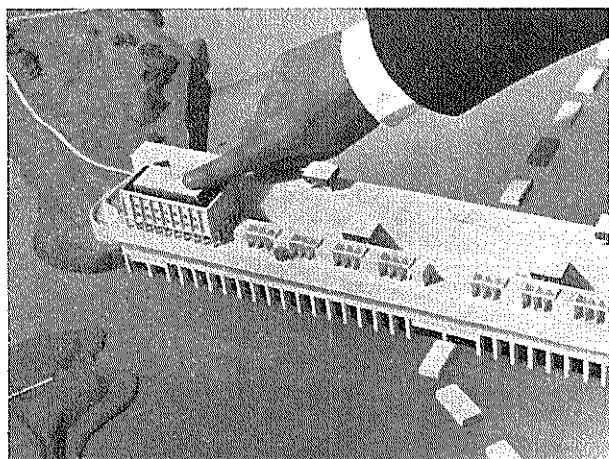
ført forhandlinger mellem Washington og Ottawa angående en overenskomst om etableringen af en virkelig søvej gennem St. Lawrence-området samt om udnyttelsen af flodens kolossale vandkraft. Disse forhandlinger stod på gennem årtier, uden at arbejdet dog blev påbegyndt skønt samtlige amerikanske præsidenter fra Wilson til Eisenhower har støttet planerne om søvejen, og de skiftende canadiske premierministre har gjort det samme.

Først i 1953 blev der givet grønt lys!

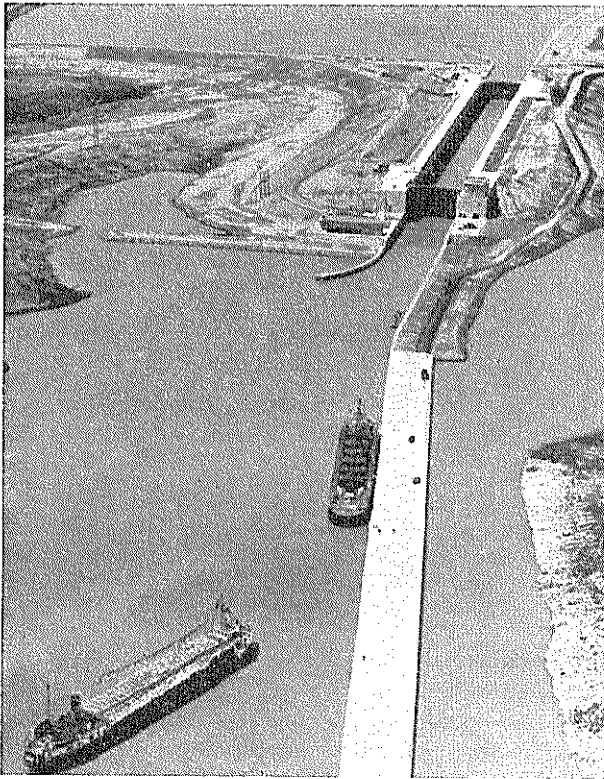
Når man stadig tøvede, var en af grundene den, at indflydelsesrige kredse i USA var modstandere af en søvej gennem St. Lawrence-området. Eastern Railways bekæmpede den f. eks. meget kraftigt, fordi man var bange for at miste gods, havnene på Atlanterhavet — især New York — gjorde ligeså af samme grund, kulmineejerne troede, at er udnyttelse af flodens kolossale vandkraft i forbindelse med etableringen af søvejen ville formindske efterspørgslen efter kul i katastrofalt omfang o.s.v.

Efter den anden verdenskrig lykkedes det dog gradvis at bryde denne modstand, og en medvirkende årsag hertil var bl.a., at der i Labrador blev fundet nye og rige lejer af jernmalm, som med økonomisk fordel ville kunne transporteres til stålværkerne ved Lake Superior ad den nye søvej. Men noget initiativ til at gå i gang med søvejen blev dog stadig ikke taget fra amerikansk side.

I Canada var forholdet det, at den industrielle udvikling — især i Ontario — havde bevirket, at behovet for elektricitet og kraft i det hele taget var vokset ganske betydeligt. Ontario gjorde derfor forestillinger i Ottawa og fik støtte af de store hvedeproducenter, der var stærkt interesseret i søvejens etablering. I 1953 besluttede den canadiske regering da at gå i gang alene og se bort fra en 21 år gammel overenskomst, som Canada havde indgået med USA med hensyn til søvejen. (En



Model af St. Lawrence Power Dam (grænsen mellem USA og Canada markeres af de hvide blokke), ved hvilken et mægtigt kraftværk er opført.



Tunglastede fragtskibe ses her på vej gennem Wiley-Dondero kanalen. De nærmer sig Snell-slusen, senere passerer de Eisenhower-slusen.

sådan overenskomst var nemlig kommet i stand — den var blot aldrig blevet ratificeret af USA!).

Nu var terningerne kastet. Eisenhower-regimet, der hele tiden havde været stemt for fuld amerikansk medvirker ved St. Lawrence-projektet, fik omsider den nødvendige støtte i kongressen — og nu var der endelig grønt lys for ingeniørerne, som omgående gik i gang.

Først og fremmest gjaldt det om at bygge en kanal med en minimumsdybde af 27 ft. fra Montreal, som ligger 22 ft. over havet, til Lake Ontario, der ligger 224 ft. over havoverfladen. Canadierne måtte af denne grund anlægge en ny kanal med to sluser gennem Lachine-området omkring Montreal for derved at omgå de vanskelige strømfald. Endvidere måtte de uddybe 16 miles af den bestående kanal og yderligere bygge to nye sluser ved Beauharnois. Også sejlløbet gennem den grundede Lake St. Louis og gennem Lake St. Francis måtte uddybes ganske betydeligt.

I den østlige del af St. Lawrence — i det afsnit, som kaldes „International Rapids Section“, og som danner grænsen mellem USA og Canada — larmer den store flod forbi klipper, skær og strømfald, og her forestod der nogle yderst vanskelige anlægsarbejder. Gennem et indviklet system af små, snævre kanaler havde hidtil kun små fartøjer med et dybgående af op til 4,2 meter kunne komme frem. Nu blev der opført to vældige spærredæmninger, St. Lawrence Power Dam og Long Sault Spillway Dam — vest for byen Cornwall i Ontario og rundt om øen Barnhart — for at lede vandet til en ny, dyb kanal for skibene.

På Canadas 91. nationaldag var dette gigantiske arbejde tilendebragt, en af verdens største floder var nu dæmmed op, hvorved der var skabt en stor kunstig sø, som satte både byer, jernbaner, landeveje og øer under vand. Langs siderne af de mægtige dæmninger kunne nu den store flod flyde roligt af sæd i de baner, som menneskene havde bestemt før den. Og den 1. juli 1958 stævnedes da „Maple“, et af den amerikanske kystbevognings fartøjer, som det første skib ud over den nye sø for med højer at afmærke sejlrenden for de skibe, der skulle følge lige efter — og for de tusinder, som vil følge efter, når den nye søvej er åbnet officielt.

Der regnes med, at 85 % af verdenshandelsflåden vil kunne gøre brug af den nye søvej, idet kun ca. 15 % går dybere end 27 ft. Af de mange store sluser vil skibene let og behageligt blive „løftet“ videre (på visse steder helt op til 180 meter) på deres vej ad søvejen i begge retninger.

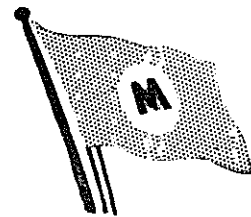
Man anslår, at omkring 25 mill. tons vil blive transporteret ad St. Lawrence Seaway i 1959 — det er omtrent dobbelt så meget som ad den gamle søvej, ad hvilken der i 1957 transporteredes 13 mill. tons. I løbet af 1968 regner man med at nå helt op på 50 mill. tons.

Stort og højtideligt indvielsesceremoniel

Lige fra arbejdet på søvejer og de dermed forbundne kraftværker påbegyndtes, strømmede store skarer af tilskuere til, og efterhånden blev tilstrømningen af et sådant omfang, at der måtte indrettes specielle udsigtstårne til de mange mennesker, ligesom det blev nødvendigt at anlægge store bilparkeringspladser ved de stærkest besøgte steder. Alene i 1958 besøgte over en mill. tilskuere de områder langs søvejen, hvor der var mest interessant at se. Også til indvielsen i juni regner man med en kolossal tilstrømning.

Selve den officielle åbning af St. Lawrence Seaway foretages af Dronning Elizabeth af Canada og USA's præsident Dwight Eisenhower. De to statsoverhoveder vil mødes et eller andet sted på floden — hvor vides endnu ikke bestemt, da disse linier skrives — og her foretage den højtidelige indvielse af den imponerende søvej, der står som et monument over praktisk internationalt samarbejde af i dag.

Hn.



MOORE & McCORMACK A/s

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

B&W-museet i international topklasse

*Et paradys for skoledrenge
og en lækkerbiåsken for eksperter*

Enhver skoledreng kan ved et tryk på en knap få verdens største dieselmotor til at køre — hvis han besøger B&W-museet i Strandgade. Der er ganske vist kun tale om en model — men alligevel! For det er en meget stor og flot model! Originalen — en dieselmotor på 22.500 hk — blev i 1933 installeret på H. C. Ørstedsværket i Københavns Sydhavn, og den har i tidens løb taget pusten fra mange udenlandske eksperter. Den betegnede en milepæl både i B&W's egen og dieselmotorens historie, og der var et ordenligt spring fra den 25 „hestes“ motor, B&W i 1904 installerede på el-værket i Hurup i Thy til den på H. C. Ørstedsværket.

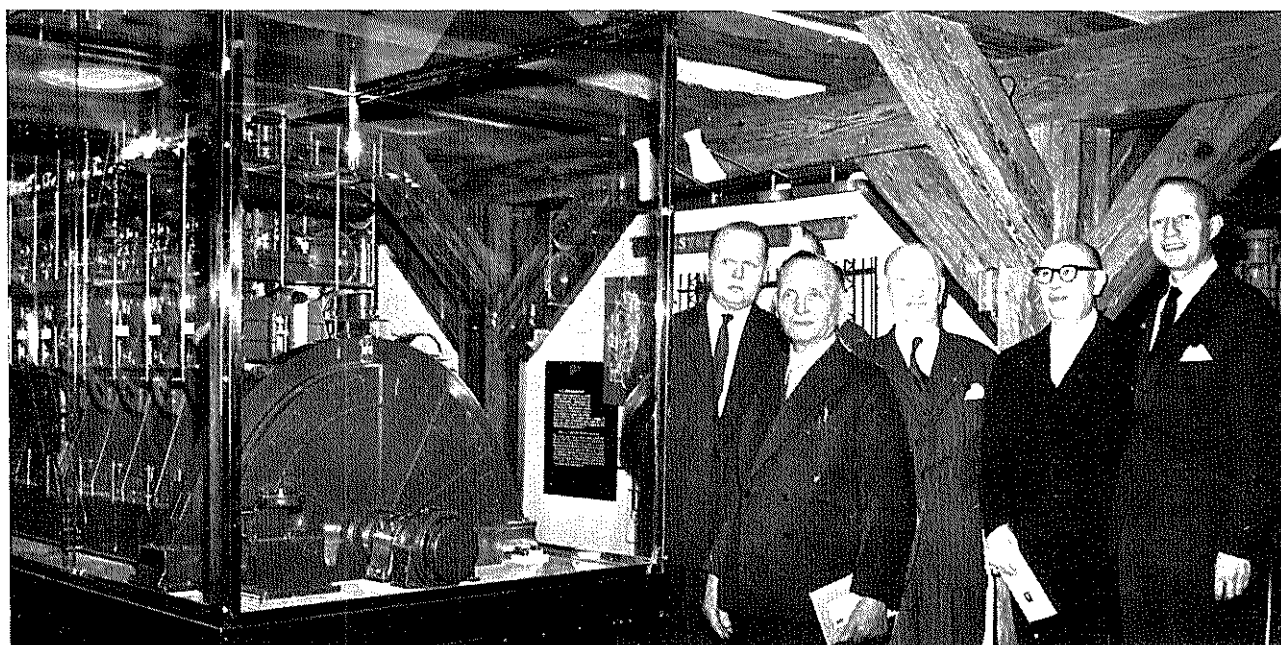
Men B&W-museet har mange andre seværdigheder, som vil få blodet til at løbe hurtigere i åreerne på alle drenge fra 6 til 95 år. Museet er netop blevet genåbnet efter en nyindretning og udvidelse, som har skaffet København endnu en stor attraktion.

Hypermoderne i gamle omgivelser

Museet skabtes under krigen, men åbnedes først i december 1946. Siden har det været besøgt af ca. 85.000 mennesker. Efter nyåbningen vil antallet af inden- og udenlandske gæster vokse med meget stor fart. Det er fantastisk, hvad B&W har skabt i det gamle pakhus fra 1783. Her findes verdens fineste firmamuseum — hypermoderne i gamle omgivelser. Opgaven med museets indretning har været meget vanskelig, hvilket man



Dirrektor Niels Munck byder velkommen og erklærer museet for åbent.



Ved modellen af H. C. Ørstedsværket fra venstre: modellens bygger, hr. Soph. R. Olsen, hr. Laur. Osgaard, derefter tidligere direktor G. Dithmer, overintendent Gerhard Albe, Sjøhistoriske museum, Stockholm, og propagandachef U. Knigge, B&W.

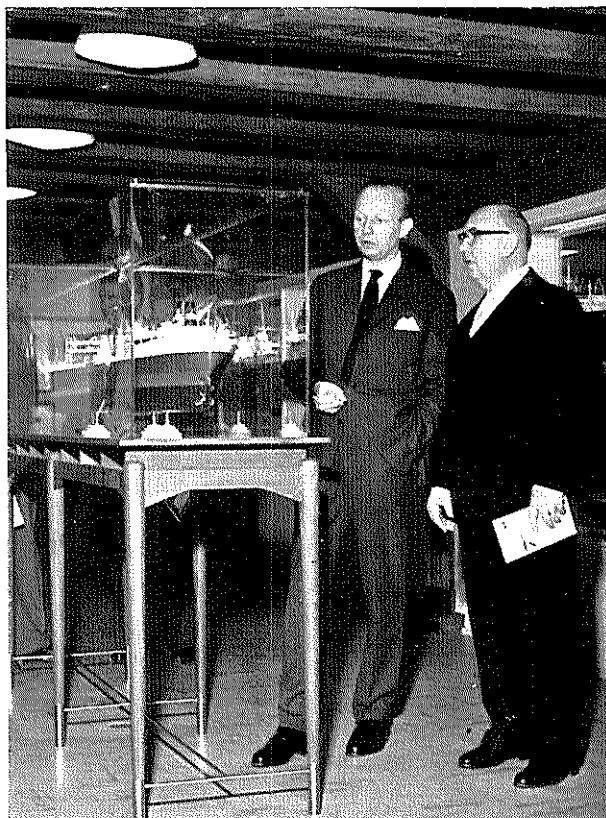
vil forså alene af den kendsgerning, at bygningen er fredet

Folk, der ikke har den ringeste forstand på skibe, skibsbvgning og marinemotorer, kan ikke undgå at blive grebet af atmosfæren, og efter et besøg vil de gå betydelig klogere og en stor oplevelse rigere fra museet. Og eksperter vil kunne få flere dage til at gå i selskab med modeller og andre udstillingsgenstande i det gamle pakhus. Det vil derfor være næsten uoverkommeligt at skildre bare en lille del af museets indhold.

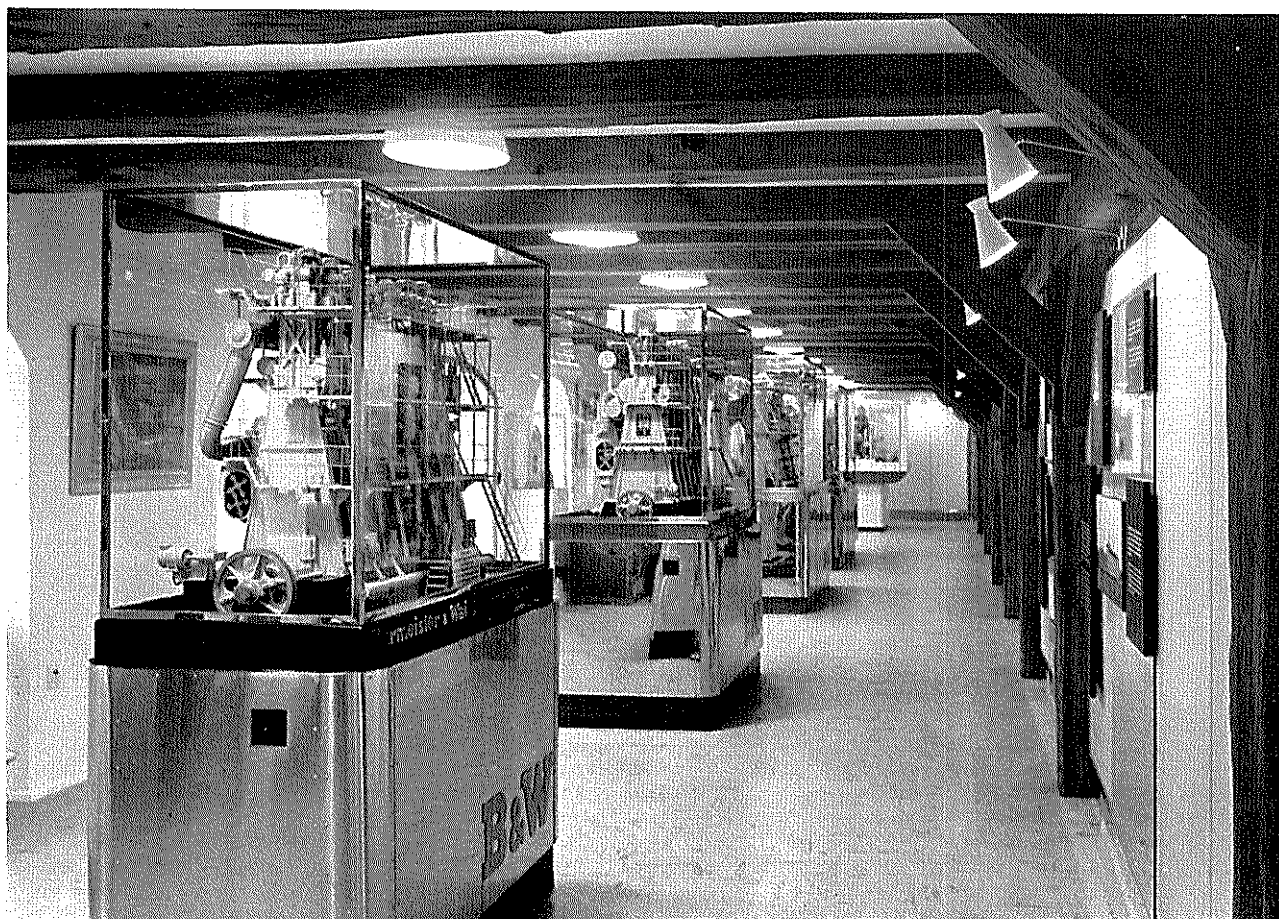
Propagandachef U. Knigge, der tog initiativet til inddretningen af den nye afdeling, har forstået at bevare den gamle bygnings særpræg på en måde, der har af tvunget respekt hos professionelle museumsfolk. Museet er ikke alene en god propaganda for B&W, men også for hele den danske industri. Samtidig er det et sted, hvor ungdommen kan hente inspiration og lærdom, der kan komme den til gavn senere i livet.

Straks, man kommer inden for døren, ser man i stuetager en stor vægoversigt over B&W's historie. Oversigten er ført à jour bl. a. med datoen for licensaftalen med Sovjetunionen.

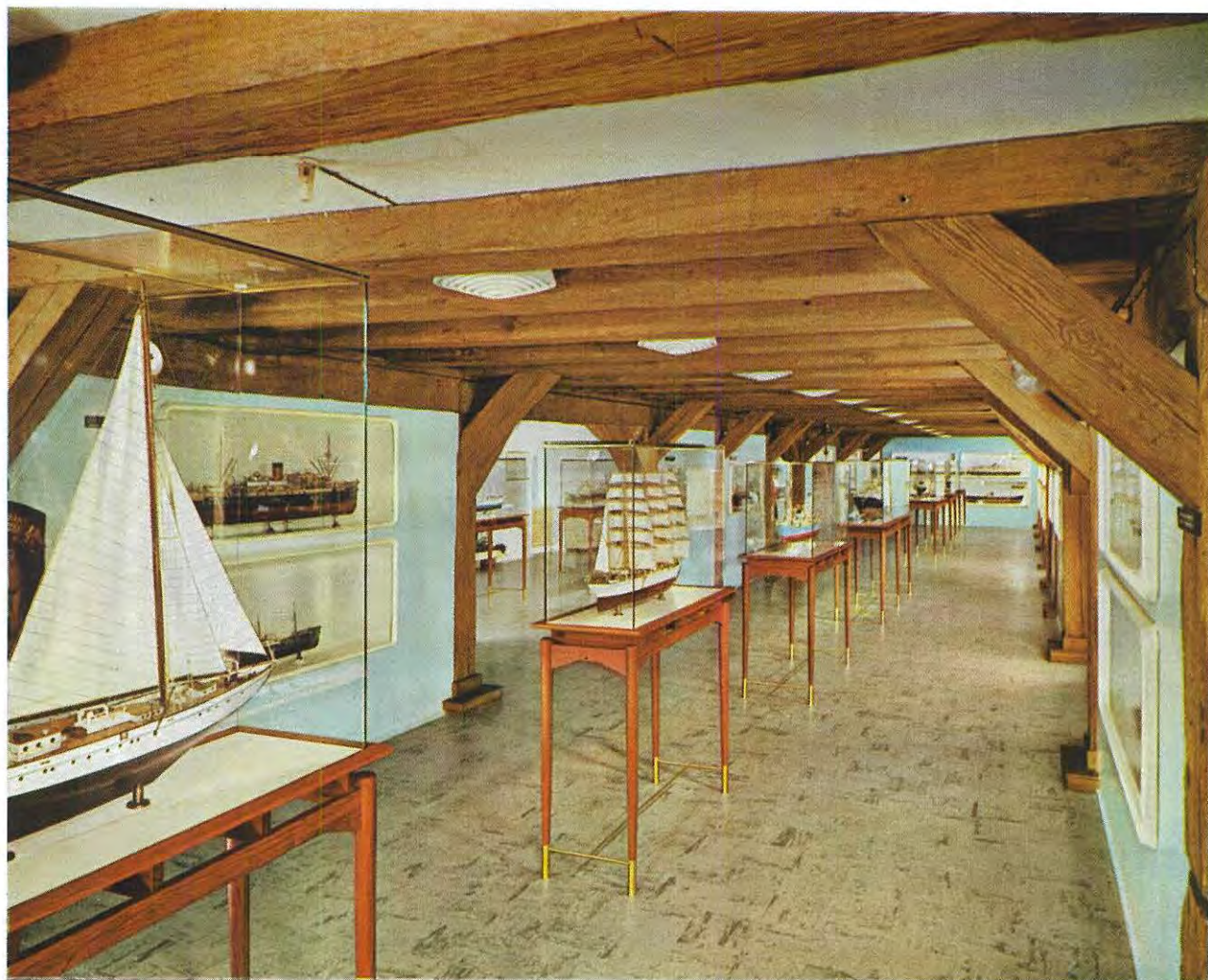
I stuetagen finder man også de store modeller af B&W's københavnske virksomheder, der i dag beskæftiger 2.400 arbejdere og funktionærer. Modellen af værftet på Refshaleøen ville være et kærkomment stykke legetøj for enhver dreng og ethvert mandfolk!



Propagandachef U. Knigge og överintendent Gerhard Albe betragter en af museets smukke skibsmodeller.



Museets nye etage, hvor maskin- og motormodeller nu er udstillet samlet.



Modellerne fra venstre: Fiskeriinspektionsskibet „Atlantis“, bygget af B&W i 1931. Det ejes nu af et amerikansk universitet og har deltaget i det geofysiske års havundersøgelser; skoleskibet „Viking“ fra 1904; m/s „Lar: Mærsk“ fra 1956, bygget til A. P. Møller; m/s „Songkhal“, bygget i 1953 til A/S Det Østasiatiske Kompagni og iøvrigt det første skib, der specielt blev bygget til en turboladet B&W-motor.

Fra „Hjælen“ til supertankere

På førstesalen er udstillet en mængde skibsmodeller. Der er modeller af næsten alle skibstyper — lige fra hjuldamperen „Hjælen“ til en 45.000 tons supertanker, som B & W skal bygge for et belgisk olieselskab.

Vi finder på førstesalen også modellen af den russiske kejseryacht „Stancart“, som B & W byggede i 1895. Skibet var dengang verdens største dampyacht, og det blev betragtet som et af de skønneste fartøjer, der nogensinde var søsat. Bygningen af denne yacht nødvendiggjorde store udvidelser af værftet og bl. a. anlæggelsen af en ny tørdok.

Skibsmodeludstillingen fortæller søfartshistorie på en måde, som nok så velskrevne bøger slet ikke kan hamle op med. Den tæller også modeller af dampskibet „Thingvalla“ og af tankskibet „Christine“. „Thingvalla“ var blevet søsat fra B&W i 1875 og kostede den dengang kolossale sum af 460.000 rigsdaler. Værftet havde ikke tidligere bygget blot tilnærmelsesvis så dyrt et skib. „Christine“ afleveredes fra B&W i 1890 og var Danmarks første tankskib — en „kæmpe“ på 3.143 tons. Det var hypermoderne, idet det bl. a. havde maskineriet



Interior fra den nye del af museet. Bemærk det smukke trappeparti og det store vægkort i baggrunden, der angiver placeringen af B&W's licenshavere og agenter.



B&W-museets afdeling for modeller af koncernens forskellige fabriksanlæg. I rækkefølge forfra: Aktieselskabet Holeby Dieselmotorfabrik på Lolland, som den så ud før udvidelsen for få år siden; Bur-Wain på Wilders Plads i København; den ældste del af Alpha-Diesel A/S, Frederikshavn (det daværende A/S Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik); fabriken Guldborg i Nykøbing Falster; og endelig modellen af B&W's første skibsværft på Engelsmandens Plads på Christianshavn, som det så ud i 1851—1872.

placeret agter. Men i dag ville det faktisk kunne bruges som redningsbåd på en af supertankerne!

Museet har også en dejlig model af det første kongeskib med navnet „Dannebrog“. Den luksuøse hjuldampers afleveredes fra Refshaleøen i 1880 og gjorde tjeneste indtil 1931. Den kostede 672.000 kroner. En ombygning 1906—07 kom til at koste 435.000 kr. I dag eksisterer der kun få minder om dette elskede og kendte skib. Hos Petersen & Albeck på „Djævløen“ i Gasværkshavnen findes vistnok stadig et af dækshusene fra fartøjet.

Danmarks første dampfærge

Burmeister & Wain byggede også Danmarks første dampfærge. Det var „Fritz Juel“ fra 1873. Færgen sejlede igennem mange år vandet i Svendborgsund tyndt. I 1926 blev den degraderet til reservefærge, men blev under den sidste krig, da oliemanglen gjorde sig gældende, atter sat i drift — som Danmarks ældste færge. I dag kan vi på B&W-museet se et af skovl-

hjulene og dets „mekanisme“ placeret foran et vægstort billede af skibet.

Der er selvfølgelig også modeller af det første „Georg Stage“, som nu hedder „Joseph Conrad“, og af skoleskibet „Viking“ fra 1907. Gamle „Georg Stage“ ligger nu fortojet i Connecticut's museumsby, Mystic Seaport — forresten lige i nærheden af B & W's amerikanske datterselskab, Burmeister & Wain American Corporation. Bl. a. har tusinder af pigesøpejdere tilbragt deres ferier om bord i det smukke sejlsskib. „Viking“ er nu stilleliggende skoleskib i Göteborg.

Man præsenteres også for en pragtmodel af Grønlands-skibet „Hans Egede“, der forliste under Grønlands kyst under den sidste verdenskrig. Skibet blev afleveret fra B & W i 1905.

Der er selvfølgelig også en model af motorskibet „Transilvania“, som i 1938 blev leveret til Rumænien sammen med „Basarabien“. Disse skibe betegnede noget af det ypperste, skibsbygningskunsten endnu havde præsteret. „Basarabien“, der ligesom søsterskibet var

overdådigt udstyret, satte under prøveturen ved Bornholm ny hastighedsrekord. Begge skibe blev iøvrigt først døbt, da de nåede hjem til Sortehavet!

En morsom ting på museet er modellen af en muddermaskine. Den havde bygge-nummer 49 og byggedes til Københavns Havrevæsen. Den havde en 30 hestes dampmaskine om bord. Værftet leverede i årenes løb flere sådanne muddermaskiner samt to „dampkraner på flydende underlag“ til søminetjenesten og havneforvaltningen og en dampmastekran til marineministeriet. De to sidstnævnte havde hver en løfteevne på 100.000 pund.

På museet finder vi også en model af trawleren „Victoria“. Trawleren blev bygget i 1928 til et firma i Bordeaux og var i sin tid verdens største. Den var på 1075 tons. — Fem år forinden afleverede Burmeister & Wain motoryachten „Hussar“ til en amerikansk millionær. Yachten, der havde en meget smuk sejlføring, bidrog til at skaffe værftet dets verdensry. Også af dette skib findes der en model på B&W-museet.

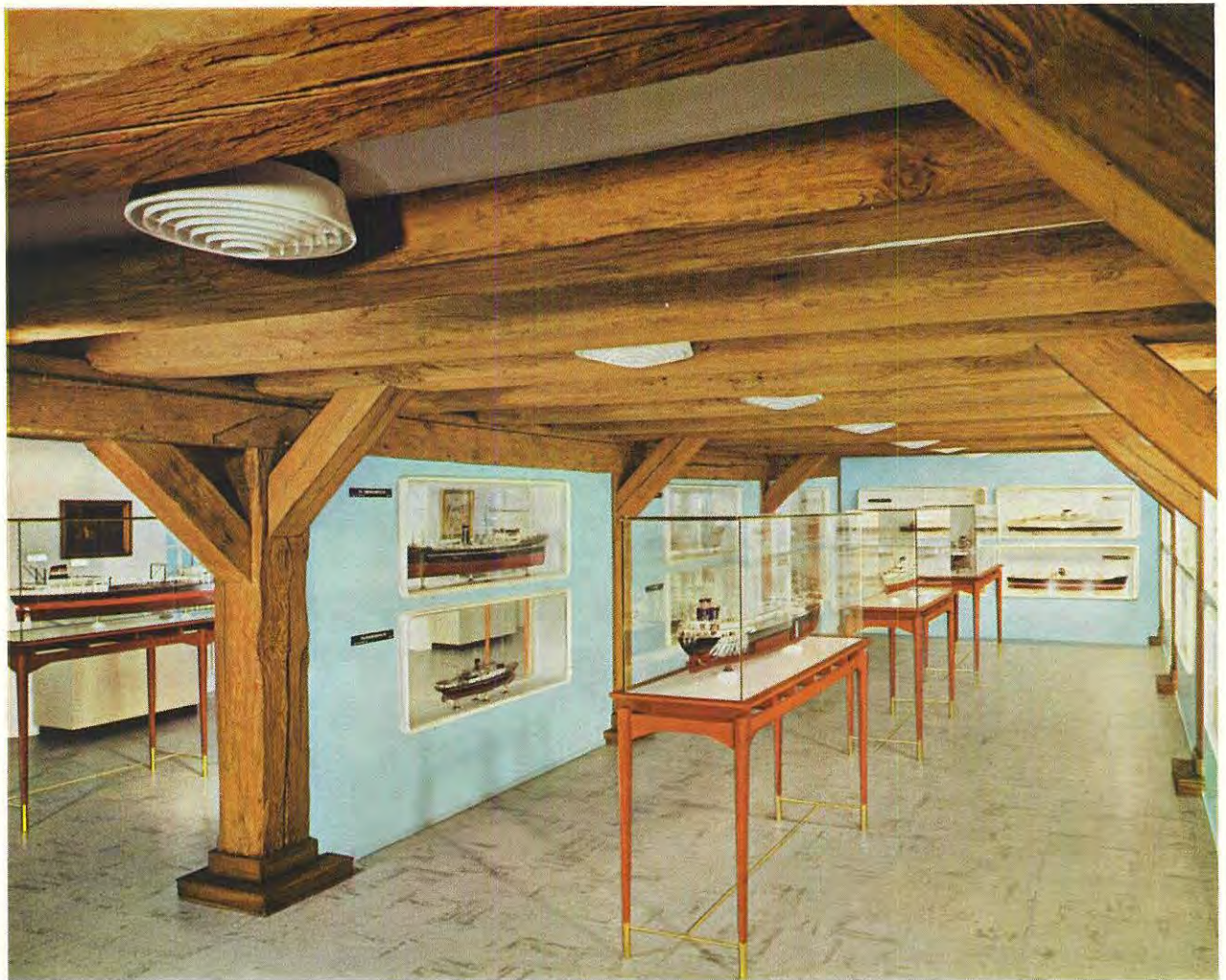
Vi må heller ikke glemme at nævne modellerne af Storebælts-færgerne, Islands-bådene, Bornholm-bådene og hvalkogeriet „Thorshøvd“.



Hr. kommandørkaptajn R. S. Steensen i samtale med överintendent Gerhard Albe, Stockholm.



Fra B&W-museets afdeling for skibsmodeller. Forrest modellen af et 46.000 tdw tankmotorskib, som B&W skal levere til et belgisk rederi. Bagved: M/S „Thorshøvd“, et hvalkogereri bygget i 1948 af B&W til A/S Thor Dahl, Sandefjord, Norge. Skibet er på 23.500 tdw og har to 6-cylindrede hovedmotorer, der tilsammen udvikler 7.400 ihk.



I rækken af montre i midten: mit „Theodora“, nybygning nr. 645 på 15.660 t.d.w., udstyret med to B&W-hovedmotorer på tilsammen 9.000 ihk. Derefter m/s „Cooranga“, kombineret fragt- og kølebåd, nybygning nr. 728. 4.250 t.d.w., udstyret med en 6.400 ihk B&W-hovedmotor. Bagest m/s „Adelaide Star“, nybygning nr. 646, 13.750 t.d.w. Udstyret med to B&W-hovedmotorer på tilsammen 14.700 ihk. Skibet gik tabt under 2. verdenskrig.

Russisk hofleverandør

Men der er meget andet på førstesalen end skibsmodeller. Vi ser dokumentet fra 1901, hvori B&W udnævntes til kejserlig russisk hofleverandør. I en montre findes en mønjekrukke, en pensel, en hammer og andre effekter, som zarewna Maria Feodorowna (tidligere prinsesse Dagmar) betjente sig af under ceremonien, da kølen blev lagt til panserkrydseren „Bojarin“. Et virkeligt klenodie er også Burmeisters mahogny-skuffedarium med et af hans håndskrevne dokumenter.

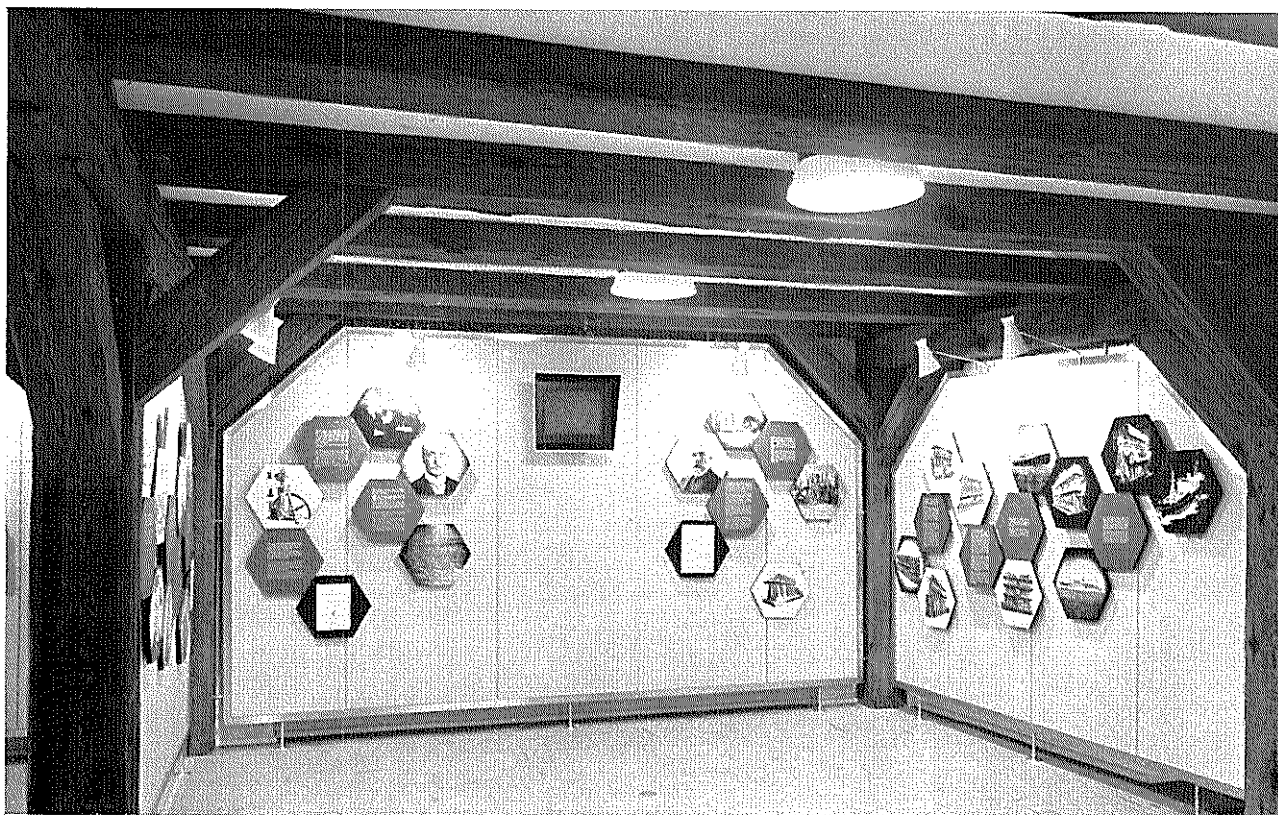
Den første indtægt, Baumgarten fik på sin selvstændige virksomhed, findes også på museet. Han gemte mønten som en lykkeskilling og pakkede den ind i papir med hans egenhændige underskrift. Mønten findes på museet sammen med Baumgartens første pengekasse. Indtægten, en mark, fik Baumgarten for et murerlod, som ikke findes mere. Det kneb i begyndelsen meget stærkt for Baumgarten at skaffe sig ordrer af betydning, og derfor måtte han også give sig af med arbejder som det nævnte. Men en mand som H. C. Ørsted vurderede hans dygtighed meget højt og var klar over, at Baumgarten var en mand med fremtid.

Hele andensalen er ny. Her står — mellem ældgamle egetræs-loftsbjælker — modeller af ældre og hypermoderne dieselmotorer, hvoraf de fleste kan bringes til at arbejde ved et tryk på en knap. Sammen med en model af verdens første oceangående motorskib, ØK's „Selandia“, ses en model af skibets motor. Der er iøvrigt også billeder fra skibets triumftog klædet rundt efter afleveringen — bl. a. det berømte foto af Winston Churchill om bord i „Selandia“.

På andensalen har man dekoreret en af væggene med gengivelser af oldnordiske helleristninger — nogle af verdens ældste skibstegninger. På andre vægge ser man malerier af moderne danske kunstnere — nogle af dem meget moderne!

Andensalen virker som en „håndbog“ i skibsmaskineriets historie og udvikling. Museet har bl. a. den dampmaskine, som Hærens Krudtværk fik installeret i 1858. Det har også dampmaskinen fra færgen „Fritz Juel“, og en skibsmodel af fregatten „Jylland“ viser også dette skibs maskineri.

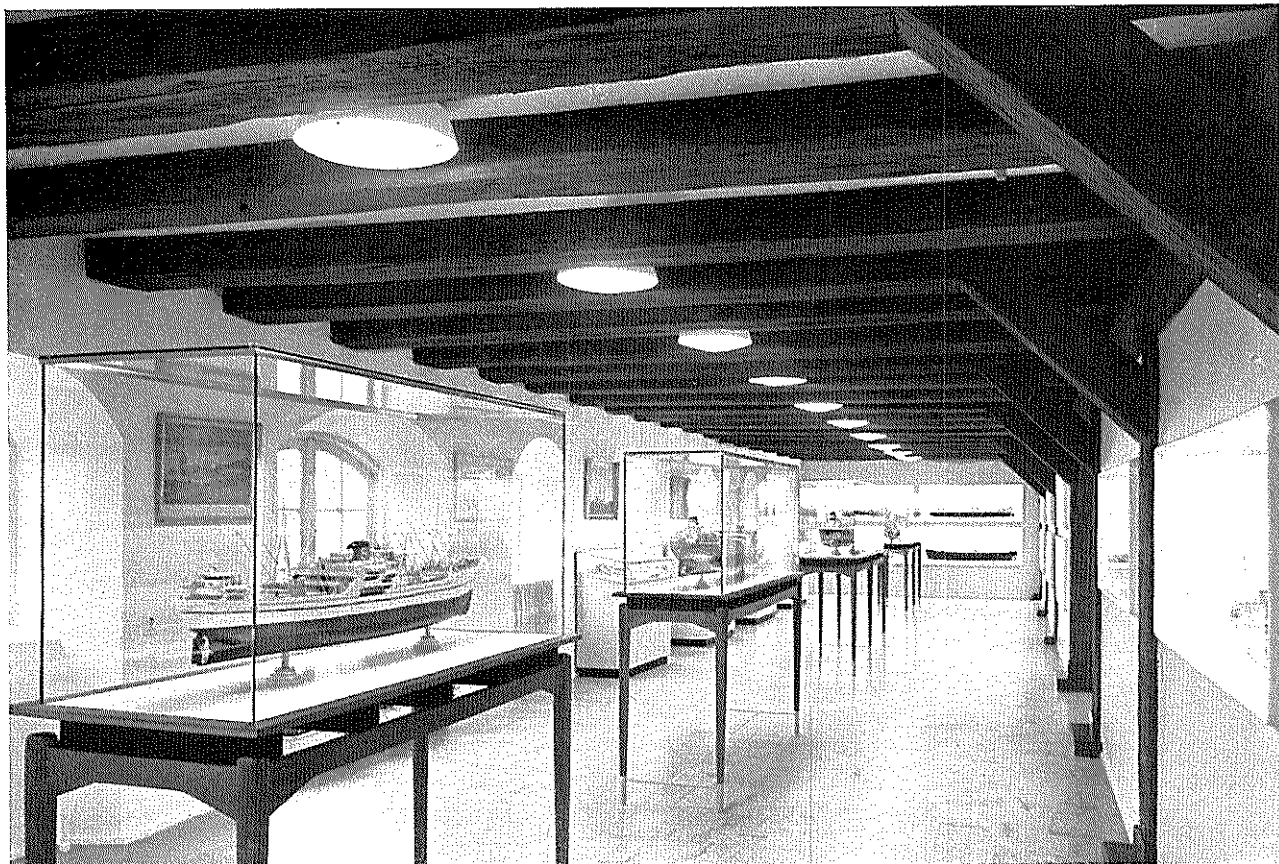
I motorafdelingen ser man modeller af de største dieselmotorer, der findes på verdenshavene — helt op



Den historiske afdeling i den nye etage, med en lilleputbiograf til kørsel med kontinuerlige film.



Et hjørne af museet er helt helliget verdens første dieselmotorskib, „Selandia“. Tekst og billeder understreger de vigtigste begivenheder i 1912, og i montren ses modellen af den ene af skibets B&W-motorer; begge motorer udviklede tilsammen blot 2.500 ihk!



Fra museets 1. etage, hvor de mange smukke skibsmodeller er anbragt.

til de store, turboladede, to-takts motorer, som i dag konkurrerer med turbinemaskineriet.

Man bliver også præsenteret for de mest moderne B&W Alpha dieselmotorer — og en af de gamle, nemlig fabrikkens første glødehovedmotor. En af Alpha-motorerne er installeret i en model af en fiskekutter, der har vendbare propeller. Også denne motor arbejder ved tryk på en knap, og gæsterne kan selv vende propellerne!

Blandt de mange skibsmodeller finder vi også en af gasgenerator-skibet „Navitas“. Dette skib byggedes under den sidste verdenskrig til et dansk rederi og var det første store skib af sin art i verden. Burmeister & Wain lavede under den anden verdenskrig en mængde gasgeneratorer til mange forskellige formål — bl. a. også til biler. En sådan bil-gasgenerator findes også på museet.

Dieselmotorens historie fortalt på fem minutter

I motorafdelingen køres en film på et lille lærred. Filmen, der består af morsomme tegninger i farver, kører i fem minutter. I løbet af den korte tid fortæller Gunnar Nu-Hansen på dansk om dieselmotorens historie. Man kan også få filmens tale på engelsk, tysk, fransk eller spansk!

B&W-museet rummer også et minde fra det engelske

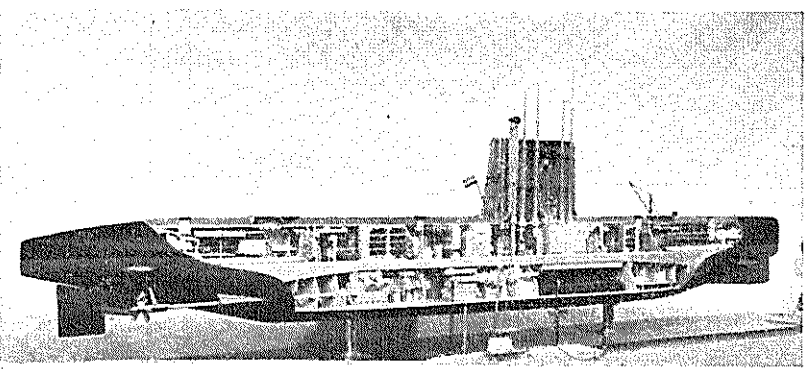
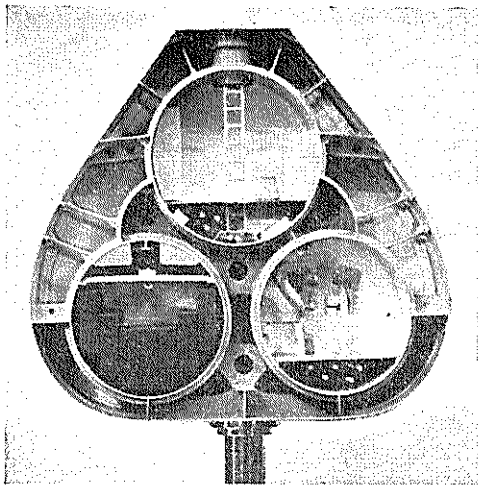
bombeangreb på maskinværkstederne under den sidste krig — den 27. januar 1943. Mindet er „halen“ fra en af de eksploderede britiske bomber, der nedkastedes fra Moskito-fly.

På andensalen har der hidtil været lager. Det er en kæmpepræstation, B&W har ydet ved at udvide museet. Firmaet fortjener anerkendelse for den nye attraktion, København har fået. Der er ikke tale om et museum i gammeldags forstand. Museet er i virkeligheden noget af en revolution. Skolebørn, lærlinge, B&W licenshavere, redere og skibsbygningseksperter fra hele verden vil i det gamle pakhuis få en oplevelse, som de sent vil glemme.

Eksperters på udstillings- og museumsområdet indrømmer blankt, at der faktisk ikke kan rejses den mindste kritik mod museet, men måske ville samlingen vinde yderligere, hvis man på de små oplysende tavler ved hver skibsmodel fortalte lidt om, hvad skæbne der har ramt hver enkelt skib. Det gælder f. eks. „Hans Egede“, gamle „Georg Stage“, „Viking“, kajseryachten „Standart“ og „Selandia“.

Museet er åbent for alle, og adgangen er gratis. Det vil ikke vare længe, før gæst nummer 100.000 har besøgt det dejlige og helt usædvanlige museum!

—wig.



Ny U-bådstype

En ny hollandsk ubådstype, som må siges at være banebrydende i sin klasse, er ved at se dagens lys i Rotterdam.

Billederne viser modeller af den hollandske ubåd, hvis særpræg ligger i selve opbygningen af skroget, der opdeles i tre „rør“, hvis eneste forbindelse med hinanden er vandtætte luger.

Fordelene ved det nye system er flere, hævder London Illustrated News, hvorfra vi har lånt billederne, for det første giver den ukonventionelle opbygning større styrke og tillader dermed ubåden at dykke dybere, endvidere giver „rør-systemet“ også ubåden større sikkerhed i kamp, idet der er ringe mulighed for, at alle tre rør skulle blive ramt på en gang af en fuldtreffer. war—

EMPEXO

- vandafvisende murtfarve

EMPEXO
MURFARVE

- den populære forsteningstarve fremstillet på basis af HVID PORTLAND-CEMENT

Den ideelle overfladebehandling til bygværker af enhver art.

Fås i 8 smukke farver og hvid.

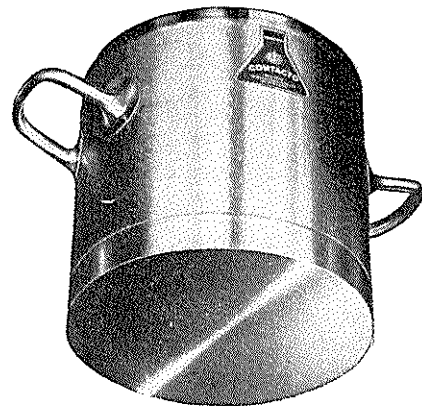
Anvendes på murværk, puds, beten m. m.

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

Rustfri kogekar i højeste kvalitet

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
 KONGEL & HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige lag

KØBENHAVN K

Størekassen!

BALTICA
FORSIKRING

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

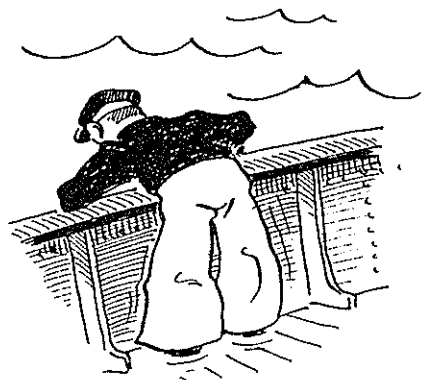
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

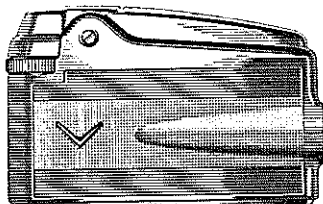


Nemlig!

Hvad angår sømands-romantik,
så er den tit forsoren.
I hvert fald i Biskayen er
den absolut forløren!

En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



Varaflame

revolutionerer begrebet gasligneth!

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DAN-TANK

•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

ORLOGSGASTER -

Fortsat

UNGDOMSMINDER af RICHARD JENSEN

MIT FØRSTE TOGT

„Orlogsgaster“ er ungdomserindringer af Richard Jensen, som viede sit liv til marinen. Han fortæller i en interessant og underholdende form om livet for 50 år siden ombord i de danske marineskibe. Axel Juel sagde om ham, at han havde en sjælden evne til at gengive sine oplevelser, og at han var en djær dansk sømand, som havde viet marinen sin ungdoms- og manddomsgerning. Med familiens tilladelse gengiver vi her denne interessante bog i uddrag.

På Reykjaviks red lå ved vor ankomst det franske inspektionsskib, korvetten „Dupleix“, hvis opgave var at holde justits blandt de talrige franske fiskere og komme dem til hjælp, hvor sådan tiltrængtes; den var derfor indrettet med lazaret, hvor syge fiskere blev indlagt, med skibssmedie, sejlmagerværksted, tømrerværksted, kort sagt således udrustet, at den kunne bringe hjælp på alle områder.

Foruden inspektion havde vi opmåling og kortlægning til opgave samtidig med, at besætningen uddannedes. Der var altså nok at varetage; og såsnart vi havde forsynet os med kul og vand, begyndte vi vor rundrejse om landet. Inspektionen var forholdsvis let, det var luttet linefiskere af fremmed nationalitet, som søgte til Island, navnlig franske og engelske, og traf vi dem indenfor trekvartmilsgrænsen, blev de jaget — undertiden slæbt ud. Franskmandene var yderst høflige; traf vi dem på ulovlig grund, stillede som regel hele besætningen langs rælingen og svingede med huerne, medens skipperen gjorde mange undskyldninger, fordi strømmen havde været så nederdrægtig at sætte dem ind just der, hvor der var gode fiskebanker. De fik gerne en mild advarsel. Engelskmændene derimod var af krassere kaliber, de protesterede og ikke altid i parlamentariske vendinger, men slap næsten altid med at blive skældt huden fuld, hvilket de tilsyneladende tog sig meget let. Englænderne var ofte ubevogtelige og besværlige. Vi hørte jævnlig om dem, at de gjorde strandhugst, stjal får og uld og øvede anden vold; men i det hele og store spændte det af uden skyden eller bøder. Trawlfiskeriet har selvfølgelig affødt en mere rigoristisk fremgangsmåde, men om bøder som de, der nu må erlægges for ulovligt fiskeri, drømte man ikke dengang.

Blandt de mange fjorde på vestlandet, som afgav godt og sikkert læ for storm, var Isafjord den betydeligste, og her lå vi til ankers den dag, Københavns universitets 400 års jubilæum skulle fejres. Det var en søndag, og vi havde fra tidlig morgen skuret, skrubbet og pudset, for at „Ingolf“ kunne fremtræde så pyntelig som muligt, men over det hele hvilede en varm og så tæt tåge, at det var umuligt bare at se fem alen frem for sig.

Kl. 8 blev festdagen indledet med salut og flagning, og det mærkelige skete, at for hvert skud, vi afgav, gled tågen sammen med flagene tilvejs, og da det sidste skud var affyret, var tågen lettet helt, og „Ingolf“ præ-

senterede sig fin og flagsmykket fra fløjknep til vandlinen i det herligste solskin.

Efter paraden, hvor chefen holdt foredrag om universitetets og dagens betyning, afholdtes gudstjeneste af præsten fra land, som sammen med de lokale spidser var kommet ombord i samme anledning. På agterdækket var rejst en flagsmykket talerstol, og herom samledes vi: officererne i galla, og vi andre i vort fineste puds. Een var dog glemt — grisen Søren —, som altid ved paraden stillede på venstre fløj af fyrbøderbakken, renskuret og med kulørt hæls- og halebånd. Den dag havde han imidlertid ikke været med, om han var glemt — eller det var fordi malergasterne om lørdagen havde pyntet ham med briller og overskæg, og man af den grund ikke turde stede ham for chefens åsyn — skal jeg lade være usagt; om Søren har følt sig krænket over tilsidesættelsen, ved jeg heller ikke, men på en eller anden måde havde han væltet svinehuset, og da præsten var midtvejs i sin prædiken, hørtes Sørens kendte galop i styrbords gang under overbygningen.

Det var måske spændt af uden at vække opsigt, hvis ikke nogle spøgefugle havde fået fat i Sørens øren og hale og givet hårdt ror. Den behandling var Søren — hele besætningens erklærede kæledægge — ikke vant til, og han tilkendegav sit mishag med nogle hy, som gav genlyd helt inde fra fjelkene. Præsten standsede i talen, chefen sendte nogle lynende øjekast i retning af Søren, Sørens ører fik en ekstra omgang, hylene blev vildere. Så sprang chefen op på ratskamlen og hylede næsten højere end Søren:

„Så få den gris forefter for hede helvede!“

Præsten sank et eller andet —

Dette lille intermezzo ødelagde ganske vist anægten, men ikke Sørens prestige, han blev — om muligt — elsket endnu højere, og da han skulle lade sit unge liv for på dronningens fødselsdag, den 7. september, at optræde som flæskesteg, blev der bedt for ham med den motivering, at ikke een af mandskabet kunne få en eneste bid Søren ned, og det reddede Søren.

Midtsommers var vi på opmålingsekspedition i Nordishavet. Den blev ledet af næstkommanderende, som vistnok ved denne lejlighed grundlagde sit ry som vor marines første ekspert på opmålings- og havundersøgel-sesområdet, et ry, som senere blev meget grundigt be-fæstet. Han gik til sin opgave med en iver og begejst-

ring, som smittede os alle. Besætningen blev delt i tre vagter. Tredie vagt, der blev kaldt Kronprinsens kvarter, og som kvartermærke fik bundet en rød snor om den ene arm, blev af folkevittigheden hurtigt døbt bybudene. Til vor store glæde hvilede alle øvelser i de fjorten dage, vi var på opmåling. Dampploddeapparater havde vi ikke, alt foregik med håndkraft, og lodlinerne, der skar gennem en accumulæorblok på storraen, og hvoraf der tit kunne være en kvartmil ude, blev løbet ind. Der var chefsordre for, at alle på dækket værende undtagen chef, næstkommanderende og proviantforvalteren, der var gammel og svag til bens, skulle deltage i indhalingen. Vor batterichef, der var temmelig svær, satte ikke få pund af sin embonpoint til i de dage. Ekspeditionen begunstigedes af det herligste vejr, og en skønne dag fik vi Grønland i sigte — dog herom senere.

Trawlen til bundskrabning måtte vi hive ind med gangspillet; det var en drøj omgang at få den op gennem fem, seks hundrede favne vand fuld af havbund og havdyr, men trætheden var som blæst bort, når vi så næstkommanderendes glæde over indholdet. Han vågede strengt over, at ingen rørte noget, før han selv havde gennemført det hele og piller det fra, som havde videnskabelig interesse. Det gik svært ud over hans garderobe, indtil chefen bad ham iføre sig et sæt af mandskabets arbejdstøj, som forøvrigt klædte ham fortræffeligt.

I nogle dage var vi ledsaget af en flok hvalunger, de boltrede sig i leg som store hundehvalpe, og selv om vi gik frem med fuld fart, fik de rigelig tid til at snuse rundt om skibet uden at afbryde legen. En skønne morgen var de forsvundet til stor sorg for os alle, men til glæde for Søren, som i de første dage førte en ret upåagtet tilværelse. Det var netop en lørdag, og da der om aftenen trakteredes med punsch, fik Søren sin rigelige part. Da han var rigtig godt fald, blev han sluppet ud af stien og gav scener tilbedste, som ingen delirist behøvede at skamme sig ved. Søndag morgen havde han tømmermænd efter en større målestok og mødte ikke til paraden.

Da opmålingen var tilendebragt, gik vi til Stykkisholm, og som en anerkendelse af det gode arbejde, der var udført i Iskavet, gav chefen mandskabet tilladelse til at holde bal ombord. Agterdækket blev stillet til disposition og pyntet med flag, våben og grønt. Det hele tog sig meget nydeligt ud.

Dagen forud havde en deputation været i land for at indbyde damer; den havde delt husene mellem sig. Tredie tømmermand, som var værnepligtig, henvendte sig til præstens datter og anmodede hende om at bære ballet med sin nærværelse, hvilket hun fandt langt under sin værdighed.

„Jei dånser ikke mèt måttrosser.“

„Måttrosser! Jeg vil bare la'e Dem vide, at når jeg er civil, så er jeg fa'en ede me karon, og mellem måttrosserne er der syv grever og tolv kammerherrer, så det kan måske være, at der er folk nok, som er tilstrækkelig fine til at danse med sådan en klipfiskerumpe.“ Om det var udsigten til at komme i så udsøgt selskab, som fristede damen, aner jeg intet om. Hun kom og viste

sig at være en smuk og venlig pige, der var på gulvet hele tiden.

Under ballet blev der trakteret med punsch og kager, og en af underofficererne holdt tale for officererne. Den blev besvaret af næstkommanderende, som særlig indskærpede os elever at gå i underofficerernes fodspor og blive som de: pligtopfyldende, dygtige og djærve, til gavn for landet og til ære for standen. Da ballet, som forløb yderst vellykket, var forbi, de fremmede gået i land efter mange taksigelser, og de obligate dundrende afskedshurraer havde lydt, fandt bådsmanden en af eleverne liggende fuld under bakken; han hentede kanoeren og sagde, idet han pegede på eleven:

„Du kanonér, der skal du se, det kalder han for at gå i vores fodspor, som næstkommanderende sagde så smukt.“

Så gik det løs igen med opmåling, økserits, skydning og fiskeriinspektion. Store dele af Brædebugten blev målt op, særlig Grønnefjord.

Hver gang der kom en orlogsmand til Grønnefjord, kom en bonde ud og falbød en kalv uden at få den solgt. Der sagdes, at han i syv år havde falbudt den samme „kalv“.

Blandt de skønneste fjelde mindes jeg Snefjeldsjøken ved indsejlingen til Brædebugten, dens top var altid sne-dækt, og når en sky lagde sig som en krans om toppen, kom jeg til at tænke på en gammel, ærværdig, hvidhåret præst. Den må være magnetisk, for det hændte af og til, når vi passerede den, at kompasrosen snurrede rundt som en top. Og blandt alle Islands mange skønne fjorde bærer Øfjord prisen. Jeg har ingen evner som naturskildrer, det beklager jeg, for jeg ville gerne delagtiggøre andre i den betagethec, der greb mig, så ofte jeg gæstede den. Der var over den en blid ynde, som var højt forskellig fra den øvrige islandske natur, og som har fristet både digtere og komponister til sang. Desværre fandtes der også et trankogeri, som forpestede luften og gjorde opholdet — navnlig med fralandsvind — til en sand lidelse. Ved Øfjord ligger Islands eneste skov, den var ikke synderlig stor; jeg har aldrig været der, men har ladet mig fortælle, at når ryttere red igennem den, ragede deres hoveder op over trætoppene, skønt de islandske heste just ikke udmærker sig ved deres størrelse.

Der fandt på den tid en særlig slags handel sted, som foregik fra de såkaldte „spekulantere“; det var småfar-tøjer, skønnerter og galeaser, som før husgeråd, seletøj, blikvarer, legetøj og lignende varer tiltuskede sig klipfisk, spegesild, tran og uldvarer. Deres navn „spekulantere“ bar de næppe med urette, de snød islænderne over en lav sko, men handelen var lovlig og ikke til at komme til livs. Efterhånden som islænderne fik øjnene op for beskaffenheden af denne handel, tyndede spekulanter-nes antal ud, og da jeg for 30 år siden var på Island for sidste gang, fandtes de ikke mere.

Den sidste del af vort ophold tilbragte vi på Østlandet, det var i august, og nætterne begyndte at blive mørke. I sommertiden var dag og nat omtrent lige lyse, hvilket var uhyre bekvemt for sejlædsen, da Island på den tid

kun ejede eet fyr, fyret på Kap Reykjanæs, medens det øvrige land var blottet for disse for sømanden så nødvendige vejledere.

På denne årstid stod silcøene, drevet af hvalerne, mod land i vældige stimer, undertiden så tæt, at de fyldte fjordbundene, så man dårligt kunne ro en båd igennem. Man manglede imidlertid grejer til at udnytte denne rigsdomskilde fuldt ud. Først da nordmændene fik sat fiskeriet i system, kom der gang i det, og det gik til på følgende måde. I 1877 strandede en norsk skonnert, ført af en mand ved navn Wattne, i Seydisfjord. Det var netop i høsten, og han var hurtig klar over, at her var noget at gøre. Året efter havde han skaffet både og net, som de brugtes i Norge, og rejst et skur, hvor silden kunne gælles og saltet; det havde dog ingen rigtig art på grund af manglende driftkapital. Så kom en dag en engelsk turistdamper ind på fjorden; blandt turisterne var en rigmand, som skaffede Wattne penge, og sildefiskeriet tog derefter et mægtigt opsving. Nordmændene tjente store penge, Wattne selv blev en hovedrig mand, og i nabofjordene rejstes sildeetablissementer i lighed med det i Seydisfjord. Men det var et drøjt arbejde, og når fiskeriet, som gerne varede en lille måneds tid, var forbi, var folkene også så udasede af mangel på hvile og søvn, at det var en ynke at se.

Det begyndte nu at blive koldt med nattefrost og pragtfulde nordlys, og en dag midt i september sagde vi Island farvel uden sorg og stod sydpå.

Efter en heldig og hurtig sejlads stod vi ind på Thorshavns red lige midt i en grindefangst. Her fik vi lejlighed til at se færingerne fra en ny side. Med bådene dannedes en halvkreds om grindeflokken, og ved råben, skrigen og pisken med vandet med årer, og hvad de ellers havde ved hånden, søgte de at drive flokken mod land. I hver af bådernes forstavn stod en mand med en lanse dannet af et kort leblad på et skaft, og hvergang en hval gjorde omkring og søgte til havs, stødte han lansens i dyrets nakke, så blodet stod til vejrs i en stråle, der oversprøjtede både ham og den øvrige besætning. Der var noget rædselsvækkende, vilddyragtigt over disse bloddryppende skikkelser, der hylende og skrigende slog løs på vandet, medens roerne sled som besatte på årerne. Ansigtstudtryk og bevægelser røbede en uhyre spænding, og vandet, der var farvet rødt af blod, bidrog mægtigt til at give sceneriet kolorit. På en mast i en af bådene var hejst et par bukser, det var et slags hædersflag, som førtes af den, der først havde set grinden. Efterhånden som flokken blev drevet ind på grundt vand, gik man fra land ud med kroge fastgjort til liner, krogene blev hugget i hvalens blæsehul, i land halede man til, og når hvalen var inde, fik den dødsstødet.

Om eftermiddagen tog vi fangsten i øjesyn, hvor mange der var, har jeg glemt, men der var mange, og der blev sagt, at det havde været en særdeles god fangst.

Om aftenen var der fest i Thorshavn med dans, drukenskab og slagsmål.

Den følgende dag var min kammerat og jeg på visit hos konsul Hansen. Fruen blev meget glad ved at se os:

„Nej, hvor I er blevet solbrændte, rigtig et par raske

søgutter, jeg tror sågar I er vokset. Nu skal vi hente min mand, vi har ofte tænkt på jer og glædet os til at se jer vende tilbage sunde og friske.“

Lidt efter sad vi atter ved kaffebordet, adskillig mindre forknytte end om foråret, men med en — om muligt — mere glubende appetit, der lod kaffe og hvedebrød vederfares retfærdighed. Efter at have tændt en af konsulens Radekop'er, sagde fruene:

„Nu skal I gå jer en tur og så komme tilbage og spise til aften.“

Ved afskeden klappede fruene os på hovederne.

„Farvel drenge, og Vorherre være med jer, lad mig se, at I gør Eders bedste for at blive bræve, danske sømænd.“ Så fik vi atter hver en pakke, og den var betydelig større, end den vi havde fået om foråret.

Da vi var kommet udenfor sagde min kammerat:

„Du, det var dejligt. Det var, ligesom det kunne være vores far og mor.“

Næppe var vi kommet ombord, før pakkerne blev undersøgt; der var fugleæg, færingersko, udstoppede søpapegøjer og mange andre rare ting.

Efter at have været på Trangisvåg, der i nogen måde minder om Øfjord, for kulyldning, taget afsked med Zacharias, som var stærkt bevæget, gik det hjemefter; men det var, ligesom opnødet på Færøerne havde skåret et stykke af hjemlængslen bort. Nå, der var endda rigeligt tilbage.

Hvor blev der holdt udkig efter „Den lange jycø“; thi så snart den er passeret, er man hjemme, hvortil i landet man forøvrigt skal. Og så kom det slag i s.åg: Skagen, Anholt, Læsø, Kronborg, og en skøn morgen fortøjede vi ved de røde pæle, som stod der, hvor Nordre Toldbod ligger nu.

Hele morgenstunden blev næstkommanderende bestormet med de mest hårrejsende anmodninger om landlov.

Til sidst sagde han:

„Nu er der kun een til, der får landlov, og det er den, der kan stikke mig den største løgn.“

Lidt efter trådte 113 frem.

„Jeg vil gerne bede næstkommanderende om landlov.“

„Hvorfor?“

„Jo, for min kone er kommet hertil fra Århus.“

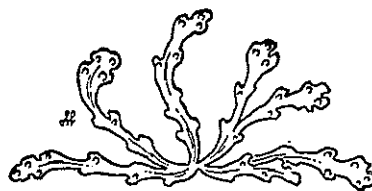
„Hvor kan De vide det, posten er jo ikke kommet ombord endnu.“

„Næ, men jeg så hende ombord i Århus-damperen, som gik forbi før.“

„Nej, hør nu 13, De er jo slet ikke gift, så det er jo løgn.“

„Ja, men det skulle det jo også være.“

Han fik landlov.



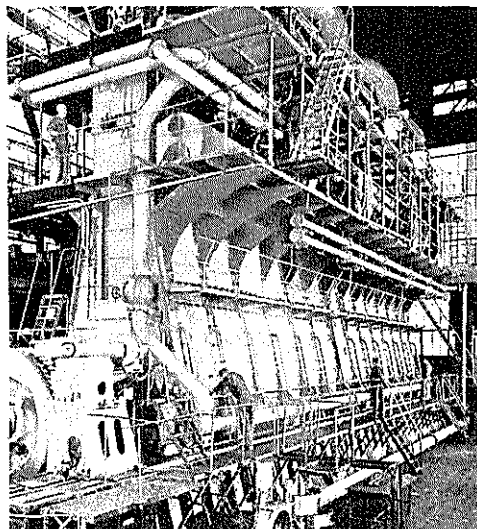


LEADING IN THE MARITIME WORLD

- B&W marine dieselmotorers store driftssikkerhed i forbindelse med deres lave vægt, store ydelse, lette vedligeholdelse, lave brændselsforbrug og minimale smøreliebehov har medført, at hver eneste B&W motor er førende i sin klasse.

I næsten et halvt århundrede har B&W været ledende i udviklingen af marine dieselmotorer.

Med B&W's turboladningssystem - det enkleste af alle konstruktioner - kan der bygges enheder på indtil 22.000 EHK.



BURMEISTER & WAIN

København Danmark

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1959



Medlemmer

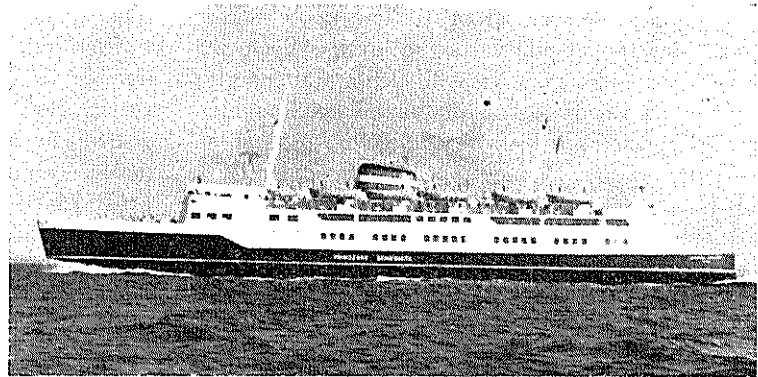
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement 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 Bugserselskab 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 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/F Prinsesse Benedikte

Statsbanernes nyeste og største jernbanefærgen på storebæltsoverfarten, „Prinsesse Benedikte“, blev kontraheret med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S den 30/11 56 og fik værftets byggenummer 342. Den 17/6 58 blev kølen lagt; stabelafløbningen fandt sted den 31/10 58, og færgen blev navngivet af Hendes kongelige Højhed Prinsesse Margrethe. Færgen vil efter endt prøvetur

den 12. marts blive overtaget den 20. s.m. af Statsbanerne og sat i fart på storebæltsoverfarten til påsketrafikken, og den vil iøvrigt under højtrafik blive anvendt til automobiloverførsel om dagen på Halskov—Knudshoved ruten.

Om natten og udenfor højtrafik skal færgen sejle i plan med de øvrige jernbanefærger på Korsør—Nyborg ruten.



M/F „Prinsesse Benedikte“.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Længde overallt	111,10 m
Største bredde over fenderliste	17,70 m
Frie højde mellem vogndæk og promenadedæk	4,90 m
Dybgående lastet	4,50 m
Deplacement lastet	4.650 tons
Fart på prøvetur	18 knob

Skibet er bygget som et helsvejst stålskib, idet dog forbindelsen mellem spanter og yderklædning er nittet; det er bygget til Bureau Veritas' klasse: Div. 3/3 I.P.F. „Glacé“ A & C.P. og i overensstemmelse med kravene i den internationale sikkerhedskonvention af 1948 samt i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for føring af 2000 passagerer.

Færgen har dobbeltbund i hele sin længde og er forsynet med så mange vandtætte skodder (ialt 12), at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst af to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum kommer i fri forbindelse med søen; de i de vandtætte skodder anbragte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på een gang ad elektrisk

vej fra en central i forreste styrehus og kan ligeledes ad mekanisk vej åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet; når dørenes lukning er sket fra centralen på broen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtstrakte foranstaltninger til sikring af skibet; udover sikkerhedskonventionens krav om inddeling i brandzoner, er der indrettet brandsikre træppeopgange således, at passagerer og besætning fra samtlige rum på mellemdækket kan slippe op på et af de øverste dæk uden at skulle ud på vogndækket; til slukning af brand findes der et vidtforenet ledningssystem, således at en brand vil kunne slukkes overalt i skibet enten med vand eller med skum; endvidere er der overalt i skibet anbragt hånd-skumslukkere.

Færgen er forsynet med tre spor med en største effektive længde på ca. 257 m og kan overføre 30 almindelige godsvogne eller ca. 120 automobiler.

Færgens maskinelle anlæg består af 2 enkeltvirkende, totakts dieselmotorer af B&W type 750-VBF-90 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri's fabrikat. Maskinerne (som har værftets byggenummer 499 og 500) udvikler tilsammen 8700 ihk ved ca. 200 o/m og giver færgen en højeste fart med fuld last på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 2 sekscylindrede og 2 femcylindrede firetakts dieselmotorer af Frichs fabrikat; hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, varpespil, øvrige hjælpemaskineri, radar, radio m.m. samt til den omfattende lysinstallation og varme- og ventilationsanlæg. Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte tværpropeller. Denne propeller, som er den første af sin art i et dansk skib, er en styreanordning, som statsbanerne stiller store forventninger til; propelleren, som er af Kamewa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forpeaken og bliver trukket af en i det ovenoverliggende styremaskinrum anbragt elektromotor på 300 hk. Propelleren kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus og vil kunne give et sidetryk på op til 4 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Denne propeller vil være en væsentlig hjælp under manøvreringen ved anduvning af og afgang fra fæргеlejerne, specielt under vanskelige

vind- og strømforhold; såfremt propelleren indfrier de stillede forventninger, vil den muligvis blive standardudstyr for statsbanernes kommende nybygninger.

Apteringen for passagererne er i hovedsagen indrettet som på de øvrige jernbanefærger på storebæltsoverfarten, men byder dog på mange forbedringer i såvel indretning som udstyr. Det mest iøjnefaldende på promenadedækket er de store panorama-vinduer i samtlige saloner, der dels giver bedre lys i salonerne og dels giver passagererne bedre udsigt under overfarten; det vil formodentlig også blive hilst med tilfredshed, at de på de øvrige jernbanefærger åbne promenader er blevet lukkede med opklappelige vinduer, således at det vil være muligt at opholde sig her hele året, uanset vind og vejr, når vinduerne er lukket ned, medens man om sommeren kan nyde søluften, når vinduerne er lukket op.

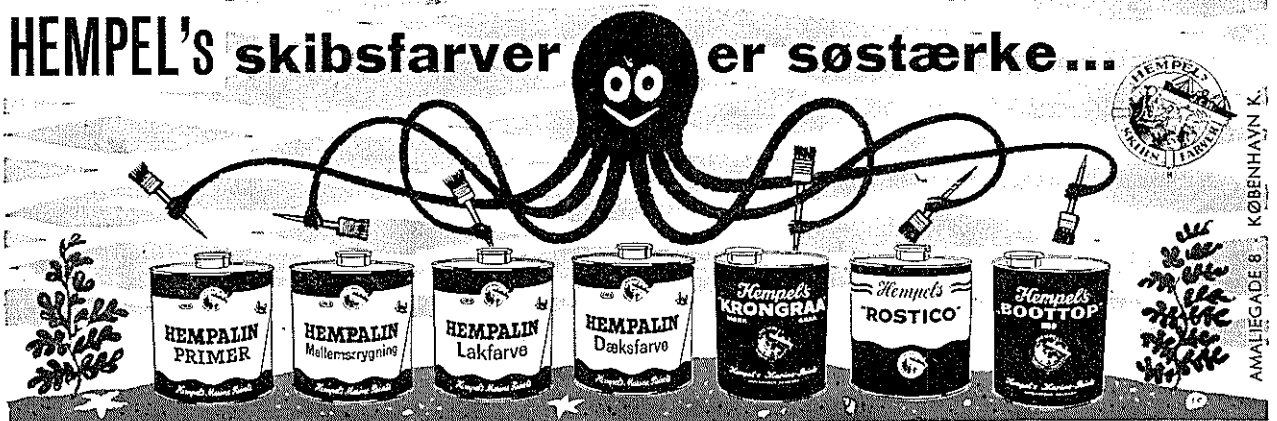
På promenadedækket er der fra I kl. hall adgang til I kl. rygesalon, I kl. ikke-rygere samt til spisesalonen, som er fælles for første og anden klasse.

I kl. rygesalon er en stor lys salon med plads til knap 100 mennesker; panelerne er udført af poleret teaktræ og møblerne er ligeledes udført af teak med betræk af lys oksehud; panelerne i spisesalonen er udført af lyst asketræ; mens møblerne her er betrukket med rødt læder; i spisesalonen er der ophængt fotografier af D.M. Kongen og Dronningen samt en tegning af h.k.h. Prinsesse Benedikte, udført af tegneren Otto C. I denne salon vil der kunne dækkes op til 72 personer.

Stirridset, som ligger midtskibs, er stort og rummeligt, og er i stor udstrækning udstyret med fliser og rustfrit stål, plasticpaneler. ligesom det er forsynet med al tænkelig moderne restaurationsinventar, såsom bain-marie, varmeskab, køleskabe til øl, sodavand, wienerbrød, kager m.m., kaffemaskiner o.s.v.; de fire elevatorer forbinder stirridset med opvask og kabys på bådedækket ligesom der er elevatorforbindelse til det på mellemdækket beliggende stirrids. I styrbords side er der indrettet kiosk for salg af chokolade, is og frugt, medens kiosken i bagbords side er indrettet for salg af pølser.

Fra II kl. hall er der adgang til II kl. salon for ikke-rygere og II kl. salon for rygere, hvilken sidste er den største af samtlige saloner med plads til 115 mennesker; her er panelerne udført af poleret teaktræ, og stole og

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...



sofaer er betrukket med blå læder; møblerne i II kl. salon for ikke-rygere er betrukket med rødt stof og panelerne udført dels af teaktræ og dels af lyst asketræ. I samtlige saloner er loftene udført af Dæmpa-Rustik paneler, perforerede aluminiumslister, der på bagsiden er beklædt med Rockwool.

Man har i stor udstrækning indrettet skibet efter de erfaringer, man har indhøstet fra statsbanernes øvrige færger, ligesom man i så stor udstrækning som muligt har taget hensyn til passagerernes ønsker; som en detalje og et eksempel herpå kan nævnes, at de sædvanlige fjederbelastede vandhaner på toiletterne på promenadedækket er erstattet med blandingsbatterier, således at passagererne kan vaske hænderne under rindende vand og selv regulere vandtemperaturen ved hjælp af almindelige skruehaner. Vandhanerne er endvidere forsynet med perlator (luftindsugning som forhindrer, at vandstrålen sprøjter).

På mellemdækket er der foran maskinrummet indrettet aptering for maskinofficerer, fyrbødere, matroser samt mandligt restaurationspersonale; endvidere er der indrettet I kl. saloner, henholdsvis I kl. damesalon, I kl. herresalon og I kl. fællessalon. Agten for maskinrummet er der II kl. saloner, der er indrettet som selvbetjningsrestaurant; her er samtlige paneler plasticbeklædte ligesom stolene er udført af plastic; væggene er dekoreret med fotografier og farveplancher. Agten for II kl. salonerne er der indrettet aptering for kvindeligt restaurationspersonale.

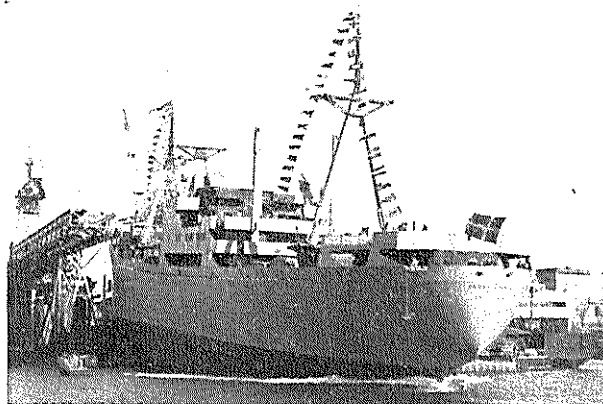
I huset på bådendækket er der forrest styrehuset, der er udstyret med store frontvinduer med varmeruder og klarsigtsruder samt alle moderne, tekniske navigationshjælpemidler såsom radar, decca, radio, ekkolod m.m. Agten for styrehuset er der radiostation samt kamre for kaptajn og officerer og endvidere privatsalonen, der er smukt udstyret med møbler og vægpaneler af palisandertræ. På bådendækket findes endvidere opvaskerum med opvaskemaskine, diverse kølerum, grøntrum samt messe for restaurationspersonale. Agten for bådendæks- huset er der en stor åben solterrasse og agten for denne igen det agterste styrehus, som ligeledes er indrettet med alle for navigationen nødvendige hjælpemidler.

Redningsbåde og retningsflåder samt master og skorsten og de to styrehuse er udført af søvandsbestandigt aluminium.

Også i det ydre vil m/f „Prinsesse Benedikte“ være en fornyelse på Storebælt; færgens profil med de agterover stagede master og den strømlinieformede skorsten viser tydeligt den udvikling, der også inden for færgebygningen er foregået i retning af det mere strømliniede.

M/S **Pennsylvania**

Den 10. marts løb der på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab. Det er skibsværftets nybygning nr. 340.



„Pennsylvania“.

Skibet blev døbt af frk. Therese Heilmann, datter af direktør J. A. Korbings datter, fru grosserer Heilmann, og det fik navnet „Pennsylvania“. Kølen blev lagt den 31. oktober 1958, og det ventes afleveret i juni i år, hvorefter det forventelig skal indsættes på Sydamerika ruten.

M/S „Pennsylvania“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, „Alabama“ og „Virginia“, som blev afleveret i 1957 og „Colorado“, som selskabet overtog i 1958, men foruden disse 6 har selskabet yderligere 2 skibe af samme type i ødre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og disse ventes færdigbygget i 1960 og i 1961.

M/S „Pennsylvania“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,4 m
Længde mellem p.p.	126,5 m
Bredde	17,8 m
Dybgang	7,7 m
Lasteevne	9.100 t

Der bliver installeret en totakts, sycylindret diesel-motor 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 det blive forsynet med bomme, 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.

A/S **Dampskibsselskabet VENDILA**

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

Onsdag den 11. og torsdag den 12. marts 1959 afholdt A/S Nakskov Skibsværft prøvetur i Kattegat med nybygning nr. 151, motortanker „Asia“ til Det Østasiatiske Kompagni.

Dimensionerne er som følger:

Længde mellem	
perpendikulererne	162,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,0 m

Skibet er det andet 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 opfylder Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Lasten transporteres i 9 midtskibstanke og 12 sidetanke, der kan rumme ialt 25.350 m³.

Når skibet er fuldt lastet, vil det have en dw kapacitet på 18.500 tons på en dybgang af 9,1 m, brt 12.500 tons, farten på prøvetur vil være 16 knob med en maskinydelse på ca. 8.400 bhk, svarende til omkring 85 % af den maksimale hk.

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-inrættning af Celers fabrikat.

Apteringen er helt igennem luftkonditioneret med Hi-Press systemet, og der er tilstræbt en høj standard overalt i apteringen med rygesaloner, hobbyrum og et friluftsvømmebad.

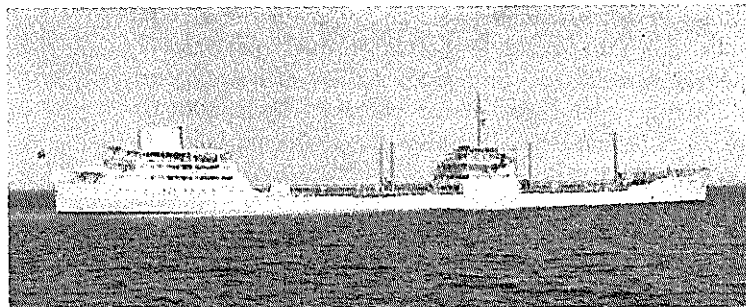
Skibet er bygget uden spring fra hytte til bak. Skrog-gat er svejst næsten overalt, med undtagelse af kimningsrangen og barkholtsrangen, stringervinkler samt spanterne i for- og agterskib, der er nittede til klædningen. Alle skodder i lasttanke er corrugerede.

Midtskibs huset er åbent over tankdækket for at muliggøre en lettere rengøring af lasttankene nederunder 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 plastic og udført på værftets eget plasticværksted, og to af bådene er forsynet med 10 hk Bukh dieselmotorer.

Der er gjort betydelige foranstaltninger for at hindre



„Asia“.

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 dupleaner for vandtåge og central stråle.

Hovedbrandledning 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 drevne pumpe.

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, kofferdamme og pumperum. Der er naturligvis desuden almindelige ildslukkere overalt.

Der findes også et automatisk brand-alarmeringssystem af Elektromekanos fabrikat med brandmeldere overalt i apteringen, i køkken og pantries.

Varmespiralerne i lasttankene er Steel's „Alacoil“ aluminium 2" slanger. Hedeflader svarer til 0,57 sqft pr. 40 cbft. Alle tanke kan opvarmes.

Der er katodisk beskyttelse i alle midtskibs tanke, 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 rustfrie stålkompensatorer.

Dæksmaskineriet er af Nakskov 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, gyrokompas med repeaters, selvstyrer etc.

Hovedmaskinen er en ottecyndret dieselmotor 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. Motoren er indrettet til drift med tung olie.

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 spildevarmen fra udstødsgassen udnyttes i en SPANNER udstødsgaskedel med en kapacitet af 3,5 tons mættet damp pr. time.

Under normale driftsforhold 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 de normale kw-belastning til søs alene ved hjælp af turbo-generatoren anvendes pumper, der drives fra hovedmotoren. Disse er kølevands- og smøreliepumperne, 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 smørelie- og køleolie systemer. De hovedmotordrevne pumper dubleres af elektrisk drevne pumper for manøvrer og langsom gang.

Foruden turbo-generatoren er installeret to B&W dieselmotorer, hver på 250 kva.

Hovedparten af hjælpemaskineriet er elektrisk drevet, med undtagelse af nogle få pumper i kedelinstallationen samt tankrensningpumpen, som drives ved damp turbine. Alle elektromotorer samt generatorerne er af

Thrighes fabrikat, og næsten alle motorer er kortslutningsmotorer.

Olierensningsanlægge: består af 3 selvrensende separatorer for brændselolie og to alm. separatorer for smørelie, alle af Titans fabrikat. Der er anvendt C.I.C. finfiltre for diesel hjælpemaskinerne.

Elektrisk kraft for maskin- og kedelrum, kabys og ventilation er vekselstrøm 3 × 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, så vel som 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 P.V.C. kappe over armeringen.

Damp for lastpumper, lastopvarmning, tankrensning etc. leveres af to 10 t/t dobbelt evaporationskedler fra Ålborg Værft med 12,55 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 værftet til dette skib ligesom til dets søsterskib, m/t „Annam“, har benyttet den danske elektronregnemaskine DASK 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 Knudsholm

Det forenede Dampskibs-Selskabs flåde blev den 3. marts forøget med et nyt skib, m/s „Knudsholm“, som er bygget på det hollandske skibsværft Westerbroek.

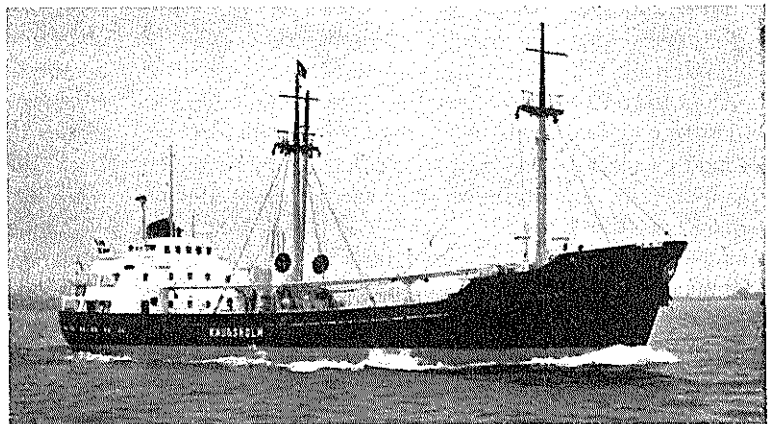
M/S „Knudsholm“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	73,45 m
Længde mellem perpendikulærene	67,10 m
Største bredde på spant	10,20 m
Dybgående	4,56 m
Lasteevne	1.550 t

og der er installeret en MAK MSu 582 A dieselmotor, som vil give skibet en fart af 11½—12 knob.

M/S „Knudsholm“ er bygget med maskineriet og al beboelse agter.

Skibet afgik den 2. marts fra Delfzijl til London, hvorfra det afsejlede den 5. eller 6. marts til København. Skibet vil blive indsat i farten på Vestengland og afgik



„Knudsholm“. 1958

på sin jomfrurejse ca. den 13. marts fra København via Antwerpen til Liverpool, Manchester, Newport Mon., Port Talbot og Swansea.

M/S „Knudsholm“'s fører er kaptajn P. Stemann Larsen, og maskinchef er C. A. Holmelund.

Søsterskibet, m/s „Klausholm“, der blev afleveret i august 1958, sejler ligeledes på Vestengland.

M/T Hanne Vendila

Lørdag den 7. februar 1959 afleveredes nybygning 758, der har fået navnet „Hanne Vendila“, til A/S Dampskibsselskabet Vendila, København, fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Rejsøhøjen.

Nybygningen er bygget til Lloyd's Register of Shipping + 100. A. 1 „carrying petroleum in bulk“, med materialedimensioner svarende til et dybgærende af 9,4 m og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularer	163,1 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde til øverste dæk	12,2 m
Dybgående til sommerlastelinie, ca.	9,4 m
Dødvægt (eng. tons)	19.740 tons
Rumindhold af lasttanke	27.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	15,0 knob

Skibet er bygget med hytte, pro og bak, „soft nose“ og krydserhæk og er uden spring over 45 procent af længden. Det er delt i 9 tanksektioner, 2 hovedpumperum 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.

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

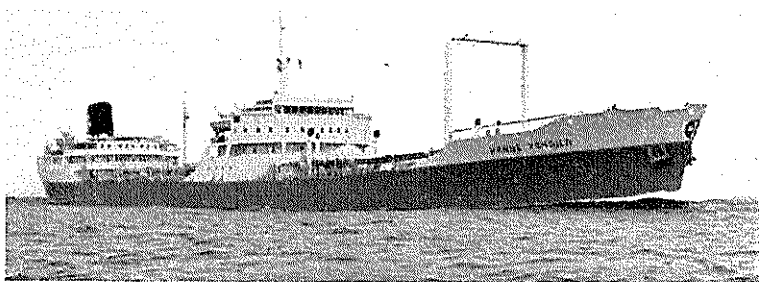
Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning helsvejst. Endvidere er dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel midtskibs som sidetanke.

Lastorrssystemet består af en 12" ringledning samt 10" sugeledninger; i hvert hovedpumperum findes 2 dampdrevne vertikale duplex compound lastpumper hver med en kapacitet på 500 tons/time samt en dampdrevne drænpumpe, kapacitet ca. 60 tons/time. I pumperum forude er placeret en dampdrevne ballastpumpe og en dampdrevne transportpumpe, hver med en kapacitet på ca. 60 tons/time.

Lossegrejerne består af fire 5 tons lossebomme og en 3 tons maskinbom på forkant af skorsten. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie's fabrikat.

De 4 redningsbåde er af plastic, deraf er 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

Apteringen er overalt udført på en praktisk og smag-



„Hanne Vendila“.

fuld måde, i opbygninger midtskibs og agter. Midtskibs opbygning rummer, foruden styrehus med tilhørende bestiklukaf og radiatorer, apteringer for kaptajn, reder og dæksofficerer. Rederens aptering har møbler udført af siamteak, og skodderne af den ret sjældne træsort palosapis. Kaptajnens ophødsrum kan ved festlige lejligheder slås sammen med den rummelige spisesalon ved hjælp af foldedøre, der i lukket stand danner skillevæggen. Spisesalonen har 14 stole i oliebehandlet teaktræ, og også her er palosapis anvendt til skodbeklædning. Hospitalet med 4 køjepladser er indrettet så hensigtsmæssigt som muligt efter dette rums specielle anvendelsesområde, og med lyse tønmaledede skodder og møbler udført i behandlet mahogny. Mahogny er også den træsort, der er anvendt til møbler i de fleste officerskamre, med undtagelse af overstyrmandens aptering. Her er oliebehandlet siamteak anvendt. I de øvrige officerskamre er skodderne malede, dog er de hos overstyrmand beklædt med teaktræ i halv højde, og plastictapet på den øverste halvdel.

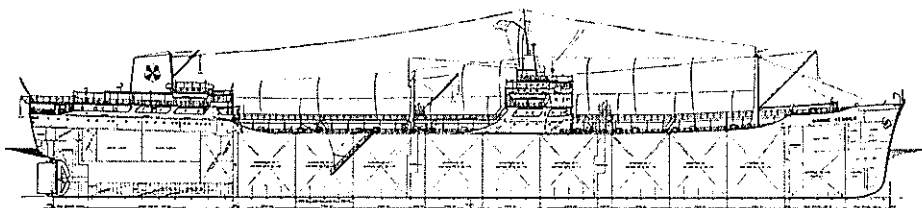
Agter har maskinchefen sin velindrettede aptering i hus på forkant af badedæk. Udstyret her svarer til kaptajnens midtskibs, men oliebehandlet teak er den anvendte træsort. Nedenunder findes så apteringen for de øvrige maskinofficerer samt assistenter og underofficerer. Poopen indeholder også messer for officerer og assistenter, samt en stor fællesmesse for mandskabet, arrangeret efter cafeteria-systemet. Her såvel som i officersmessen er skodderne beklædt med plasticlaminatplader i lyse farver, møblerne i officersmesse er udført i oliebehandlet siamteak, medens de i mandskabets messe er i behandlet lys bøg.

Mandskabet har rummelige og praktisk indrettede enmandskamre på 2. dæk agter. Møblerne er forarbejdet i behandlet bøgetræ, og skodderne er malede.

Hele apteringen er moderne udstyret med god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Apteringen er forsynet med ventilationsanlæg, der arbejder efter højtryksprincippet. Der indblæses luft gennem kabinetter, med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/T „Hanne Vendila“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopøljer, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren er en seks-cylindret, turboladet dieselmotor.



tor af B&W's enkeltvirkende, to-takts, direkte omstyrbare krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8.300 ihk svarende til ca. 7.500 ehk ved 115 omdrejninger pr. min. Motoren indrettes til tung olie-drift.

Hjælpemotorerne består af tre fem-cylindrede dieselmotorer af B&W's enkeltvirkende, firetakts trunktmoto-

rer med turbolader, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en vekselstrømsdynamo på 350 kVA. Desuden to dampgeneratorer, normal ydelse pr. maskine 95 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 er installeret. Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.

M/s Scandia

Aalborg Værft A/S' nyeste nybygning nr. 126, m/s „Scandia“, er bygget for rederiet Aktieselskabet Dampskibsselskabet D.F.K., København.

Skibet er bygget som et fuldt moderne lastmotorskib som selvtrimmer og udstyret med de sidste nye tekniske hjælpemidler.

Det opfylder Lloyds Register of Shippings højeste klasse med „strengthened for navigation in ice“ og for fart på alle have.

Forskrifterne i den nye danske lov, international konvention af 1948, samt Ministry of Transports fordringer for udenlandske skibe i engelske havne er opfyldt. Desuden tilfredsstiller skibet de britiske kultrimmerregler, så vel som reglerne i Gdynia, Stettin og Antwerpen for selvtrimmere.

Dimensionerne er:

Længde overalt	110,5 m
Største bredde på spant	15,0 m
Dybde til hoveddækket	6,8 m
Dybde til løftet agterdæk	8,4 m
Dødvægt	4.830 tons

Skrøget er bygget med fremfaldende pladestavn og krydserhæk. Det er enkelt-dækket med løftet agterdæk og bak og maskinen agter. På det løftede agterdæk er anbragt dækshuse for beboelse, og midtskibs er ligeledes anbragt dækshuse. Det har 5 vandtætte skodder. Dobbelt-bunden strækker sig gennem hele skibets længde.

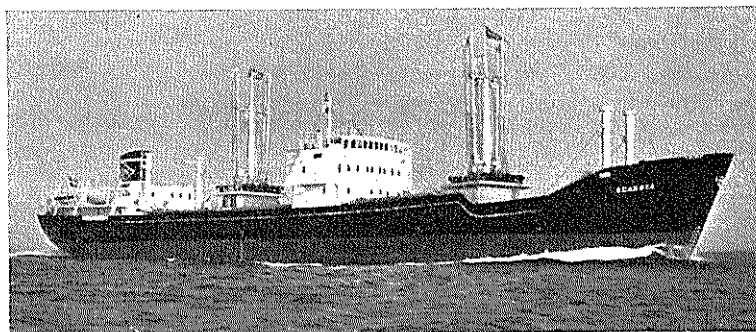
Skibets otte 5 tons lossebomme betjenes af otte el-hydrauliske spil. Ved fokkemasten er arrangeret en sværgodsboom beregnet for 15 tons. Vejrdæksluger er forsynet med stål-lugedæksler, der betjenes af losse-spillene.

Masterne er selvstgende.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler, som radio, radar, decca selvstyreanlæg, gyro, ekkolod samt projektorkompass. Endvidere er det forsynet med skumslukningsanlæg.

Ankerspillet og varpespillet agter er el-hydraulisk. Styremaskinen er elektrisk drevet.

På mellemdæk agter er indrettet enmands kamre for mandskab. I dækshusene agter er indrettet messer og rygesalon for mandskab samt kamre, messer og rygesalon for officerer. I huset midtskibs er indrettet apering for dæks-officerer og kaptajn.



„Scandia“.

Samtlige mandskabs- og officerskamre er opvarmet og ventileret ved hjælp af højtrykssystem.

Hovedmaskineriet består af en B&W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, seks-cylindret, totakts, krydshoved-dieselmotor med turboladning, type 650-VTBF-110, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til normalt at udvikle 3900 ihk ved 170 omdrejninger pr. minut, hvilket giver skibet en fart af 14½ knob.

Hovedmotoren er beregnet til at køre med tung olie.

Hjælpemaskineriet består blandt andet af tre 3-cylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunktdieselmotorer med turboladning, type 32C-MTBH-30. Hver motors ydelse vil være 150 ehk ved 600 omdrejninger pr. minut trækkende hver sin dynamo på 125 kva ved 3 × 380 volt vekselstrøm, 50 per. Endvidere 2 elektrisk drevne vertikale, totakts manøvreluftkompressorer, en el-drevet nødluftkompressor, to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hovedmotor, en saltvandskølepumpe og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, to smøreoliepumper og en brændselolie-trasportpumpe og en brændselolieservicepumpe samt diverse pumper for tung olieanlæg m.m.

Skibet er udstyret med ferskvands-fremstillingsanlæg: Atlas-type „AFG-6“, der fremstiller 6 tons ferskvand pr. døgn.

Sverige har fået tankskibe til transport af vin

Svenska Lloyds „Vinia“ kom den 28. februar til Vin- og Spritcentralens kaj i Årstadal efter en lykkelig afsluttet jomfrurejse med 700.000 liter vin i 34 tarke. „Vinia“, som for en tid af 7 år er chartret af Svenska Lloyd, er Sveriges første vintanker og bygget på Sølvesborgs værft som paragrafbåd, hvilket betyder, at det måler 499,81 nettoregister-tonns med en besætning på 14 mand.

Skibet kom fra Tarragona og Pasajes. I Tarragona pumpedes 475.000 liter vin ombord på 11 timer. Havde man lastet samme kvantum i fade, havde det taget mindst to døgn. Losningen i Årstadal skete på 10 timer med skibets egne pumper. Fra tre glas-emaillerede tanke flyder vinen direkte ind i de kæmpecisterner, som er monterede i Vin- og Spritcentralens nye anlæg inde i bjergene. Allerede den 2. marts afgik „Vinia“ til Genua og Algier. Man regner med, at det kan gøre 12 rejser om året, hvilket betyder transport af 8 mill. liter vin.

Lastrummet ligner et smukt laboratorium med 22 tarke for 25.000 liter hver og 12 for 12.500 liter vin hver. Efter hver losning spules de glasemaillerede tanke og fyldes delvis op med vand som ballast.

Et elektrisk varmesystem sørger for, at vinene — der er nærmest tale om standardmærker — holder en passende temperatur, så kvaliteten ikke tager skade. Der findes også et tørlastrum til 100 tons til vin på fade eller i kasser. Det er de gamle, fine mærker, der skal fragtes på den gamle, gode måde. Årgangsvin kan ikke behandles som tankfragt.

M/S **Kookaburra**

Fra Götaverken søsattes den 12 februar et 14.000 tons masselastskib til Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg. Skibet fik af fru Anita Nystén navnet „Kookaburra“.



Skibsreder Per Carlsson, gudmoderen, fru Anita Nystén, og direktør Hilding Nielsen.

Skibet er beregnet til masselaster såsom korn, malm, kul etc.

Skibets lastrum går ikke helt ud til skibssiden, men begrænses i tværskibs retning af stålskodder, som sam-

men med skibets inderbund danner ligesom et skrog inden i skroget. Mellemrummet mellem skroget og lastrummene anvendes som ballasttanke.

De fire lastrum har tilsammen et rumfang på ca. 17.000 m³ grain. Skodderne er helt glatte, hvilket er fordelagtigt, da man ved losning med grabs kan komme til overalt i rummene. Lastlugerne er af Götaverkens hurtigmanøvrerede type.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

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

Skibet skal udrustes med en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende GV-motor, konstrueret for drift med tyk olie. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6.200 ihk. Den kontraherede fart er 14,25 knob på fuld last.

Kunstige øer til olieeksport

Der er truffet aftale om en væsentlig forøgelse af Iraks olieeksport. Som følge heraf er det besluttet i Shat-el-Arabs udmunding at anlægge en lasteplads for olie ude i Den arabiske Havbugt og forbinde dem med fastlandet med to undervandsledninger, hver med en diameter på 10 m. Den nye kunstige ø, som lægges syd for Fao, skal konstrueres med fem platforme, af hvilke den største bliver 120 m lang og 73 m bred forbundet med en mindre ved hver ende. De mindre skal benyttes som anduvning, men forsynes også med boliger og fritidslokaler for det personale, der skal betjene skibene. Et helikopterdek bygges på en af platformene. Anlægget kommer til at koste 480 millioner kroner, i hvilket beløb indgår alle ledninger til lands og til søs, pumpehus og øvrige installationer. Øen alene koster 300 millioner kroner. Lastepladsen skal tage skibe op til 100.000 tons og bliver færdig i begyndelsen af 1961. Dens kapacitet bliver 8.000 tons i timen. Over Fao, som er den eneste lasteplads, Irak har, går årligt 12 millioner tons, men efter en nylig truffet aftale mellem Iraks regering og de udenlandske koncessionerede selskaber skal mængden over Fao og den nye, kunstige ø i begyndelsen af 1962 være oppe på 22 millioner tons årligt.

Iraks eksport over middelhavshavnene Banias og Tripoli skal også forøges. For tiden er den samlede eksport 37 millioner tons, men skal i begyndelsen af 1962 forøges til mellem 65 og 70 millioner tons. Iraks indtægt er nu 1,6 milliarder kroner om året af olien, og vil altså i 1961 blive fordoblet.

M/T **Lidvard**

„Flugten fra Dakar“, en af de frækkeste bedrifter, som er udført af norske sømænd i den anden verdenskrig, fik den 18. februar ny aktualitet. Da søsattes nem-

lig fra Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö tankmotorskipet „Lidvard“ på 19.800 tdtw til Klosters Rederi A/S, Oslo. Skibsreder Knut Utstein Klosters frue, Inger Katrine Kloster, navngav skibet.

Også det første „Lidvard“ var bygget hos Kockums. Det var på 9.300 tdtw og blev leveret i 1939, overlevede krigen og eksisterer stadig under navnet „Brede“ i Henriksens Rederi A/S, Oslo

Det var det første „Lidvard“, som i juli 1941 under dramatiske omstændigheder lykkedes at bryde sig ud fra internering i Dakar og forene sig med de allieredes handelsflåde. Bedriften er skildret af den norske forfatter E. O. Hauge i en bog, der bærer navnet „Flugten fra Dakar“. Omstændighederne ved berømmelsen er i hovedsagen følgende:

M/S „Lidvard“ var i maj 1940 blevet interneret i Dakar i fransk Vestafrika. Før at forhindre flugt lod de franske myndigheder startluftledningen til „Lidvard“s hovedmotorer demontere og føre i land. Maskinisterne fremstillede i hemmelighed nye ledninger, der lignede de originale så meget som muligt. Disse rør, som i praksis var uanvendelige, blev leveret i bytte med de originale, da man i et tilfælde fik lov at låne disse for, som man sagde, at prøvekøre motoren. Natten mellem den 26. og 27. juli 1941 lattede man anker så lydløst som muligt og stak til søs. Under ulidelig spænding tog man sig over det spærrenet af stærke wirer, som blokerede havneindløbet, og gennem en stærk overbelastning af motoren lykkedes det at undkomme granatregnen fra et forfølgende fransk bevogtningsskib, som heldigvis ikke var for hurtiggående. Så blev pr. radio engelske krigsskibe tilkaldt, som eskorterede „Lidvard“ til Freetown i engelsk Sierre Leone.

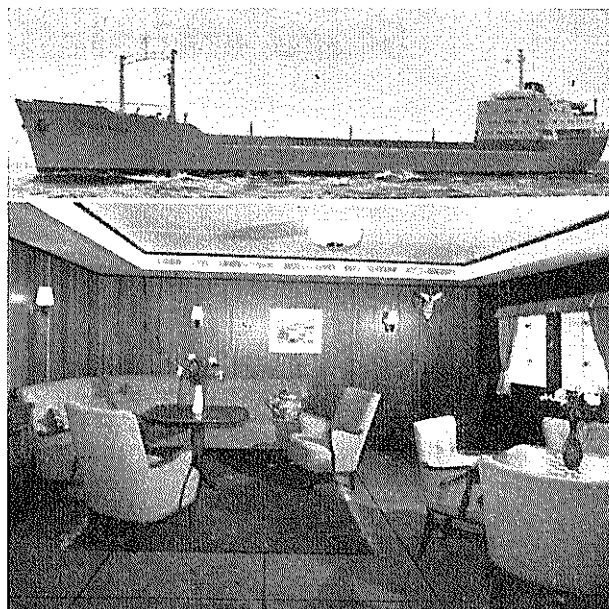
„Lidvard“ er af Kockums 19.800 tons standardtype med kommandobro midtskib og pumperum agter i tilslutning til maskinrummet. Skibet bygges helsevejst til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	170,0 m
Længde mellem perpendicularererne	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgående	9,4 m

Rumfanget af lasterne, ca. 27.200 m³, er delt i 9 midtskibs og 2 × 9 sidetanke. Bunkerkapaciteten er ca. 1530 tons. I pumperummet installeres tre turbinedrevne centrifugalpumper på hver 700 tons i timen og to duplex slikkepumper hver på 150 tons.

Farten på fuld last under prøvetursforhold er kontraheret til 15,25 knob. Hovedmaskineriet bliver en otte-cylindret „trykladet, totakts enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 9.000 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Elektrisk strøm skal leveres af et turbinedrevet og to dieseldrevne vekselstrømsaggregater på 290 kva, 440 v, 60 per., og damp af to skotske kedler hver på 300 m² samt en udstødsgaskedel på 200 m². Arbejdsstrykket er 10.5 ato.

Skibet ventes klar til levering i midten af juni.



M/S „Favorita“. Rygesalon.

M/S Favorita

Fra Öresundsvarvet i Lærdskrona afleveredes den 21. februar til A/S Uglands Rederi i Grimstad et lastmotor-skip på 16.325 tdtw, „Favorita“.

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

Længde mellem perpendicularererne	148,0 m
Største bredde på spant	20,0 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,6 m
Dybgående på sommertribord	8,9 m

Skibets maskinrum og hele apteringen findes agter. Det har fire lige lange lastrum. Inderbunden under lastrummene er for største delen tørtanke. Kun under last 4 er der olie- og balasttanke. Agten for last 4 findes højtanke til brændolie.

Lastrummene er helt rektangulære og glatte, hvilket gør dem særlig anvendelige for last med maskinelle anordninger.

Apteringen er af højeste klasse, og mandskabet er alle forlagt i rummelige enekamre.

Skibet er udrustet med alle moderne navigationsinstrumenter såsom radar, gyrokompas med selvstyret, ekkolod og SAL-log etc.

Hovedmaskineriet består af en sekscylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Den udvikler normalt ved 112 omdrejninger pr. minut 4.500 ehk, som beregnes at give skibet en fart på 13 knob på fuld last.

Hjælpemotorerne består af to sekscylindrede dieselmotorer, hver på 360 ehk ved 350 omdrejninger pr. minut. Hver motor driver en jævnstrømsdynamo på 240 kw.

Ved løb på den målte mil opnåedes en midelfart på 13,4 knob.

Skibet føres af kaptajn J. F. Holst med J. Jensen som maskinchef.

Store stabelafløbninger i 1958

Skibstørrelsen vokser fra år til år. Også i 1958 er der løbe: mange store skibe af stabelen, hvoraf vi bringer de største 14 skibe i verden:

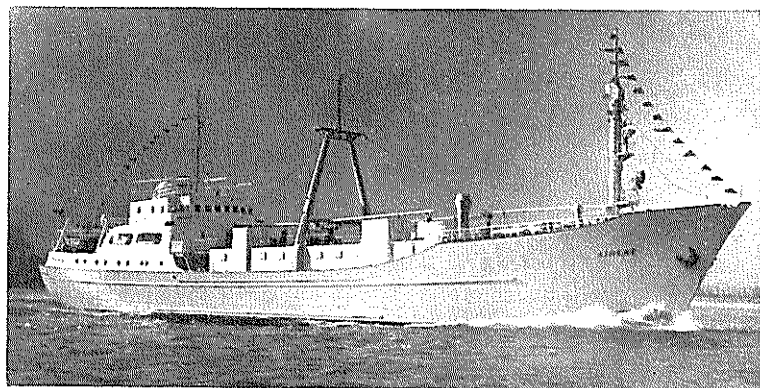
	BRT	Flag/Værft
S/S „Universe Apollo“	69.100	Japan
S/S „George Champion“	51.320	Japan
S/S „Harold H. Helm“	51.320	Japan
S/S „Universe Defiance“	51.320	Japan
S/S „Princess Sophie“	42.500	USA
S/S „Olympic Challenger“	38.000	Tyskland
S/S „Sansinena“	37.200	USA
S/S „Torrey Canyon“	37.200	USA
S/S „Rotterdam“	37.000	Holland
S/S „San Juan Merchant“	31.000	Japan
S/S „Leonardo da Vinci“	30.500	Italien
S/S „Epic“	30.500	Japan
S/S „Dynamic“	30.200	Japan
S/S „Hadrian“*	30.000	Tyskland

Desuden er der en hel masse af nybygninger mellem 15.000 og 30.000 brt, f. eks. 27 dampere mellem 25.000 og 30.000 brt, 63 dampere og 9 motorskibe mellem 20.000 og 25.000 brt, 16 dampere og 21 motorskibe mellem 15.000 og 20.000 brt og sidst, men ikke mindst 143 dampere og motorskibe mellem 10.000 og 15.000 bruttoregistertons.

* Se Vikingen 3/1959.

„Universe Apollo“ afleveret

Som ovennævnte opstilling viser, er tankdamperen „Universe Apollo“ for øjeblikket verdens største tank-skib med en lasteevne på ca. 104.500 tdw. Løbet af stabelen den 6. december 1958, er supertankeren nu på jomfrurejse fra Japan til Kuwait for at hente råolie til Japan. Nybygningen er chartret fra Idemitsu Kosan Co. Ltd., Japan, der også får søsterskibet, der bliver aflevert i 1960. Skibets hoveddimensioner: Længde overalt



„Athene“.

274,3 m, største bredde på spant 41 m, dybtgående 20,5 m. Fremdrivningen sker ved en damp turbine, der garanterer en fart på 17,5 knob, mens rejsehastigheden ligger ved 15,5 knob. Foruden de to først nævnte supertankere har Daniel K. Ludwig bestilt yderligere tre supertankere på Kure-værftet, der har bygget „Universe Apollo“.

„BP Nette“ af stabelen

Værftet Wilhelm Holst i Hamborg-Neuenfelde har sat motortankeren „BP Nette“ i vandet til rederiet BP, København. Skibet laster ca. 400 t og er tænkt til brug i Københavns havn, men kan også indsættes på søen. Lasteevnen er på ca. 16.750 cbf. Fremdrivningen sker diesel-elektrisk, og maskineriet bliver leveret fra Thrige, Odense. Hastigheden ligger ved 7 knob.

M/S „Iris Clausen“

Efter overtagelsen af „Inge Clausen“ fra Titovo-værftet i Jugoslavien har rederiet C. Clausen i Kolding hjemhentedet kreatur-motorskibe: „Iris Clausen“ fra samme værft. Nybygningen er hjemmehørende i Kolding. Lige som søsterskibet laster „Iris Clausen“ 288 store kreaturer eller 400 søer. Den nye kreaturbåd er på 280 brt og skal sættes ind i kreaturfarten mellem Danmark, Polen og nordtyske havnebyer. Byggeomkostningerne ligger ved ca. 2,2 millioner d. kr

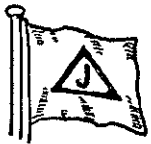
Abeking & Rasmussen leverer „Athene“

Værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder/Oldenburg har afleveret søsterskibet til „Alondra“, kreatur-skibet „Athene“ til Rederiet C. Clausen, København, der har som parthaver „Interoceana Schiffahrts-Ges.“, Hamborg. Skibet er særlig konstrueret som kreaturbåd, måler 648 brt med en lasteevne på ca. 700 tons og en kapacitet på 400 store kreaturer. Dets hoveddimensioner:

Længde overalt	72,2 m
Længde mellem perpendikulærene	64,0 m
Største bredde på spant	10,5 m
Sidehøjde	6/3,5 m
Dybtgående	3,5 m

Besætningen er på 24 mand. Hovedmaskineriet består af en MAK-diesel på 1530 hk, der arbejder med 280 omdrejninger og giver nybygningen en fart på 14 knob. Skibet er isforstærket og skal også indsættes i store fart. Hjemmehavn er Lybæk.

Nauticus.



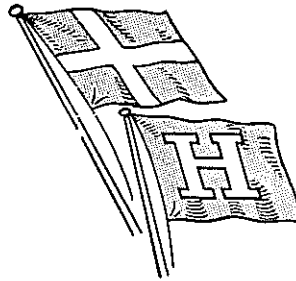
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



Rederiet „Dania“ A/S

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



REDERI-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Telefon Central 69 - Telex 2574



A/S Em. Z. Svitzers Bjerignings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

DAMPKIBSSELSKABET

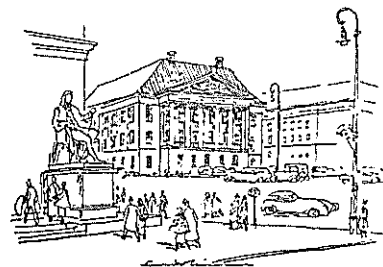
TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt: 1889

Telefoner: MINERVA 2457 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

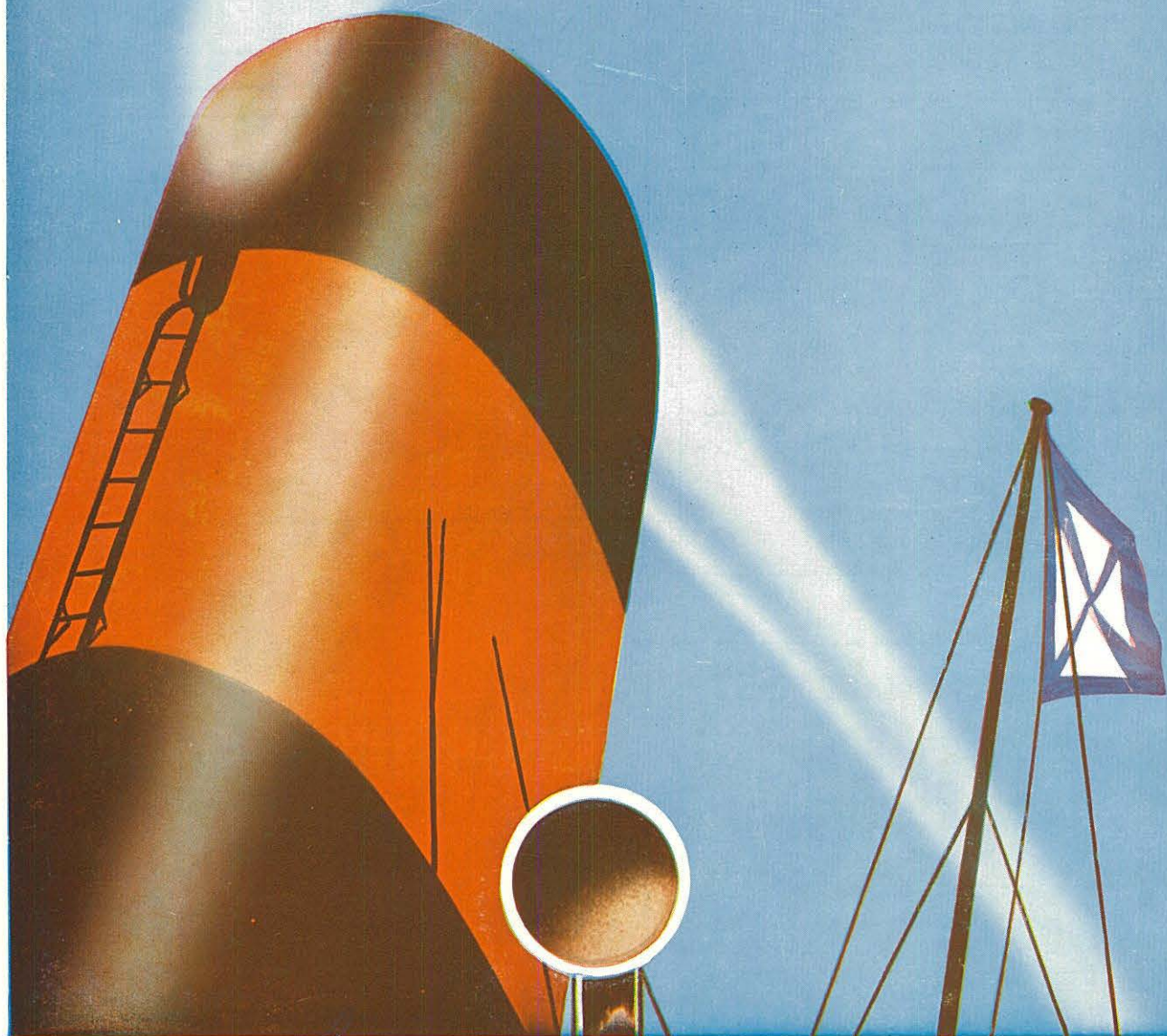


101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



1894



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. maj

Hollandsk kuf i danske farvande
Maleri af O. W. DAHLSTRØM



1959 - nr. 5
36. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

SYDAFRIKANSKE UNION
INDIEN
TANGANYIKA
UGANDA
U.S.A.
VESTINDISKE ØER
VIETNAM

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

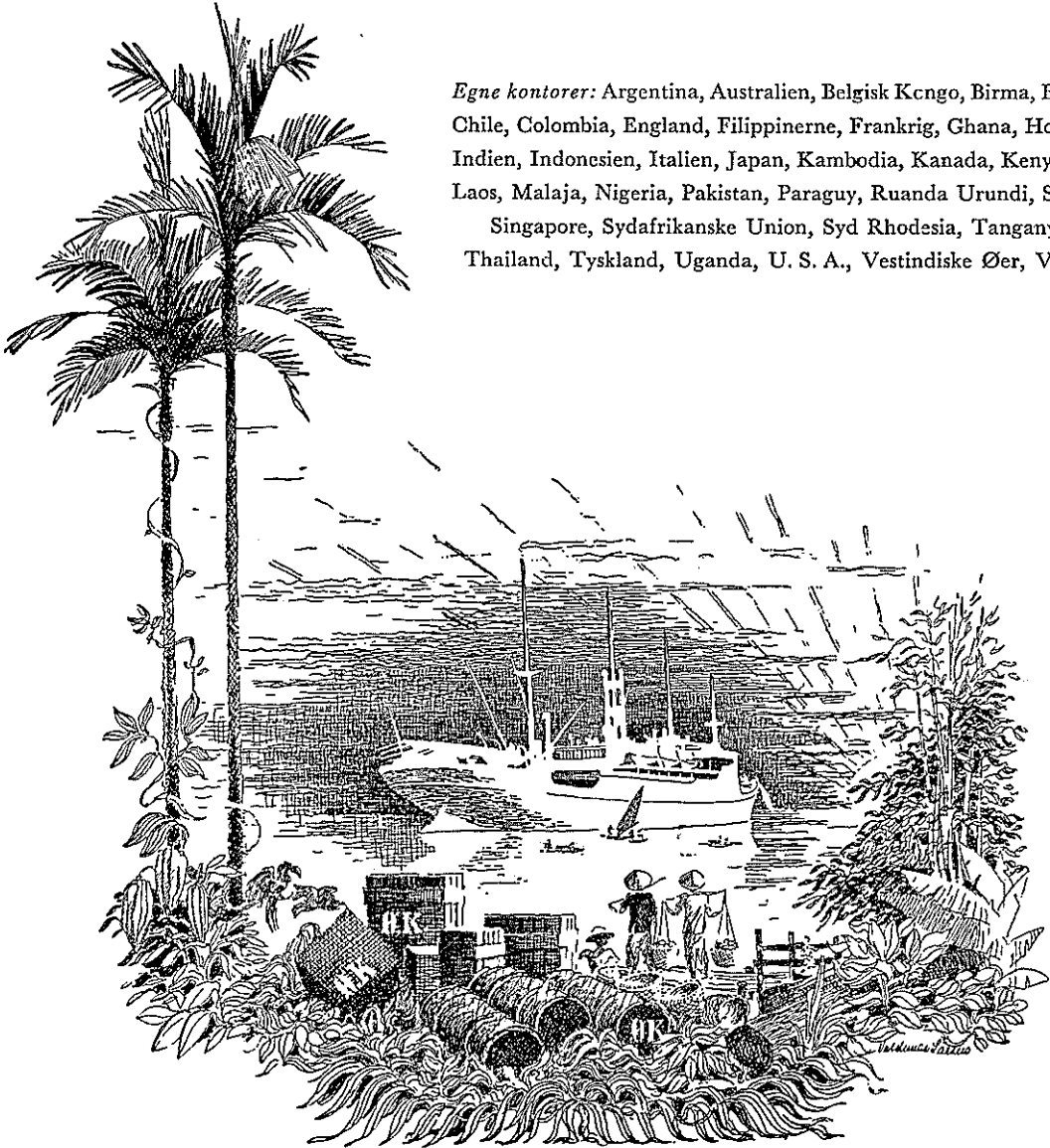
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

LAGE MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

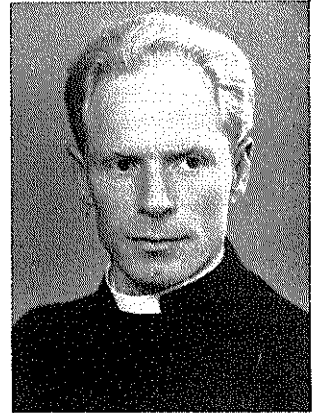
VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Sømandskirken - et stykke Danmark i det fremmede...

Samtale med pastor M. Sommer Jørgensen
om den danske sømandspræst og hans for-
tjenstfulde virke blandt søens folk.



Sommer Jørgensen.

Mon ikke sømandsstanden tæller de fleste ærlige og op-
rigtige mennesker, man kan træffe inden for nogen sam-
fundsgruppe? Deres indbyrdes hjælpsomhed og ind-
byrdes kammeratlige forhold om bord aftvinger i hvert
fald ganske uvilkårligt respekt.

Det stærke og ubrydelige sammenhold, der kendeteg-
ner livet om bord i et skib, skal sikkert ses på baggrund
af, at de søfarende i langt højere grad end andre men-
nesker i fællesskab må se faren i øjnene, når natur-
kræfterne raser i al deres væld derude på de store have.

„Ønsker du at lære at bede, så lev på søen,“ siger et
gammelt fransk ordsprog. Der ligger en dyb sandhed i
disse ord — en sandhed, som søfolk ned gennem tiderne
har lært at erkende. Og derfor er deres indstilling til
kirken utvivlsomt også langt mere positiv, end deres
lidt barske facon måske rent umiddelbart kan give ud-
tryk for.

„Dansk Sømandskirke i fremmede havne“

I ældre tider — før rationalismen — stod et skib
aldrig ud på langfart uden en præst om bord til at holde
gudstjeneste og iøvrigt være mandskabet til hjælp og
opmuntring. Digteren Poul Martin Møller sejlede såle-
des i et par år som skibspræst på en af Det asiatiske
Kompagnis kinafarerer.

Under indflydelse af rationalismen glemte den danske
kirke imidlertid gennem lange tider sine forpligtelser
over for søens folk, og først i 1867 stiftedes institutionen
„Dansk Sømandskirke i fremmede havne“, som siden

da har gjort et uhyre stort og påskønnelsesværdigt ar-
bejde for de søfarende.

Egentlig er det amerikanerne, som i den nyere tid
har været foregangsmand på dette område, idet de alle-
rede i 1830'erne optog sømandsmissionen. Fra Amerika
bredte den sig til England, kom herfra i 1864 til Norge
og derfra til Danmark.

I dag driver den danske sømandskirke virksomhed i
London, Hull, Newcastle, Antwerpen, Gent, Rotterdam,
Hamborg, Gøteborg, New York, Baltimore, Buenos
Aires og Yokohama. I alt virker 13 sømandspræster og
7 assistenter i det fremmede.

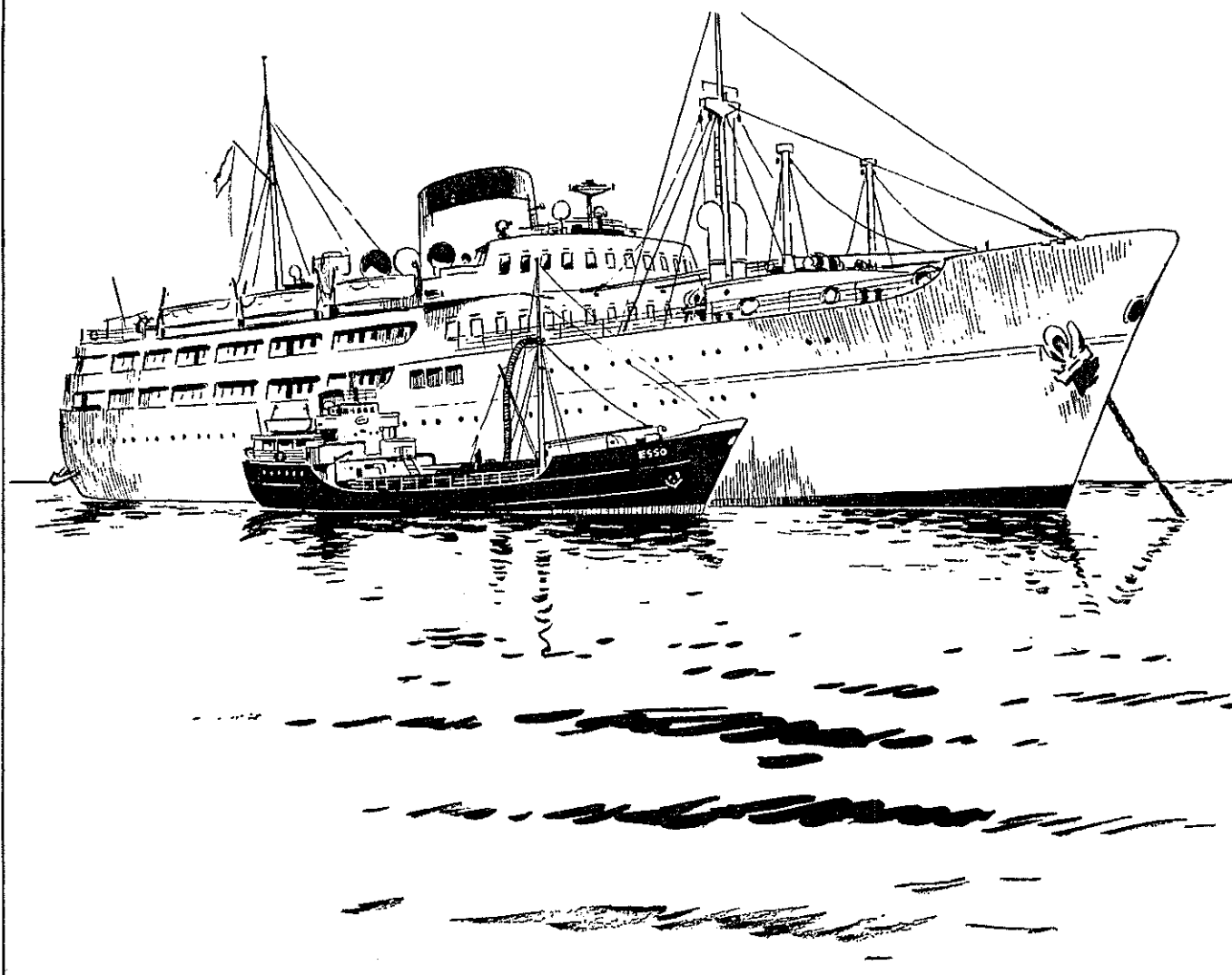
Kongen og Dronningen overværede indvielsen af den nye sømandskirke i London

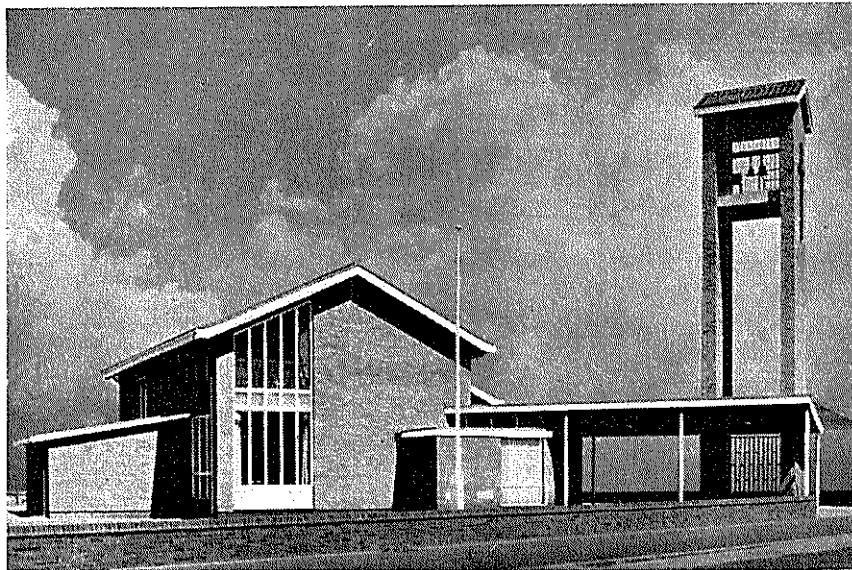
Årene efter den sidste krig har for sømandskirken
været præget af en betydelig udvikling. Af de syv sta-
tioner, man rådede over i 1939, lå tre i 1945 i ruiner,
totalt ødelagt af bombardementer, tre andre var stærkt
beskadigede. De blev dog ret hurtigt restaureret og
moderniseret, senere blev nye kirker bygget. Bl. a. i
Newcastle, Hamborg, Hull og sidst i London, hvor den
højtidelige indvielse fandt sted den 19. april i år i over-
værelse af Kongen og Dronningen, som altid viser sø-
farten og de institutioner, der arbejder i tilknytning til
den, stor og varm interesse. Det kan i øvrigt i denne
forbindelse nævnes, at Dronningen er protektrice for
„Dansk sømandskirke i fremmede havne“.

I enhver havn - til enhver tid...

International Bunkerolie

Essomarine Lubricants





Der nye sømandskirke i Hull, som indviedes den 9. maj 1954.

heller ikke blot at være kirkelige „embedsfolk“, men bestræber sig på i alle forhold at yde de søfarende al den hjælp og støtte, det er muligt. Også søfolkene instrueres af sømandspræsten parat til at hjælpe.

— Hvorledes?

— Når en sømandshustru rejser til en fremmed havn for at møde sin mand, behøver hun blot at meddele sømandspræsten, hvornår hun ankommer. Han vil da drage omsorg for, at hun bliver afhentet på jernbanestationen og hjælpe hende til et logi, hvadenten det nu bliver i sømandskirken eller på hotel. I ventetiden kan hun betragte sømandskirken som sit hjem, hun bliver holdt underrettet om, hvor og når skibet ankommer, og sømandspræsten påtager sig gerne at køre hende ud til kajpladsen i bil, hvis hun da er så heldig at være i besiddelse af en sådan.

På skibsbesøg

— Hvad foretager sømandspræsten sig, når et dansk skib anløber?

— Så snart havnemeldinger indgår, gennemgår sømandspræsten dem, og er der indgående danske skibe på listen, som måske kun har et kort ophold i havnen, pakker han en stor mappe med danske aviser og tidsskrifter; han ved jo af erfaring, at de altid vækker glæde hos søfolkene. Endvidere må han endelig huske de eventuelle breve til mandskabet samt nogle havnekort, der de fleste steder indeholder alle de oplysninger og vejledninger, søfolkene har brug for ved besøg i land.

— Bliver præsten nu godt modtaget om bord?

— Absolut. Der er jo altid god brug for aviser og ugeblade, og brevene hjemmefra vækker selvfølgelig altid stor glæde. Og er man blevet bænket sammen med

Men sideløbende med dette store genopbygningsarbejde er der efter krigen blevet optaget virksomhed i en række nye havnebyer, i New York i 1947, i Baltimore-Philadelphia 1952, i Yokohama 1954 samt udbygning af arbejdet i Buenos Aires. Virksomhed blev endvidere optaget i Göteborg 1953 og i Rotterdam 1954. Hele denne udbygning af arbejdet er sket under sømandskirkens motto: „Hvor danske skibe sejler, bør også den danske kirke være.“

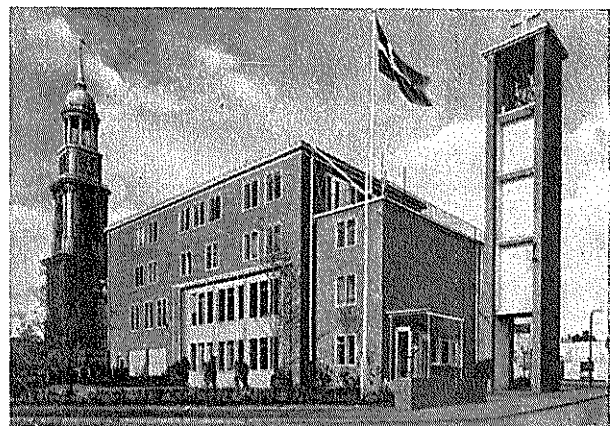
Hvad ser sømandskirken som sin opgave?

Med det nævnte motto som baggrund har vi spurgt pastor M. Sommer Jørgensen, Sct. Pauls Kirke i København, der selv i en årrække har virket som sømandspræst i det fremmede, hvad sømandskirken ser som sin opgave.

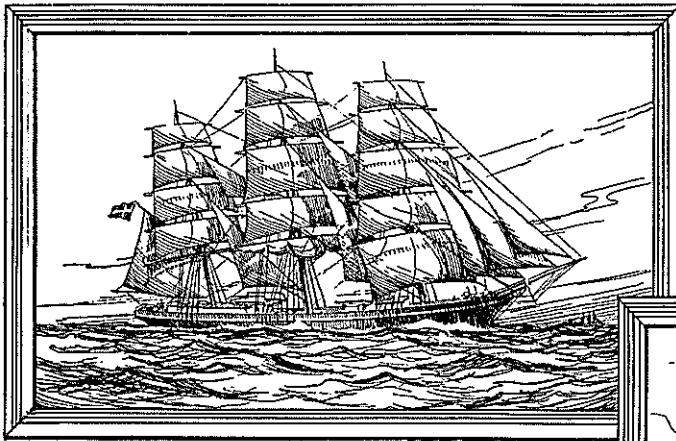
— Ja, i følge sin formålsparagraf er sømandskirkens hovedopgave at give den danske sømand lejlighed til at møde sin kirke og evangeliet på modersmålet, selv om han befinder sig tusinder af mile borte fra de danske strande, siger pastor Sommer Jørgensen. — Opgaven består dog ikke alene i afholdelse af gudstjenester og andagter, hermed mener jeg alene at prædike for sømanden — nej, i erkendelse af, at omsorgen for hans timelige vel hører med til den praktiske forkyndelse af evangeliet, betragter sømandskirken det også som en vigtig opgave at give ham det, han ellers savner derude i det fremmede: et dansk hjem med den hyggelige og hjemlige atmosfære, som det nu er muligt at skabe.

— Er det lykkedes at give sømandskirken dette præg af hjemlig hygge, De nævnedes?

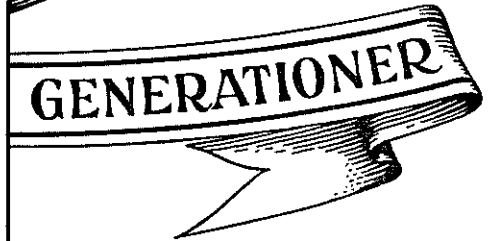
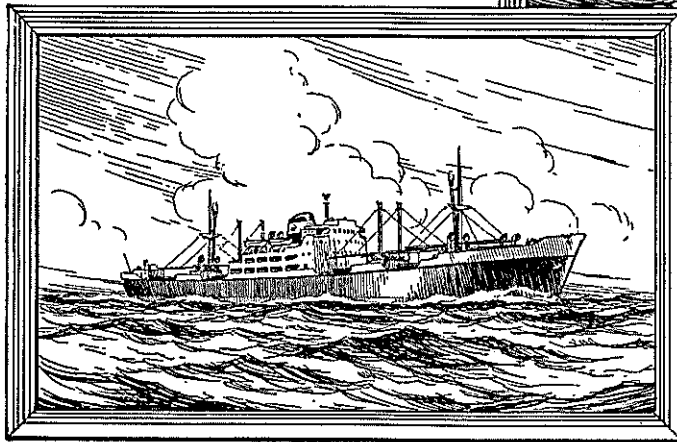
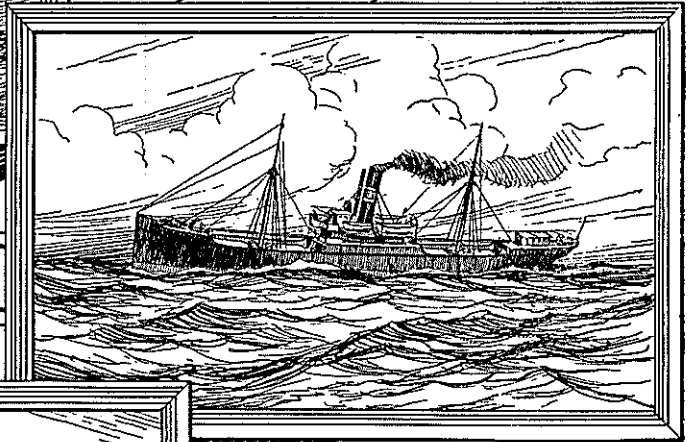
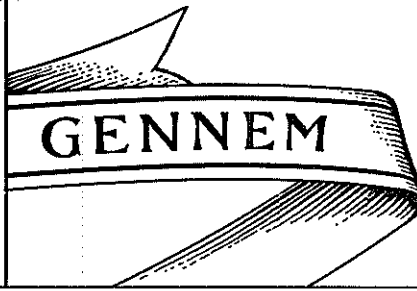
— Det synes jeg, man har lov til at sige, og netop af denne grund er der ikke knyttet nogen forretningsvirksomhed til sømandskirkens arbejde i form af restauration eller hotel. Efterhånden er det også lykkedes at få de noget venteværelsesagtige læsestuer afløst af hyggelige og smukke dagligstuer med møbler af den slags, der nu engang hører til i en hjemlig dagligstue. Sømandspræsten, hans hustru og hans assistent ønsker



Den nye sømandskirke i Hamborg, indviet den 3. februar 1955.



H. SGH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

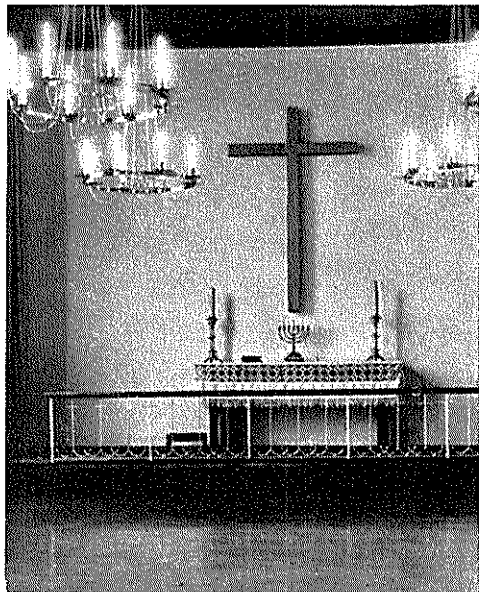
FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



en flok søfolk i et af lukaf'erne og sidder og får sig en hyggelig sludder med dem, bliver man næsten altid spurgt til råds om en mængde forskellige ting. Måske ønsker én at købe sig et sæt tøj eller lignende, og kender man en forretning, hvis indehaver er reel, og om hvem man ved, at han ikkæ er ude på at snyde søfolk, giver man ham adressen. Men man kan blive præsenteret for for opgaver af næsten enhver tænkelig art, f. eks. lige fra at bringe film til fotografen, afsende breve, penge og pakker — til at købe undertøj til konen derhjemme eller bringe gebis til reparation hos tandlægen!

— Men søfolkene har vel også andre problemer?

— Ja, selvfølgelig er problemerne ikke altid materielt



Det smukke kirkerum i Hamborgs sømandskirke.

betonede. Jeg husker således en lang samtale, jeg engang havde med et par styrmænd. Da jeg gik om bord, havde jeg bemærket en stor hule i skibssiden lige over vandlinjen, og på mit spørgsmål om, hvorfra den stammede, fortalte de mig alt om den mineeksplosion, der var årsag til „arret“. Mit spørgsmål startede en længere diskussion om en hel række forskellige problemer, også af mere alvorlig art, bl. a. om kristendom og kirke. Da jeg omsider gik fra borde, var jeg blevet meget fine venner med de to styrmænd.

— Opsøger de søfarende nu sømandskirken, hvis deres skib bliver liggende et stykke tid i havnen?

— Ud fra den statistik, der føres af samtlige sømandskirker, er det mig en glæde at kunne besvare dette spørgsmål med et ja. De kommer — endda i stort tal! Siden krigen er besøget hvert år steget med flere tusinde, og i dag ligger det samlede årlige besøg på omkring 135.000 plus ca. 25.000 fra de danske kolonier.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Kaptajn Carlsen fra det „skæve skiv“ i sømandskirken

— Og hvad kan sømandskirken så byde på, når søfolkene indfinder sig?

— Først kan jeg nævne, at der findes aviser og ugeblade, et lille bibliotek, underholdningsspil, billard, bordtennis o. lign. Endvidere påtager sømandskirken sig at arrangere sportskampe mellem skibsbesætninger. I dag findes der jo som bekendt sportsklubber om bord i mange skibe, og der eksisterer bl. a. en fodboldturnering mellem nordiske skibsbesætninger. Men også på anden måde bliver der givet lejlighed til sund motion. I Antwerpen er der således indrettet en dejlig gymnastiksal med alt, hvad dertil hører. Endvidere kan der arrangeres sight-seeing-ture, så sømanden får lejlighed til oplevelser, der kan hjælpe med til at udfylde lidt af det savn, som livet til søs påfører ham. I det hele taget kan jeg sige, at der fra sømandskirkens side gøres alt for at hjælpe sømanden til rette, når han går i land i den store, fremmede havneby, hvor så mange nedbrydende kræfter har fangarmene ude efter ham.

— Jeg må heller ikke glemme at nævne, at sømandskirken også arrangerer fæstafener med foredrag, film m. m., når lejlighed gives, fortsætter Sommer Jørgensen. — At tilrettelægge et godt og samtidig interessant program er naturligvis ikke altid lige let — man er jo ikke altid så heldig, som jeg engang var under mit virke i Antwerpen, da den berømte kaptajn Carlsen fra det „skæve skiv“ kom på besøg i sømandskirken.

— Det må vi høre lidt om.

— Ja, det blev også en aften med høj stemning over hele linien. Vi havde fra sømandskirken i forvejen været om bord i alle de danske skibe, der lå i havnen lige fra Kruisschans sluse og til den yderste spids af Scheldekanalen i den modsatte ende af det mægtige havneområde for at invitere til denne fæstafte. Fra skibene var da også mødt alle, der på nogen måde kunne undværes — lige fra „den gamle“ til messepete. Kaptajn Carlsen var blevet lidt forsinket — beskeden som han er, ville han selv sørge for befordring til sømandskirken. Da han ankom, gik jeg ud i hallen for at modtage ham, men da jeg førte ham ind i lokalerne og ville præsentere ham for de fremmødte, greb han mig i armen og udbrød: „Åh nej, lad endelig være! Lad mig få lov til at sætte mig her i sofaen med de andre søfolk!“

— Vi begyndte med at synge en frisk sang, hvorefter søfolkene, kolonien og naturligvis først og fremmest kaptajn Carlsen blev budt velkommen. Så vistest filmen

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresser: »Dampnetland« 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



®

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.: MER SK

UDENBORDS - **ARCHIMEDES**

INDENBORDS FÆRE - **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

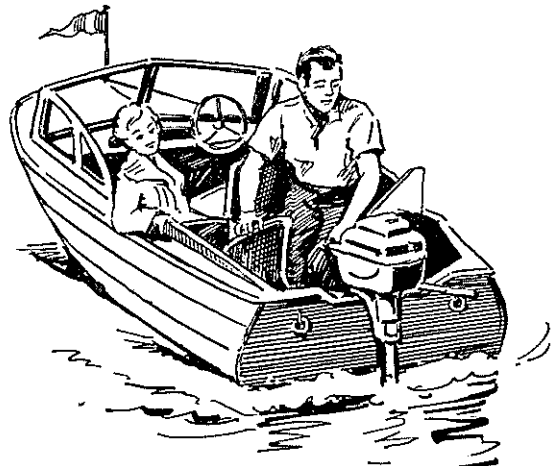
Trondhjemsgade 9

Filial:

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

Telefon 2 24 63

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER



om „Flying Interprise“-forliset, hvorefter kaptajn Carlsen viste et par smukke og interessante farvefilm fra sine mange rejser samt fra modtagelsen i Amerika ved hjemkomsten fra forliset. Efter kaffebordet fulgte til sidst den afsluttende andagt . . . Det viste sig, at indfaldet med at vise filmen om „Flying Interprise“ var mere end heldigt! For hvem kunne vide, at kaptajn Carlsen aldrig havde set den selv!

— Jeg er blevet klar over, at sømandspræstens arbejde spænder endnu videre, end de fleste sikkert forestiller sig.

— Ja, sagen er jo den, at sømandskirken har nøjagtig de samme funktioner som en dansk kirke herhjemme med barnedåb, konfirmation, bryllup og begravelse. Hertil kommer så de mange forskellige funktioner, der er betinget af arbejdets særlige karakter. Sømandspræsten skal jo foruden at være sjælesørger prøve på at træde i familie og værners sted, så sømanden virkelig føler, at der også ude i det fremmede gøres noget for ham. Bliver han f. eks. syg og indlægges i hospital, hvor han ofte føler sig ensom, aflægger sømandspræsten besøg og bringer ham de blomster og de forfriskninger, som familie og venner er afskåret fra at give ham, og viser ham i det hele taget al den hjælpsomhed og forståelse, han ofte trænger til. Her kunne jeg — som enhver anden sømandspræst — berette om rige og gripende oplevelser, som jeg imidlertid mener hører til det, der skal blive mellem sømanden og sømandspræsten.

Arbejdet finansieres hovedsagelig gennem private midler

— Bygningen af de mange nye kirker og det omfattende arbejde i det hele taget må jo kræve mange penge. Hvorledes skaffer sømandskirken de nødvendige midler?

— Dels gennem et stats-tilskud, der efter velvillig forhøjelse nu udgør knapt et femtedel af budgettet, og dels gennem forskellige gaver fra sømandskirkens venner hjemme og ude samt fra rederier og institutioner. Disse bidrag udgør de øvrige fire femtedele. Uder denne private offervilje kunne sømandskirken ikke drive sit arbejde, og det er i tillid til fortsat offervilje og en stadig stigende forståelse i vort folk af sømands-

Mindekirken i Newcastle blev som den første nye kirke efter krigen taget i brug den 30. april 1949. Her ses kirkerummets srukke endevæg til minde om de i krigen omkomne danske søfolk. Til højre mindebogen med deres navne.

standens store indsats og uvurderlige betydning for hele det danske samfund og dettes forpligtelse over for denne stand, at sømandskirken søger at udbygge sit arbejde.

— Har arbejdet blandt søens folk nu haft nogen betydning for Dem selv?

— Ja, utvivlsomt — skønt jeg som landssekretær for sømandskirken kun har virket i kortere perioder ved de forskellige stationer, har jeg dog derigennem lært meget, som jeg ellers ikke ville have mødt. Og selv om jeg har kendt søfolk fra børnsben, og denne stand af en eller anden grund altid har haft min specielle interesse og aftvunget mig særlig respekt, så har dog dette at få lejlighed til at møde vore søfarende også fra en præsts synsvinkel været mig en stor oplevelse og bestyrket mig i den opfattelse, at vore søfolk fortjener langt større opmærksomhed fra såvel den danske kirke som fra hele det danske folk, end man ofte har vist dem. *H. N.*

Med østers som med torsk!

Det er jo en gængs opfattelse, at man kun spiser torsk i de måneder, i hvis navn findes bogstavet r. Omkring år 1839, hvor østers også var en gourmet-spise, måtte de ikke skrabes (fanges) i måneder uden r. Ålbækbugten, på strækningen mellem Frederikshavn (dengang Fladstrand af navn) og Skagen, var dengang rig på østers- yngel, hvilket vides i forbindelse med et besøg, som kgl. højheder aflagde i Nord-Jylland i 1839, og for hvem både-lag demonstrerede, hvordan østers-skrabning gik for sig. På samme køretur sankede selskabet endvidere konkylier i mængde. Apropos østers serveret ved hove, da foretrak Chr. IX dem i stegt tilstand, altså et halv hundrede år senere end foranævnte tildragelse.



Kokkeeksamen

Statens kursus for skibskokke har holdt afgangseksamen på Teknologisk Institut, hvor 42 unge skibskokke fik overrakt deres eksamensbeviser.

Formanden for skoleudvalget, Peter Jensen, bød velkommen og omtalte vanskelighederne ved denne undervisnings start og takkede alle, der havde vist sagen interesse. Han meddelte, at han nu trak sig tilbage fra skolerådet, og der blev tildelt ham en enestående hyldelse for hans store indsats i de forløbne år.

Forstander R. Smith-Nielsen tog ikke i betænkning at sammenligne dette niende kursushold med pionererne, som man havde været ualmindelig tilfreds med. Han omtalte, at højeste pointtal var 54, som endnu ingen havde nået, men den bedst beståede havde 53. Derefter blev eksamensbeviser og præmier uddelt.

Derefter blev de indbudte gæster bænked ved bordene dækket med „eksamensøgaverne“. Det tør siges, at ingen restauration i land, selv den fornemste, behøvede at skamme sig ved denne opdækning, som da også blev ydet fuld retfærdighed.

nem den nye St. Lawrence Seaway, som vi omtalte udførligt i det sidste nummer af Vikingen.

Overenskomsten indeholder bestemmelser om, hvorledes afgifterne skal deles mellem Canada og USA og foreskriver oprettelse af en fælles organisation, som skal behandle alle spørgsmål med hensyn til afgifterne.

Minimumsafgiften for et skibs transitering gennem hele kanalsystemet er fastsat til 60 amerikanske dollars. Den laveste sats for transit i øvrigt bliver 32 dollars. For gennemsejling af kanalen mellem Montreal og Lake Ontario bliver minimumsafgiften 28 dollars.

For transit gennem hele kanalsystemet skal der betales 6 cent pr. bruttoregistertons, 42 cent pr. tons for last i partier og 95 cent pr. tons for almindelig last. Pr. passager skal der erlægges 7½ dollars.

Afgiften for transit fra Montreal til Lake Ontario bliver 4 cent pr. bruttoregistertons, 40 cent for last i partier og 90 cent pr. tons for almindelig last. Taksten pr. passager bliver her 3½ dollars.

Amerikanerne anslår, at der for 1959 bliver tale om kanalafgifter på ca. 15 mill. dollars. Næste år regner man med, at de vil være steget til omkring det dobbelte.

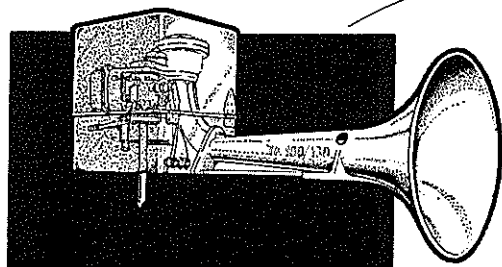
Et dansk initiativ

Det er i øvrigt glædeligt at se, at også danske firmaer har været på pletten, når talen er om den nye søvej; bl.a. har *I. C. Hempels Skibsfarvefabrik* åbnet kontorer og lager i Montreal, således at skibe, der passerer kanalen, kan få danske farver.

à propos

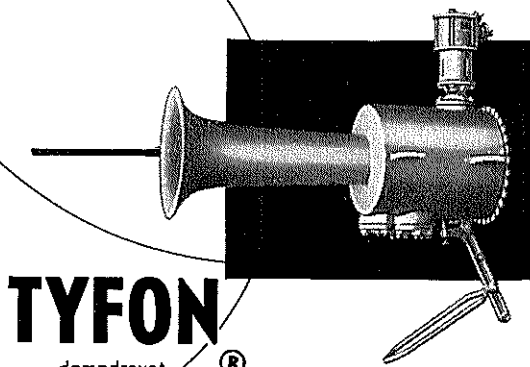
ST. LAWRENCE SEAWAY

Canada og USA indgik sidst i marts en overenskomst vedrørende afgifterne for skibe, last og passagerer gen-



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

„Vasa“ kommer måske til at flyde igen!

Vraget er utroligt velbevaret

Så er der igen nyt fra Statens Sjöhistoriska Museum. På initiativ af museets direktør, överintendent Gerhard Albe og i samarbejde med den svenske marine har museet arrangeret en udstilling af fund fra skibet „Vasa“, der sank i Stockholms havn i 1628. En mængde ting af kunsthistorisk interesse — bl. a. en del skulpturer — er blevet taget op af marinens dykkere fra leret ved siden af det sunkne skib. Flere af disse kunstgenstande er udstillet i museets mindehal.

„Vasa“ blev bygget i baroktiden, da mange skibe var

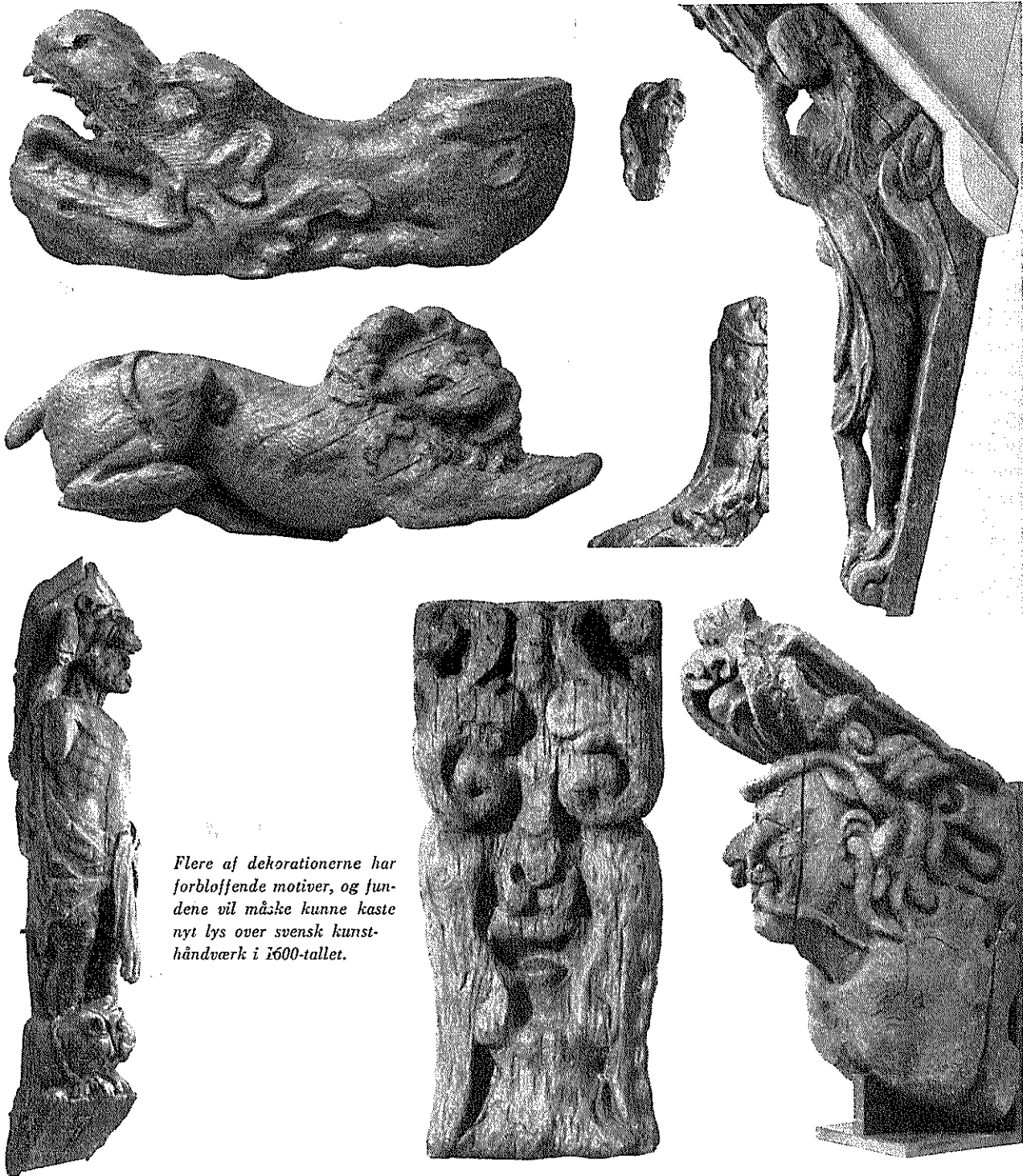
hele sejlene kunstværker — rigt smykkede med symbolske og allegoriske skulpturer. Det gjaldt navnlig de store, fornemme skibe, som var opkaldt efter kongen eller rigsvåbnets enkelte symboler. Den megen pragt havde bl. a. til formål at styrke respekten for kongemagten hos de ofte lidet respektfulde søfolk.

I Vikingens april-nummer 1958 har vi udførlig omtalt „Vasa“s forlis på jomfrurejsen for 330 år siden, og vi skal derfor her blot kort opsummere, hvor langt man i dag er fremme med forarbejderne til hævnningen af det helt utroligt velbevarede vrage, som i 1956 lokaliseredes af stockholmeren Anders Franzén.

I 1957 dannedes den såkaldte Vasa-komite, der skal søge at få gennemført en bjergning af hele vraget. Bjergningsselskabet Neptunbolaget, der tilhører Brøstrøms-koncernen, har lovet uden betaling at ville sørge



Baroktidens skibe var sejlene kunstværker. — Læg mærke til figuren i billedets højre hjørne.



Flere af dekorationerne har forbløffende motiver, og fundene vil måske kunne kaste nyt lys over svensk kunsthåndværk i 1600-tallet.

KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

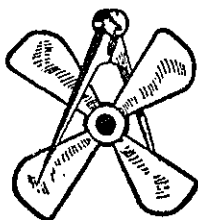
(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen Maskinisteksamen.

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

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. 9-13'. Telf. Ryvang 1863)



for selve hævnningen af vraget. Hævningen skal gennemføres på konventionel vis, nemlig ved hjælp af pontoner. Til dette formål må bl. a. 1400 meter armstyk stålwire manes gennem seks tunneller under skibet. Disse tunneller laves ved, at man med voldsom kraft sender en vandstråle ned i leret og suger slammet bort.

Tusind neddykninger

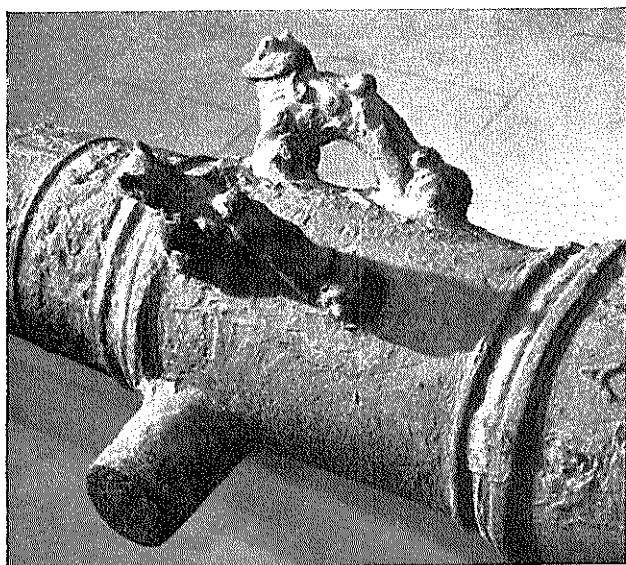
I december 1958 var det lykkedes marinens dykkere at lave tre af disse ca. 20 meter lange tunneller gennem dyndet — efter næsten tusinde neddykninger à en halv time hver!

Det meget komplicerede arbejde skrider langsomt frem. Det skyldes de.s, at det gennemføres som øvelse, dels den kendsgerning, at hele bjergningsflåden må forhale, så snart et fartøj skal ind eller ud af Gustav V's Docka på Beckholmen.

Selv om Neptunbolaget, som nævnt, foretager selve hævnningen af vraget gratis, vil bjergningen koste mange penge. Kungliga Marinförvaltningen, som er „Vasa“'s juridiske ejer, har anmodet om en startkapital på 135.000 svenske kroner til arbejdet. Hvis der kan skaffes tilstrækkeligt med penge, regner man med i løbet af indeværende år at kunne foretage det første hævningsforsøg.

Endnu ligger der uden tvivl mange andre kunstskatte på havnens bund — dybt nede i leret ved siden af skibet. Flere af de fundne dekorationer har forbløffende motiver, og det er ikke usandsynligt, at „Vasa“-fundet vil kunne kaste nyt lys over vor opfattelse af 1600-tallets svenske kunsthåndværk.

Man har lavet en perspektivskitse i et forsøg på at rekonstruere agterskibets udseende. Hidtil er der bjerget ca. 400 enkeltdele. Man har bl. a. fundet skibets 25 meter lange fokundermast og dets 10,5 meter høje ror. Desværre har det ikke været muligt at udstille disse ting i museets mindehal, da loftshøjden her kun er 9 meter.



En detalje fra en af „Vasa“'s kanoner.

Museets konservatorer har haft og har stadig et hårdt job i forbindelse med fundene. På flere af figurerne kan man endnu spore fragmenter af originalfarverne — fortrinsvis rødt og guld. Man håber at kunne rekonstruere en meget stor del af skibet.



Løvehoved fra „Vasa“.

Man finder stadig flere ting fra vraget. Da man f.eks. var i gang med en af tunnellerne, fandt man midt i denne en jolle. Inden borde har man ikke gjort sig større anstrengelser for at bjerge noget. Man har ønsket at få genstandene til overfladen på den plads om bord, hvor de oprindeligt var anbragt.

Skibet er 50 meter langt og 13 meter bredt. Agterskibet er 14 meter højt. Sjöhistoriska Museets fløje er hver 30 meter lange, 13 meter brede og 11 meter høje!

Det er ikke udelukket, at „Vasa“ efter bjergningen igen vil kunne flyde på egen køl efter 330 års ophold på havbunden!

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

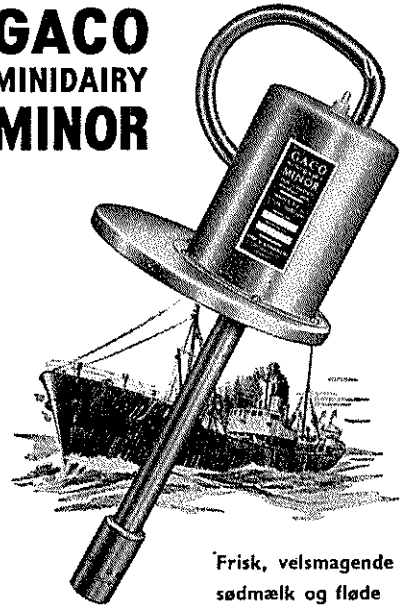
•
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: >HANSEN<

GACO MINIDAIRY MINOR



Frisk, velsmagende
sødmælk og fløde
daglig - på 15 min.

Udførlig brochure sendes gerne.

FABRIKATION

KIRK & KOMPAGNI

KØBENHAVN Ø

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX

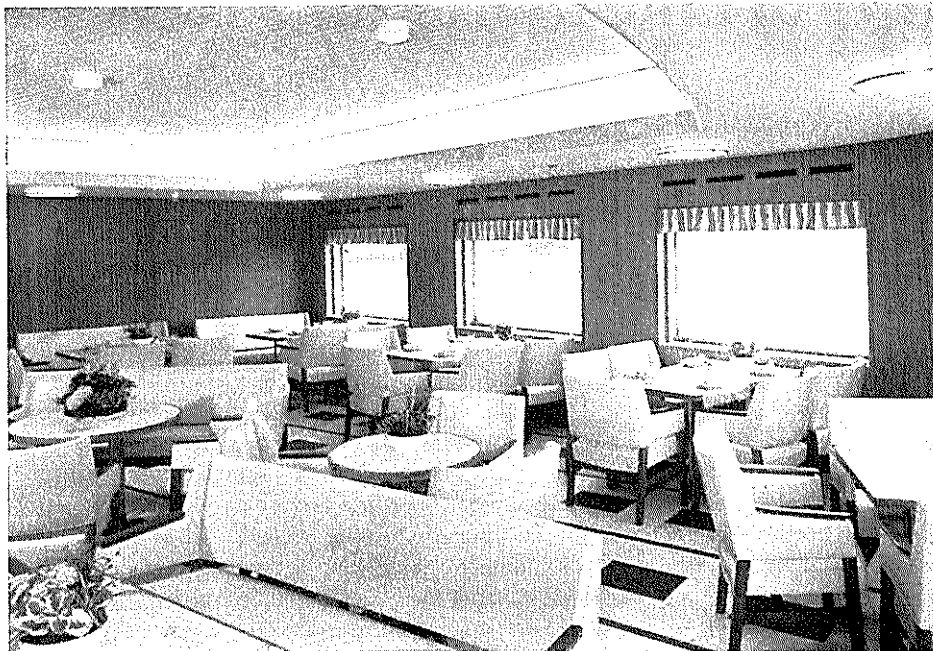


Repræsentant for Danmark:

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

PRODUKT Nr. 185

Prinsesse Benedikte



1. klasse salon.



Cafeteria-salon.

Fredag den 20. marts afleverede Helsingør Skibsværft den smukke, nye færge „Prinsesse Benedikte“ til Statsbanerne. („Prinsesse Benedikte“s data er omtalt i Vikingen nr. 4).

Overtagelsen foregik på Storebælt, og der var indbudt en række gæster.

Helsingør Skibsværft var vært, og direktør, dr. tech. H. P. Christensen rettede ved frokosten en tak til Statsbanerne, fordi værftet havde fået lov til at bygge denne smukke færge, som ville være en god propaganda for dansk skibsbygning. Han kom også ind på spørgsmålet om at bygge Storebælt-broen, hvilket han mente var et hasarderet foretagende på nuværende tidspunkt. Der kunne bygges mange færger for de 1500 millioner, en sådan bro ville koste, og man burde ikke gøre 2000 mennesker, der har deres brød ved Storebælt, arbejdsløse. Han sagde, at selvfølgelig kommer der engang en

bro, men der var andre investeringer, der var vigtigere for Danmark, og efter hans mening kunne man roligt se 20 år frem, før en bro var nødvendig. Også generaldirektør P. E. N. Skov takkede bevillingsmyndighederne og værftet for den nye færge. Han indrømmede, at man sejlede for at tjene penge, men han syntes, at når man stillede så smukke færger til rådighed for publikum, måtte det da være en behagelighed at få det ophold på rejsen. Også borgmester Bjerring, Nyborg, og borgmester Morgen, Korsør, takkede for den nye færge og gik kraftigt mod broplanerne.

Søfartschef Ø. Bech talte for den nye færge og sagde, at vel var færgen fin, men den var netop indrettet så godt for at imødegå reparationsudgifter. Færgen havde kostet små 24 millioner kroner og var i sit indre og sit ydre en smuk fornyelse i færgernes flåde.

Referenten.

Skipperens historier

San Francisco, 1892.

Shanghaiing.

Et uldent, gråt tæppe af modbydelig tåge var nedrullet over indsejlingen til det højt besungne og samtidig berøgtede Golden Gate, da vi nåede dertil efter 6 lange måneders kryds og lænsen, bidevind og for vinden, hylende Cap-Horn storme med drivende sne og haglbyger, der flænsede sejlene ud af ligene og slingrede et par røjlstænger over bord, så sturperne slog ildgnister på deres vej nedover, når de på deres faldende bane tørnede mod stænger og ræer, for sluttelig at rikochetere udenbords, efter at have nikket lønningen en skalle og skanseklædningen adskillige mindre og navnlig større buler.

Alt dette var nu agterudsejlet og så omtrentlig glemt når undtages den djævlblændte skørbug, som desværre havde mærket største delen af os „before the mast“, der nu sientrede rundt med ømme gummer, ødelagte og løse tænder samt så slap en muskulatur, at et tryk af fingrene på de mere kødfulde legemsdele efterlod en fordybning, der først efter flere timers forløb atter rettede sig så nogenlunde ud.

Skuden, en 4 mastet bark på 3.000 tons dw, rullede irriterende i de dovre dønninger og længtes efter en smule søbrise for at kunne få næsen indenfor porten og et par slæbebåde til at lette den sidste stump vej til en sikker og lun ankerplads.

Et par store passagerbåde og mindre coasters hylede forbi os i dagens løb; men først hen ad eftermiddagen tonede en slæbebåd langs siden for at konferere med skipperen om jobbet at bugsere os op i bugten i nærheden af Frisco. — Medens denne palaver fandt sted, kiappede et par mindre både på siden af os og tømte deres indhold af boardingmestre og runnere indenbords.

Disse parasitter i menneskelig skikkelse ernærede sig i de tider ved at kapre søfolk fra indgående sejlskibe, drikke dem fulde og sanseløse i et fludium af navn whisky, men af søfolk rettelig benævnt „City front caain lightning“, da det omtrentlig omgående slog sin mand i dækket. — Runnerne havde lommerne fyldt med småflasker „Squarefaces“ af dette ildvand, som de uden større overtalelsesevne fik de forsultne matroser til at labbe i sig, samtidig med at de lovede dem hyrer ombord i fatamorgana fartøjer, hvor livet var lutter lægkage, og hvor det flød med mælk og honning.

Medens dette foregik i lukafet, bjergedes og besloges sejlene af den ædru del af besætningen samt af runnerne, der, så trist det lyder, selv var søfolk og af deres arbejdsgivere, boardingmasterne, var betalt for den slags hjælp.

Man vil nu spørge, hvorledes en sådan lovløshed

kunne tillades, og dertil kan kun svares, at der fra myndighedernes side aldrig protesteredes.

Personlig har jeg været udsat for, at jeg efter at være kommet i den amerikanske marine, i fuld uniform, ved højlys dag er blevet jaget af to sådanne mennesker, „sharks“, som jeg kun qua mit rappe fodskifte undløb.

En yndet måde at indfange menneskemateriale på var ved at smide peber i øjnene på delikventen eller ved at „sand bag“ offeret, hvilket simpelthen foregik på den måde, at slynglerne knaldede en sandpose, som vi kender fra gymnastiksalene, i hovedet på én, så man bedøvedes, drattede over ende, svinebandtes og førtes til boningshuset (boarding house) på havnegaden (City Front). Denne gade med en udstrækning af 4—5 km er en udfyldning af havbugten og bygget på pæle, således at man med en båd kan ro under gaden og hen til husene, så man ad en primitiv trætrappe (lejder) og gennem en lem kommer direkte op i bygningen. — Disse private anløbspladser til ejendommene benyttes specielt og i udstrakt grad af d'herrer boardingmasterne idet de, når en skibsbesætning var taget i land og drukket på pelsen, meget hyppigt samme nat eller dagen derpå „shanghajedes“ ombord i et andet fartøj for hjemgående rundt Cap-Horn eller Australien uden at være vågnet af deres rus, men med et hyre-forskud på 2 måneder, der uden afdrag vandrede i boardingmasterens lomme som tak for udvisning af gæstfrihed. — Var synderen, der kom så hovædkuls til søs igen, ikke helt rundtosset af dårlig whisky, så han sansede en lille kende, fik han lidt skaffegrejer, et sæt olieklæder og et par gummistøvler, som ekvivalent for sine surt erhvervede skejser; men var han „dead ho“, ejede han ikke en trevl, når han vågnede op, ud over et bullent hoved, som han havde virkelig fornøjelse af i ca. 8 dage.

Grundet på disse forhold havde skipperne på langfart dog altid et lager af beklædningsgenstande ombord, således at besætningen kunne erholde det mest nødvendige for i det barske vejrlig under Cap-Horn eller Cap det gode Håb at kunne gardere sig nogenlunde mod kulden og havvandet.

I den tids sejlskibe (windjammers) fandtes ikke kakkelovne i folkelukafterne, og man tørrede det våde tøj ved simpelthen at lægge det under sig i køjen, når man havde frivagt.

Nøjsomhed er en stor vinding, som der så skønt står skrevet i biblen; men hvad man bød søfolk i de dage, var pinedød mere end spartansk, og man lignede, når havn endelig nåedes, nærmest hængte katte og ikke unge mennesker i 20—30 års alderen. — En enkelt

gang hørte og læste man om mytteri som følge af de utålelige tilstande ombord; men da straffen for sådanne optøjer straffedes umådelig hårdt, hørte det dog til sjældenhederne.

Et enkelt tilfælde erindrer jeg dog fra et ophold i Callao, hvor en „Nova Scotia“ bark søgte ind for politibeskyttelse, da mandskabet reagerede lidt brutalt, fordi skipperen, der i parentes bemærket havde sin kone ombord, i et anfald af langfartskuller havde trommet mændene sammen på agterkant af kahytspoopen og i damens nærværelse, med revolver i hånden, ordinerede hele koret.



Hvorledes sagen ordnedes, ved jeg ikke med bestemt-
hed; men fakta er, at skipperen beholdt sin skude og
efter nogle dages forløb fortsatte rejsen til Vancouver i
Puget Sound. En af besætningen, en ung svensker, traf
jeg nogle år senere i den amerikanske marine, hvor han
stadfæstede den af mig her givne beretning.

Til trods for sådanne tilstande må man ikke tro, at
humøret ombord i det daglige var særlig trykket og mi-
serabelt, da ungdommen gjorde sin ret gældende og al
tid fik det bedste ud af „a bad job“, idet de på frivag-
terne i fint vejr fornøjede sig med forskelligartet sport,
musik og sangpræstationer samt i dårligt vejr med at
forarbejde skibsmødder o. a. „fancywork“ i splejsning,
knobning og plattings arbejder. — Modelarbejdet var i
særlig grad et yndet tidsfordriv, da der altid ombord i
sejlskibene på langfart fandtes stumper og stykker af
hårde træsorter såsom mahogny, cedertræ, teaktræ o. a.,
der som følge af deres korte fibrer egner sig udmærket
til udskæringsarbejder; og det var i virkeligheden for-
bløffende så teknisk og kunstnerisk smukke arbejder,
der ofte fremstilledes i hele og halve såvel som i flaske-
modeller, skønt redskaberne, der benyttedes, kun var
almindelig lomme- og skedeknive samt syle, tildannede
af forskellige størrelser nåle, glasskår til skrabning og
afpudsning foruden sytråd til rigning og løbende gods.

1892.

En stranding ud for Waterford.

Ved indløbet til floden Snir og hovedstad i W-Shire-
Ireland.

Da jeg i min ungdom, som den evige jøde, flakkede
rundt på „the seven seas“, som A-B-, mønstrede jeg en

vinterdag i South Shields ombord i en gammel brig,
„Dryad“ af Whitehaven, for en trip til Waterford i
Irland. — Engang et stateligt fartøj, der trådte sine
jomfru-sko på Australien med passagerer, men nu —
efter ca. 80 års forløb, reduceret til kulslæber på moder-
landets kyster. — Besætningen bestod p.t. af en gammel
drukkenbolt af en skipper, en svensk styrmand på et
par og tyve år, der selvfølgelig ingen eksamen havde,
og som viste sig at være mere longshoreman end sø-
mand, to matroser (1 nordmand og ego), en irsk let-
matros „Doyle“ og en køkkedreng, der absolut ikke var
gastronom, da hans plumbudding lå i ens mave som
stenene i vommen på ulven i eventyret om Rødhætte. —
Efter at have fået skroget fyldt med kul blev vi en vin-
termorgen med rivende snebyger slæbt ud over barren
af en paddlebåd, der her overlod os til vor skæbne.
Skipperen, der var møgfuld, viste overhovedet ikke sit
modbydelige fjæs på dækket, da han formodentlig
squartet op med sine kreditorer, inden han kyssede
lærken. — Nå, ud kom vi da, og kludene fik vi lidt
efter lidt klistret på kamelen, hvorefter vi, da vejret, til
trods for snebygerne, var nogenlunde sigtbart med
en frisk nordlig kuling og kending af landet dalrede
sønder over med en så nogenlunde anstændig fart.
Rejsen forløb uden viderværdigheder, indtil vi kom ind
i den engelske kanal, hvor vi en nat som følge af skidt
manøvrering kolliderede med „Varne“ fyrskib. — Til
alt held var det omtrent helt stille og søen uden en
krusning, så hverken fyrskib eller brig led skade på
forstanden ud over lidt afskrabet maling og et flænset
lanternebrædt. Skønt vi oven på den forskrækkelse in-
terviewede skipperen og proponerede, at han selv over-
tog føringen af clipperen, blev vi beordret til at lade
ham være i fred og rejse ad helvede til, da der ikke var
nogen kø på isen, og hans styrmand var all right. —
Skønt vi skumlede indbyrdes over en så topmålt skodes-
løshed, og søfolk i de dage ikke var vænnet til synderlig
retfærdighed, samt fordi styrmanden trods alt ikke var
nogen dårlig kammerat, holdt vi kæft og arbejdede efter
bedste evne.

10 dages sejlads bragte os gennem Kanalen og over
mod Irlands kyst, så vi begyndte allerede at glæde os til
en veloverstået rejse. Madame Fortuna havde imidlertid
knebet til for lykkens pose og bød os nu sin kolde skul-
der. Det gav sig nemlig til at blæse en general-piber fra
nord, så vi for at nå flodmundingen måtte til at krydse
med vor gamle dame.

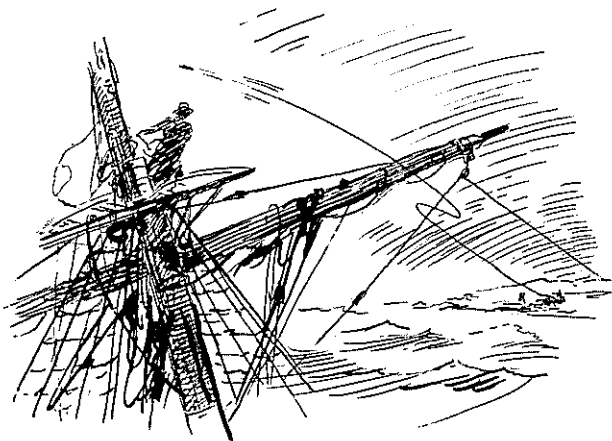
Småt, men sikkert avancerede vi frem og ind over
mod „Snir“ og troede allerede det hellige lard vel for-
varet, da vi kun var nogle få kryds fjernet fra indsejlin-
gen, hvor vi ville få læ og en ledende vind op til Water-
ford. Mørket var nu ved at sænke sig over landet; men
da skipperen for første gang på hele rejsen viste sig på
dækket, åndede vi lettet op og regnede os på der sikre
side af mergespigeret. Men „god morgen, madam Dick“,
næppe var svinet kommet på dækket og havde givet
ordre til at mindske sejl samt at klargøre ankeret, før vi
pludselig huggede på en djævleblændt undersøisk klippe.

Vor foremærsstang krækkede som en tændstik, og vi

dansede rundt som smådjævle for at bjerge, hvad bjerges kunne samt for at kappe den sprængte rigning, der saskede udenbords og yderligere hemmede skibets manøvrering. Selv om vi sled og masede, så neglene blødte og sveden sprak, viste vore anstrengelser sig dog at være frugtesløse, da skuden kun drev ind på andre og spidsere klipper. Endelig hængte vi uvægerlig fast, så selv skipperen irdså, at der intet var at stille op, og at det nu gjaldt at bjerge pelsen. Når jeg siger, at vi hængte fast, må man derved ikke forstå, at vi lå stille; tværtimod kan man nærmest sige, at dryaden dansede „dødedans“, og at besætningen forsøgte at holde fodslag for ikke at ryge bag af dansen.

Skipperen var pludselig blevet menneskekærlig og uddelte en stivbenet grog, der minsandten var hårdt tiltrængt, da vi på dette tidspunkt var udmattede af slid og nervespænding. Fra redningsvæsnet, som har stationer rundt på kysterne, var katastrofen blevet observeret, og det varede ikke længe, inden vi så deres lyssignaler, som vederkvægede vore bange sjæle. Komme i land med redningsbåd var utænkeligt; men om en raket med redningsline kunne nå os, var der endda en chance for at slippe levende til Erins ø.

Hvor lang tid der forløb, fra vi strandede, indtil frelsen kom, erindrer jeg i virkeligheden ikke; men pludselig hvislede en raket som en meteor lige hen over vore hoveder, og med raketten fulgte en tynd line. Denne snuppede vi, hvorefter vi af karsken bælg hev og halede, indtil vi også fik trosse og redningsstol ombord. Resten gik efter omstændighederne lydløst og smertefrit. Trossen fastgjordes på den højeste af vore mastestumper, hvorefter den totnedes fra stillingen i land, og bjergningen begyndte.



Så vidt jeg skønner, varede hele forestillingen ca. 5 à 6 timer; men vi var alle (og jeg med) så udasede, at vi egentlig intet sansede, inden vi efter 12 timers uafbrudt dødlignende søvn, slog gluggerne op i huset, hvor vi var blevet lagt i seng. Møre og noget rystede, men uden nævneværdige læsioner, kom vi hurtigt til hægtene og var slet ikke uvillige til at æde og drikke, hvad vore gæstfri redningsmænd puttede i hovederne på os. Da vi anden dagen efter forliset var så nogenlunde restituerede, gjaldt vor første tanke uvilkårligt vort fattige

kluns. — Dette var imidlertid sammen med skuden allerede blevet til pindebrænde, og vi ejede altså ikke andre klude, end dem vi gik og stod i.

Efter et par dages forløb transporterede skipperen os til Waterford, hvor vi skulle give møde i „The Kings Court“ for at bevidne enkelthederne vedrørende forliset, og da dette var vel til en side, blev der betalt os hver £ 5 som erstatning for de pjalter, vi havde mistet, samt en halv måneds hyre = £ 2 til at bestride omkostningerne ved at komme til Liverpool for at finde en anden og forhåbentlig bedre hyre. Min skibskammerat og ven Doyle, der som tidligere bemærket var hjemmehørende i Waterford, inviterede mig, med irlændernes velkendte gæstfrihed over for de mennesker, de synes om, til for nogle dage at bo i hans hjem, hvor der kun var moderen, som var enke, samt en eneste søster, Annie. Efter at have taget bestik af familien tog jeg med glæde og taknemmelighed mod indbydelsen, da fru en hyggelig og datteren simpelthen henrivende, som unge irlænderinder ofte kan være, da de netop på de kanter af landet er berømte for deres fortjusande „gallions figur“, øjne, tænder og teint inclusive. Sandhed og kendsgerning er det, at miss Anni var en skønhedsåbenbaring på sweet seventeen, samt at jeg uforbederlige synder omgående blev skrupforelsket i pigebarnet, hvad der forresten ikke skulle meget til i de gyldne dage.

Fru Doyle var vel sagtens ikke, hvad englænderne kalder en lady, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at selv jeg blev noget chokeret, da jeg så hende tænde og ryge en kridtpibe fyldt med plug-cut, hvilket hun nød med synlig velbehag uden at spytte, hvad jeg aldrig har kunnet præstere. — Bortset fra denne lille skødesynd var hun tip-top helt igennem, og da hun ellers var ren som et pillet æg, lavede fortrinlig mad samt i høj grad oplagt til narrestreger, undså jeg mig ikke for at give hende et godnatkys, som hun fordrede, skønt jeg unægtelig hellere havde kysset datteren, hvad jeg til gengæld gjorde så meget inderligere på et senere stadium, når vi spadserede tur sammen, som skik og brug var på de kanter og i andre zoner med.

Efter i 10 dage at have nydt livet og kysset pigerne, som man kun kan kysse i den alder, besluttede jeg mig til at forlade dette irske paradys og fik ved fru DoYLES hjælpssomhed lov til at arbejde mig over til Liverpool ombord i en lille kystdamper, hvis skipper var en ven af huset. — Aldrig har jeg hørt eller set noget til disse hjertevarme og gæstfrie mennesker senere; men jeg har gennem alle disse år haft dem opmagasineret i min underbevidsthed og sender dem nu, da jeg roder op i kramkisten, en varm og inderlig tak.

P.S. At ryge på kridtpibe var noget meget almindeligt mellem middelstandens kvinder overalt i „United Kingdom“ på den tid, jeg her omtaler, og man kan vel med rette sige, at disse damer ikke har været: tarvelige, men kun nogle hane-fjed forud for deres tid, idet hveranden kvinde kloden over nu ryger tobak under en eller anden form.

ET SØENS DRAMA

under 1. verdenskrig

Efter THE COMPASS

ved N. Iuel-Brockdorff

Fortælling om en overfyldt redningsbåd

*Med nodmasten rigget til
støtner den overfyldte
redningsbåd ind mod Guam —
få timers sejlads borte.*



Begivenheden skriver sig fra året 1918 under den første verdenskrig, og den rummer så dramatiske beskrivelser af frygt og lidelser for de pågældende søfolk, hvis skib er gået under efter en voldsom brand ombord ude i Stillehavet — og gennem 24 døgn oplever vi de stakels søfolks trængsler. Under opbydelsen af de sidste kræfter søger de at bjærge livet — den ene dag under et gryende håb — den næste i dybeste fortvivlelse over det stadig svindende håb.

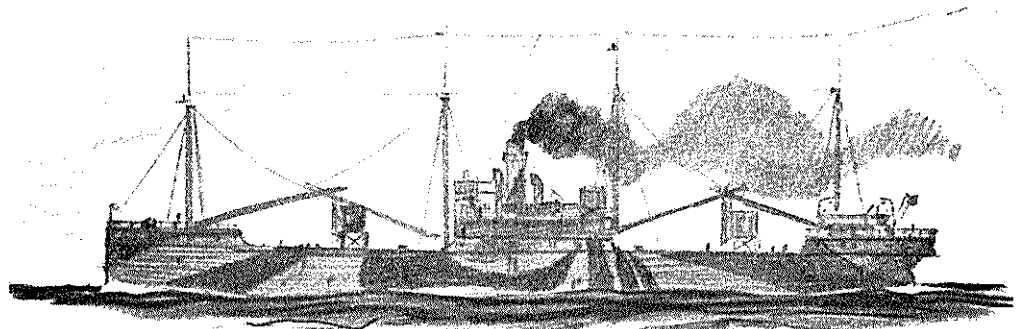
Skibet var s/s „Dumaru“, bygget af oregon pine i Portland under den første verdenskrig. — Det var det tredje af tre søsterskibe og så lige så klodset og kluntet ud som de andre søstre, og starten ved afløbningen var alt andet end lovende, da det straks løb over på den anden flodside af Wilametten og beskadigede en del små fartøjer. — Da udrustningen var færdiggjort, så skibet absolut ikke ud som et skib, og da det tilmed blev camoufleret med adskillige skrappe farver, blev udseendet ikke bedre af den omgang — men den kunne jo være lige så køn som så mange andre for den tid. — Skuden var langsom og uhåndterlig, ikke stabil og rullede ubehageligt. -

Den var toskruet og forsynet med almindelige tre-gangsmaskiner og kulfyrede kedler. - De fleste af besætningen havde aldrig været ombord i et skib før, men langt om længe

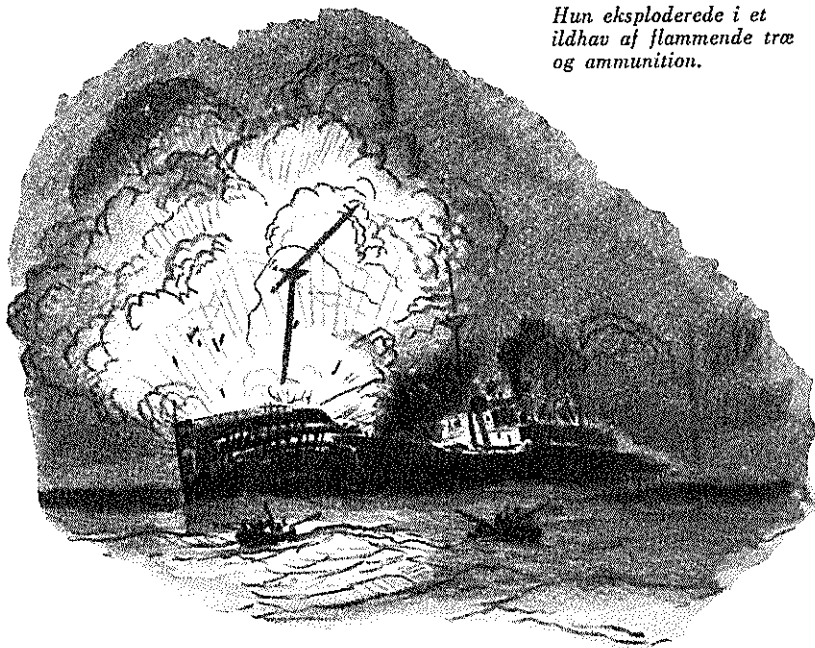
*S/S Dumaru var trist
og gjort endnu mere
uhyggelig og grim af
camouflage.*

kunne der dog sejles i ballast til San Francisco. På rejsen dertil lakkede skibet godt, og hjælpemaskineriet var alt andet end til hjælp. — I San Francisco blev der indtaget last til tropiske Pacific-havne, et dårligt varsel for sådan et træskib.

Tro det eller ikke, men i Francisco blev der indladet en ladning eksplosive varer samt kullast på dækket. Mandskabet var forståeligt nok meget ængstelig ved denne farlige last i et lækken træskib. Af denne grund opstod der visse vanskeligheder med mandskabet, men til sidst lykkedes det dog at få skibet af sted den 12. september 1918 med kurs mod Honolulu på Hawaii-øerne. På dette stræk var luften svanger af dårlige varsler for, hvad der skulle komme senere. — Mandskabet var der vrøvl med, maden var ikke af bedste sort, skuden lakkede stadig, og skibet undgik heller ikke at løbe ind i en veritabel storm, hvorunder dækslasten forskubbede sig, så der måtte arbejdes hårdt for at få skibet rettet op, og da dette var i orden, stødte et uheld til, idet styregrejerne kom i uorden, så først efter 10 dages sejlads nåede skibet i havn den 22. september.



Hun eksploderede i et ildhav af flammende træ og ammunition.



Besætningen lavede stadig mudder, og det manglede heller ikke på mytteri, der hurtigt blev kvalt med op-havsmændene i håndjern. En del blev udskiftede med philippinere, der nu så en chance for at komme tilbage til deres egne øer, hvortil skibet var bestemt.

Efter 17 dages sejlads ankør man til øen Guam, og da der ikke dér fandtes nogen dok, måtte kulforsyningen foretages med små pramme, hvilket tog sin tid, og da der på dette tidspunkt var opstået den så sørgeligt kendte spanske syge, der spredte død og elendighed udover hele verden, var det om at gøre hurtigst muligt at komme til søs igen. Endelig den 16. oktober kunne skibet afgå mod Manila med sin brandfarlige last. — Og nu skulle skibet snart møde sin skæbne, kæmpende mod naturkræfterne i al deres voldsomhed og vildskab, mens de stakkels, udtrættede søfolk måtte opbyde alle deres kræfter for at stå sig i denne ulige kamp om livet.

Kun to timer efter afgang kom „Dumaru“ ind i en voldsom tropeorkan, ledsaget af regn og tordenuvej. — Under den voldsomme torden med lynnedslag var himlen unyggeligt oplyst og lod det lille skib lige som et elendigt spøgelse i det gigantiske drama. — Med eet ryste søskibet voldsomt, lynet var slået ned, og der gik ild i forlægens brandfarlige last.

Der blev straks givet ordre til at udsætte redningsbådene, og SOS blev udsendt, men det gik stærkt for ilden med at få bugt med træskroget, så man måtte hurtigt opgive SOS signalerne. Det lykkedes kun at få sat to både ud, og i det hårde vejr var det vanskeligt at få dem klar af skibssiden. — Da man var kommet lidt på afstand af skibet, kunne det ses, at kaptajnen, 2. styrmand samt tre mand var tilbage ombord. — Man turde simpelt hen ikke ro tilbage til skibet — det gjaldt kun om hurtigst muligt at komme på tilbørlig afstand fra dette brændende spøgelse i nattens uhygge, og en sidste eksplosion måtte kunne ske umiddelbart derefter. — Det var først lang tid senere, at de overlevende fik

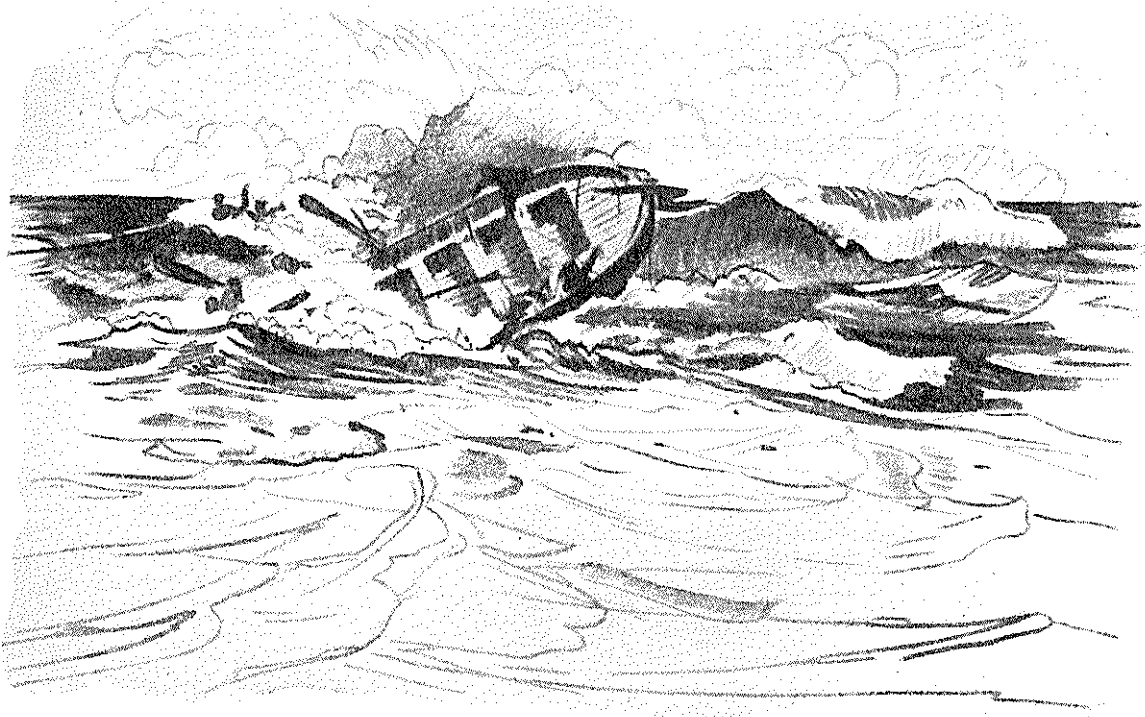
at vide, at kaptajnen og de andre, der forblev på skibet til det sidste, havde haft held med at redde sig op på en lille flåde og efter at have drevet rundt på denne i 11 dage var blevet taget op af en transportdamper „Logan“. — Den ene båd var overbemandet — 33 personer — og det er dennes skæbne, vi nu skal følge. — Den lille mast blev sat, men ved et uheld gik den overbord, da man forsøgte at sejle tilbage mod skibet for om muligt at kunne redde kaptajnen og hans kammerater. — Man opgav så dette håb. Med nøje fik man rigget et lille sejl op på en åre, og man håbede at kunne komme tilbage til Guam, da vinden var vestlig og således bar mod øen — det viste sig umuligt at komme i forbindelse med den anden redningsbåd, og man tabte den hurtigt af syne.

Man roede og roede gennem hele fire timer, og hen under aften besluttede besætningen sig til at få lidt hvil, og alle lagde sig til at sove. — Næste morgen kunne man endnu skimte øens bjergrige konturer, og da afstanden til øen kun var små 20 sømil, blussede håbet atter op for de nødstedte — men det gik kun småt med at komme frem, idet båden var fladbundet, så den kom ligeså meget sideværts af sted som frem, hvilket slec på humøret — og så skete det værste: Vinden sprang hele 16 streger og kom nu fra øst, så båden drev den gale vej, bort fra øen, og den tabtes snart af syne i horisonten. — Staklerne var nu alene på det øde Pacific-Hav overladt til elementerne, og disse gav sig snart til kende i al deres frygtelige magt. — Et skib blev observeret i det fjerne, men dette håb brast hurtigt. — Vinden tiltog i styrke, og den blæste vedvarende bort fra frelsen — moder Jord var hård mod de ulykkelige i denne tid, ja, så helt uden samvittighed. — Man ligefrem sloges om pladserne i båden, hvor der kunne være lidt læ, men officerernes formaninger om selvbeherskelse havde ingen virkning i de oprevne sind. —

Tredje dags morgen fik man lærd i sigte, måske øen Saipan, men strømmen førte båden den gale vej, så humøret sank atter, og nu kom yderligere indskrænkningerne af de daglige proviantrationer til — en enkelt biscuit og en kop vand daglig pr. mand.

På femte dag, da alt håb om at komme tilbage til Guam var opgivet, holdt man skitsråd i den lille båd, og det besluttedes at søge at nå Philippinerne eller Carolinerne. — Også denne dag blev katastrofal, idet det ene vandanker lækkede, og da resten tømtes over i det andet, viste det sig, at der kun var minimumsrationer til ca. 9 dage. — Båden holdt af med vinden agterind, og der forestod nu en sejlads på ca. 1300 sømil, der skulle indeholde ubeskrivelige anstrengelser og lidelser.

Den første tid forløb så nogenlunde roligt, og alle undtagen rorsmanden følte en næsten behagelig søvndyssende fornemmelse. — Samme dags eftermiddag for



To mand omkom, da båden kæntrede på vej gennem den hårde brænding.

pludselig alle op ved rorsmandens praj: „Skib i sigte“. — Kan man mon tænke sig den skuffelse og fortvivlelse, der greb disse disse ulykkelige stakler, da de opdagede, at skibet kun var vraget af deres gamle hjem „Dumaru“, der endnu flød med kølen opad? Rundt om flød vragester og tomme petroleumstønder, men det eneste, der ikke fandtes, var proviant og fersk vand til livets opretholdelse.

Kort efter denne prøvelse friskede det atter op til storm, nyt skibsråd blev afholdt, og man var enige om hurtigst muligt at komme bort fra dette døde skib. — Først lang tid efter fik de at vide, at såfremt de havde holdt den gående ved vraget, ville redningen have været mulig i løbet af nogle få dage. — Fra denne femte dag til den trettende dag udviklede situationen sig stadig til det værre — søen brændte med sin vedholdende styrke, så lidelserne i forbindelse med sult og tørst fordrede den største sjælelige anspændelse — og vandragerne gik på hæld. — Tørsten blev mere og mere uudholdelig, og på denne trettende dag døde den første efter i desperation at have drukket en masse saltvand. — Det var, som om de overlevende nu satte deres håb til, at døden måtte blive signalet til, at alt skulle vende sig til det bedre — men forgæves — og næste dag slap den sidste rest af drikkevandet op — det blev et mareridt for alle, der endnu ikke var bukket under. Den ulidelige tørst tvang saltvand i halsen, og den samme dag bukkede endnu to mand under. — I fortvivlelse meldte tanken sig om at kunne fordampe havvandet, så man dog måske kunne få nogle nødtørftige dråber drikkeligt vand. — Det lykkedes virkelig ved hjælp af en tom kiksdåse, fartøjets læsepumpe og en tom vandtank samt bundtiljerne som brændsel at få havvandet i kog, og minimale mængder drikkeligt vand

bragtes til veje — men det forsløg kun lidet, og den sidste proviant var nu udgået. — Intet under, at fortvivlelsen tog magten fra de udmattede stakler — og i denne nat afgik endnu en mand ved døden, og de overlevende 29 skulle døje yøerligere.

På den sekstende dag viste det omtrentlige bestik, at man nu var udenfor de normale dampskibsruiter, og man befandt sig vest for Carolinerne. — Såfremt den interimistiske installation endnu kunne levere lidt drikkevand, kunne måske de fysisk og psykisk stærkeste mænd klare strabadserne til de nåede Philippinerne. — Men så på den sekstende dag satte uhyggen dem atter på den hårdeste prøve, idet l. maskinmester og et par til helt tabte besindelsen og teede sig som sindssyge — dette i forbindelse med at de fleste nu fik åbne sår over hele kroppen, gjorde livet yderligere pinefuldt for de stakkels mennesker.

Ved daggry den syttende dag var al provianten sluppet op, og de måtte udstå de utroligste pinsler, så inret under, at kun de allerstærkeste kunne holde ud endnu. — Denne dag afgik maskinmesteren ved døden. — En anden, der nu nærmest var på afsindighedens rand, foreslog, at man skulle partere liget og fortære det for om muligt at opretholde livet en tid endnu. — Man fatter det næppe, men som de stakler nu havde det, så blev de så at sige drevet dertil — først spiste man det rå, og i nogen grad berojgede det virkelig den grænseløse hunger, og resten fortærede man i kogt tilstand — og det gav dem dog en smule lindring. — Det er næsten ikke til at fatte, at mennesker kunne få sig til at gennemføre sligt, men det bidrog dog til at holde dem i live.

Næste dag, den 18. efter forliset, lyste lidt op i den fortvivlede tilværelse, da man ved hjælp af en tillavet,

primitiv harpun fangede en delfin, som straks blev spist i rå tilstand for på denne måde ikke at miste dens ringe vandindhold, men til trods for sulten var der dog flere, der ikke kunne få noget i sig i deres udmattede tilstand. — På denne dag døde en af udmattelse, og en anden bukkede under i sindssyge.

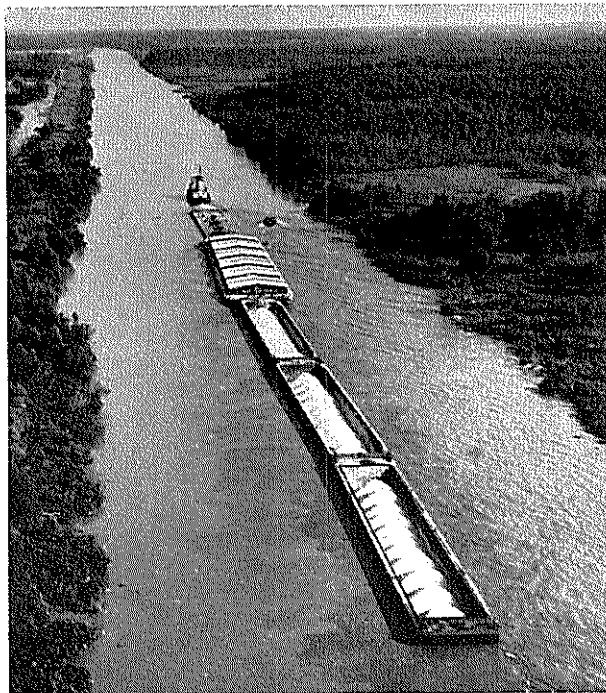
Situationen udviklede sig bestandig til det værre, og den 20. dag stod atter to mand det ikke længere ud og døde sindssyge, den ene af dem var den samme mand, som havde foreslået at fortære maskinmesterens legeme. — På denne dag fangede man atter en delfin, og nu kunne rationen blive en kende større efter de andres død.

På 21. dagen døde tre mand, og de følgende to dage krævede endnu flere, hvoraf den ene var sindssyg. — Atter måtte man drikke den ens blod og spise hans kød. — Endelig kom regnen, og vedrøkvægelsen satte lidt liv i de resterende og udmattede folk. — De så heri håbet om redning, og den 24. dag oprandt virkelig redningens vidunderlige dag, idet land kunne sigtes — det var øen Samar på Philippinerne. — Men dramaet var dog ikke endt, thi under landingsforsøget gennem den hårde brænding kæntrede båden, og to mand omkom.

Under de sidste fortvivlede anstrengelser kæmpede de sidste 14 mand sig gennem brændingen og op på strandbredden — under deres møjsommelige vej gennem de skovfyldte områder blev de fundet af indfødte, som tog sig af dem. — I en lille landsby, San Jose, endte deres fantastiske prøvelser. —

Her erfarede de krigens afslutning og ligeledes skibets anden redningsbåds skæbne. — Ombord i denne havde der kun været ni mand, og de havde drevet rundt i 25 dage, men da der kun var så få i båden, havde provianten og drikkevandet strækt bedre til, men solens stråler havde været hårde imod dem. — Denne båd havnede på en anden ø i Philippinerne, Masbate.

Dette er den grufyldte beretning om et af havens dramaer — hvor mænd bestandigt må kæmpe mod elementerne — den ene dag efter den anden svinder håbet om frelse — en enkelt fisk klærer lidt op i den fortvivlede tilværelse — den ene dør efter den anden — man må skubbe begivenhederne fra sig indenfor den lille båds planker, der danner deres uhyggelige hjem til det sidste — sindet bliver sygt — og man griber til at fortære egne kammerater. — I sandhed, skæbnen var dem hård, og så skyer man intet og griber til det utroligste for at bjerpe livet.



Stigende trafik på de amerikanske vandveje

Det er som bekendt ikke blot i Holland, man i vid udstrækning transporterer gods af enhver tænkelig art ad kanalerne, der på kryds og tværs skærer sig gennem landet. I Amerika findes der til eksempel et helt net af store og langstrakte vandveje, ad hvilke der år for år foregår en stadig stigende trafik.

På dette billede ses en typisk bugsering af store lægtere ad Intracoastal Waterway i nærheden af Houma, Louisiana. Sejløbet i denne kanal har en dybde af 12 ft. (3,5 meter). Selve vandvejen strækker sig fra Carrabelle i Florida langs Den mexikanske Golf til Brownsville i Texas.

I de senere år er i øvrigt største parten af de kulfyrede bugserbåde, som hidtil arbejdede her, blevet erstattet af betydelig mere effektive, dieseldrevne bugserbåde.

—g.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service til søs -*

**INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA**



SCANIX CORP. Vesterport 235 V.
Palæ 6195-6196

„Mamma San“, Hongkong. Fot.: Hovmester Axel Madsen.



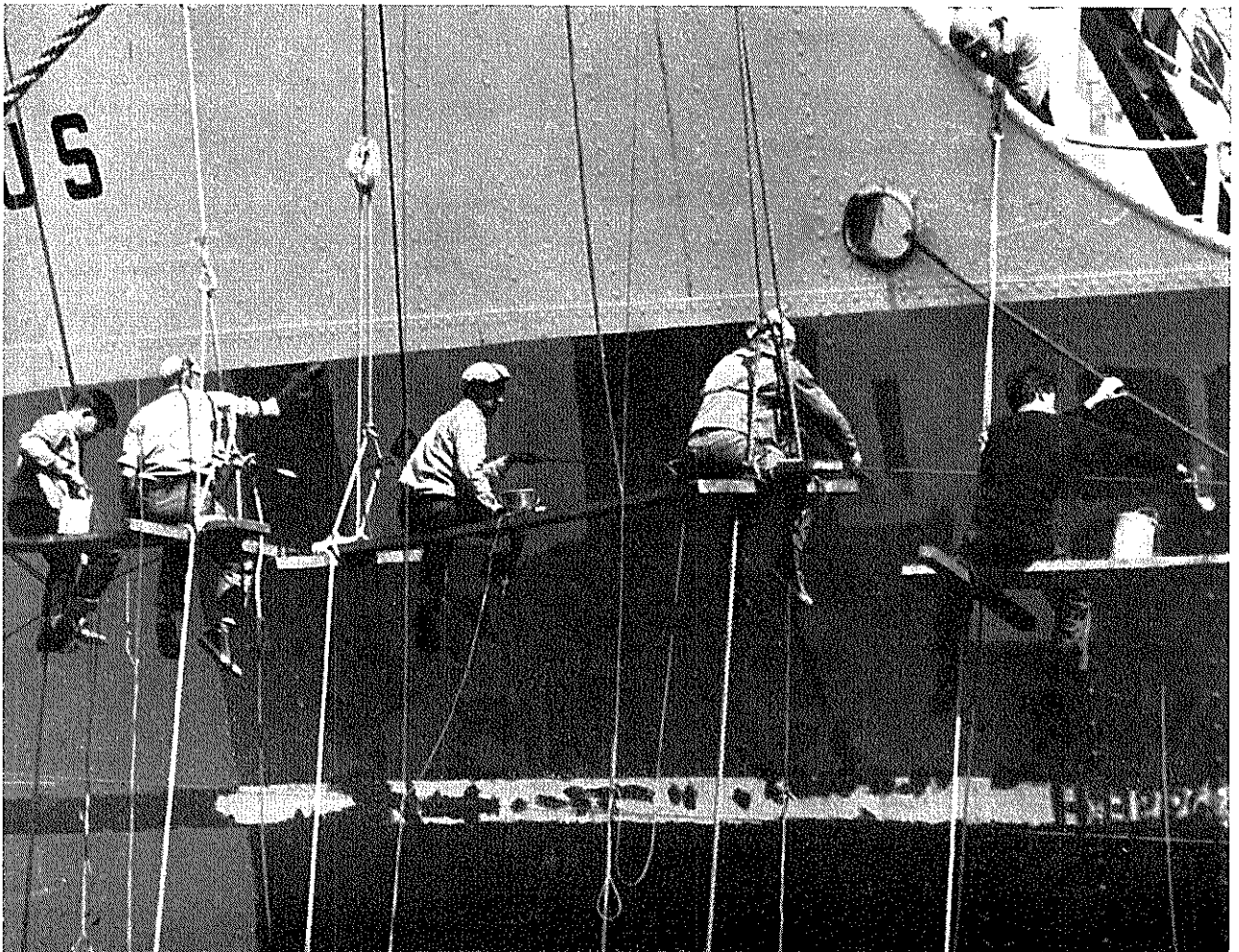
Handelsflådens Velfærdsråd

følger stadig successen med fotokonkurrencen op, og vi bringer her et par glimrende fotos fra den udstilling, der var arrangeret i Sømandshjemmet Bethel, København.

Man må beundre Velfærdsrådets energiske ledelse og det store arbejde for de søfarende, og kontorchef Kai Lund har også fået stor støtte til at uddele præmier, således at man overalt deltager i konkurrencen med stor iver.

Referenten.

Fot. af matros Nyholm-Nielsen, m/s „Absalon“.



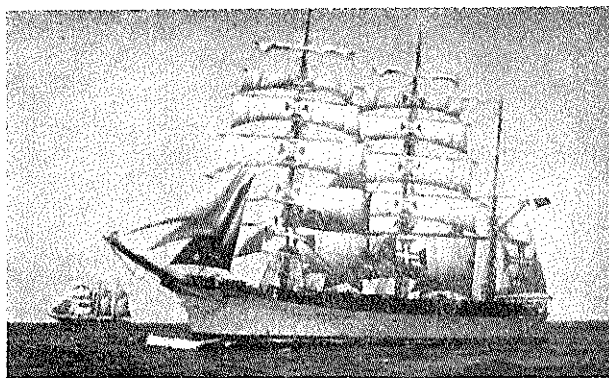
Japan vil bygge atomdrevne fiskerbåde

Professor Atsushi Takagi, Tokyo, har under The Second World Fishing Boat Congress i Rom udtalt, at man i Japan arbejder med planer om bygning af atomdrevne fiskerbåde. Det er hensigten først at bygge et båd til praktisk forsøg og derefter yderligere en til træning af fiskere.

Hvornår bygningen af de to både vil blive påbegyndt, vidste professoren ikke, men han udtalte som sin egen opfattelse, at atomdrevne fiskerbåde sikkert ville være almindelige i brug omkring 1970.

Med hensyn til forsøgsbåden sagde han endvidere, at dens deplacement ville blive mellem 3.000 og 4.000 tons med en besætning på 50 mand og det samme antal teknikere.

—g.



„Sagres“ fotograferet under kapsejlad mellem sejskoleskibe. Kapsejladen blev iøvrigt vundet af det portugisiske skib. I baggrunden skimtes det belgiske skoleskib „Mercator“.

Spillevende til det sidste

Endnu et prægtigt sejskib har mødt sin skæbne på et ophugningsværft. Det portugisiske sejskoleskib „Sagres“ har været ude på sin sidste sejls efter at have tilbragt 62 år i søen.

„Sagres“ blev bygget 1896 hos Rickmers i Bremerhaven og fik navnet „Rickmer Rickmers“. Senere omdøbtes det til „Max“. Da den første verdenskrig brød ud, lå det smukke skib i havn på Azorerne, og ved krigens slutning blev det overtaget af Portugal.

Portugiserne riggede skibet om til tre-mastet bark og gav det navnet „Flores“. Under dette navn fortsatte skibet som lastførende i nogle år, indtil den portugisiske marine i 1924 overtog det og gav det navnet „Sagres“. Først i 1931 fik „Sagres“ hjælpemotor om bord.

„Sagres“ har et deplacement på ca. 3.000 tons. Iøvrigt har det følgende dimensioner: 80,4 × 12,25 og 5,75 meter. På havet var det altid let kendeligt med sine malteskors i sejlene.

Utallige portugisiske kadetter har fået deres uddannelse om bord i det hvidmalede sejskoleskib, og flåden vil uden tvivl komme til at savne det. Endnu vides det ikke, om det portugisiske søværn vil anskaffe sig et nyt sejskib.

Det vakte stor sorg i portugisiske maritime kredse, da det erfarede, at „Sagres“ skulle hugges op. Mange mente, at „Sagres“ kunne gøre god fyldest i endnu en årrække, da det trods alderen stadig var i fuldt vigør. Således vandt det skoleskibs-kapsejlad, som startedes fra Brest.

Desværre var Danmark ikke repræsenteret ved denne kapsejlad, og tilslutningen var i det hele taget mindre, end da sejladen gik fra Tørbay i England til Lissabon. Foruden „Sagres“ kunne man dog også finde det norske „Christian Radich“, det store italienske, portmalede „Amerigo Vespucci“, det belgiske „Mercator“, det svenske „Flying Clipper“ (ex „Sunbeam II“) og de to små franske skoleskibe „L'Etoile“ og „La Belle Poule“.

O. L.



- vandafvisende murtfarve



- 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.



FORHÅNDLERE OVER HELE LANDET

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. maj 1959

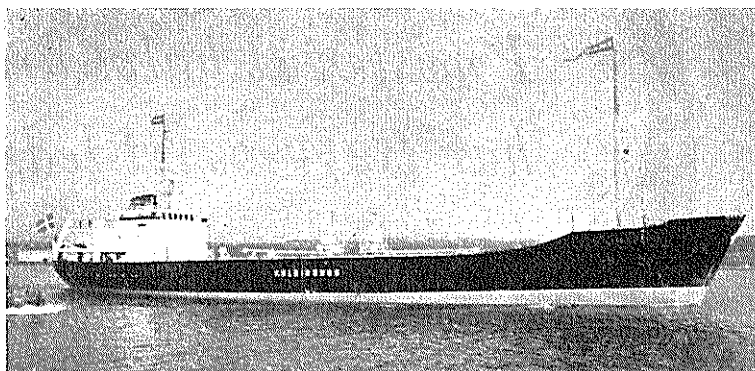


Medlemmer

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“
 Helsen & 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- & Linieselskab
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningens
 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

M/s Koldinghus

Det forenede Dampskibs-Selskab's flåde blev den 18. marts forøget med et nyt skib, m/s „Koldinghus“, der efter en vellykket prøvesejlads blev afleveret til selskabet fra byggestedet, Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S, Aarhus.



„Koldinghus“.

M/s „Koldinghus“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	77,3 m
Længde mellem p.p.	70,0 m
Bredde	11,0 m
Dybgang	5,0 m
Lasteevne	1.550 t

Der er installeret en seks-cylindret, totakts dieselmotor med trykforstøvning og turboladning, type Helsingør /B&W DM 635VBF-62, som giver skibet en fart af 13½ knob.

M/s „Koldinghus“, der er af samme skibstype som containerskibene „Axelhus“ og „Riberhus“, men noget større, er bygget med maskineriet og al beboelse agter, hvorved man har fået en i forhold til skibets størrelse særlig stor luge, som betjenes af to 4-motore kørekraner på lugekarmene. Lastrummet er på ca. 2125 m³.

Der er indrettet salon med siddeplads til 12 passagerer.

Fører af m/s „Koldinghus“ er kap-

tajn C. Ankersen, og maskinchef er F. Faber Petersen.

M/s „Koldinghus“ indsættes i indenrigsfarten, idet det skal betjene ruten København / Fredericia / Kolding samt Sønderborg og Åbenrå. Samtlige havne anløbes 2 gange om ugen med afgang fra København hver mandag og torsdag. Herudover vil motorskibet „Insula“ afgå fra København til Fredericia / Kolding hver søndag (lastning lørdag) og fra Fredericia / Kolding hver mandag, således at Fredericia / Kolding betjenes 3 gange om ugen i hver retning.

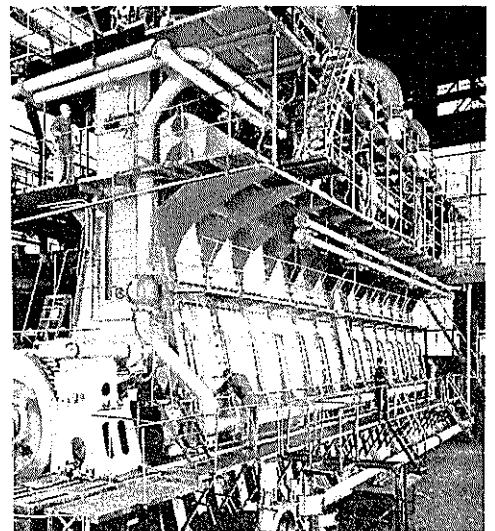


LEADING IN THE MARITIME WORLD

- B&W marine dieselmotorers store driftssikkerhed i forbindelse med deres lave vægt, store ydelse, lette vedligeholdelse, lave brændselsforbrug og minimale smøreliebehov har medført, at hver eneste B&W motor er førende i sin klasse.

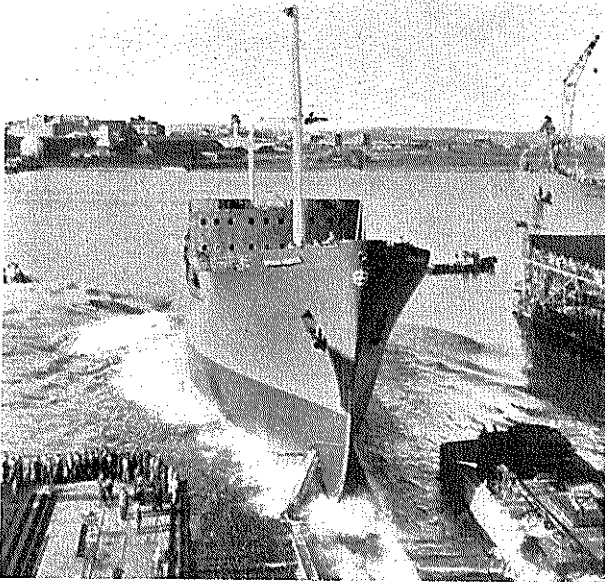
I næsten et halvt århundrede har B&W været ledende i udviklingen af marine dieselmotorer.

Med B&W's turboladningssystem - det enkleste af alle konstruktioner - kan der bygges enheder på indtil 22.000 EHK.



BURMEISTER & WAIN

København Danmark



Godmoderen, fru Sonja Lundgaard, og direktør Kragh, Aalborg værft A/S. Næst: „Chilean Reefer“.

Søsætning af en ny kølebåd til rederiet J. Lauritzen

Den 20. marts søsattes fra Aalborg Værft den tredje af de 5.700 tons reeferbåde, som rederiet J. Lauritzen har fået bygget her. Skibet blev navngivet af fru Sonja Lundgaard, gift med prokurist Svend Lundgaard, og fik navnet „Chilean Reefer“. De to første i serien, „Arabian Reefer“ og „Belgian Reefer“, blev sat i fart i 1957 og 1958.

„Chilean Reefer“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	132,6 m
Fart, bananlastet	ca. 18,5 knob
Lastrumskubik	6.940 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 indrettes dels midtskibs og dels agter med enkeltkamre til alle og isøvrigt med moderne udstyr og bekvemmeligheder. Alle kamre får luftkonditionering og andet udstyr til tropesejlads.

„Chilean Reefer“ er forsynet med køleanlæg, der er i stand til at holde en konstant temperatur, og lastrum-mene er isolerede med glasuld og indvendig beklædt med aluminiumsplader.

Det største i Norden byggede skib

Den 7. marts søsattes fra Uddevallavarvet et tankskib på ca. 68.500 tdw, som af Mrs. W. Alton Jones fik navnet „W. Alton Jones“.

Skibet indgår i en serie på seks turbinedrevne tankskibe, hvoraf det nævnte og to til skal leveres til Cities Service Co. og Ships Inc., New York, og tre til California Transport Corp., San Francisco.

Skibets hoveddimensioner og vigtigste data er:

Længde overalt	251,35 m
Største bredde på spant	35,36 m
Sidehøjde til hoveddæk	17,07 m
Dybgående	13,10 m
Rumfang af tanke	97.000 m ³
Rumfang af lastolietanke	84.000 m ³
Rumfang af tørlastrum	1.400 m ³

Skibet er bygget til højeste klasse i American Bureau of Shipping og er helsest med undtagelse af visse partier i klædning og dæk, hvor reglerne foreskriver nitning.

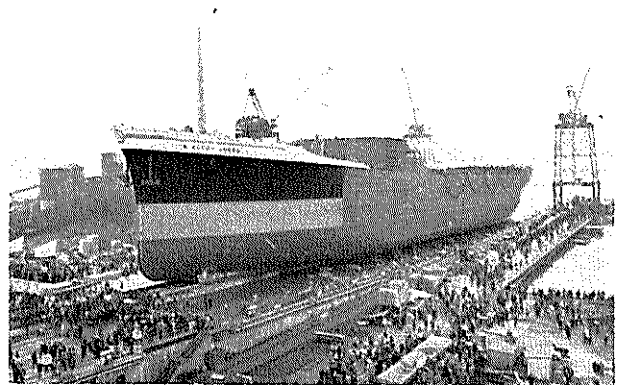
Lastrummet er ved tre langskibs og et antal tværskibs skodder delt i 51 tanke, hvoraf 8 sidetanke er bestemt udelukkende for ballastvand, og 6 sidetanke er tørtanke. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er konstrueret plane med stivere.

Fire turbinedrevne centrifugalpumper for lastolie, hver på ca. 1450 tons pr. time installeres i hovedpumperummet sammen med to vertikale stempelpumper for efterlænsning, hver på ca. 330 tons pr. time. Desuden installeres en ballastpumpe af centrifugaltypen på ca. 1650 tons vand pr. time.

Fremdrivningsmaskineriet består af et dampturbineanlæg af de Lavals fabrikat med en maksimal resp. normal effekt på ca. 22.000 resp. 20.000 ahk, som omsættes af en skrue ved 105 resp. 102 omdrejninger pr. minut.

Damp til turbinemaskineriet og andre formål fremstilles af to vandrørskedler af Babcock og Wilcox fabrikat. Kedelrummet findes agten for maskinrummet. Kedlerne, som hver har en hedeflade på 1078 m², leverer damp med et tryk på ± 2 kg/cm² og 455°.

Dæksmaskineriet, som er dampdrevet og af Friedrich



„W. Alton Jones“.

Kochs fabrikat, omfatter to ankerspil kombineret med varpespil samt yderligere syv varpespil, hvoraf et også er udstyret som lastspil. Styremaskineriet er elektro-hydraulisk og af Hastie's fabrikat.

Skrogets yderflader befræs før malingen fra rust, glødeskal etc. ved sandblæsning.

Skibet skal i alle andre henseender udrustes fuldt moderne efter amerikanske krav.

M/T **Primerø**

Den 10. april søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 152, et 20.500 tons dwt motorlastskib til A/S Ivarans Rederi, Oslo. Dette er det andet skib, Nakskov Skibsværft har bygget til A/S Ivarans Rederi. Det første var bygning nr. 142, m/s „Ivaran“, et lastmotorskib på 10.100 tdw.

Skibet navngaves af fru major Tønne Huitfeldt og fik navnet „Primerø“.

Hoveddimensionerne er som følger:

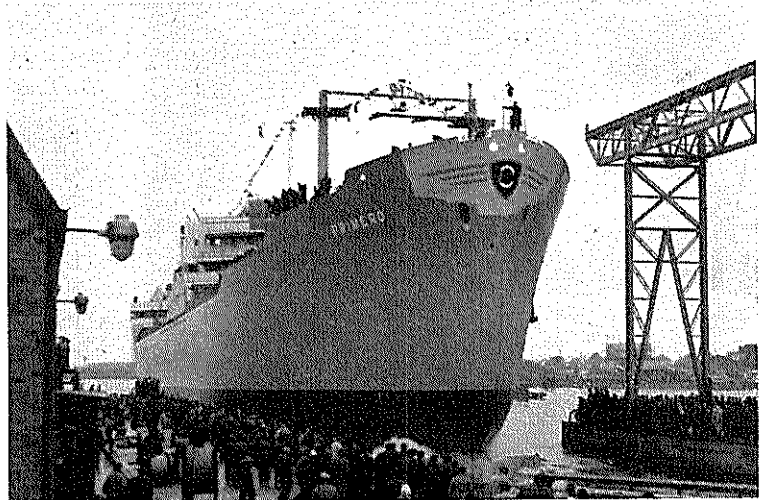
Længde mellem	
perpendikulærerne	167,6 m
Bredde på spant	21,9 m
Dybde i borde til øv. dæk ...	11,6 m

Det bygges som et-dæks, enkeltskruet tankskib til Det Norske Veritas højeste klasse. Den flydende last føres i 10 midtskibstanke og 10 sidetanke, som ialt rummer ca. 27.600 m³.

Når skibet er fuldt lastet, sænker det ca. 9,1 m og vil gøre en fart på 15¼ knob.

Hovedmotoren er en syvcylindret, totakts, lukket, tryksmurt krydshovedmotor med trykforstøvning og trykladning samt indrettet for kørsel med tung olie, der maksimalt udvikler 8.750 bhk ved 115 o/m.

Det får to lastoliepumper à 500 tons/time og to lastoliepumper à 750 tons/time.



M/T „Primerø“.

Damp til lastpumper, lastopvarmning og dæksmaskineri fås fra to Aalborg skotske kedler. Skibet bliver et vekselstrømsskib og får strøm dels fra to dieselgeneratore og dels fra en turbogenerator.

Beboelsen indrettes som normalt i tankskibe med beboelse for kaptajn og dæksøficere i brohus midtskibs og maskinofficere og den øvrige besætning i hytte og huse agter.

Hele beboelsen udføres med store kamre, saloner og med messer på cafeteria-system; endvidere indrettes der svømmebad, og hele den voksne besætning får enmandskamre.

Nyt last-dieselmotorskib med køleanlæg til Island

Den 15. april 1959 er nybygning nr. 106, et køleskib til rederiet H/F Jöklar, Reykjavik, Island, blevet søsat fra Aarhus Flydedok og Maskinø-kompagni A/S.

Skibet blev navngivet af den 11-årige Gudridur Eirarsdóttir — datter af formanden for H/F Jöklars bestyrelse, direktør Einar Sigurdsson — og fik navnet „Langjökull“.

M/S „Langjökull“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	87,00 m
Længde mellem perpendikulærerne	78,00 m
Største bredde på spant	12,00 m
Dybgående	4,90 m
Lasteevne	1950 tons
Kubikkapacitet bales	2.265 m ³ (isoleret rum)

Skibet bygges som køleskib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse A 1. „strengthened for navigation in ice“, samt efter de islandske lovs fordringer.

Der installeres en ottecylindret, firetakts, turboladet hovedmotor, type Deutz RBV8M 366, som skal udvikle 2.000 bhk ved ca. 275 o/m, og som med 1.950 tons last vil give skibet en fart af 13¼ knob.

Hjælpemaskineriet består af en firetakts, firecylindret, enkeltvirkende Deutz type A.4.M. 528, der yder 176 ihk ved 700 o/m og to firetakts, sekscylindrede, enkeltvirkende Deutz type A.6.M. 528, der yder 270 hk ved 700 o/m.

M/S „Langjökull“ bygges med maskineriet og al beboelse agter.

Dæksudrustningen består af otte elektrisk drevne TBT lossespil samt elektrisk drevne TBT ankerspil og capstan, tobens master og stålgedæksler.

Navigationssystemet er up-to-date med radar, selvstyrelæg, gyroanlæg, ekkolod, radiopejler og radio-telefoni.

M/S „Langjökull“ forventes klar til aflevering i september måned i år.

M/T **Eleo Mærsk**

Prøvetur

Den 10. april 1959 afgik dette tankskib på prøvetur i Kattegat. Det er Odense Stålskibsværft A/S' nybygning nr. 148.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og er på ca. 29.400 tdw.

Skibets totale længde er 181,4 meter, og dets bredde 24,7 meter.

Skibet har ialt 24 tanke, 3 midtskibstanke og 2 × 8 sidetanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med endog meget kraftige pumper og forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk apering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige emmandskamre, ligesom der er indrettet messer med cafeteria og rygesaloner, såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet er forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Maskinen består af en ni-cylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler ca. 12.500 ihk. Skibet får B&W diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

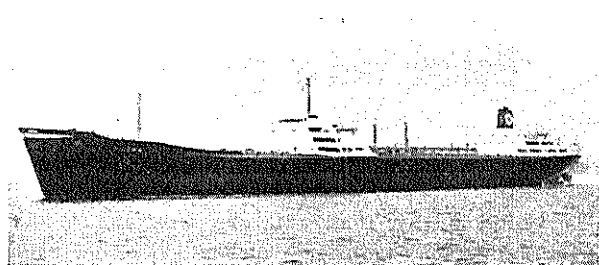
M/T „Eleo Mærsk“ er det fjerde tankskib på 29.400 tons dw, som Odense Stålskibsværft har bygget for rederiet A. P. Møller.

Skibet føres af kaptajn Rasmus Hansen, og Hans Adolf Hansen er maskinchef

T/T **Iowa**

„Iowa“ blev den 17. marts afleveret fra Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö, til The Texaco (Panama) Inc., New York.

„Iowa“, som er af Kockums 40.950 tons serie, der gentagne gange har været omtalt i *Vikingen*, er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping. Udrustning og apering opfylder British Ministry of Transport's fordringer. Skroget er helsvejst så nær som visse obligatoriske nittede forbindelser i dæk og kimning. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er plane.



T/T „Iowa“.

Hovedmaskineriet er et Kockum—de Laval damp-turbineanlæg på 16.500 ehk ved 103 omdrejninger pr. minut på skruen. Damp fremstilles af to af Kockum byggede „type D“ Foster-Wheeler vandrørskedler, som normalt fremstiller 31 tons overhededt damp pr. time og ved forcering maksimalt 35,8 tons. Trykket er 42 ato og temperaturen 463°.

På prøveturen opnåedes en højeste middelfart på 17,3 knob på fuld last og med fuld maskinkraft. Den kontraherede fart er 17 knob.

M/T **Harry Jeffries**

Det ved Lindholmens Varv 2. oktober f.a. søsatte motor-tankskib „Harry Jeffries“, bygget til Sinclair Oil Corporation i New York, var den 17. marts på prøvetur, og blev dagen efter afleveret.

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

Længde overalt	186,1 m
Længde mellem perpendicularererne	175,3 m
Største bredde på spant	23,2 m
Sidehøjde	13,2 m
Dybgående på sommertribord	10,0 m
Lastevne	24.800 tons
Rumfang af lastolietanke	33.225 m ³

Skibet er helsvejst og med to gennemgående langskibsskodder, opdelt i 12 midtskibs tanke med 6 sidetanke på hver side samt forsynet med et hovedpumperum agten for lasttankene og et mindre pumperum forude.

I pumperummet er installeret tre dampdrevne lastoliepumper med en ydeevne hver på 800 tons vand i timen samt to duplex pumper på hver 150 tons pr. time for efterlænsning.

Til dampfremstilling er installeret to horisontale kedler af Lindholmens eget fabrikat.

Skibet er rigget med en kort mast på fordækket, to bomstøtter midtskibs samt en kombineret radar- og signalmast på dækshuset agter.

Bådedæk, brodæk og navigationsdæk samt al apering for kaptajn, officerer og mandskab findes agter.

Fremdrivningsmaskineriet består af en ni-cylindret, totakts, enkeltvirkende Lindholmen—GV dieselmotor med trykforstøvning, der yder ca. 8.150 ehk ved 112 omdrejninger pr. minut.

Den kontraherede fart på 10,0 m dybgang er 14,5 knob.

M/S **Ursa**

Hälsingborgs Varvs Aktiebolag søsatte den 7. april et lastmotorskib til Aktiebolag Transmarin, Hälsingborg. Skibet fik af fru Rona Redig navnet „Ursa“.

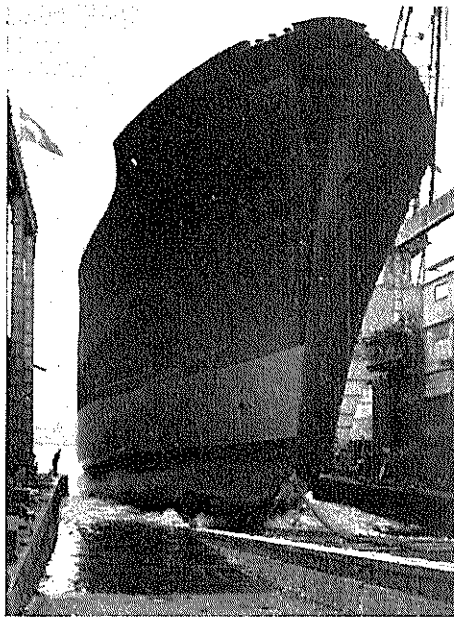
„Ursa“ bygges som åben shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærk-

ning. Skibet skal udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	110,2 m
Længde mellem perpendikulerne	100,6 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,6 m
Dybgående på sommerfribord	6,0 m
Tilsvarende lasteevne	3.775 tons

„Urša“ er et moderne motorskib med maskineri og dækshus forskudt agterover og med lang, høj bak og hytte. Lastrumskubikken bliver ca. 2.940 m³ bales, hvoraf 680 m³ kølerum agter.



M/S „Urša“.

Dæskraner, ankerspil og styremaskine af ASEA's fremstilling samt forhalingspil af Thriges fabrikat.

Aptering og udrustning bliver moderne og praktisk. I dækshuset beboelse for kaptajn, officerer og fire passagerer. Den øvrige besætning bor agter i enmandskamre. Opvarmning af hele apteringen sker med varmtvandsradatorer. Ventilationer er mekanisk.

Den nautiske udrustning skal omfatte ekkolod, sallog, radiopjeleranlæg, gyrokompas med selvstyrer samt radar.

Maskineriet bliver en totakts, enkeltvirkende seksylindret dieselmotor med turboladning af Burmeister & Wains fremstilling. Den udvikler 3.300 ehk ved 163 o/m, hvilket beregnes at give skibet en fart på 15 knob.

Det første private atomskib bestilles

Det er Isbrandtsen-rederiet i New York, som er gået sammen med Ford Instrument Company (et datterselskab

til Sperry Rand Corporation) samt Maryland Shipbuilding and Drydock Company for at søge at udvikle atomenergien til brug i handelsskibe. Gruppens nærmeste program er at bygge en atomreaktor af forbedret type til at installere i et amerikansk allerede bygget skib, som beregnes at blive fuldt konkurrencedygtigt med handelsskibe af konventionel type.

Den første fase i projektet, som allerede er begyndt, er udviklingen af ideen ved en a-forsøgsstation ligesom teoretiske beregninger af den maskinelle udrustning samt detaljerede beregninger af alle systemets faser.

Man siger også, at der er søgt om regeringens bistand for at kunne fuldføre ideen. Intet selskab eller gruppe af selskaber har råd til et så omfattende projekt og alt, hvad der følger med det. Bidrag fra USAs atomenergi-kommission og Maritime Administration er derfor nødvendig for gennemførelsen.

Efter planerne skal Ford Instrument konstruere og bygge reaktoren og fremdrivningsmaskineriet. Maryland Shipbuilding skal stå for installationen og de evt. forandringer, som bliver aktuelle på skibet. Isbrandtsen skal overtage skibet, bemanningen og administrationen.

Det er hensigten at anbringe reaktoren i en lasttanksektion i et tankskib af samme klasse som t/t „Hans Isbrandtsen“ på 32.791 tdw. Skibet blev søsat i juli f.å.

Reaktortypen prøves i en specialbygget tanksektion, som føres til et afsides sted. Efter prøven udskiftes sektionen med en af skibets egne sektioner. Efter projektet behøver man kun at bygge en reaktor, hvorved der spares betydelig tid og penge.

Den reaktor, man har valgt, er grafitmodereret og heliumkølet og afgiver gas ved 510°, som frembringer overhødet damp, der er fuldt anvendelig til brug i skibe med almindelige turbinmaskinerier.

Gruppens projekt tager i første hånd sigte på at fremstille økonomisk lønnende atomreaktorer til handelsskibe, en forholdsvis hurtig og økonomisk installation samt sikkerhedsforanstaltninger, som kan tillade atomdrevne amerikanske handelsskibe at gå i international fart på alle have og i alle havne.

Projektet svarer til alle disse krav, og man regner med, at de praktiske resultater oven i købet skal overtræffe forventningerne. For sikkerhedens skyld skal reaktoren kræve lavt forbrug, ligesom det radioaktive affald bliver et absolut minimum, faktorer, som medvirker til en sikker drift. Et forenklet kontrolsystem med indbyggede sikkerhedsforbedringer indgår som en gennemgående del af det hele.

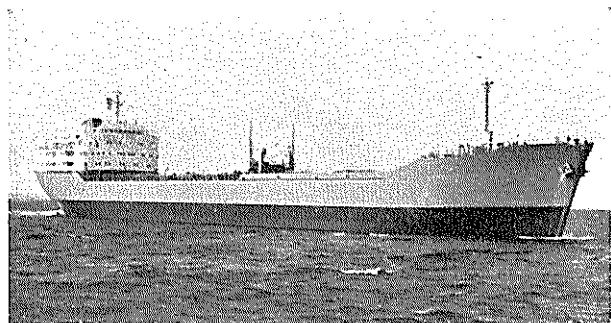
Decca radar D7-serien

I Vikingen nr. 12, 1958, omtalte vi den nye D7-serie af Decca radar. En demonstrationsbus har nu vist serien i København for interesserede fra pressen og søfarten.

Engländeren, der demonstrerede apparatet, udtalte på forespørgsel om kollisioner mellem skibe, der begge var udstyret med radar:

Undersøgelser har vist, at det ikke er radarapparaterne, der er noget i vejen med. Det er den menneskelige faktor, manglende træning i brugen af dem og den efterfølgende konklusion, som har medført sammenstødene. Med det nye apparat er der taget et afgørende skridt mod total udelukkelse af disse faktorer. Om kollision herefter er umulig, kan selvfølgelig ikke siges, men det vil i alt fald ikke være apparaternes skyld. Endnu har der ikke været „true motion“ kollisioner.

Med den nye serie er der tilbagelagt et stort skridt hen mod det fuldkomne. Da prisen kun er ca. 65.000 kr. — en forholdsvis lille del af udgifterne ved et nyt skib — skulle man synes, at tiden var inde til anskaffelse af de nye apparater på de 40 % af alle store skibe, som endnu ikke har dem, til gavn for sikkerheden til søs.



M/S „Viris“.

M/s Viris afleveret

Kockums Mekaniska Verkstad afleverede den 9. april det kombinerede marm- og tankskib på 21.800 tdtw til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. Flagskiftningen fandt sted i farvandet ud for Göteborg efter fartprøver på Vingamilen. Den kontraherede fart er 14,5 knob.

„Viris“ er det femte af seks søsterskibe (alle med navn på „Vi—“), som er bestilt hos Kockums af samme rederi. Det sjette skib, „Virtala“, er for tiden under udrustning og skal afleveres i slutningen af maj.

Typen er gentagne gange omtalt i *Vikingen*.

Efter prøveturen afgik skibet med det samme til Narvik for lastning, ført af kaptajn Bengt Hultberg med A. Kortz som maskinchef.

Tysklands største skib afleveret

Howaldtswerke i Hamborg har afleveret Tysklands største skib, turbinetankskibet „Esso Stuttgart“ til Esso AG, Hamborg.

Skibet er bygget til højeste klasse i American Bureau of Shipping og Germanischer Lloyd med hoveddimensionerne:

Længde overalt	225,7 m
Største bredde på spant ..	31,0 m
Sidehøjde	15,2 m
Dybgående på sommerfribord	11,5 m

Skibet er på 47.500 tdtw og fører lastolien i 35 tanke, som kan lænses på mindre end 24 timer.

Fremdrivningsmaskineriet er en damp turbine, bygget af Howaldtswerke, på 19.300/17.540 hk, som giver skibet en fart på 17,5 knob.

Essorederiet har et stort nybygningsprogram i gang ved tyske værfter på flere 47.500 og 36.000 tdtw skibe med levering inden 1961.

Slæbebåden Elbe

J. og K. Smit's Scheepverven, Kinderdijk, Holland, har afleveret slæbebåden „Elbe“ til L. Smith Internationale Sleepdienst N.V., Rotterdam.

„Elbe“ hører til rederiets største skibe og er med sine 4.000 hk et af verdens største slæbe- og redningsfartøjer.

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

Længde overalt	58,0 m
Længde mellem perpendikulerne	52,0 m
Største bredde på spant	10,8 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,4 m
Dybgående	4,4 m
Displacement	1.500 tons

Hovedmaskineriet består af to Smit-MAN dieselmotorer, der arbejder gennem Lohman og Stolterfoht koblinger og gear på en skrueaksel. Skibet kan manøvreres fra broen og fra agterkanten af styrehuset, idet der er lagt stor vægt på frit udsyn.

Nybygningen er udrustet med de nødvendige sluknings- og bjergnings-hjælpe midler samt de nyeste navigationsinstrumenter.

Rederiet er kendt herhjemme fra samarbejdet med Svitzers Bjergnings-Entreprise på rømningen af Suezkanalen.

Frederiksstad Mek. Verksted

Frederiksstad Mek. Verksted afleverede den 2. april m.'s „Jotunfjell“ på 15.440 tdtw til Olsen og Ugelsrud, Oslo. Skibet er forsynet med en FMV/GV dieselmotor på 9.150 ihk.

Den 7. april søsattes m./t „Solviken“ på 20.000 tdtw til Wallem, Steckmest og Co. A/S, Bergen. Skibet skal forsynes med en FMV/GV dieselmotor på 10.500 ihk.

T Princess Sophie afleveret

Bethlehem Steel Corp. har afleveret turbinetankskibet „Princess Sophie“ til World Brilliance Corp., New York, et foretagende af Stavros Niarchos-gruppen.

Vi har tidligere i *Vikingen* omtalt dette 71.000 tdtw store tankskib.

M/T Tharald Brøvig

Tankmotorskibet „Tharald Brøvig“ på 34.100 tdw blev den 26. februar afleveret fra Götaverken til Th. Brøvigs Skipsrederi, Farsund.

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

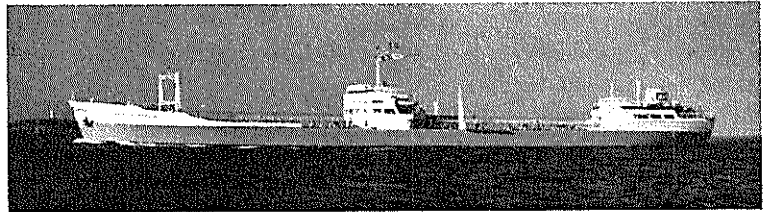
Længde overalt	209,1 m
Længde mellem perpendicularererne	198,7 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,3 m
Middeldybgående på sommerfribord	10,6 m

Skoget er helsvejst og har langskibs spanter i dæk, bund og sider. Overgangen mellem dæk og skibssider er afrundet. Dækshusene, skorsten etc. er strømlinieformede.

Olielasten føres i 13 midtskibs og 16 sidetanke, som tilsammen rummer 47.570 m³. Tanklugerne er af Götaverkens patenterede type ligesom tankventilatorerne.



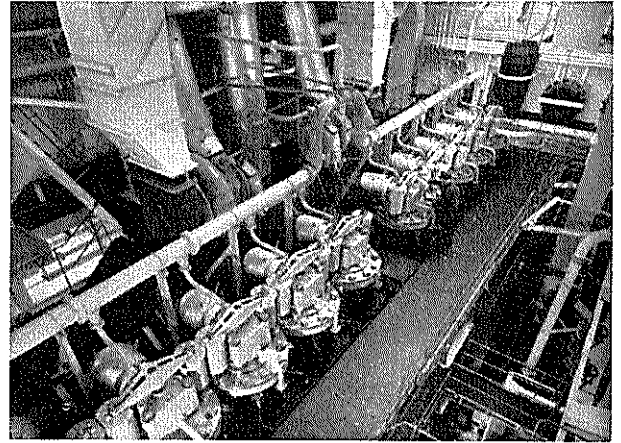
Fra venstre: Skibsreder Harald Brøvig, direktør Hilding Nielsen, søsreder Erling Brøvig og kaptajn T. Briseid.



M/T „Tharald Brøvig“.

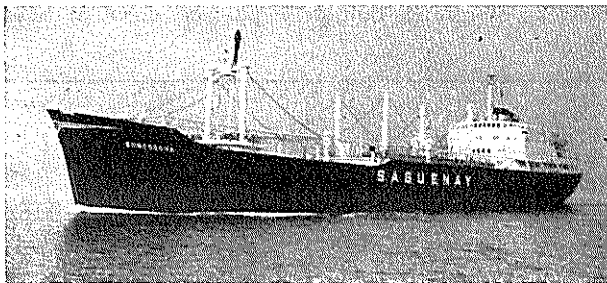
Skibet har en hypermoderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter.

Besætningen har rummelige og smukt indrettede kamre, som er luftkonditionerede med individuel regulering.



10 cyl. turbo-ladet Götaverken Dieselmotor, 12.500 bhk.

Skibet gør 16,25 knob på fuld last. Hovedmotoren er en GV totakts, enkeltvirkende dieselmotor med 10 cylindre og er turbo-ladet. Den yder 14.800 ihk eller ca. 12.500 ahk.



„Suncorona“.

M/s Suncorona afleveret

Fra Uddevallavarvet Aktiebolag afleveredes den 28. februar m/s „Suncorona“ på 12.890 tdw til Skibs A/S Agnes, søsreder Einar Saanum, Mandal.

Skibet er et søsterskib til „Sunriver“, der blev afleveret i december 1958. Maskineri og dækshus er placeret agter.

Maskineriet består af en syvcylindret, totakts GV-dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling. Den yder

maksimalt 6.550 ahk og giver skibet en fart på 15,25 knob på fuld last.

Typen har tidligere været omtalt i Vikingen.

Skibet har jævnstrøm, der fremstilles af tre aggregater på 240 kw drevet af seks cylindrede GV-motorer samt en dampdrevet dynamo på 110 kw.

Skibet føres af kaptajn T. Briseid, maskinchef er H. Deisz.

VIRGINIA ROSE

VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

- en herlig shagtabak

Götaverken bygger nyt værftanlæg

På det nye værft, som Götaverken har begyndt at anlægge i Arendal udenfor Göteborg, skal skibe på op til 100.000 tdw kunne bygges. Værftet får to byggedokker, og det kommer i hele sin planlægning i høj grad til at afvige fra det traditionelle billede af, hvorledes et værft ser ud.

På Götaverkens nuværende anlæg i Göteborg kan der ikke bygges større skibe end på ca. 40.000 tdw. Beslutningen om at bygge det nye værft er taget efter meget grundige undersøgelser af mulighederne for at ombygge det gamle værftanlæg og forøge dets kapacitet. Det er imidlertid omringet af navneanlæg, og man savner udviklingsmuligheder, hvortil kommer, at elven er for smal for søsætning af større skibe end dem, som værftet nu bygger. Først og fremmest forlod man tanken om at forøge kapaciteten på det gamle værft, fordi man fandt, at man med et nyt værft anlagt efter nye principper, som nærmest minder om transportbåndfremstilling, som anvendes i andre industrigrene, på en gennemgribende måde kunne modernisere og billigere fremstillingen af skibene. Til sidst blev spørgsmålet om bygning af Arendalsværftet afgjort ved at man indså, at en hel rationaliseret fremstilling efter nye linier er den eneste mulighed for værftet for i fremtiden at hævde sig i den internationale konkurrence.

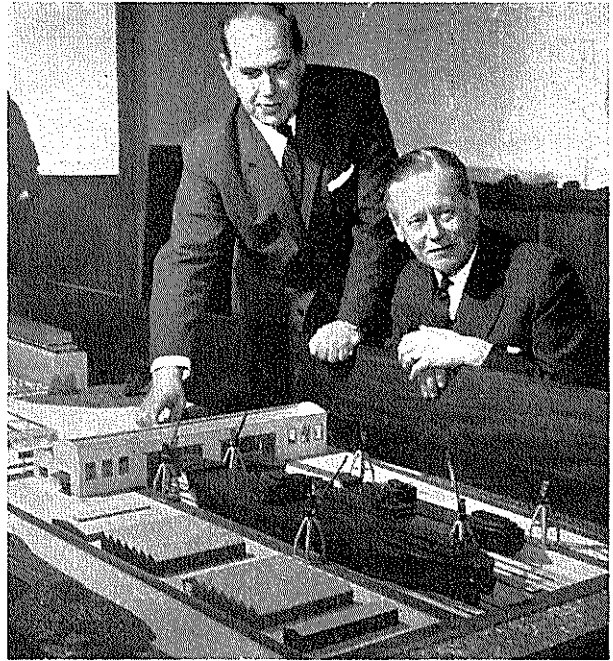
Det nye areal er ca. 1.000.000 m² og omtrent fire gange så stort som det gamle. Til at begynde med tages omtrent en trediedel i brug, medens resten reserveres til fremtidig brug.

Bekostningen er beregnet til ca. 150 millioner (sv) kroner og turde regnes som et af de største industrielle nybygningsprojekter, som er fremlagt i Sverige i de seneste decennier. Færdiggørelsen af værftet med byggedokker, værksteder og maskinel udrustning vil give arbejde til mange i de nærmeste år indtil 1962, da det efter planerne skal være færdigt.

Man er ved Arendalsværftet gået ind for „den lige produktionslinies“ princip og har desuden forsøgt at få så meget som muligt af værftsarbejdet forlagt ind under tag i værksteder. Desuden har man bestræbt sig for at give de forskellige arbejdere faste arbejdspladser.

Fra det helt mekaniserede pladeoplæg sker alle transporter på rullebaner gennem plade- og profilværksteder ned til svejseværkstederne. Byggedokker og alle værksteder har i forhold til hverandre en sådan placering, at alle transporter kan ske med et minimum af krydsende retninger og med korte, direkte veje.

Da de forskellige værksteder i hovedsagen ligger langs pro-



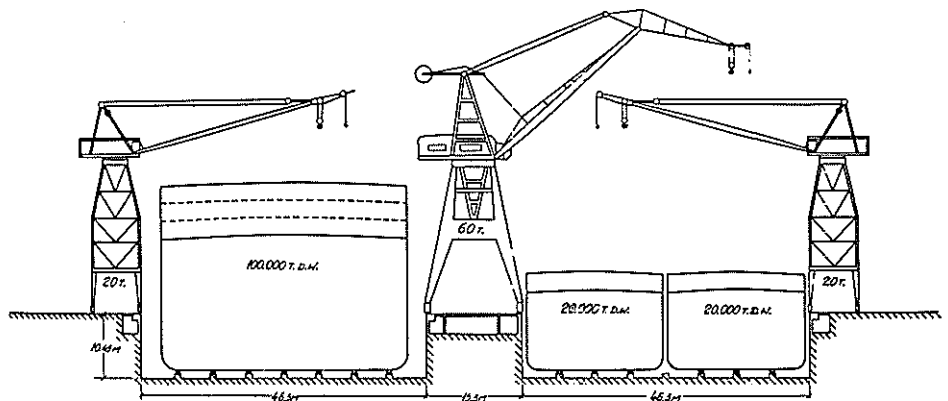
Dir. Niels Svensson, som har lavet det nye værft, sammen med værftsdirektør Hilding Nielser.

duktionslinien, bliver værftanlægget meget langt, godt en kilometer fra pladeoplaget til dokportene mod søen.

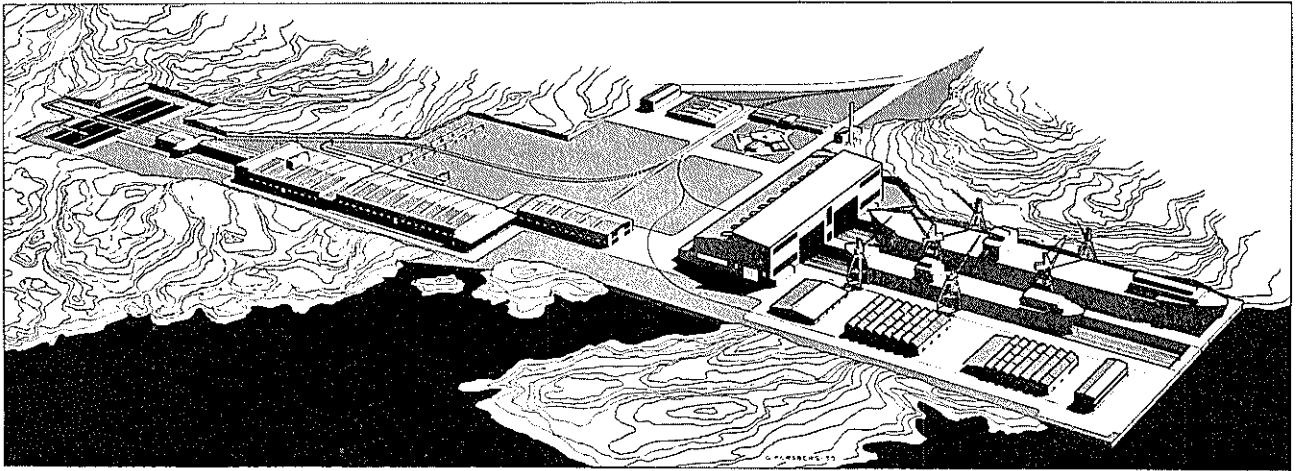
På det nye værft bliver skibene så godt som 100 % svejst, og al svejsning vil ske under tag, selv stødene mellem de forskellige sektioner. Derved bliver man fri for påvirkninger af vejret, som hidtil har voldt mange forsinkelser i det forudsatte arbejdsprogram. En anden væsentlig fordel er, at man under tag kan anvende helt andre arbejdsmetoder. Automatsvejsmaskiner kan anvendes i langt større omfang og svejsningen udføres i gunstigere stilling end udendørs, og svejseomkostningerne under tag bliver derfor væsentlig mindre.

Skibssektionerne gøres færdige i de store svejse- og monteringshaller, som afslutter produktionslinien ned mod byggedokkerne. Sektionerne kommer til at veje op til 200 tons.

Byggedokkerne strækker sig ind i monteringshallen og er forsynet med rullebaner, på hvilke de nye skibe — med agterenden først — stykke for stykke skydes ud af monteringshallen, eftersom den ene sektion føjes til



Tværsnit gennem de to byggedokke i Arendal.



Götaverkens planlagte anlæg ved Arendal. Afstanden fra pladelageret til venstre og ned til dækkportene for byggedokkerne er godt en kilometer.

den anden. Disse rullebaner med stålroller efter et nyt system er ligesom en del af de øvrige nye byggemetoder pater-tsøgt af Götaverken. Konstruktør er dir. Nils Svensson, som også har stået for planlægningen af det nye værft.

Når en tilstrækkelig del af skibet er færdigt, begynder indsætningen af maskineriet, udrustningen og apteringen, samtidig med at bygningen af skroget fortsætter, til forenden forlader monteringshallen. Monteringen af agtersektionerne til næste skrog kan umiddelbart begyndes, selv om arbejdet på det foregående skib ikke er helt færdige. Selvfølgelig passer ovennævnte beskrivelse bedst for store tankskibe, der bygges i standardserier, men metoden er også fordelagtig for andre slags skibe. Byggedokkerne er beregnet til 100.000 tons tankskibe, men for rigtig at kunne udnytte værftets kapacitet ved bygning af mindre skibe, er byggedokkerne gjort så brede, at to 20.000 tons tankskibe kan bygges samtidig ved sider af hinanden i en dok.

Nogen søsætning i gammeldags forstand bliver der ikke. Byggedokken fyldes bare med vand, hvorefter skibet bugseres ud, når dokporten er fjernet.

Det nye værft er beregnet til en byggekapa-citet på 188—200.000 tdw pr. år. Hele byggetiden for en 40.000 tons tanker til 20 uger.

Der vises stor omsorg for de sociale forhold på det nye værft — på spisesale, omklædnings- og styrtebadrum, parkeringspladser til biler etc.

På det nuværende værft er det meningen, når Arendalværftet bliver færdigt, til er begyndelse at nedlægge de tre mindste stabelbeddinge, hvorefter man har de to største og mest moderne tilbage. Der vil man bygge „umage“ skibe og visse specialskibe.

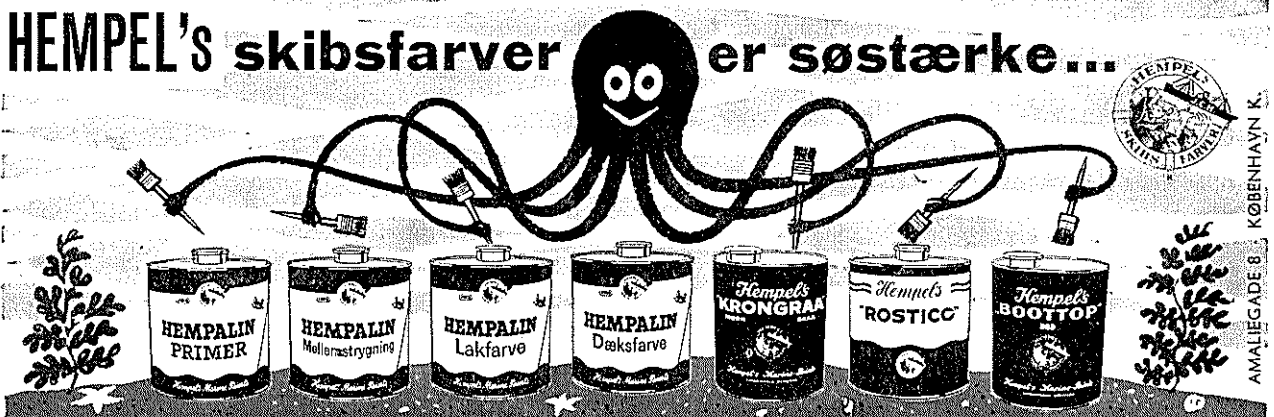
Ved det nuværende værft beholder man flydedokkerne og reparationsvirksomheden samt fremstilling af skibsmaskinerierne.

Danmarks Handelsflåde 1939, I & II,

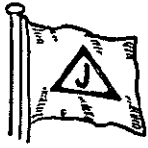
udarbejdet af kpt. P. Franzen,
til salg for bedste bud.

Billet Mrk. 20

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...



Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



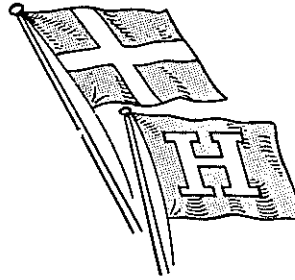
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr. : MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN



REDERI-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Telefax Central 69 - Telex 2574

C. CLAUSEN

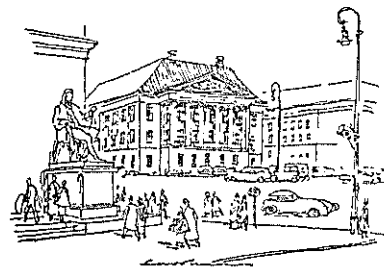


DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

NEW YORK



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILLIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Bibliotek N^o 63

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. juni

Topsejlskonnert
Maleri af V. QVISTORFF

(12) U

1959 - nr. 6
36. 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

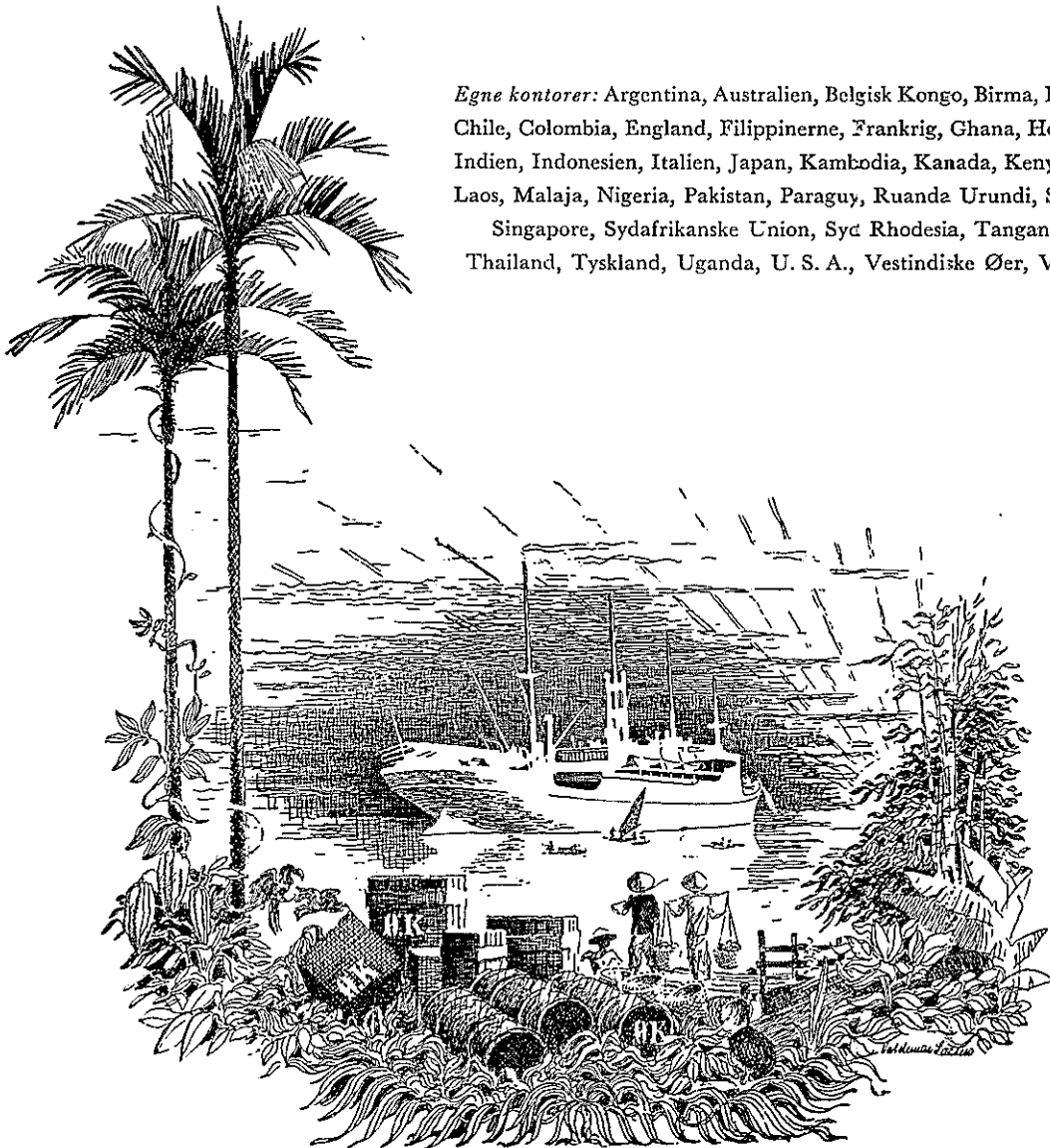
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 : forståelse med Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Danmarks Rederiforening

Ved Danmarks Rederiforenings ordinære generalforsamling trak formanden, direktør L. O. Norman, sig tilbage efter mere end 20 års arbejde for rederne. Han blev stærkt hyldet for sin store indsats. Hans store arbejdsevne og faglige kunnen skabte respekt om hans person, og han var altid en fremtrædende forhandler ved de mange møder, hvor han stod som repræsentant for Danmarks redere.

Hans efterfølger, næstformanden direktør J. Chr. Aschengreen, er en kendt mand i rederikredse, og som direktør i ØK fortsætter han en tradition fra dengang, general-konsul Hakon Christiansen var rederiforeningens formand.

Direktør Aschengreen gik meget stærkt ind for „Danmark“s bevarelse som sejlskoleskib, og han har også været formand for det indenbør rederiforeningens nedsatte forhandlingsudvalg.

Ud af bestyrelsen trådte skibsreder Alexis Andresen, og i hans sted valgtes skibsreder R. Fischer Nielsen. Også direktør H. U. Garde indtrådte i bestyrelsen. Som næstformand valgtes skibsreder Ove Amsinck.

Danmarks Rederiforening afholdt sin ordentlige generalforsamling tirsdag den 19. maj 1959 i foreningens mødelokaler, Amaliegaarde 33.

I sin beretning til generalforsamlingen udtalte formanden, direktør L. O. Normann, bl.a. følgende:

Det internationale fragtmarked har nu i to år været behersket af depression, og 1958 må uden sammenligning betegnes som det hidtil dårligste efterkrigsår for skibsfarten med stærkt stigende oplægninger og med fragtrater, der i langt de fleste tilfælde ikke har givet nogen mulighed for dækning af driftsudgifterne.

De dårlige fragtkonjunkturer skyldes for en del den almindelige stagnation i verdenshandelen, i første række fremkaldt af nedgangen i den industrielle aktivitet i den vestlige verden. Transporterne af to så vigtige varer som kul og malm har været stærkt faldende, og samtidig har den hidtil stærke vækst i olieforbruget vist en kendelig afsvækkelse. Yderligere har de lave råvarepriser medført, at en række råstofproducerende oversøiske lande har måttet foretage nedskæring af deres import af industrivarer. Disse forhold har uund-

gåeligt virket stærkt ind på tonnagebehovet, og der har i sammenligning hermed betydet forholdsvis lidt, at korntransporterne som følge af dårlig høst i en række lande har taget et mindre opsving. Specielt for kornfarten gælder det iøvrigt, at mange af de ledige tankbåde er søgt over i denne fart, hvorved rateniveauet er blevet trykket

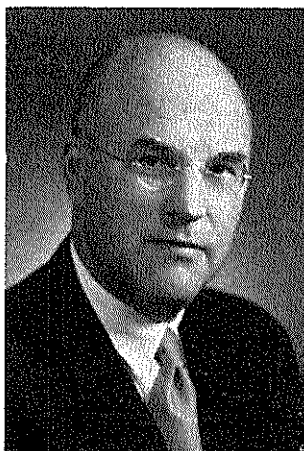
Til trods for, at konjunkturudviklingen i USA og Vesteuropa siden efteråret 1958 påny viser opadgående tendens, er der ingen tegn på en lettelse af depressionen for skibsfarten. Som følge af den vedvarende store tilgang af ny tonnage — kontraheret under højkonjunktoren — fortsætter misforholdet mellem udbud og efterspørgsel af tonnage. Verdensskibsbygningen satte i 1958 ny produktionsrekord med 9,1 mill. brt nye skibe, svarende til ca. 8 pct. af verdenstonnagen ved årets begyndelse. Skibsbygningskapaciteten ved verdens skibsværfter er siden 1950 næsten tredoblet, navnlig som følge af den japanske og vesttyske værftsindustri ekspansion, og den er nu så stor, at hele verdenshandelsflåden kan fornyes på ca. 10 år. Den voldsomme tilgang af ny tonnage må



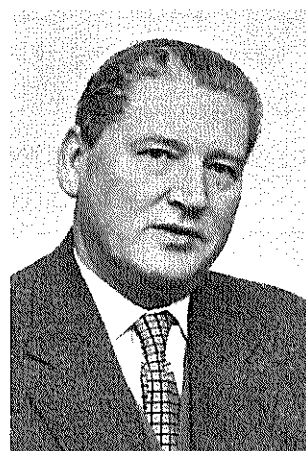
Direktør J. C. Aschengreen



Direktør H. U. Garde



Skibsreder Ove Amsinck



Skibsreder R. Fischer-Nielsen

løvrigt i vidt omfang ses som en af de mange uheldige følger af Suez-krisen, der bevirkede en overdreven kontraheringsaktivitet først og fremmest for „flags of convenience“-regning. Det er karakteristisk, at Liberia er det flag, der i 1958 for sjette år i træk viste størst fremgang med en tonnagetilvækst på 2,6 mill. brt, samt at der pr. 1. april i år er ca. 6 mill. brt. under bygning eller i ordre for PANHONLIB-rederier ud af en samlet nybygningsordrebestand på ca. 25 mill. brt. I dag udgør PANHONLIB-flåden ca. 17 mill. brt mod i 1950 ca. 4 mill. brt og i 1939 kun 0,5 mill. brt.

Dansk skibsfart har i vidt omfang mærket virkningerne af depressionen. Nedgangen i indsejlingen trods flådens vækst er et talende vidnesbyrd herom. Når en del rederier for 1958 har kunnet fremvise driftsresultater, der efter forholdene ikke kan kaldes utilfredsstillende, skyldes det i mange tilfælde, at de pågældende rederier endnu i dette år har nydt godt af kontrakter, indgået før depressionen satte ind, og driftsresultatet afspejler derfor ikke det lave fragtniveau i 1959. Også rederier med tonnage for specialarter har i en del tilfælde kunnet opnå et nogenlunde udbytte af deres mangeårige indsats på dette område, men for de rederier, der i 1958 var henvist til at drive deres skibe i løsfart, har der været tale om en daglig kamp for at opnå beskæftigelse, der blot gav dækning for de direkte driftsudgifter, og i adskillige tilfælde er skibe kun blevet holdt i gang, fordi tabet ved fart var mindre end tabet ved oplægning; selv nybygninger er gået direkte fra værft i oplæg.

I kraft af det sidste årtis fortsatte modernisering af flåden og den bevidste konsolideringspolitik, der er ført, skulle vort rederierhverv som helhed stå nogenlunde godt rustet til at møde en lavkonjunktur af begrænset varighed. Et stort handicap er imidlertid vort, sammenlignet med de fleste andre vesteuropæiske søfartsnationer, høje udgiftsniveau, og dette problem er blevet yderligere skærpet ved, at vi som et af de første søfartslande fra 1. marts i år måtte indføre 45 timers arbejdsugen til søs. De forøgede udgifter, som dette vil påføre erhvervet, vil givet gøre det vanskeligere for

danske redere at konkurrere særlig i en lavkonjunkturperiode, og selv den bedste tonnage kan ikke klare sig, når konkurrenterne er billigere.

Selvom vi således i dag som nævnt står med en relativt moderne og effektiv flåde, må man gøre sig klart, at den rivende tekniske udvikling, der siden krigen har gjort sig gældende, stadig fortsættes og for mange skibstypers vedkommende medfører, at skibene faktisk er teknisk forældede eller i hvert fald ikke fuldt konkurrencedygtige, længe før de i og for sig er slidt op. Typisk er i så henseende udviklingen indenfor tankfarten. Endnu i perioden 1945-1952 ansås således et tankskib på 14.000-16.000 tdw med 12 knobs fart for en gængs type, og i perioden 1952-1956 var det samme tilfældet for tankbåde i størrelsen 17.000-19.000 tdw med fart 14 knob. I dag er det imidlertid hovedsagelig tankbåde i størrelsen 25.000-50.000 tdw med stor fart, der vil have en rimelig mulighed for at finde beskæftigelse. En tilsvarende udvikling foregår for tiden for trampskibenes vedkommende, hvor de store bulk-carriers i stigende grad udkonkurrerer de hidtil gængse oceangående trampbåde på 8.000-10.000 tons. Skal Danmark hævde sin stilling som søfartsnation, er det uomgængeligt nødvendigt, at danske rederier efter evne søger at følge med i denne udvikling, men desværre truer de urealistiske danske krav til bemanningen af store skibe med at afskære vore rederier fra at gøre sig gældende på dette område. F.eks. skal en tankbåd på ca. 45.000 tdw under dansk flag i henhold til den gældende bemandingslov have en dæksbesætning på 27 mand, medens der under britisk og norsk flag kun kræves henholdsvis 11 og 14 mand. Når det betænkes, at den større dæksbesætning også medfører øget aptering, højere byggeudgifter, mindre lasteevne og udvidet restaurationspersonale m.v., vil man sikkert kunne forstå, at der bliver tale om en sådan merudgift, at danske rederier på forhånd udelukkes fra at konkurrere. En realistisk og rimelig løsning af dette problem er derfor en absolut nødvendighed, hvis dansk skibsfart ikke skal udelukkes fra et vigtigt område af den internationale skibsfart, hvilket også vil medføre uheldige konsekvenser for beskæftigelsen indenfor den danske skibsbyg-

ningsindustri. Leverancerne af nye skibe til danske rederier udgør hovedhjørnestøen for beskæftigelsen af de ca. 22.000 mand, der er ansat ved værfterne, hvortil kommer beskæftigelsen hos værfternes talrige underleverandører indenfor dansk industri og håndværk. I 1956, 1957 og 1958 udgjorde danske rederiers andel af den søsatte tonnage ved danske værfter henholdsvis 74, 68 og 63 pct., og det er derfor af almen betydning, at danske rederier såvidt muligt på lige fod med andre kan participere mest muligt i forretningen med og driften af alle konkurrencedygtige skibstyper.

Det gælder her som på andre områder, at ét er, at den danske rederinæring ikke kan forvente at få samme vilkår som skibsfarten under bekvemmelighedsflag og ej heller ønsker nogen form for statssubvention, et andet er, at vi må forvente, at vore myndigheder ikke stiller krav, der er strengere end de, der gælder for de traditionelle skibsfartslandes flåder, med hvilke vi skal konkurrere. Dette er så meget vigtigere, som der næppe er noget, der berettiger til at tro, at den nuværende depression på fragtmarkedet snart vil være overstået; tværtimod må man snarest regne med en yderligere forværring efter de to jobspøster, som de første måneder af 1959 har bragt. Den i februar indførte nye tyske kultold forventes at ville medføre, at Tysklands import af kul fra USA, der i 1958 udgjorde ca. 11 mill. tons, i indeværende år kun vil komme op på ca. 4,5 mill. tons; en betydelig tonnagemængde, der hidtil har fundet beskæftigelse i kulfarten USA/Tyskland vil således blive gjort arbejdsløs. Yderligere har den amerikanske regering i marts indført restriktioner på olieimporten, der medfører en reduktion af importen på fra 8 til 15 pct. af de forskellige olierør, og man regner med, at disse restriktioner vil medføre et formindsket tonnagebehov på henimod 1 mill. tdw. Samtidig med at tonnagebehovet således formindskes, og oplægningstallene påny viser stærk stigning, fortsætter strømmen af nye skibe fra værfterne, og selvom også ophugningen af ældre, uøkonomiske skibe viser nogen stigning, tyder alting på, at vi endnu en tid fremover må regne med et dårligt fragtmarked.

Vanskelighederne for den selvhjulpne skibsfart skærpes yderligere af, at protektionisme på skibsfartens område verden over er i stadig tiltagende. Desværre må man konstatere, at mødens der gennem organisationer som GATT og OEEC i de senere år er opnået ikke-uvæsentlige resultater med hensyn til at frigøre varehandelen mellem landene for restriktioner, er forholdet omvendt for den internationale skibsfart, hvor restriktionerne er i fortsat vækst. Er nylig foretaget opgørelse viser således, at ikke mindre end 45 lande praktiserer en eller anden form for flagdiskrimination, og at antallet af tosidede handelsaftaler, som indeholder diskriminerende skibsfartsklausuler, nu er nået op på 34. Hertil kommer de af mange lande ydede store statsubsidier og konkurrencen fra bekvemmelighedsflagene. Den tiltagende flagdiskrimination må beklages ikke alene ud fra skibsfartens interesser, men også fordi den,



Direktor L. O. Normann

som alle erfaringer viser, medfører en uhensigtsmæssig udnyttelse af verdenstonnagen, der må betales af forbrugerne i form af højere søtransportudgifter, og alle burde derfor være interesseret i, at der fandt en liberalisering sted også på dette område. Der er næppe tvivl om, at en væsentlig årsag til, at skibsfartsprotektionismen har fået så stort omfang, kan føres tilbage til det uheldige eksempel, som verdens førende økonomiske stormagt har givet på dette område. Der skal ikke her gås nærmere ind på de uheldige konsekvenser af USA's skibsfartspolitik, da dette spørgsmål blev behandlet udførligt i sidste års beretning; blot skal det fremhæves, at man fra dansk skibsfarts side ser hen til den konference om skibsfartsspørgsmål, som skal finde sted i Washington i juli, med forventning. Forhåbentlig vil det her lykkes at nå frem til resultater, der samtidig med at tilgode USA's legitime interesser medfører, at bl.a. de uheldige cargo preference-bestemmelser modificeres på en sådan måde, at de ikke som nu alvorligt skader allierede nationers skibsfart.

Den nye internationale skibsfartsorganisation IMCO under FN er nu en kendsgerning, og efter at en række andre vesteuropæiske søfartslande havde tiltrådt IMCO, var der næppe nogen mulighed for Danmark for at stå udenfor. Dansk skibsfart er ifølge erhvervets karakter internationalt indstillet og har altid stillet sig positivt overfor internationale samarbejdsbestræbelser på skibsfartens område. Der har imidlertid i de senere år her som på andre områder udviklet sig en beklagelig tendens til at overdimensionere og bureaukratisere dette samarbejde ved oprettelsen af nye organer, hvis arbejdsområde i vidt omfang falder sammen med allerede eksisterende organer. Det hele udvikler sig derfor let til at blive en papirmølle, hvis omfang står i

omvendt forhold til de positive resultater til skade for det virkelig værdifulde internationale samarbejde. — Dette er baggrunden for, at man fra vor side med nogen skepsis har set på oprettelsen af den nye søfartsorganisation, men forhåbentlig vil det lykkes at holde arbejdet her indenfor fornuftige rammer, og vi må i denne forbindelse lægge stor vægt på, at det forbehold, som den danske regering på linie med den norske og svenske tog i forbindelse med sin tiltrædelse, nemlig at organisationens arbejdsområde bør begrænses til alene at omfatte tekniske og nautiske søfartsspørgsmål, også vil blive overholdt.

For godt og gavnligt samarbejde med regeringen, med centraladministrationens embedsmænd, med landets andre erhvervsorganisationer og med rederiorganisationerne i udlandet og særlig i Norden vil jeg til slut gerne udtale min og Danmarks Rederiforenings oprigtige tak.

Følgende medlemmer af foreningens bestyrelse afgik efter eget ønske:

Formanden, direktør L. O. Normann,
Det forenede Dampskibs-Selskab A/S.
Skibsreder Alexis R. Andresen,
Rederiet Dania A/S.

Til ny *formand* valgtes den hidtidige næstformand:

Direktør J. Chr. Aschengreen,
A/S Det Østasiatiske Kompagni.

Til ny *næstformand* valgtes hidtidigt medlem af bestyrelsen:

Skibsreder Ove Amsinck,
Dampskibsaktieselskabet Progress.

Nyvalgt blev:

Skibsreder R. Fischer-Nielsen,
Dampskibsselskabet Draco A/S.
Direktør H. U. Garde,
Det forenede Dampskibs-Selskab A/S.

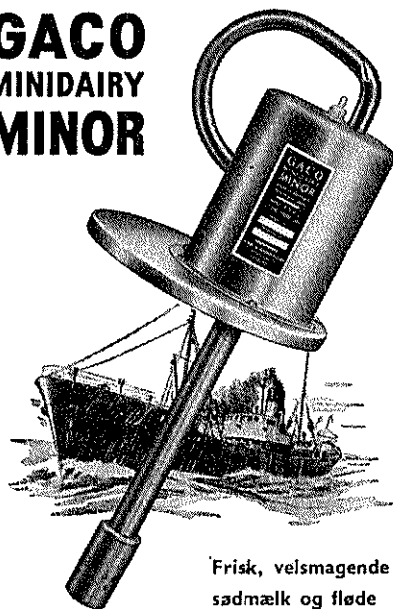
Danmarks Rederiforenings bestyrelse består herefter af følgende:

Formanden, direktør J. Chr. Aschengreen,
A/S Det Østasiatiske Kompagni.
Næstformanden, skibsreder Ove Amsinck,
Dampskibsaktieselskabet Progress.
Skibsreder R. Fischer-Nielsen,
Dampskibsselskabet Draco A/S.
Direktør H. U. Garde,
Det forenede Dampskibs-Selskab A/S.
Direktør Henry Jensen,
Rederiet J. Lauritzen.
Skibsreder K. Bülow Jensen,
Rederi-Aktieselskabet Myren.
Skibsreder A. P. Møller.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

**GACO
MINIDAIRY
MINOR**



Frisk, velsmagende
sædmælk og fløde
daglig - på 15 min.

Udførlig brochure sendes gerne.

FABRIKATION

KIRK & KOMPAGNI

KØBENHAVN Ø

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPKIBSSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

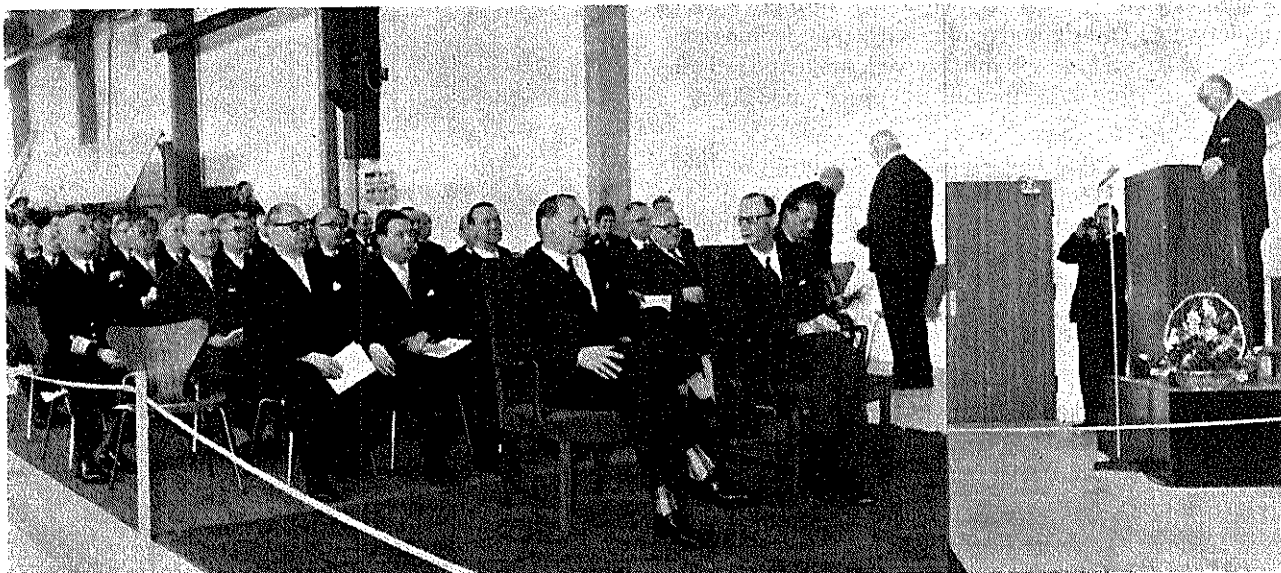
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)

TELEGRAM-ADRESSE: HANSEN



Til venstre: HM Kongen og EKH Arveprinsen påhører i spidsen for flere ministre og en større indbudt kreds indvielsestalen, som holdtes af dr. tech. H. P. Christensen (billedet til højre).

Danmarks Hydro- og Aerodynamisk Laboratorium

Danmarks Hydro- og aerodynamisk Laboratorium indviedes den 4. maj i nærværelse af HM Kongen og HKH Arveprinsen, flere ministre med statsministeren i spidsen og en større indbudt kreds.

Formanden for byggeudvalget, direktør, dr. tech. h. c. H. P. Christensen, bød velkommen og udtalte sin glæde over, at dette for skibsværfterne og rederne så vigtige spørgsmål nu er løst. Modelforsøg er absolut nødvendige for skibsværfterne, hvis de skal kunne opfylde de krav, rederierne stiller. 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 laboratoriet fik man et levende indtryk af den omhu og sans for selv de mindste detaljer, der er 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 selv-ejende 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, egnede 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 er der anbragt en vogn, målevognen, der kører på skinner på tankens sider og spænder tværs over denne. Den er 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 dens form fastlægges med stor nøjagtighed, hvorefter den endelige afpuddning 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 er anbragt ved tankens vestende. Det er derfor også muligt at prøve modellerne i „hård sø“.

I mindre bassiner kan stabilitets- og vibrationsundersøgelser foretages.

I den aerodynamiske afdeling 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 propeller, 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 luftmodstand af legemer af vilkårlig form, f.eks. modeller af flyvemaskiner, jernbanetog, automobiler og skibe, ligesom 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 videnskabeligt betonet art, så der vil næppe blive mangel på arbejdsopgaver.

Det er af betydning, at der endelig er skabt 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 kontakt 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 udlandet 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 forskningsindsats, og herfor er der nu gode muligheder.

Realisation af planerne for laboratoriet og administration og tilrettelæggelse af projektering og byggeri er blevet forestået af et byggeudvalg bestående af direktør, dr. tech. h. c. H. P. Christensen som repræsentant for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, rektor, professor dr. tech. h. c. Anker Engelund som repræsentant for Danmarks tekniske Højskole og direktør, diplomingeniør Georg Dithmer som repræsentant for Akademiet for de tekniske Videnskaber.

Ledelsen overgår nu til en bestyrelse, hvortil ministerierne vil vælge fire medlemmer, og hvori iøvrigt skibsværfterne, Akademiet for de tekniske Videnskaber og Danmarks tekniske Højskole vil være repræsenteret.

Dir. Christensen sluttede med at sige, at byggeudvalgets opgave nu er afsluttet, og der kun mangler indsendelse af regnskabet til ministeriet. Byggeudgifterne er holdt indenfor overslagets rammer, og et mindre overskud er hensat til imødegåelse af et evt. underskud i criften i den første tid. (Senere oplyste dir. C. for



Kongen og Arveprinsen lytter interesseret til professor C. W. Prohaska's tekniske udrådninger.

Vikings repræsentant, at dette gunstige resultat var opnået ved hjælp af de danske leverandørers forståelse for sagen). Kun en brøkdel af udgifterne er gået til udlandet til instrumenter, som ikke kunne skaffes herhjemme, ellers er alt dansk arbejde.

Laboratoriets direktør, professor dr. tech. C. W. Prohaska, der har ledet projekteringen, gennemgik derefter laboratoriets indretning, takkede sine medarbejdere for usædvanlig interesse og arbejdsindsats og sluttede med at invitere de mere prominente gæster på en tur med vognen, så de kunne se, hvorledes prøverne med den ophængte model fandt sted.

Dir. Prohaska's nærmeste medarbejdere er professor dr. tech. S. A. Harvald, der tillige er chef for værkstederne. Civilingeniør Klaus Dwinger er afdelingsleder for hydrodynamisk afdeling og civilingeniør Helge Petersen for aerodynamisk afdeling. Personalet omfatter ved laboratoriets indvielse omkring tyve personer.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

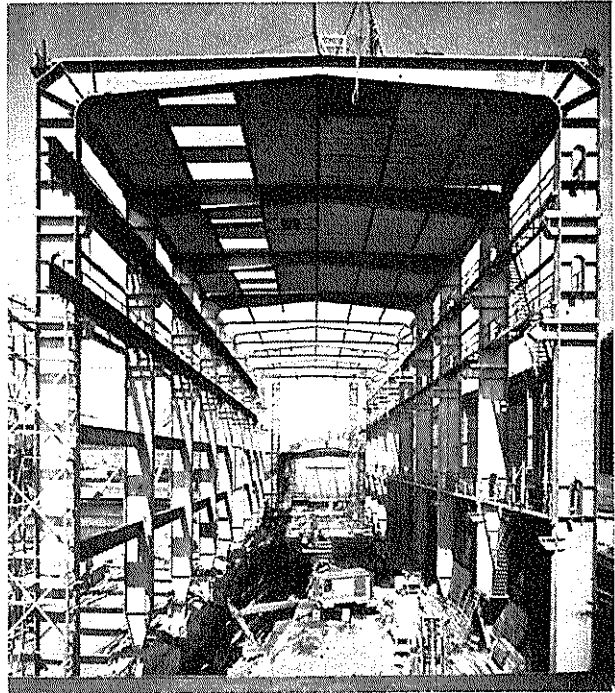
25.000 effektive hestekræfter i én motor

Burmeister & Wain præsenterede den 13. maj 1959 den første motor af den nye type 84-VTBF-180, der med 12 cylindre er i stand til at udvikle 25.000 ehk i daglig service. Denne motortype er konstrueret navnlig for at imødekomme rederiernes ønsker om dieselmotorer til de meget store skibe, først og fremmest supertankere.

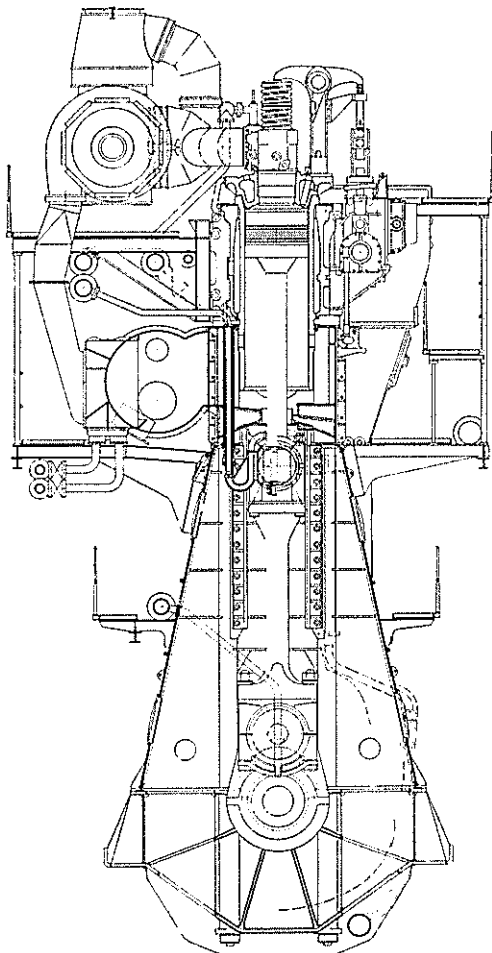
Med den nævnte motorydelse, 25.000 ehk, er det mål nået: at kunne levere enkeltskruede dieselmotoranlæg til tankskibe på op til ca. 65.000 tons lastekapacitet, hvilke er de største skibe, der i almindelighed bliver tale om, idet der kun undtagelsesvis bygges større tankskibe.

Med konstruktionen af den nye motor har B&W hævdet sin position som den førende producent af store skibsmotorer, og motoren er sidste led i den udvikling, der i 1929 begyndte med B&W's krydshovedmotor, første gang leveret til Fearnley & Eger's „Fernplant“, i 1952 fortsattes med B&W's turboladede motor til A. P. Møller's „Dorthe Mærsk“, og som nu altså har ført til fremkomsten af den nye type med de større dimensioner og den højere turboladning.

Inden den nye motor kom frem, var den største



Værkstedbyggeriet på maskinfabrikken, Christianshavn, skrider fremad. Her ses skelettet til den nye provehal for de største dieselmotorer.



Trærsnit af den nye B&W marinedieselmotor Type 84-VTBF-180.

enkeltvirkende B&W krydshovedmotor typen 74-VTBF-160 med cylinderdiameter 740 mm og slaglængde 1600 og en ydelse på 1250 ehk pr. cylinder. Flere 12-cylindrede motorer af denne type, som med deres ydelse på 15.000 ehk er verdens hidtil kraftigste skibsdieselmotorer, er i dag i service. En af disse 12-cylindrede motorer er således installeret i det nyligt afleverede franske tankskib „Altair“ på 47.000 tons lastekapacitet, og som er verdens største motortanker.

Den nye type, 84-VTBF-180, har cylinderdiameter 840 mm og slaglængde 1800 mm, og den udvikler i daglig service 2100 ehk pr. cyl., hvilket som før nævnt for en 12-cylindret motor giver en totalydelse på 25.000 ehk.

Med denne betydelige forøgelse af den hestekraftydelse, der kan opnås med én enkelt motor, er der givet rederne mulighed for, også for de allerstørste skibe, at kunne udnytte de overordentlig store økonomiske fordele, som anvendelsen af langsomtgående dieselmotorer frembyder i sammenligning med andre typer af fremdrivningsmaskiner. Dette forhold er naturligvis særlig vigtigt i tider, hvor fragtraterne er lave.

Den første motor af den store type vil blive installeret i et 19.000 tons tankskib under bygning ved Nakskov Skibsværft for Det Østasiatiske Kompagni, med hvem B&W atter har haft den glæde at samarbejde vedrørende denne nye udvikling. Motoren har 6 cylindre, og i henhold til kontrakten er ydelsen 10.400

ehk eller ca. 1730 ehk pr. cylindre, svarende til den turboladning, som regnedes med, da dette anlæg blev kontraheret.

Det bór i denne forbindelse nævnes, at det første motorskib i verden, Østasiatisk Kompagnis „Selandia“, afleveret 1912, havde to B&W 8-cylindrede, 4-takt hovedmotorer, som tilsammen ydede ca. 2.300 hestekræfter, eller altså kun lidt mere end den normale ydelse for én cylinder af den nye motortype.

Prøverne i værkstedet med den nye motor påbegyndtes for en måned siden, og resultaterne har været overmåde tilfredsstillende. Ved fuld belastning, svarende til et indiceret middeltryk i cylinderen på 9,5 kg/cm², er brændselolieforbruget ca. 158 kg/ehk-time, og temperaturerne i cylindervægge, cylinderdæksler og stempler de samme som i B&W's hidtidige motorer, og som følge heraf vil forholdene med hensyn til vedligeholdelse af motoren være lige så gode som for de hidtidige motortyper.

Ligesom B&W's andre motortyper kan den nye motor overbelastes med 10 %, d.v.s. til en ydelse på ca. 27.500 ehk for en 12-cylindret motor.

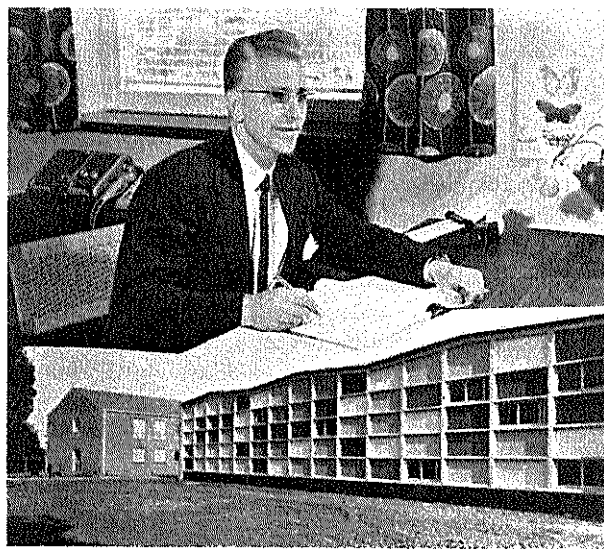
Højden af motoren, målt fra fundamentet, er ca. 11,2 m, længden af en 12 cyl. motor 22,1 m og vægten ca. 885 tons eller 35 kg pr. ehk.

Allerede fra den første meddelelse om den nye motor har der verden over været en stor interesse for den, og allerede nu ved præsentationen ligger Burmeister & Wain og dets licenshavere inde med ordrer på flere anlæg af denne type.

International's nye bygning

Ved en højtidelighed indviede International Farvefabrik A/S sin nye administrationsbygning og en ny, stor lagerhal på hjørnet af Amager Strandvej og Øresundsvej.

Glæden var dobbelt stor, fordi indvielsen netop falder sammen med selskabets 60 års jubilæum. International, som selskabet populært kaldes, blev nemlig stiftet i 1899 som led i den verdenskendte farveorganisation International Paints, der nu tæller 24 fabrikker i 16 lande og har mere end 1000 agenter spredt over alle havne i verden. Dette er i sig selv imponerende tal; men virk-



Øverst: Direktør, civilingeniør Børge Lorentzen.
Nederst: Lagerhal og administration.

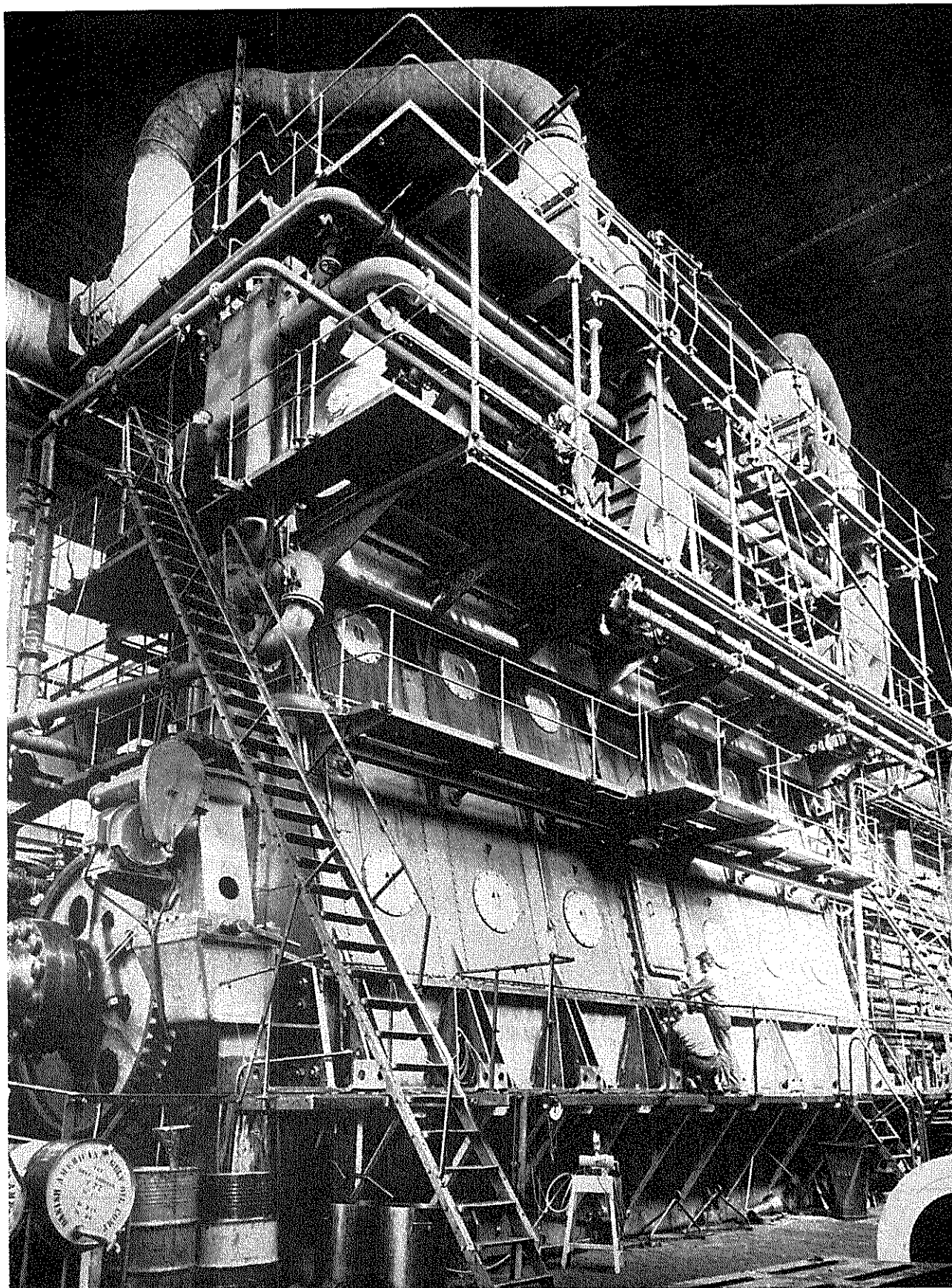
somhederne leverer også forbruget af malerverier til mere end en trediedel af hele verdenstommagen.

Den danske fabrik har ikke ligget på den lade side — med sin aktiekapital på omtrent 2 millioner kroner og en stadigt voksende omsætning har den foretagne udvidelse ikke blot været et længe næret ønske, men simpelthen en nødvendighed for at kunne opfylde de stadige krav til produktionsforøgelse og dermed udvidet administration, personalevæls og lagerplads.

I bestræbelserne for gennemplanlægning, rationalisering, udvidelse etc. at bevare og fremme fabrikkens ry som leverandør af de bedste og mest effektive skibsfarver i verden har de gennem tiderne vekslende bestyrelser på den smukkeste måde støttet de forrige og den nuværende direktion. Den nuværende direktør, civilingeniør Børge Lorentzen, har såvel ved udførelsen af den store udvidelse af selve fabrikken i 1952/53 som ved den nu gennemførte udvidelse i forbindelse med hele administrations- og distribueringsapparatet lagt megen forudseenhed og faglig dygtighed for dagen, og mange gode ønsker er strømmet ind til ham på denne mærkedag. Den nuværende bestyrelse består af formanden, skibsreder Preben Harhoff, næstformanden, direktionssekretær Alfr. Gärtner, skibsreder Otto Danielsen, direktør John Petrie samt direktør E. Tersling.

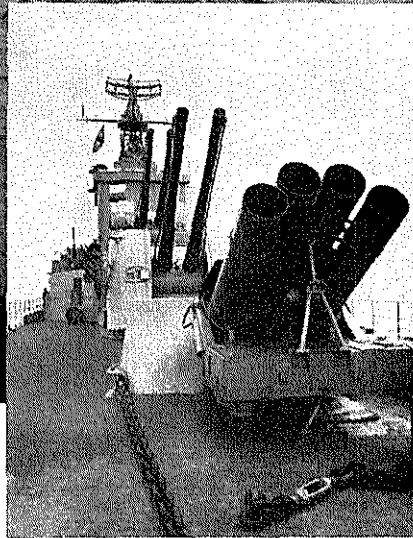


FRA KØL TIL MASTETOP - MED SADOLINS SKIBSFARVER



Den første B&W dieselmotor af typen 84-VTBF-180. Motoren er en 6-cylindret, 2-takts, enkeltvirkende marine-dieselmotor med turboladning. Den udvikler 11.700 ihk, svarende til 10.300 ehk ved 11C omdrejninger.

Kockum- byggd jagare för Colombia



A.R.C. "20 de Julio"

2650 tons standarddeplacement

55000 a.h.k.

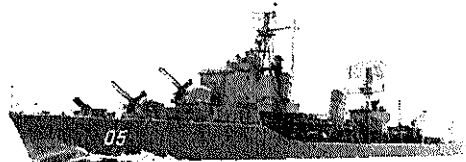
Levererad 1958 till republiken Colombia

Huvudbeväpning:

Sex 12 cm helautomatiska Bofors-
kanoner i tre dubbel torn



NYBYGGNADER
KLASSNINGAR
REPARATIONER



KOCKUMS MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG — MALMÖ

Damp kl. 5

Søværnets Maskinofficersforening afholdt den 4 maj en reception i anledning af, at det var 125 år siden, HM Kong Frederik den Sjette resolverede, at der skulle indføres fremdrivningsmaskineri i flådens skibe.

Samme dag udkom bogen „Damp kl. 5“, Søværnets maskinvæsen 1834—1959, redigeret af kontorchef Kaj Lund og udgivet af Søværnets Maskinofficersforening, hvis formand i et forord gør rede for bogens formål og tilblivelse.

Bogen indledes med kongens skrivelse til Admiraltets- og Kommisariatskollegiet, dets svar og kongens påtegning med bifald herpå. De to skrivelser er gengivet i faksimile og i „oversættelse“, da de fleste nutidsmennesker ikke kan læse gotiske bogstaver.

I de følgende kapitler gennemgås de første eksperimenter med dampskibe. „Caledonia“'s ankomst til Københavns red den 23. maj 1819 og dens første afsejling to dage senere kl. 5 nævnes særligt. „Caledonia“ måtte ikke gå ind til Toldboden på grund af brandfaren, og lige til 1842 opretholdtes forbudet for „ildskibe“ mod at gå ind i havnen med fyr under kedlerne. Der erindres i bogen om den atomdrevne undervandsbåd, der heller ikke måtte gå ind til København.

Det varede imidlertid længe med dampskibenes indførelse som egentlige krigsskibe. De dampskibe, man havde i marinen, eller de private skibe, som blev rekvireret i krigsårene 1848-50, gjorde nytte ved bugsering, troppetransport og kurertjeneste.

Fra begyndelsen var det meget svært at skaffe personale til betjening af dampmaskinerierne, og en del englændere blev indkaldt, bl.a. William Wain, der, efter i en årrække at have været overmaskinmester i marinen, gik i kompagni med C. C. Burmeister. Der berettes om alle de vanskeligheder, maskinmestrene havde med de tidligere maskiner og navnlig kedlerne, og om de vanskelige arbejdsforhold i maskin- og kedelrumme, hvor der eneste belysning var tranlamper.

De forskellige søværnsordninger gennemgås samtidig med materiellets udvikling til dets nuværende stade.

Det må siges at være minere heldigt, at en historisk oversigt har flere urigtige årstal. Symingtons dampbåd er dateret 100 år senere end virkeligheden. Fregatten „Jylland“ er søsat „1850“ og „1860“. Frederik VI (død 1839) købte „Hebe“ 1846. Desuden må bemærkes, at de danske skibes mål var i danske fod og tommer, medens engelske og amerikanske opgivelser er i engelske mål, så en direkte sammenligning kan være vanskelig. Det samme gælder også vægtopgivelser.



Formanden byder velkommen til de mange fremmødte gæster.

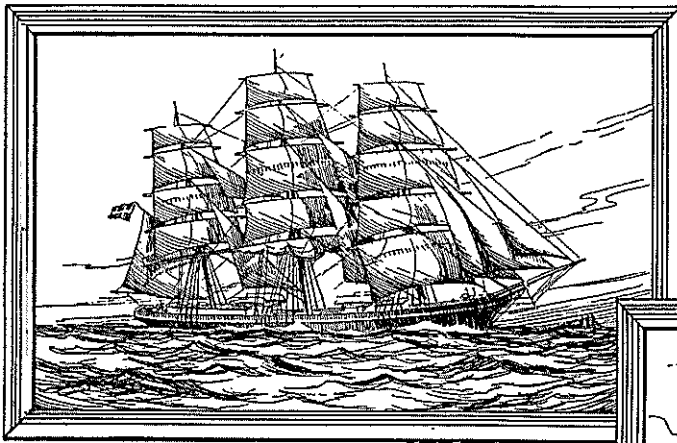
Om anvendelse af stål i marinens skibe kan oplyses: I panserskibet „Tordenskjold“, der blev sat i vandet 1880, anvendtes for første gang stålmaterialer, idet spanter, dæksplader og enkelte andre dele var af stål, medens yderklædningen var af jern. I krydserfregatten „Fyn“, der sattes i vandet 1882, er alt materialet stål undtagen de svære spantevinkler. Alle senere skibe er bygget af stål.

Bogen er smukt udstyret og forsynet med et rigt illustrationsmateriale. Den er ikke særlig let læst, men anbefales på det bedste til alle med interesse for maskinvæsenets udvikling, når blot de vil lægge et arbejde i gennemgangen af den.

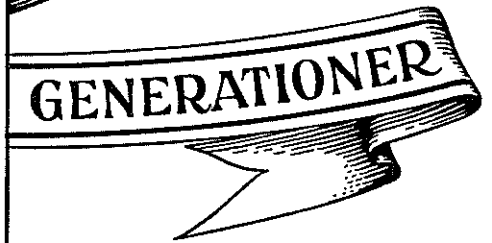
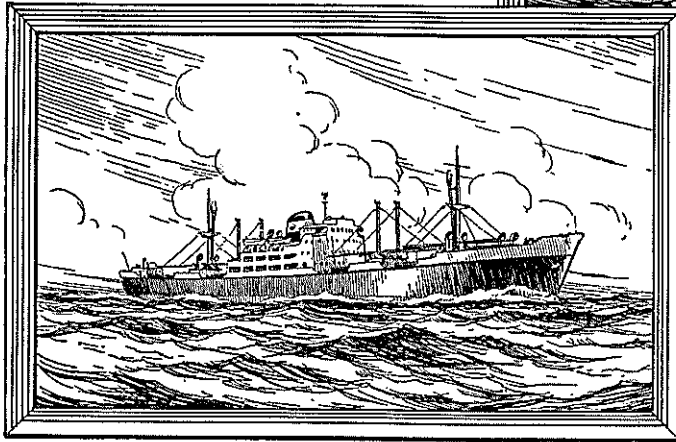
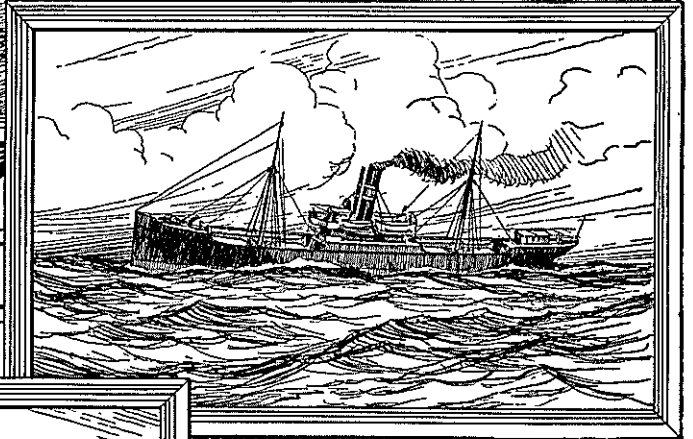
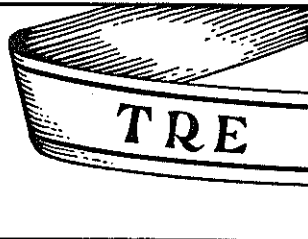
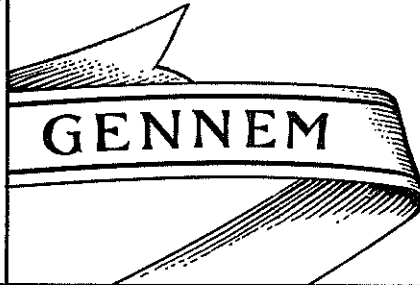
**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



H. SGH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

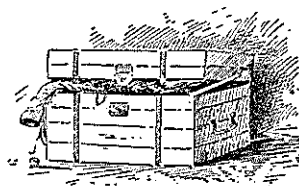
! fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Cunard-liner til Sovjet

I oktober vil en Cunard-liner under et krydstogt i Middelhavet og Sortehavet anløbe russiske havne. Det drejer sig om den 34.172 tons store „Caronia“, der bl. a. skal anløbe Jalta og Odessa. Det bliver første gang, en Cunard-liner anløber sovjet-russisk havn, siden „Franconia“ i 1945 fungerede som hovedkvarter for den britiske delegation under Jalta-konferencen. „Caronia“s krydstogt begynder i New York den 3. oktober og slutter i Southampton den 17. november. Turen koster en bagatel af 1.000 dollars (7.000 kr.) for den billigste billet!

Kræsen passager

I et engelsk blad læser jeg om kannibalhøvdingen, der tog ud på en rejse med en stor liner. Idet han gik ind i spisesalonen, fik han stukket et menukort ud. „Hvad skal jeg med det?“ spurgte han. „Giv mig i stedet passagerlisten!“

Sandt!

De britiske skibskonstruktører var lige været samlet. Blandt gæsterne ved en middag, de gav, var Westminster borgmester, som i en tale erklærede: „Det må i dag for skibsværfterne være lige så svært at få underskrevet en kontrakt om et nyt skib som at forsøge at sælge en arægtig kanin til en australsk landmand!“

Det varer lidt

Isen i Antarktis er gennemsnitlig over 1,5 km tyk. Hvis al denne is smeltede, ville vandstanden på kloden stige med ca. 70 meter, hvilket vil sige, at mange store byer ude ved kysten — både København, London og New York — ville blive oversvømmet. Selv om isen ved polerne fortsat vil smelte med samme fart som nu, vil det dog vare mindst 10.000 år, før den er væk.

Hvis Grønlands is smelter

På Grønland har indlandsisen en tykkelse af ca. 3 km. Hvis al denne is smeltede, ville vandstanden i verdenshavene stige med mellem 15 og 20 meter, og samtidig ville Grønland blive delt op i flere mindre øer. Hvis al isen jorden over smeltede, ville vandstanden i havene stige 100—125 meter, og bl. a. ville det meste af Danmark gå under.

18 knops hjuldampere

Den engelske Kanal er et af de farvande, hvori hjuldampere holdt længst ud. Først i midten af 1923 tog franskmændene deres berømte hjuldampere „Le Nord“ og „Pas de Calais“ ud af farten mellem Calais og Dover. Begge disse fartøjer kunne præstere en fart af lidt over 18 knob.

Kineserne var først

Allerede omkring år 1300 hører vi første gang om vandtætte skodder i skibe. Det var den dristige opdagelsesrejsende Marco Polo, der bragte nyheder om ænne opfindelse med sig hjem til Europa. Marco Polo fortalte iøvrigt, at kineserne havde opfundet de vandtætte skodder allerede århundreder tilbage.

Og vi var længe bagefter

Man skulle tro, at europæerne havde grebet nyheden om de vandtætte skodder med begærlighed. Men der skulle gå mange år, inden Europa udnyttede denne opfindelse. Da det britiske admiralitet i 1875 ville finde ud af, hvilke enheder af handels-

flåden, der egnede sig til trøppetransport, viste det sig, at kun 28 af 4.000 jernskibe opfyldte de opstillede betingelser om vandtætte skodder, der skulle gøre dem nogenlunde synkefrie, hvis et rum sprang læk.

Opkaldt efter en orden

Kongeskibet „Dannebrog“ er opkaldt efter det danske flag. Det samme var det forrige kongeskib af samme navn, men liveskibet „Dannebrog“, som under kamp sprang i luften i Kege Bugt, var opkaldt efter Dannebrogordenen.

Gar engelske matroser tamp

Da briggen „Bornholm“ i 1819 lå som vagtskib i Surdet ud for Helsingør, lod vagtchefen to britiske matroser føre om bord, hvorefter han gav ordre til, at de to fik et lag tamp! Den britiske minister i København var selvfølgelig meget fortorret herover og protesterede. Men skibets chef, kaptajn Grove, kunne meddele, at tampene var blevet givet som assistance til en engelsk koffardikaptajn, der havde bedt „Bornholm“ tage sig af matroserne, fordi disse havde forsøgt mytteri om bord i hans skib!

Flåden lejede kasseret skib

Mens vi er ved Sundets vagtskibe, må korvetten „Diana“s mærkelige skæbne lige nævnes. Dette skib lå på vagt ud for Krenborg fra og med 1838 til og med 1843. I 1844 blev korvetten slettet af flådens lister og kasseret som orlogsskib, hvilket dog ikke hindrede en reder i Flesborg i at købe den. Men i 1849 skete det mærkelige, at flåden lejede et én gang kasseret skib og satte det under kommando igen. „Najaden“ blev den sømmer udrustet som vagtskib, og året efter gjorde skibet endda en rejse til Island under orlogsflaget!

Vendte tilbage til rederiet

Det er også sket, at private rederier har købt skibe tilbage, som de tidligere selv har solgt. Det gælder f.eks. Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, der i 1924 solgte dampskibet „Bornholm“ til Svenska Amerika Linjen, som omdøbte det til „Borgholm“. Skibet vendte imidlertid snart tilbage til Bornholm, idet det blev købt af „Østersøen“ på Nordbornholm. I 1937 købte 66-selskabet fartøjet tilbage og lod det modernisere.

Første i indenrigs fart

Grunden til „Bornholm“s afnændelse i 1924 var den, at 66-selskabet i april det år satte motorskibet „Frem“ i fart. „Frem“ var det første danske motorskib i indenrigs fart.

„Lidet lønnende“

Og da vi nu er på Bornholm, vil vi se tilbage i tiden til maj 1843. Pressen kunne dengang meddele, at et københavnsk rederi havde spurgt et handelshus i Ronne, om det ville være rentabelt at oprette dampskibsfart mellem hovedstaden og Ronne. Handelshuset frarådede „denne Entreprice som lidet lønnende!“

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

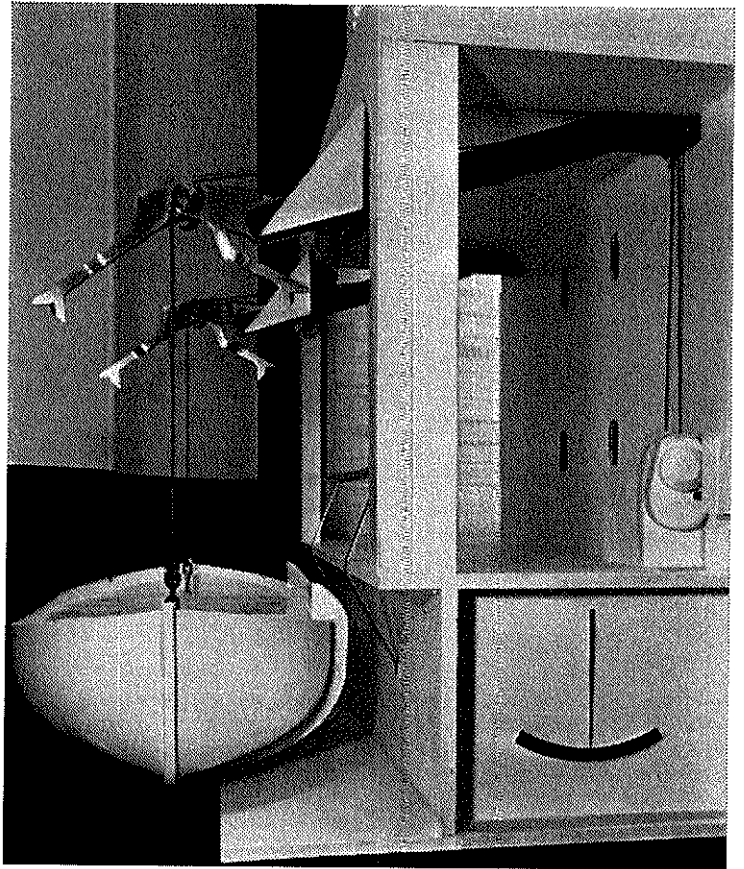
Redningsbåde inde i skibssiden

Samtidig med at den tekniske udvikling ændrer alle forhold til søs til det bedre, er fremgangsmåder vedrørende redningsmateriel et traditionsbundet stedbarn. Jo større passagerskibene bliver, jo nøjere er redningsbådene anbragt over skibets vandlinie, og dermed vokser risikoen ved de velkendte ulykker under bådenes søsætning i søgang.

Nye typer for redningsbådernes indretning for at kunne klare sig i søen, når de er kommet så langt, er også af betydning; men søsætningen af redningsmateriellet er dog det første, der skal kunne foregå med størst mulig sikkerhed.

En hel ny måde at løse denne opgave på kommer til at stå sin prøve på to engelske skibe, der bygges på britiske værfter. Konstruktionen, der ses på billedet, kaldes Welin-Maclaclan underdæks-tyngde-davider. - De anbringes i høje, særligt tillukkede rum langs hver skibsside, der i højden går gennem to af skibets mellemdæk. Alt materiel, både og davider, er derved fuldt beskyttet mod vejrlig og sø. Redningsbådene kan derfor bemannes og søsættes med stor sikkerhed selv under en slagside på 25°.

Der opnås endvidere den fordel, at skibets tyngdepunkt sænkes, og samtidig opnår man ganske uhindret udsyn fra saloner og fra det øverste dæk.



LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

40 års jubilæum

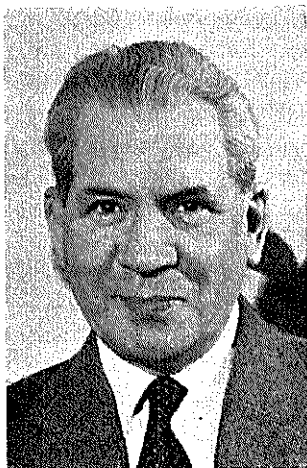
Depotbestyrer A. Albeck ved Carlsbergs Depot for Skibsproviantering i Havnegade kan den 10. juni d.å. fejre 40 års dagen for sin ansættelse på Carlsberg.

Efter en kort tid på hovedkontoret kom Albeck allerede i november 1923 til Havnegade som altnuligmand, men dog med særligt eftertryk på regnskabsføringen. — I maj 1946 avancerede han til chef for Depotet, og alle de, der har kendt ham gennem de mange år, vil uden tvivl mene, at han har været den rette mand på denne plads.

Carlsbergs Skibsprovianterings Depot har jo lige siden sin start været et samlingssted for de af søens folk, som har med forplejningen at gøre, ikke alene for at snakke forretning, men også selvom man blot ville hilse på - eventuelt i forventning om at møde kolleger.

Af alle disse mange gæster har Albeck været kendt og skattet som en venlig vært, og at han også forretningsmæssigt har fyldt sin plads, viser den udvikling, der i årenes løb har fundet sted både lokale- og personalemæssigt.

På jubilæumsdagen tager depotbestyreren imod i Havnegade mellem kl. 10.00 og kl. 12.00.



Depotbestyrer A. Albeck.

Havskum på flaske!

Enhver sømand har næsten daglig havskum for øje. Nu kan han få det på flaske — til at drikke. Det er nemlig en ny ølsort. Som kædet til mindet om en stor dansk opdagelsesrejsende har drikken fået betegnelsen „Bering-bryg“ samt „Havskum“ på halsetiketten. Fabrikatet fremstilles af „Ceres Bryggerierne“ i Horsens for markering af 100 års virke, og da vor berømte Vitus Bering (Beringsstrædet) er født i Horsens, lå den tanke nær for bryggeriet at nædre hans minde med et specielt bryg. Men dette i forhold til det øl, han havde med om bord, indeholder en tilsætning, der ville have frelst Bering fra den dødbringende skørbug: C-vitaminer, som tages fra friske citroner. Selvfølgelig ser man på hovedetiketten et billede af Bering og derunder to kanoner. Det var disse, der i 1956 bragtes til København af russisk slagkrydser og overdroges admiral Vedel som gave. Kanonerne, der er af malm, befinder

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

sig nu i „Bering-Parken“ i Horsens. Endnu et bryg har „Ceres“ i Aarhus dediceret mindet om en anden stor søfarer, Erik den Røde, der opdagede Amerika før Columbus. Det sælges *overthere* som „Red Eric“, altså „Røde Erik“.

Passé-partout.

Arme stræk, sømand!

Handelsflådens Velfærdsråd har udgivet pjecen „Sømandsdræt“, der i forordet betegnes som 4. udgave af „Gymnastik til Søs“, som udkom i 1949. I 1950 kom 2. udgave, og den fik navnet „Sømandsdræt“ ligesom den 4. De nye udgaver er stadig blevet forbedrede i forhold til de foregående, og den foreløbig sidste er en hel lille bog med interessante afsnit, gode, instruktive fotografier og morsomme tegninger.

Kaj Lund har redigeret og Thora Lund leveret tegningerne. Thora Lund har præsteret det kunststykke at få tegninger, der skal være og er instruktive, til samtidig at kalde på smilet. Alt for ofte er instruktive tegninger så kedelige, at man er ved at falde i søvn over dem. Men det gælder altså ikke for dem i „Sømandsdræt“.

O. L.

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 bog

KØBENHAVN K

Størekassen!

Meddelelse fra

Aktieselskabet „Vølund“

„Vølund“s interesser er som bekendt store på Færøerne, når det gælder langsomtgående dieselmotorer, 375-425 o/m i størrelser fra 150-920 effektive hk, samt reservedele hertil, og disse interesser varetages af herr direktør Poul Kjølbro, Klaksvik, og Torshavnar Skipasmidja & Mek. Verkstadur, Thorshavn, i forening.

Hos begge de pågældende er oprettet et righoldigt lager af reservedele, således at ethvert rimeligt ønske kan efterkommes omgående.

Der gøres opmærksom på, at „Vølund“ dieselmotorer, der er 4-takts og derfor mest økonomiske i brændstof- og smørelieferbrug, leveres med og uden turboladning samt *speciel* propelanordning for fiskefartøjer eller fragtskibe.

Tuborgfondet

På 86 års dagen for stiftelsen af Tuborgs Bryggerier, den 13. maj, fandt Tuborgfondet's årlige uddeling sted. Fondets bestyrelse har siden uddelingen i fjor bevilget en samlet sum af kr. 725.560,- til anvendelse i overensstemmelse med fondets fundatsmæssige opgaver, som er at virke for samfundsgavnligt formål, særlig til støtte for dansk erhvervsliv. Til sejlsporten er bevilget

følgende beløb: Skovshoved Røklub, til anskaffelse af en 2-årrers langturshåd, kr. 3.000; Kongelig Dansk Yachtklub, til anskaffelse af en juniorbåd, kr. 7.500; Hellerup Sejlklub, støtte til anskaffelse af en juniorbåd, kr. 5.000; Sejlklubben „Sundet“, støtte til anskaffelse af materialer til 5 sejlcjeller, som klubbens medlemmer selv bygger til en påtænkt juniorafdeling, kr. 3.000. —

Siden 1932 har fondet ialt bevilget kr. 7.062.500,-.

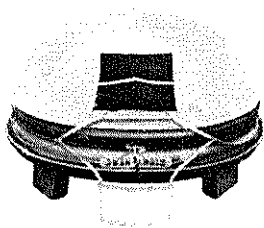
Skrue til atomskibet

„Savannah“

En særlig skibsskrue, der er fremstillet af Bethlehem Steel's Staten Island Propeller Plant til atomskibet „Savannah“, blev i apri. afleveret til Camden, hvor skibet er under bygning. Den store, fembladede, nikkel-manganbronze skrue har en diameter på 6,7 m og en færdigvægt på 28.848 kg. Den ligner en almindelig skrue til et moderne, hurtiggående passager- og lastskib, men har større masse og er færdiggjort efter tolerancer, som ellers kun er specificeret for krigsskibe. Cylindriske metalpladeskabeloner blev brugt for at overholde de små tolerancer på begge sider af bladene og ved overgangen til navet. Hætten er 1,1 m i diameter ved navet og er 1,2 m høj. Skruen vil give „Savannah“ en fart på over 20 kn med 22.000 ahk.

Skibet er også ladet med

sikkerhed!



R.F.D.

GUMMIREDNINGSFLÅDER

ALFRED RAFFEL A/S

Vodroffsvej 46, KØBENHAVN - Tlf. LUna 2343

Service: Esbjerg: Henning Pedersen A/S, tlf. 3040
København: Alfred Raffel A/S

NYT I NOTER

Højslæberen „Elbe“ færdig

Værftet J. & K. Smit's Scheepswerven i Kinderdijk (Holland) har leveret højslæberen „Elbe“ til rederiet L. Smit & Co. Internationale Sleepdienst, Rotterdam. „Elbe“ er med sine 4000 hk en af verdens største slæbere og tillige indrettet som bjærgnings- og slæbebåd. Dens hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 58 m, længde mellem pp 52 m, bredde på spant 10,8 m, sidehøjde 5,4 m, dvbgående 4,4 m. Ved et displacement på ca. 1500 t måler skibet 825,66 brt. Bygget under opsyn af Lloyd's Register, klasse 100 A 1 (is). Fremdrivningen sker ved to Smit-MAN-Diesel, der yder hver 2000 hk og arbejder over et „Lohmann & Stolterfoht“ gear, som giver skibet en fart på 15,4 knob. — Nybygningen er forsynet med alt tilbehør, der hører til såvel bjærgninger og slæbningen for sådan et skib. Foruden besætningen er der plads til yderligere 16 mand, der skal indsættes på de slæbte fartøjer eller ved bjærgningen. Smit's råder nu over 20 kraftige slæbefartøjer, deriblandt fire med maskiner ydende mere end 3000 hk, s/s „Zwarte Zee“, „Clyde“, „Elbe“ og „Thames“. „Mississippi“ er bestilt for kort tid siden og skal leveres i løbet af 1960.

Nauticus.

Eksemplet smittede

To lynbryllupper i samme skib på en uge

Et dansk skib lå i dok i Ålborg, og en dag fik Nick — Ålborg-Nørresundbys populære kontakt- og service-mand — en opfordring fra en af skibets styrmænd til at komme om bord. Det drejede sig om en vigtig sag, som hurtigt skulle bringes i orden. Nick kom om bord, og styrmanden fortalte, at han gerne ville giftes, mens skibet lå i dansk havn. Kunne Nick klare den?

Ja, svarede Nick hvis styrmanden selv havde pigen, skulle han nok ordne de ændre formaliteter med papirer o.s.v. Og så allierede Nick sig med Mike i København. Hver for sig er de to kontaktmænd i stand til at flytte bjerge, og når de optræder i fællesskab, kan de endog få en kontorchef til at flytte sig fra sin stol og ruppe fingrene. Brylluppet kom i stand 3 dage efter.

Nick åndede lettet op, men knapt var bryllupshøjt-

deligheden overstået, før endnu en sømand fra samme skib kom og bad om „lynbryllup“. Han håbede på samme hurtige ekspedition, som styrmanden havde fået, og han fik det. I løbet af en uge kunne man om bord i samme skib fejre to bryllupper.

Men Nick bestiller meget andet end at arrangere bryllupper. Han er altid på farten, altid til tjeneste. Ingen opgaver er ham snart fremmede!

—*wig.*

Flagbogen

Danmarks skibsliste 1959, udgivet af Handelsministeriet, er udkommet og forhandles fra Det kongelige Sø-kort-arkiv, pris kr. 15,00.

Ved begyndelsen af 1959 bestod den danske handelsflåde af 66 dampskibe på 127.210 brt, 1028 motorskibe på 1.902.914 brt eller ialt 1094 skibe på 2.030.124 brt, hvortil kommer fiskefartøjer, bugskibe m.v. med ialt 1202 skibe på 81.475 brt.

Tilgangen i 1958 har været 140 motorskibe med 208.309 brt, medens afgangen har været 40 skibe med 74.394 brt.

Tre store dokker under bygning i Antwerpen

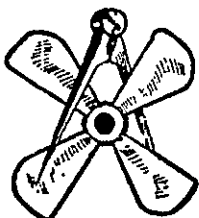
Det var indtil for få år siden udelukkende de officielle havnemyndigheder i Antwerpen, som anlagde og forestod al drift af tørdokkerne i Antwerpens havn. Alle private skibsbygningsforetagender måtte således leje dokplads hos havnemyndighederne.

På dette område er der imidlertid sket en ændring, idet private foretagender for nogle år siden opnåede tilladelse til at bygge deres egne dokker. I dag har Antwerpens havn fire privatejede dokker, mens bygning af tre dokker for større tankskibe er planlagt og delvis under bygning.

Den første, der bliver færdig i løbet af nogle måneder, vil kunne tage tankskibe på indtil 40.000 tons. Den bliver 200 m lang og 33,5 m bred. Den anden tankskibsdok bliver 38 m bred, men dens kapacitet er endnu ikke endelig fastlagt.

Arbejdet med den tredje dok påbegyndes om kort tid. Når den er færdigbygget, skal den kunne modtage tankskibe på indtil 50.000 tons.

—*g.*



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinistmestereksamen Maskinisteksamen.

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

Program tilsendes på forlængende.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag kl. 9-13). Telf. Ryvang 1863

H. Scharfenberg:

Under Nordpolens is

Hirschsprungs Forlag, Kr. 14,50.

Den kendte, tyske fjernsynsreporter H. Scharfenberg har skrevet om de amerikanske atom-ubåde „Nautilus“ og „Skate“'s eventyrlige togter i en bog, som er udkommet i dansk oversættelse ved kaptajnløjtnant G. Ørum Frandsen på H. Hirschsprungs Forlag.

Det er en vanskelig opgave at skrive en virkelig god bog om et emne, der i sig selv er så vanskeligt at forklare som atomteknik, og hvor så mange ting er topsecret; men forfatteren har keret bådens konstruktører og det værft, atom-ubådene er blevet bygget på, han har været ven med kaptajnen, der førte „Nautilus“ under Nordpolen, sejlet med den og lært officerer og mandskab at kende, og som fjernsynsreporter er han i besiddelse af en evne til at sætte et stof fængslende og interessant op, så man læser hans bog som en spændende roman.

Og spændende er de perspektiver, denne nordpolsfærd åbner, ikke mindst for os danske, der ved hjælp af en sådan atom-ubåd kunne opretholde forbindelsen med Grønland, uanset om snestorme gør flyvning umulig eller drivende isbjerge forhindrer overfladesejls. Roligt, uanfægtet af vind og vejr, holder atom-ubåden sin kurs, og hvilke militære perspektiver rummer den ikke, når den dukker frem fra polarisen, hvor der fra isbarrieren til Moskva er kortere end en atomrakets aktionsradius, og hvor undervandsbåden i reddekøkket stand er usynlig og umærkelig under isen.

Det svimler for tanken, når man hører, at en sådan atom-ubåd kan tilbagelægge 100.000 km — eller flere års tilbagelagt distance — med kun én „påfyldning“ af brændstof. Havde man i stedet for uran måttet bruge dieselolie som fyrimiddel, ville der være medgået 7.600.000 liter, der ville have krævet 215 store jernbanetankvogne, hver med et indhold på 35 kubikmeter.

Men foruden „Nautilus“ giver Scharfenbergs bog os også indsigt i konstruktionen af „Skate“, og han følger udviklingen tilbage til 1620, da Cornelius van Drebbel konstruerede den første undervandsbåd, der blev drevet frem af 12 roere, og som havde et primitivt snorkel-system til luftfornyelse.

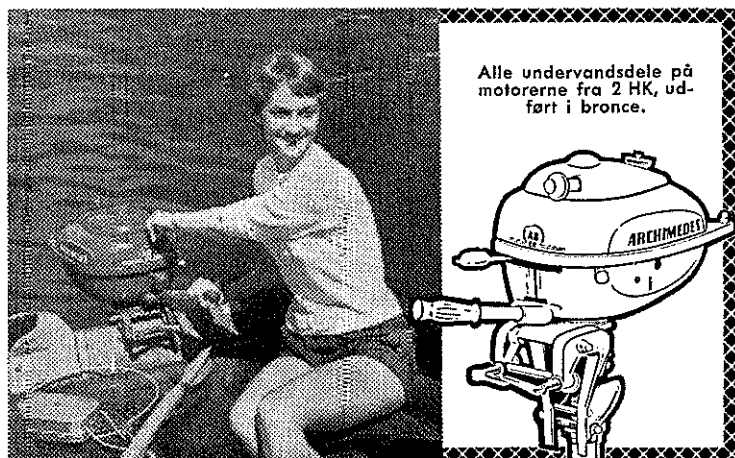
Et stort og fortrinligt fotografisk billedmateriale levendegør den instruktive tekst. Alt i alt en interessant, levende og morsom bog, der sikkert vil finde et marked herhjemme, ikke mindst blandt ungdommen.

„Bombebøssen“

Ved dette års begyndelse boede der i Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“ 3 ægtepar og 34 enlige sømænd mod ialt 36 personer året i forvejen. Iøvrigt indgik en af stiftelsens beboere i årets løb ægteskab.

I anledning af stifteren, Peter Norden Søllings fødselsdag den 13. september for 200 år siden modtog Bombebøssen sidste år en gave på 5.000 kr. fra „Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustru Magdalene, f. Schou's Fond“. Iøvrigt besluttede stiftelsens bestyrelse, at renterne fra flere af Bombebøssens legater for fremtiden overføres til et fond, der har fået navnet „Bombebøssens legat- og understøttelsesfond“.

Prikken over „i“ med ARCHIMEDES



Alle undervandsdele på motorerne fra 2 HK, udført i bronze.

ARCHIMEDES

giver de bedste sommerminder

Kvalitet fra top til tå

**Den verdenskendte
ARCHIMEDES Motor**

Forlang tilbud og demonstration

Bese vor udstilling, Trondhjems-gade 9
København

Og vor udstilling i Horsens
Andreas Flensborgsgade 21 B
Telf. 2 24 63

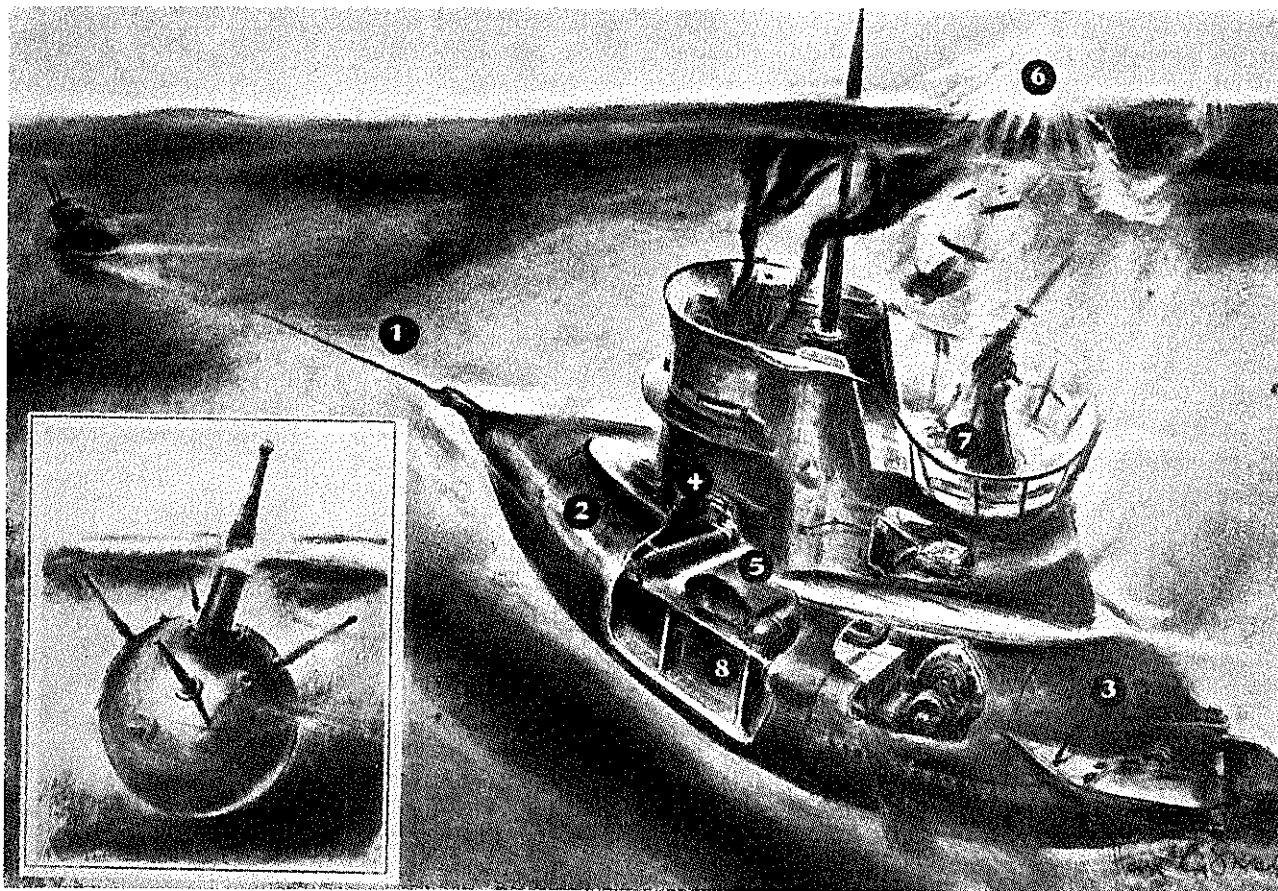
Her i København forhandles ARCHIMEDES bl. a. af
A/S Dansk Baadeservice, Skovshoved

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN

TRIA 5400



Det tyske „vandæsel“. 1) slæbetrosse - 2) selve vandæstet - 3) ror, der betjenes ved fjernstyring fra ubåden - 4) trykluftflasker - 5) olietank - 6 og 7) „ragrester“ og klædningsstykker flyder til overfladen ved træffer. — Når vandæstet blev ramt, trængte der vand ind i nogle tanke, og det sank. — Indsat til venstre: En periskopmine.

Mærkelige søkrigsvåben

Der er næsten ingen grænser for menneskets opfindsomhed, når det gælder at bekriige hinanden — hverken til lands, til søs eller i luften. I tidens løb har mange mærkelige søkrigsvåben set dagens lys. Mange af dem var kiksere, men for andre lykkedes det at sprede død og ødelæggelse blandt søers folk. Lad os se på nogle enkelte af de mange mærkværdige søkrigsvåben, der er blevet frembragt bare i dette århundrede:

„Kil“- og „Q“-både

Under den første verdenskrig byggede englænderne 55 mærkeligt udseende krigsskibe. Samtlige disse fartøjers navne begyndte med „Kil“, og derfor kaldtes de „kil-boats“. De lignede allesammen ganske almindelige handelsskibe, hvilket også var meningen. Men de var helt ens for og agter. De havde kun én mast hver, og den sad midtskibs sammen med skorstenen. Der var to broer og ankre i begge stævne.

De såkaldte „kil-boats“ var stærkt camouflerede efter den britiske søofficer Norman Wilkinsons metode, hvilket vil sige, at de var zig-zag-malede, så konturerne af dem helt udviskedes. Camouflagemalingen i forbindelse med de to stævne gjorde det helt umuligt for tyskerne

at se, hvilken vej skibene sejlede. Fartøjerne var iøvrigt ret svært armerede, men kanonerne var helt skjult. Når tyskerne kom i nærheden af en „kil-boat“ i håb om at gøre et let bytte, hejste de mærkelige skibe pludselig britisk orlogsflag, og kanonerne kom til syne for straks efter at tordne løs.

Englænderne byggede under den første verdenskrig også en serie såkaldte „Q-både“. Også de lignede almindelige handelsskibe. De havde et stort brohus, svære lossebomme og andre fredeligt udseende karaktertræk. „Q-bådene“ lå meget let på vandet, og det var deres force. Uden større fare kunne de nemlig nærme sig de tyske ubåde uden at lide større overlast. Tyskernes torpedoer gik som regel under disse skibe. Kanonerne om bord var skjult bag redningsbåde, som pludselig kunne forsvinde ned igennem en lem i dækket. Det skete, når det britiske orlogsflag til tyskerne forbløffelse blev hejst om bord. Samtidig blev siderne til dækshuset slået ned, og andre kanoner kom til syne i et brølende raseri.

Periskop-minen

Det er under en krig alle søofficerers drøm en dag at vædre en fjendtlig ubåd, og det regnede tyskerne også

med under den sidste verdenskrig. Den tyske flådes specialister lod fremstille en mængde såkaldte periskop-miner. De var i virkeligheden ganske almindelige stød-miner, oven på hvilke der anbragtes en periskop-attrap. Når minen placeredes lige under vandoverfladen, så kun periskopet ragede op, ville enhver britisk eller amerikansk skibschef tro, at minen var en stilleliggende ubåd. For yderligere at lokke fjenden til at vædre lod tyskerne særlige støjmaskiner indbygge i periskop-minerne. Når man på et allieret eskortefartøj hørte denne støj, ville man straks pejle den formodede ubåd ind og vædre den med det resultat, at man selv led forlis.

„Vandæslet“

Endnu nære udspekuleret var opfindelsen af tyskernes „vandæslet“, der skulle fungere som beskytter for egne ubåde. Et „vandæslet“ var et specielt udrustet stållegeme, der i en wire slæbtes ca. en sømil efter de tyske ubåde. Ubådsbesætningen var til en vis grad i stand til selv at manøvrere et sådant „vandæslet“ ved fjernstyring.

„Vandæslet“ var i virkeligheden en stor mine, men oven på den var bygget både en periskop-attrap og en riglig ubådsbro med rekylgevær m.m. Desuden havde det uhyggelige søkrigsvåben indbygget støjmaskine, olietanke, trykluftflasker og meget andet.

Når de allierede angreb et sådant „vandæslet“ i den tro, at det var en ubåd, slap tyskerne luft ud af dets trykluftflasker, og samtidig sendtes olie til vandoverfladen. Hvis „vandæslet“ blev ramt af en flyverbombe eller en dybvandsbombe, gik det til bunds, men samtidig blev der sluppet forskellige klædningsstykker, tobaksdåser, breve og konservesdåser til overfladen. De allierede troede på den måde, at de havde sænket endnu en tysk ubåd!

„Ubåds-øjet“

De af os, der oplevede den anden verdenskrig hjemme, husker sikkert det tyske, militære propagandablad „Signal“. I nummer 1 af det iøvrigt fint udstyrede blad fra 1945 findes et fotografi og en tegning af endnu et mærkeligt søkrigsvåben. Tegningen gengiver vi her. Den viser et såkaldt „ubåds-øje“.

Ubåds-øjet var en tysk opfindelse, der skulle gøre det muligt for ubådscheferne at udvælge deres ofre fra lang afstand. Opfindelsen bestod af en slædelignende konstruktion med en lille „fly-hale“. „Slæden“ var ikke større, end at der lige kunne sidde en mand på den. Over sædet var anbragt en slags helikopter-propel uden motor.

Dette mærkelige våben anbragtes i mange tyske ubåde. Det tog ikke megen plads op om bord og kunne klargøres på meget kort tid. „Ubåds-øjet“ var fastgjort til ubådens dæk med en lang wire. Når ubåden havde fart på, og „ubåds-øjet“ var klargjort, begyndte dets løitepropel at snurre, hvorefter det langsomt steg til vejrs. „Øjet“ kunne med en mand om bord nå op i ca. 300 meters højde, hvorfra „udkiggen“ ved hjælp af en kikskert kunne overse en stor del af havet. Fandt han et „lytte“, eller så han fjendtlige ubåds-jagere nærme sig,

telefonerede han ned til broen og blev derefter selv halet ned.

Tysk fiasko

Da de magnetiske miner dukkede frem under den anden verdenskrig, begyndte begge parter at afmagnetisere deres skibe. Men tyskerne gik også den modsatte vej ved at ombygge store handelsskibe til såkaldte „Sperrbrecher“, spæringsbrydere. Disse skibes stævne blev kraftigt forstærkede, så at de kunne tåle en mine-sprængning fra kort afstand. I stævnene var endvidere anbragt et fremadrettet meget magnetisk felt, der skulle få magnetminerne til at eksplodere foran skibene. Under besættelsen så vi i danske farvande og havne mange af disse spæringsbrydere. Mange af dem kom i havn med store stævnhavarier. — I danske farvande så vi også flere af tyskernes minestryger-fly, nogle mærkelige tingester. Man forsynede almindelige krigsfly med et strømførende kabel i en stor ring, der var anbragt rundt om flyenes skrog. Flyene fløj derefter lavt hen over vandet og skulle med deres magnetiske felt bringe magnetminerne på havbunden til eksplosion. Disse fly bragte mange miner til eksplosion, men metoden var meget kostbar og blev efter nogen tid opgivet. Der skete nemlig flere gange, at magnetminerne eksploderede lige foran flyene, der derved ødelagdes. Undertegnede har selv set sådant tysk fly flyve ind i vandkaskaden fra en mine, den selv bragte til eksplosion i Øresund. Flyet vippede en gang rundt og sank til bunds.

Italiensk opfindsomhed

Under den anden verdenskrig byggede begge de stridende parter dværg-ubåde. Men allerede under den første store krig var italienerne inde på konstruktionen af sådanne søkrigsvåben. De lod bygge nogle såkaldte „sø-tanks“, fartøjer, som ved hjælp af larvefodder kunne køre hen over havbunden. De var på ca. 20 tons og medførte hver to torpedoer eller undervands-bomber. Besætningen var på 2-3 mand.

En sådan italiensk søtank nåede engang ind i Polas havn, hvor det 21.000 tons store østrigske slagskib „Viribus Unites“ lå. Søtanken, der hed „Mignatta“, havde to mand om bord, en ingeniør og en marinelæge. De



Det tyske „ubåds-øje“ efter propagandatidsskriftet „Signal“.

havde begge meldt sig frivilligt til aktionen og havde trænet til den i lang t.d. før de endelig slog til i slutningen af oktober 1918.

De to mænd nåede heldig: frem under det store østrigske krigsskib og trådte ud på bunden af havnen, og i en fart satte de et par bomber fast i bunden af „Viribus Unites“, hvorefter de heldigt undslap. Eksplosionerne var så voldsomme, at det østrigske skib sank.

Otto Ludwig.

Eksamensresultaterne fra Maskinistkolerne

Direktøren for maskinmesteruddannelsen meddeler, at der til de i marts/april måned i Aalborg og Esbjerg, Aarhus og Odense afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende eksamensresultater:

I Aalborg:

Til *motorpasserproven* mødte 59 eksaminander, hvoraf 46 bestod.

I Esbjerg:

Til *motorpasserproven* mødte 15 eksaminander, der alle bestod.

I Aarhus:

Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 55 eksaminander, hvoraf 40 bestod.

I Odense:

Til *motorpasserproven* mødte 76 eksaminander, hvoraf 70 bestod.

Til *maskinpasserproven* mødte 7 eksaminander, hvoraf 4 bestod.

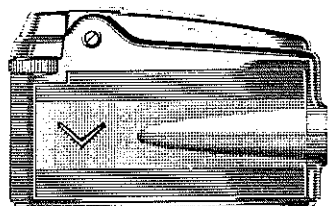
Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 65 eksaminander, hvoraf 54 bestod.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

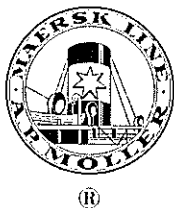
En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



Varaflame

revolutionerer begrebet gasligther!



A. P. MØLLER ☆ **MAERSK LINE**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

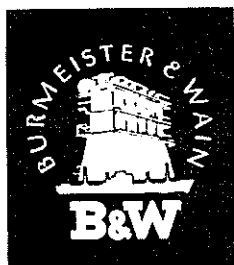
REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

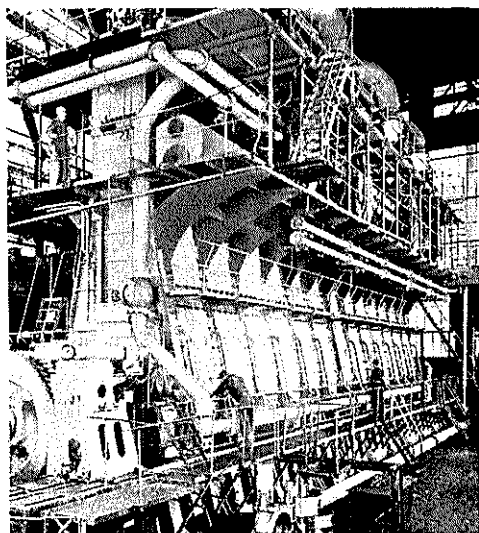


LEADING IN THE MARITIME WORLD

- B&W marine dieselmotorers store driftssikkerhed i forbindelse med deres lave vægt, store ydelse, lette vedligeholdelse, lave brændselsforbrug og minimale smøreliebehov har medført, at hver eneste B&W motor er førende i sin klasse.

I næsten et halvt århundrede har B&W været ledende i udviklingen af marine dieselmotorer.

Med B&W's turboladningssystem - det enkleste af alle konstruktioner - kan der bygges enheder på indtil 22.000 EHK.



BURMEISTER & WAIN

København Danmark

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1959



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 „Halnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdalsdal“
 Hellenes & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Linieselskab
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibrederi
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

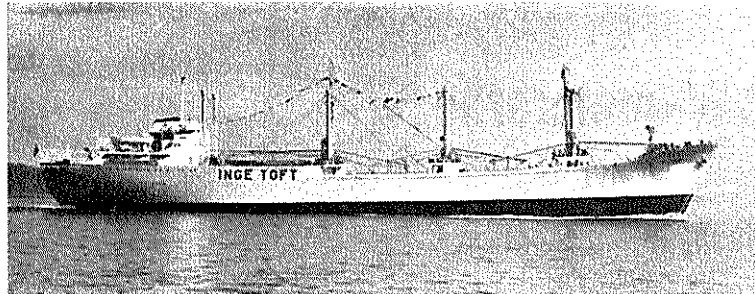
M/s Inge Toft

Fra A/S Langesunds mek. Verksted afleveredes den 16. april m/s „Inge Toft“ til Dampskibsselskabet Jutlandia A/S (Jens Toft), København.

Skibet er en åben/lukket shelterdækker bygget til klasse + 1A1 is i

Det norske Veritas og efter Det danske Skibstilsyns fordringer for mindskranket fart. Skibet, som er bygget med bak og forlænget hytte, har maskineri, broen og al aptering agter.

Hoveddimensionerne er følgende:



M/S „Inge Toft“

Længde overalt	121,5 m
Længde mellem perpendikulærerne	111,3 m
Største bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,3 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,5 m
Dødvægt som åben shelterdækker	5.000 tons
Dødvægt som lukket shelterdækker	7.400 tons

Lastrumskubikken er eks. højtank 10.250 m³ grain og 9.340 m³ bales. Højtanken for last eller ballast 536 m³ grain.

Skroget er bygget helsevejst med langskibs spanter i bund og øverste dæk. I siderne og ved enderne er der tværskibs spanter. Styrehus og det øverste af skorstenen er bygget af aluminium i helsevejst udførelse.

Lugerne i vejr-dækket er forsynet med vandtætte, hængslede dæksler af Velles type. De er udført, så de som en reservemulighed kan skalkes med presenninger. Manøvrering af lugedækslerne foregår med bommene.

Skibet er rigget med tre par selv-

stagede bomstøtter og en mast for 5-tonns bomme.

Spillene og ankerspillet er af typen Hydraulik. Varpespillet for fem tons træk er elektrisk drevet og af Th. Thriges fabrikat.

Hele apteringen er anbragt på lem dæk. Kaptajn-, lods- og telegrafist-aptering findes på båd-dækket med indvendig opgang til bro-dækket med bestik- og radiatorum. En del af officererne har kamre på hyttedækket, hvor der også er messer og opholdsrum. På shelterdækket bor de øvrige officerer og mandskabet.

Kølemaskineriet består af to aggregater af Sabroes fabrikat, som hver

har tilstrækkelig kapacitet til at køle og vedligeholde temperaturen med en driftstid på 12 timer i døgn et i tropefart. Det andet står i reserve.

Der er to aluminiumsredningsbåde, leveret af Aluminiumsbåter A/S, en 11 m³ rovbåd og en 12,5 m³ båd med en 8 hk Sabb dieselmotor. Daviderne er af Lorentzer og Wettres fabrikat, type ND, tyngdedavider. To 10-mands redningsflåder er leveret af Nauta-Boat.

Navigationsudstyret omfatter bl. a. Anschüts gyrokompass, autopilot af fabrikat Arkas med magnetkompass. Radiostationen er af Electromekanos fabrikat. Den er ligesom ekkolodet samt radaranlægget leveret af Dansk Radio A/S. Loggen er en Walker Commodore med elektrisk overføring til brøen.

Det elektriske anlæg er 440 v, 60 per. trefaset vekselstrømsanlæg. Strøm leveres af to Sarpsborg-B&W trykladede firetaktsmotorer på 510 bhk, koblet til Titan generatorer på 425 kva, 310 kw, der kan køre i parallel. En havnegenerator på 60 kw drives af en radiatorkølet Peter McLaren dieselmotor.

Skibet er udstyret med en Nario Esab svejsetransfor-

mator, der kan tilkobles anlægget på forskellige steder. Videre er der leveret udstyr for gassvejsning.

Brandslukningsanlægget er arrangeret med kulsyre for maskinrummet og lasterne. Løvrigt er udstyret efter Dansk Skibstilsyns fordringer for brandhaner og kemiske apparater. En dieseldreven nødblåndpumpe findes i styremaskinrummet.

Hovedmotoren er en syveylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med turboladning, type Aker-B&W DM 750-VTBF-110/40 med en normalydelse på 600 bhk ved 155 o/m og et indiceret middeltryk på 7,45 kg/cm². Maksimalydelsen er 5.500 bhk ved 170 o/m og 7,8 kg/cm².

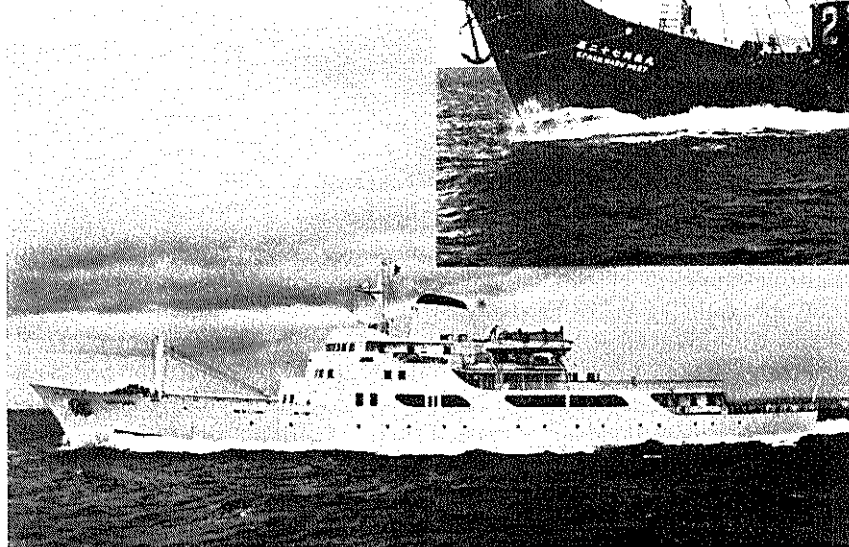
Totalolieforbruget i søen er 20 tons pr. døgn.

Kontraheret prøvetursfar: er 15,5 knob med en motorydelse på 4.500 hk. Serviceart som åben shelterdækker er ca. 15 knob.

Styremaskinen er af Porsgrunds elektrohydrauliske type med to pumpeaggregater. Pumperne er kontinuerlig løbende skruepumper med manøvreringsglidere, som styres elektrisk.

B & W-motorerne

førende i nyt japansk
skibsbygningsprogram



Hvalfangstbåden
„Konan Maru No. 27“.

Den philippinske flådes
flagskib „Lapu-Lapu“.

Under det japanske skibsbygningsprogram, som gennemføres med støtte fra den japanske regering, skal der nu bygges 25 skibe på tilsammen 256.920 brutto registertons. Den japanske handelsflåde når med disse skibe op på 4,8 mill. brt og er dermed kun 200.000 brt mindre end før krigen.

Af skibene under det 14. program bliver kun et

eneste udstyret med turbinemaskineri, medens resten får dieselmotorer.

B&W-dieselmotorer indtager 1. pladsen, idet der under dette skibsbygningsprogram skal leveres B&W-motorer på tilsammen 65.950 chs, d.v.s. en større hestekraftydelse end af noget andet fabrikat. Der installeres bl. a. B&W-dieselmaskineri i de to hurtigste

skibe. To cargolinere på 12.650 tons dødvægt, hvis B&W-motorer på 12.500 ehk vil give dem en fart på 18 knob fuldt lastede. Et ryligt afleveret skib af denne type med B&W-dieselmotor satte for kort tid siden rekord for rejsen mellem Japan og USA.

Under det nye skibsbygningsprogram skal der til japanske rederier bygges ialt 9 cargolinere. Heraf skal de 4 udstyres med B&W-dieselmotorer. Desuden installeres der B&W-dieselmotorer i et trampskib på 13.000 tons dødvægt og i et supertankskib på 33.800 tons dødvægt.

Motorerne bygges af Burmeister & Wains japanske licenshaver Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. og underlicenshaveren Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd.

En række skibe med B&W-motorer er i den sidste tid leveret fra japanske værfter. Blandt disse er hvalfangstbåden „Konan Maru No. 27“, der sammen med søsterskibene med B&W-motorer er verdens hurtigste. De første af disse skibe, Konan Maru No. 10 og 11, afleveredes fra Hitachi Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., i 1954 til det japanske rederi Nippon Suisan Kaisha Limited i Tokyo. Under den første hvalkampagne, båden deltog i, benyttede rederiet lejligheden til at undersøge, hvilken indflydelse skibsmotorens ydeevne har på fangst-udbyttet, idet man sammenlignede de to nybygningers fangstresultater med, hvad der blev opnået af rederiets andre fangstbåde. Det viste sig da, at jo hurtigere skibene var, desto flere hvaler fangede de, og bedst klarede de to skibe med B&W-motorer sig.

Efter denne sejr for B&W-motorerne bestilte Nippon Suisan Kaisha Ltd. endnu en række hvalfangerbåde med sådant maskineri hos Hitachi, og „Konan Maru No. 27“ er afleveret som nr. 14 i denne serie. „Konan Maru No. 27“, der er på 743 bruttoregister-ton, er 187' lang, medens bredden moulded er 31'10" og dybden moulded 16'9".

Hovedmaskineriet er en 8-cylindret B&W-dieselmotor type 50-VF-90, der ligesom de øvrige motorer i disse både er bygget på licens af Hitachi. Motoren udvikler 3280 ehk, og prøvetursfarten var 17,7 knob.

B&W-dieselmaskineri er også benyttet i et fryseskib „Nojima Maru“, som Hitachi har leveret til Nippon Suisan Kaisha Ltd. for transport af hvalkød fra Antarktis til Japan. Skibet er på 9.400 tons dødvægt og er udstyret med en B&W-dieselmotor på 6.250 ehk, der gav det en prøvetursfart på 15¾ knob.

Foruden i stort tal at blive leveret til japanske rederier er der fra Japan en betydelig eksport af skibe med B&W-motorer. Til Philippinerne er således leveret en 2200 tons stor yacht som flagskib for den philippinske flåde. Skibet er bygget af Ishikawajima Heavy Industries Co. Ltd. og er udstyret med to B&W-motorer, som hver udvikler 2.500 ehk, og som giver skibet en fart af 17 knob.

Disse motorer indgår i 1958's japanske produktion af B&W-dieselmotorer. Burmeister & Wains japanske

licenshavere leverede i årets løb ialt 26 anlæg på tilsammen 194.280 hk, svarende til 29,8 procent af den samlede japanske dieselmotorproduktion. Motorerne af dansk konstruktion er dermed førende på det japanske marked, idet den nærmeste konkurrent nåede 23,7 procent. Fra Burmeister & Wains japanske hovedlicenshaver Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., er for kort tid siden afleveret motortankskibet „Ominesan Maru“ med en 12-cylindret B&W-motor på 15.000 ehk. Skibet er på 32.700 tons dødvægt og er det tredje skib forsynet med denne verdens største marine-dieselmotor-type.



Øverst fra venstre: Fru Lisen Bergshaven, skibsreder J. J. Ugland, dir. Bertil Karblom og skibsreder A. K. L. Ugland. — Nederst: M/S „Carmencita“.

M/S Carmencita

Öresundsvarvet AB, Ländskrona søsatte den 14. maj lastmotorskibet „Carmencita“ på ca. 14.500 tdw til Uglands Rederi, Grimstad. Skibet blev navngivet af fru Lisen Bergshaven.

Skibet er det sidste i en serie på tre søsterskibe, som er bestilt af rederiet. Vikingen har tidligere omtalt „Evita“ og „Favorita“.

„Carmencita“ bygges til højeste klasse i Lloyds Register of Shipping og skal forsynes med en sekscylindret GV-motor, som beregnes at give det en fart på 13 kn på fuld last.

M/S Oranje Sun

Oranje-linien I/S, der står rederiet Basse og Co., København, nær, får ved værftet Sietas, Hamburg, bygget to passagerbåde, hver på 600 brt. Begge skibe skal sejle på ruten København-Malmø. „Oranje Sun“ skal afleveres allerede i løbet af maj måned og søsterskibet i midten af juni. Skibene bygges til højeste klasse i

Germanischer Lloyd med isforstærkning og fartområde Nord- og Østersøen. Længden er 54 m, bredden 9,5 m og dybgående 3,25 m. De to MAN dieselmotorer, hver på 720 hk, giver skibene en fart på 14,5 kn.



Til venstre: Direktør Erland Haldestrøm og fru Inga Serning. Til højre: M/S „Torne“.

M/S Torne

Öresundsvarvet AB søsatte den 22. april det ca. 27.000 tdw kombinerede malm- og tankmotorskib „Torne“ til Rederiaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet blev navngivet af fru Inga Serning.

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

Længde overalt	198,7 m
Længde mellem perpendicularerne	184,4 m
Største bredde på spant	24,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	14,2 m
Dybgående på sommerfribord	10,1 m
Malmlastkapacitet	ca. 14.000 m ³
Lasttankkapacitet	ca. 28.000 m ³

Skibet har to store lastrum for malmlast og 24 lastolietanke under og på siderne af malmmrummene. Malmlastrummene forsynes med 12 lastluger af Göta-verkens konstruktion med hydraulisk manøvrering.

I et pumperum midtskibs installeres to dampdrevne stempelpumper og to el-drevne centrifugalpumper med en sammenlagt kapacitet på 2.300 ts vand i timen. To el-drevne ballastpumper har en samlet kapacitet på 2.800 ts vand i timen.

I tankene installeres varmespiraler for opvarmning af lastolien.

Skibet har langskibs spanter og plane langskibs skodder og korrugerede tværskibs skodder i lastdelen. Skrogene er isforstærket og helsvejst. Under dækket er indbygget to tunneler mellem hytte og bak.

Skibets aptering har rummelige kamre, messer og opholdsrum. Mandskabet har for største delen enekamre.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en nicylindret, enke-tvirkende, toakts dieselmotor af Göta-verkens fremstilling og indrettet til drift med tyk olie. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 ihk og giver skibet en fart på fuld last af 14,5 kn.

Til fremstilling af elektrisk strøm installeres tre fem-

cylindrede, firetakts dieselmotorer, hver tilsluttet en 270 kva vekselstrømsgenerator. Desuden installeres en dampdrevne vekselstrømsgenerator på 245 kva. Skibet får således kun vekselstrøm, 440 v, 60 per på kraftnettet og 110 v til belysning.

T Stanvac Horizon

Kockums Mekaniska Verksstad søsatte den 22. april det turbinedrevne tankskib „Stanvac Horizon“ på ca. 40.800 tdw til Standard-Vacuum Tankers Ltd., Bermuda, et datterselskab til Standard-Vacuum Oil Co., New York. Skibet blev navngivet af mrs. Bryant Kenney Chappaqua.

„Stanvac Horizon“ er Kockums første nybygning til Standard Vacuum-koncernen, men den femte i serien på otte, hvoraf vi bl.a. har omtalt „Splendour“ og de tre efterfølgende, hvorfra dette skib kun adskiller sig derved, at kommandobroen er flyttet agterud.

Samme koncern har yderligere bestilt en 47.000-tonner til levering i 1962.

„Stanvac Horizon“ ventes at blive klar til levering i slutningen af august. Det bliver det første svenskbyggede skib i Standard-Vacuums flåde og skal sejle under engelsk flag i Stanvacs interesseområde sydøst for Suez.

M/S Clara Jepsen

Nobiskrug-værftet i Rensborg har afleveret fragtmotorskibet „Clara Jepsen“ til rederiet M. Jepsen A/S, Aabenraa.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	114,7 m
Længde mellem perpendicularerne	103,7 m
Største bredde på spant	15,0 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,8 m
Dybgående	7,6 m
Dødvægtsbæreevne	6.020 ts

Fremdrivningen sker ved to MAN-dieselmotorer på tilsammen 3.360 hk, som arbejder over et gear og giver skibet en fart på 14 kn.

Prinses Irene

til den nye St. Lawrence-sovej

Værftet De Merwede i Hardinxveld-Giessendam (Holland) har til Oranje Lijn Maatsch. Zee-transport N.V., Rotterdam, afleveret fragt- og passagermotorskibet „Prinses Irene“ på 8.800 tdw.

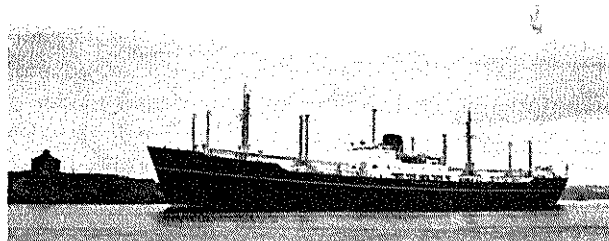
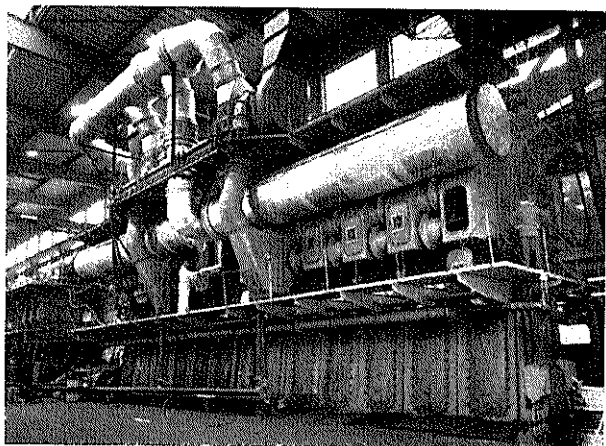
Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	138,3 m
Største bredde på spant	18,6 m
Sidehøjde	11,0 m
Dybgående	8,6 m

Skibet har plads til 115 passagerer i moderne, rummelige to- og tremandskabiner, der alle har eget bad og wc.

Maskineriet består af en MAN-dieselmotor på 8.600 hk, der giver skibet en fart på 18 kn. Skorstenen er konstrueret, så passagererne ikke kan generes af røg.

Nybygningen er dimensioneret, så den kan gå gennem de nye sluser til Milwaukee og Chicago, der blev åbnet i slutningen af april. Det er meningen, at „Prinses Irene“ skal deltage i de store festligheder den 26. juni ved åbningen af hele kanalsystemet St. Lawrence - de store Søer.



Øverst: „Lloyd Bakke“. — Nederst fra venstre: Hilding Nielsen, Olav Knutzen, direktør Nils Svensson, maskinchef Knut Kallevik, kaptajn Severin Wegner Simonsen, direktør Lars Bakkevig og direktør Anders Lindén.

M/s Lloyd Bakke afleveret

Fra Götaverken afleveredes den 23. april liniemotorskibet „Lloyd Bakke“ på 10.480 tdw til Skibsaktieselskabet Ogeka, et af rederierne i Knutsen-koncernen i Haugesund.

Skibet er bygget som lukket shelterdækker til højeste klasse i Det norske Veritas.

„Lloyd Bakke“ og søsterskibet „Gudrun Bakke“ er udførligt omtalt i Vikingen nr. 2.

Skibet føres af kaptajn Severin Wegner Simonsen med Knut Kallevik som maskinchef.

Rekordmotor af Götaverkens type

I Uddevallavarvets maskinværksted prøvekørtes i slutningen af april den største dieselmotor, der hidtil er bygget i Sverige. Den er af Götaverkens type, har tolv cylindre og udvikler 17.900 ihk eller 15.000 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Den er under installering i „Norse King“, som vi omtaler andetsteds i Vikingen.

Motoren er turboledet og har en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Motorens længde er 20,6 m og højden 9 m, hvortil kommer de to kraftige turboaggregater, som er anbragt på motortoppen.

Endnu større skibsdieselmotorer skal bygges indenfor en nær fremtid. Konstruktørerne ved motorfirmaerne arbejder nu med motorstørrelser på over 20.000 ahk. Ved Götaverken har man en motortype i arbejde, som skal give op til 22.000 ahk. Den får en cylinderdiameter på 850 mm og en slaglængde på 1700 mm.

M/s Musse Pan

Büsumer Schiffswerft i Büsum (Holsten) har til rederiet Børge Nielsen og Co., København, leveret fragtmotorskibet „Musse Pan“, der måler under 300 brt og laster 490 ts. Længden er 49 m, bredden 8,3 m, sidehøjden 3,3 m og dybgæendet 3 m. Lasten rummer 608 m³ grain eller 557 m³ bales. En MaK-skibsdiesel giver en fart på 10 kn.

Merchant Ships (1959 edition)

Den sidste udgave af denne publikation har længe været udsolgt, hvorfor en ny vil udkomme i nær fremtid.

ANTWERPEN

**TYBJERG & CO.
LTD.**

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

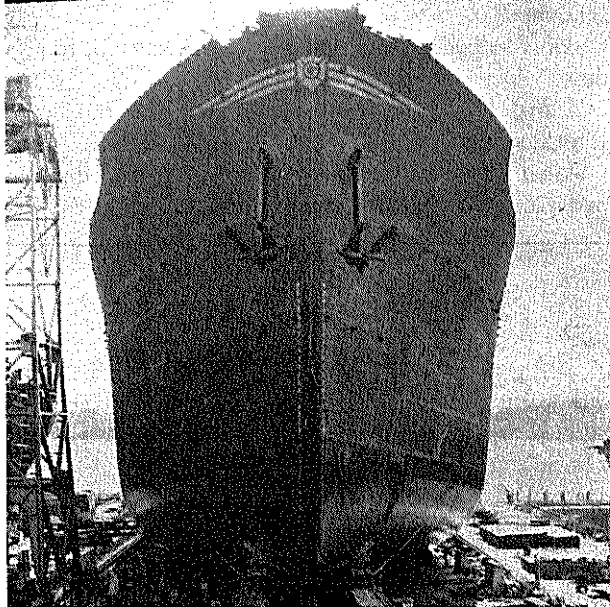
Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 52. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

Den vil indeholde 4.000 tegninger af skibe, ordnet efter et særligt identifikationssystem, der er udtænkt af forfatteren, og hvorefter man, når man møder et skib, kan konstatere dets navn og i bogen finde yderligere oplysninger om det. En alfabetisk ordnet fortegnelse over alle de optagne skibe og en fortegnelse over de større rederier slutter bogen.

M/s **Norse King**

Uddevallavarvet søsatte den 4. april et tankmotorskib på ca. 34.000 tdw til Rederi A/S Norseman, Oslo. Skibet blev navngivet af fru Reidun Godager-Thygesen.



Øverst fra venstre: Skibsreder Odd Godager, fru Godager-Thygesen, direktør Segerdahl og fru Odd Godager. - Nederst: M/S „Norse King“.

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

Længde overalt	209,6 m
Største bredde på spant	26,8 m
Sidehøjde	14,3 m
Dybgående på sommerfribord	10,7 m

Rumfanget af lastolietankene er ca. 43.350 m³ og af tørlastrummet 1.415 m³.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en totakts,

enkeltvirkende, tolv-cylindret GV trykladet dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling type 760/1500 VGS 12 U, der udvikler ca. 15.300 hk ved 112 omdrejninger pr. minut, som forventes at give en prøvetursfart på 16,75 kn.

Apteringen for alle kategorier bliver af højeste klasse og meget rummelig. Et komplet luftkonditioneringsanlæg af Carrier's HI-press system skal installeres.

Afslutning på Navigationsskolen

Den 23. april holdtes på Navigationsskolen afslutningsfest for 49 skibsførere, 51 styrmænd og 9 radiotelegrafister, der havde sluttet deres undervisning med bestået eksamen.

Navigationsskolebestyrer Dyrlage Hansen bød forsamlingen, der foruden elever talte mange gæster med tilknytning til søfart, velkommen og fremhævede særligt styrmændsholdet, hvor ingen elev, for første gang i skolens historie, havde under 100 points.

Admiral Richelieus flidspræmie for bestået skibsførereksamen, en sekstant, tildeltes Torben Harboe Jensen.

Rederiet A. P. Møllers præmie, et selvoptrækkende Omega-ur, tildeltes Peter Bach.

Foreningen til søfartens fremmes præmie, en prismekikkert, tildeltes Povl Brøkov Sørensen.

I. C. Hempels legatfonds præmie, en prismekikkert, tildeltes Hans Skeby.

Fa. Ove Nielsen, Gentofte, to regnestokke, tildeltes Jørgen Emil Agger og Povl Hamner.

For bestået styrmændseksamen uddeltes følgende præmier:

Rederiet A. P. Møllers præmie, et sæt Parker 51 fyldepen og pencil: Jørgen Erik Jensen.

Sømandsforeningen af 1856's præmie: Steen Sehested.

Fa. Uto, Gentofte, to regnestokke: Poul Conny Kryger Østergaard og Bent Arne Hjorth-Petersen.

For bestået radioekspedientprøve blev de to af fa. Uto udsatte regnestokke, system: elektro, tildelt frk. Kirsten Velløv og Jan E. Roll.

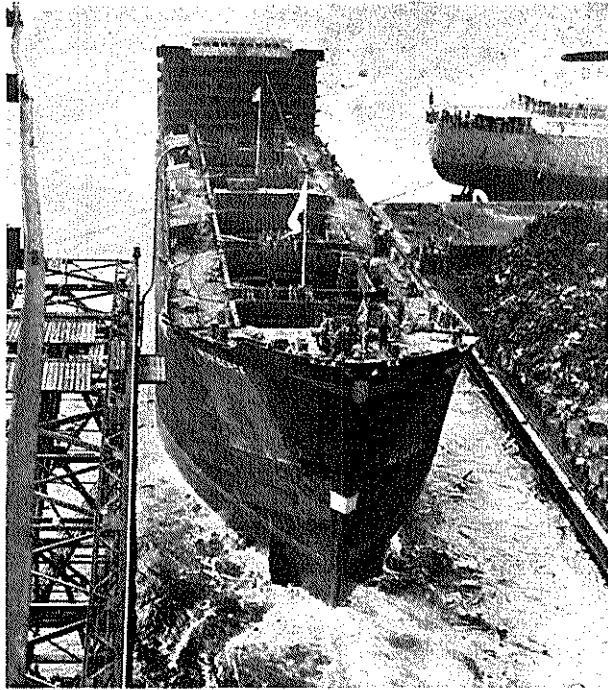
VIRGINIA ROSE



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

— i den fikse pose

— en herlig shagtabak



M/S „Providence“.

M/S Providence

Den 30. april 1959 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen motor masselastskibet „Providence“, værftets rybygning nr. 761, kontraheret af rederiet Jacob Odland S.S. for D/S A/S Produce, Haugesund.

Skibet bygges til klasse: Det Norske Veritas + 1. A. 1., „T“, med materialedimensioner svarende til et dybgående på ca. 9,449 m.

Hoveddata for m/s „Providence“ er:

Længde mellem perpendicularererne ...	163,065 m
Største bredde på spant	21,894 m
Dybde til øverste dæk	13,335 m
Dybgående, ca.	9,449 m
Dødvægt, ca.	19.500 tons
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob

M/S „Providence“, som er det største tørlastskib, der hidtil er bygget i Danmark, er konstrueret som enkeltskruet masselastskib. Motoren er placeret agter. Foran motorrummet findes ialt 6 tørlastrum med wingetanke under øverste dæk.

Skibet rigges med 3 selvstændige lademaster med en 3 tons lossebom, en 3 tons maskinbom på agterkant af skorsten samt en 1 tons proviantbom.

Opbygningen agter indeholder al aptering for 2 passagerer, officerer og mandskab. For kajtj og passagerer indrettes aptering i hus på bådendæk, medens officersaptingen indrettes på officersdæk. I hus på hyttedæk placeres spisesalonen samt messer og opholdsrum for både officerer og mandskab. Mandskabskamrene og enkelte underofficerskamre indrettes, med undtagelse

af et par drengekamre som enmandskamre på øverste dæk.

M/S „Providence“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en sycylindret dieselmotor af B&W's enkeltvirkende, totakts, direkte cmstyrbare krydshovedtype 74-VTBF-160 med trykforstøvning og tryksmøring, cylinderdiameter 740 mm og slaglængde 1600 mm. Normal ydelse 9800 ihk, svarende til ca. 8750 bhk ved ca. 115 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes for drift med tung olie.

Hjælpe maskineriet består af to femcylindrede og en trecylindret dieselmotor, type 25-MTBH-40 af B&W's enkeltvirkende, turboladede firetakts trunkmotorer, direkte koblet til hver sin vekselstrømsgenerator. Normal ydelse 2×350 kVA og 1×210 kVA ved 440 volt, 60 P/S og 514 omdrejninger pr. minut.

En oliefyret kedel og en „La-Mont“ udstødsgaskedel installerer, begge beregnet til en dampproduktion på ca. 1000 kg/time. Kedlerne beregnes for et arbejdsstryk på 7 kg/cm² og kan arbejde sammen.

Bulk carriers

I de senere år er verdens handelsflåde blevet tilført en type fartøjer — de såkaldte bulk carriers — der markerer en ny tendens i udviklingen inden for skibsfarten. Typen har jo allerede været kendt længe — vel omtrent et århundrede — men begrebet er nu også blevet knyttet til skibe med specielle laste- og losseegenskaber.

Antallet af bulk carriers er i den senere tid blevet stærkt forøget, og de leveres fortsat i stadigt voksende antal til redere i Storbritannien og Norge samt de såkaldte Pan-Lib-Hon-lande.

Den samlede tonnage for denne skibstype er opgjort til 76 fartøjer på 1,07 mill. tons, oplyser Svensk Sjøfartstidning. Der regnes imidlertid med, at den totale tonnage i 1962 vil være nået op på over 3,5 mill. tons. I december i fjor var således ikke mindre end 148 skibe på 2,5 mill. tons under bygning.

En fretageten undersøgelse har vist, at der eksisterer mange muligheder, når talen er om anvendelsen af bulk carriers. Ved sidste årsskifte sejlede således 22 bulk carriers med kul, 17 med korn, 14 med maln, 9 med sukker og resten med diverse andre laster.

BALTICA

FORSIKRING

M/s **Basra**

Torsdag den 16. april 1959 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Basra“, nybygning nr. 760, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1. med dimensioner svarende til et middeldybgående af 8,382 m + K.M.C.

Hoveddata for m/s „Basra“ er:

Længde mellem perpendicularerne	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. ts.
Fart på lastet prøvetur	17,5 knob

Skibet, der er søsterskib til m/s „Beira“, leveret i august 1958, er det tredje af den nye serie fragtbåde, som rederiet har i ordre, hvor motoren er anbragt agter.

Foran motorrummet findes ialt 5 lastrum. Den agterste del af mellemdækslast 1 samt forreste del af mellemdækslast 2 udgøres af højtanke til transport af vegetabilsk olie, latex eller almindelig last. I last 5 på øverste mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 230 m³.

Skibet er rigget med 2 tobens-master samt 11 lademaster. Til betjning af de 5 luger er der ti 3-tonsbomme, ti 5-tonsbomme samt en 20-tonsværbom på fokkemast og en 60-tonsværbom på stormast.

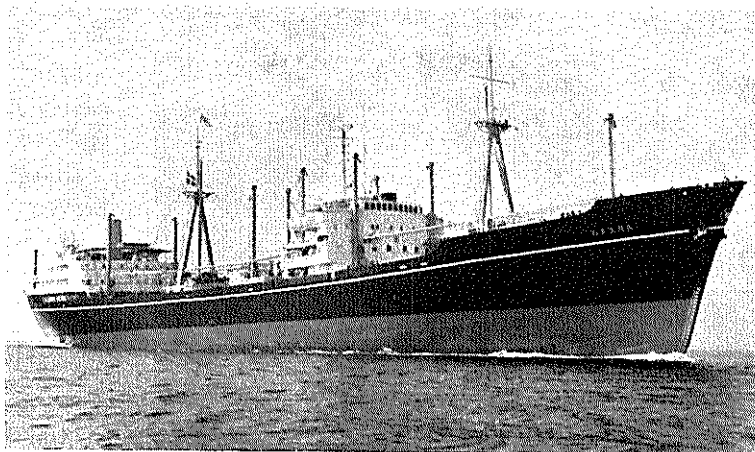
Dæksmaskineriet består af elektrisk ankerspil, elektrisk styremaskine, to 10-ton elektriske varpespil samt seks 7-ton, fjorten 3-ton og et 15-ton lossespil. To af 3-ton spillene udføres som polomkoblingsspil med kontaktortavler.

Laster, inklusive strongrooms og bakrum, lastkølerum, bagagerum, proviantrum og storesrum for højtanke for tørlast og styremaskinrum er udstyret med CO₂ 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 højtryksprincipper.

M/S „Basra“ er forsynet med fire 7,3 m plastic både, hvoraf en er forsynet med motor. To af bådene er placeret agter sammen med en glasfiberarmeret plasticjolle, 4,9 m lang.

Opbygninger midtskibs indeholder rum for dæksofficerer, hovmester, hospital, kontorer, gyro-, medicin- og toldrum i hus på øverste dæk. Rum for stewardesser,



M/S „Basra“

rygesalon, spisesalon og pantry i hus på salondæk. Rum for telegrafist, radiatorum, køds, samt to dobbelte passagerkamre i hus på midtskibs badedæk. Kaptajnsrum, bestikrum og styrehus i hus på kommandobro.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviant etc. på øverste dæk. Rum for underofficerer og aspiranter, kabys, officers- og mandskabscafeteria samt officers- og mandskabsopholdsrum i hus på hyttedæk. Rum for maskinchef, maskinofficerer og assistenter i dækshus på officersdæk.

Passagerapteringen består af to dobbelte kamre, hvert med bad og wc. Skodderne er beklædt med plastic-laminat og møbler udført i poleret mahogni. I spisesalonen er møblerne udført af behandlet teak og skodder beklædt med plastic-laminat. I rygesalonen er skodderne ligeledes beklædt med plastic-laminat, medens møblerne her er udført af poleret nød.

Skodder i officerskamre, heri indbefattet kaptajns og maskinchefs aptering, tonmales, medens møblerne er udført i poleret mahogni.

Underofficers- og mandskabskamre, der alle er 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 mahogni, og skodderne er beklædt med plastic-laminat. I mandskabs-cafeteria er skodderne beklædt med plastic-laminat, og møblerne er udført i behandlet mørk eg.

M/S „Basra“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopøjler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende, tryksmurt, direkte omstyrbar krydshoveddieselmotor med trykforstøvning og udstødsturboledning, type 74-VTBF-160 i svejst udførelse.

Motoren udvikler max. 11.000 ihk, svarende til ca. 10.000 ehk ved 115 omdr./min.

Hjælpemotorerne er to trecylindrede og to femcylindrede firetakts, tryksmurte, ikke omstyrbare trunkdieselmotorer, cylinderdiam.eter 245 mm og slaglængde 400 mm.

Motorernes ydelse er henholdsvis 180 ehk og 300 ehk ved 500 ordr./min., og de er koblet til en 150 kVA og en 250 kVA, 3×380 volt, 50 perioder vekselstrøms-dynamo.

To 310 m³/time vertikale, elektrisk drevne saltvandskølepumper og en 310 m³/time for ferskvand.

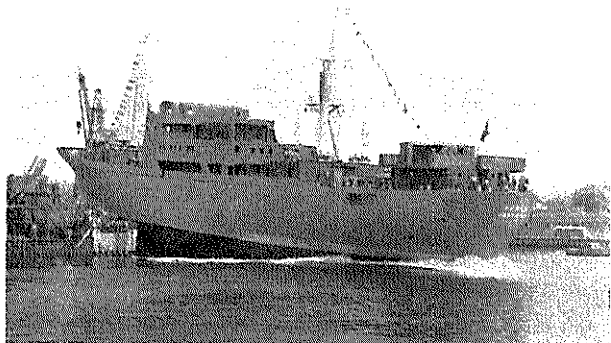
To 280 m³/time vertikale IMO-skruepumper som smøreliepumper.

To manøveluftkompressorer, hver med en kapacitet på 260 m³/time indsuget luft, der komprimeres op til 25 atm. startlufttryk

To startebeholdere, hver på 12 m³.

Anlægget er udført for drift med kedelolie.

Oliefyret kedel, der kan udvikle 1300 kg damp/time, arbejdstryk 7 atm., samt udstødsgaskedel, beregnet for samme dampmængde og arbejdsdruk.



M/S „Yugala“.

Nyt køleskib til

Dampskibsselskabet Torm

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes den 15. maj et moderne køle-motorskib til transport af frugt, frosset kød o.l. Skibet fik navnet „Yugala“ og har følgende dimensioner:

Længde	132,50 m
Største bredde på spant	17,25 m
Sidehøjde	11,45 m
Dybgående	7,93 m
Dødvægt	5.600 tons

Lasterne rummer ca. 6.500 m³ og kan køles ned til minus 20 grader celsius.

Skibet forsynes med en cylindret Helsingør/B&W dieselmotor med trykladning, der udvikler ca. 8.300 ihk og kan give fartøjet en fart på ca. 19,2 knob. Skibet bliver således et af Danmarks hurtigste lastmotorskibe.

Nybygningen er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og er en shelterdækker med gennemgående bak og er forsynet med 5 luger, der betjenes af ti 5 tons bomme.

Samtlige besætningsmedlemmer har eget kammer, og hele apteringen er forsynet med fuldt moderne ventilationsanlæg med luftkonditionering.

Skibet er i sin indretning specielt velegnet til f.eks.

banan-fart, hvorfor der er indrettet 10 sideporte i øverste dæk, ligesom der bliver en meget kraftig luftventilation i lasterne, der beklædes fuldstændig med aluminium uden på isoleringen.

Levering ventes at finde sted i begyndelsen af oktober 1959.

Skibet er udstyret med alle moderne navigationsmidler.

Nyt polarskib søsat:

Den 21. maj søsattes fra Lürssen Werft, Bremen-Vege-sack, en nybygning til rederiet J. Lauritzen. Skibet blev navngivet af fru prokurist P. Blankholm og fik navnet „Manja Dan“.

Skibet, som bliver på ca. 4.250 tons dw, forsynes med B&W dieselmotor, type 550-VTBF-110, der udvikler ca. 3.200 ihk og giver skibet en fart på ca. 13,5 knob.

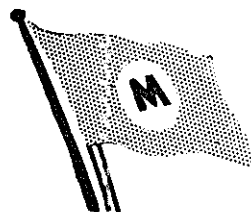
Maskineri og beboelse er placeret agter. Beboelsen udstyres med de sædvanlige moderne bekvemmeligheder for sejlads i koldt som varmt klima.

Udstyret omfatter moderne navigationsinstrumenter som radar, gyro og decca.



Aften i Nyhavn

En sømandsgæst i Nyhavn sprang iført sit landgangskluns. Og skønt han skam var letmatros, så gik han streks til bunds — —



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer:

Borgergade 16, Tlf. Byen 2708 Telex 2424

Passageragenter for

UNITED STATES LINES og AMERICAN EXPORT LINES

Et årshefte, der bugner af facts og billeder

Ved udgangen af 1958 var over halvdelen af den danske handelsflåde — altså mere end én mill. brt — så ny, at den var bygget inden for de sidste fem år.

Dette er en af de mange interessante oplysninger, generalkonsul, seniordirektør Hakon Christiansen fra ØK giver i sin indledende artikel i Vikingens store, tekniske årshefte, som netop er udkommet.

Heftet bugner som sædvanlig af interessante facts om skibsfart og skibsbygning, og det bringer et væld af billeder, hvoraf flere er i farver. Alle nye danske skibe, og alle skibe, som sidste år blev bygget på danske værfter, er udførligt omtalt i tekst og billeder, ligesom der bringes kontante oplysninger om alle danske værfters produktion og fremtidsplaner.

Direktør Hakon Christiansen skriver om „Dansk skibsfarts udvikling i Kong Frederik IX's regeringstid“.

Direktøren for Danmarks Rederiforening, Victor Wenzell, giver en oversigt over handelsflådens udvikling i 1958 og fortæller om redernes nybygningsprogram.

„Det musikalske øre“ er en interessant artikel om dieselmotorens sejrsgang på havene — dens historie fra „Selandia“ til turboladningen.

„Den luftkølede dieselmotor — også i skibe“ er en artikel, der fortæller om hjælpemaskinerne om bord.

Ingeniør J. A. Thorvang fortæller om de nye, moderne kørekraner i Københavns Frihavn, og derefter følger en reportage fra skibstilsynets gennemprøvnin af en plasticbåd, der udsættes for en fantastisk mishandling uden at tage mindste skade.

Næste artikel fortæller om det højaktuelle emne „Fiskekuttere af stål“, og dernæst følger en artikel om værftet på Lindø, Fyn, der skal bygge skibe på op til 100.000 tons.

Formanden for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier, direktør, dr. tech. H. P. Christensen, fortæller om dansk skibsbygning i 1958 og om værfternes problemer, og direktør W. Vollert fra den svenske værftssammenslutning fortæller om „Svensk Varvsindustri“. Løvrigt indeholder heftet også en fuldstændig oversigt over de svenske værfters produktion sidste år og deres planer for fremtiden.

I et interview fortæller Kockums propagandachef, kaptan A. Hellner, nærmere om svensk skibsbygnings store problemer. Han siger, at den svenske skibsbygning står og falder med rationaliseringen.

Norsk skibsbygning satte igen rekord sidste år, men det kniber med ordretilgængeligheden. Herom beretter Otto Ludwig. Derefter følger en artikel om installationen af Vølund Diesel i den første svenskbyggede stålkatte.

„Fornuftægteskabet mellem ØK og B&W blev lykkeligt“, hedder en anden artikel, der fortæller om det traditionelt gode forhold mellem to af Danmarks betydeligste, verdensberømte foretagender.

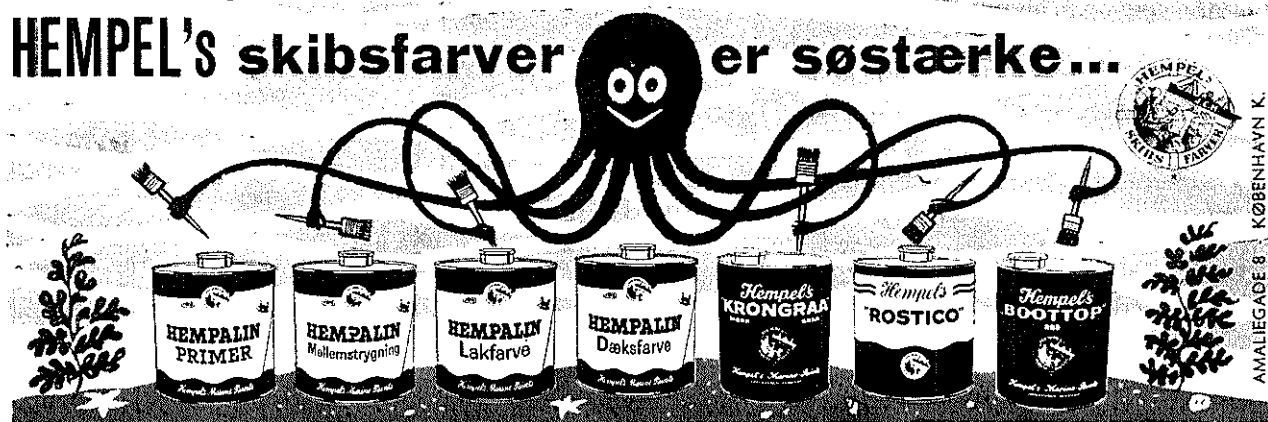
B&W fortæller om „Hjælpekedler for motortankskibe“ i en yderst interessant artikel, der bl. a. beretter om pladsbesparende letvægts dampanlæg, der kan dække lastoliepumpernes forbrug.

Heftet slutter med en tabel over nybygninger til den danske handelsflåde i 1958, udarbejdet af rederiforeningen.

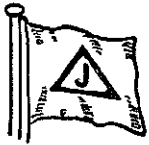
Årsheftets store, helsides farvebilag er om muligt endnu flottere end de foregående år. De skyldes alle den flyvende skibsfotograf Hammer, der leverer skibsbilleder til næsten alle nordeuropæiske skibsværfter og til redere hele verden over.

Heftets pris er ligesom sidste år kr. 4.

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...



Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



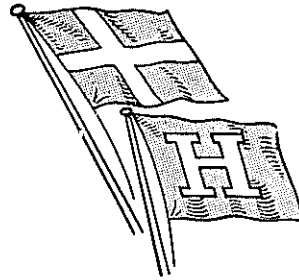
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

ARTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entrepriise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN



REDERI-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Telefon Central 69 - Telex 2574

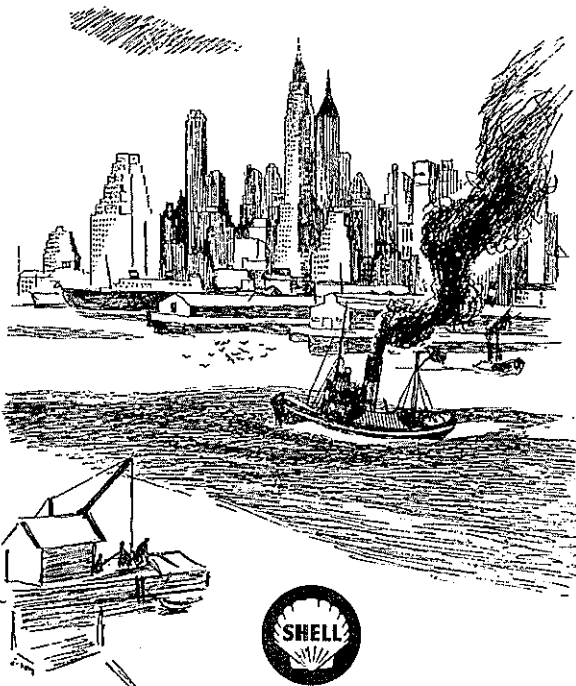
C. CLAUSEN



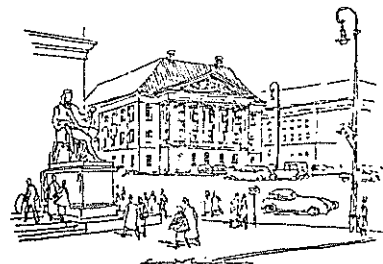
DAMPKIBSREDERI A/s

HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

NEW YORK



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



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



7 89 5



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. juli

Fastskruet i ismarken
Maleri af PAUL SINDING

1959 - nr. 7
36. 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

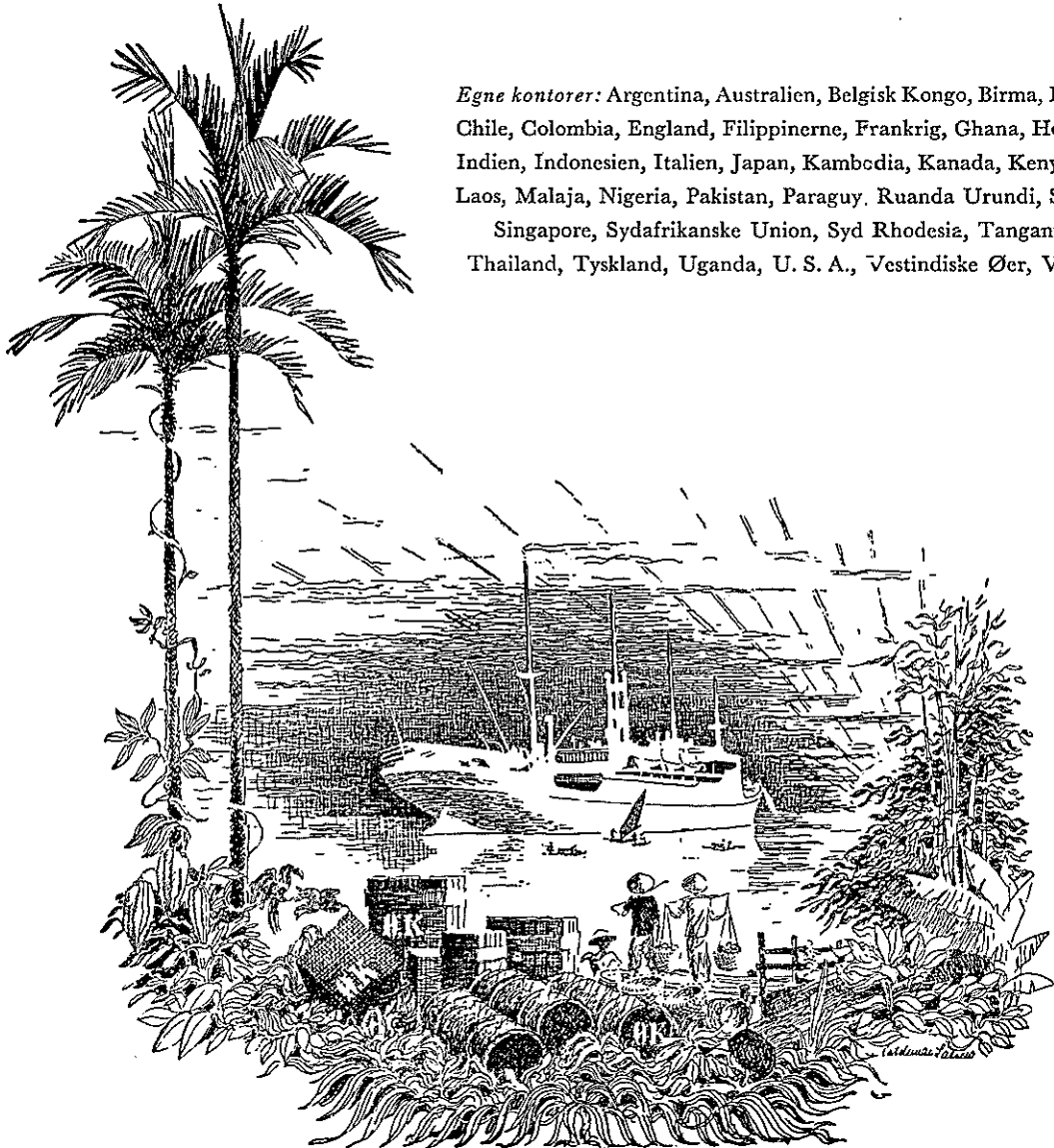
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske prodcukter,
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 Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

ALASKA — VERDENS „LAKSEHOVEDSTAD“

Særlig nordmændene gør sig gældende inden for fiskeriet i den nye stat

Når det nye amerikanske fleg med de 49 stjerner på Amerikas uafhængighedsdag den 4. juli går til tops, er den store nordamerikanske halvø Alaska officielt at betragte som optaget som den 49. amerikanske stat.

Dette vældige ødemarksland på 1,5 mill. kvadratkilometer, der dækker et område som Frankrig, Spanien og Tyskland tilsammen, er omgivet af: Ishavet mod nord, Beringshavet mod vest og Atlanterhavet mod syd, og derfor er der vel heller ikke noget mærkeligt i, at fiskeriet altid har været en af hovednæringsvejene. Omkring 30.000 mennesker er beskæftiget dels ved fiskeri, dels ved henkogning og nedfrysning af fisk. I alt fanges der i Alaska årligt 226 mill. pund fisk til en samlet værdi af 93 mill. dollars (ca 650 mill. kr.), og landet har over hundrede store fiskehermetikfabrikker.

Langt den største del af fangsten består af laks — ca. 80 % — helleflynder, sild, muslinger, krabber, rejer og torsk udgør de resterende 20 %. Intet under derfor, at landet ofte benævnes som verdens „laksehovedstad“.

De kolossale lakseforekomster er intet mindre end et eventyr, som sikkert kan få tænderne til at løbe i vand på enhver erhvervsfisker.

Hør blot, hvad den tyske forfatter Arthur Heye, der i længere tid har levet blandt fiskere og guldgravere i Alaska, i sin bog „Im letzten Westen“ har at berette om det eventyrlige laksefiskeri:

— Ligesom så meget andet vedrørende dette land havde jeg også læst om fisketrækket i Alaskas farvande og vidste, at laksene hvert år, så snart floderne mod slutningen af maj er blevet isfri, i millionvis kommer ind fra oceanet og arbejder sig op gennem floderne, op mod rivende strøm, vandfald og alle mulige andre hindringer, til de når det grundede kildeområde, hvor de leger og derefter, som om de pludselig har mistet al livskraft, omkommer i enorme mængder ved bredderne.

Når laksenes hærskarer — der gives forskellige arter, og de ankommer hver til sin tid i samme rækkefølge og med samme regelmæssighed — viser sig i vigene og

indsøerne. begynder fangstsæsonen, Alaskas store høsttid. Fra slutningen af maj til midt i august er alle de store fiskehermetikfabrikker langs kysten og de folk, der bor inde ved floderne, fra morgen til aften travlt beskæftiget med at bjerge og udnytte denne levende velsignelse . . .

Og han fortsætter med at berette om sit eget forsøg som laksefisker:

— Nede foran vor båd dannede der sig pludselig ligesom en hel bølge. I hundredvis af meterlange fisk satte sig på een gang i bevægelse og brasede for fuld kraft løs på nettet. Korkenes line trak sig ud i en stor bue, pælene duvede under det vældige tryk, og vander sprøjtede højt op. Mængder af lysende fiskekroppe sprang i luften, væltede rundt i det bølgende net, hvirvledes mellem hverandre, slog med halerne og forvandlede floden til et brusende oprørt vand.

Jeg blev bange for nettet. En af pælene var allerede trykket helt ned under vandet — hvis linerne sprang eller pælene gik løs, ville fiskene og nettet gå tabt i den rivende strøm.

Net og pæle forsvandt med eet, alt var en vild fråden og bølgen. Dumpe ryk rystede bådens bund, da fiskenes flygtende masser skød frem under den. Da mærkede jeg nettet som en elastisk mur foran båden. Min kone så faren, hur krøb hen i forstavnen og forsøgte at gribe nettet, men det blev stadig revet ud af hånden på hende. så stor magt havde de kæmpende fisk. Til sidst nøjedes jeg med at styre hen mod den sidste pæl inde ved bredden. Hun holdt fast ved den, til jeg med en stump reb havde bundet netlinen fast til forstavnen og forankret bagstavnen til en træstub inde på bredden.

Dermed havde vi da i det mindste forhirdret, at nettet drev af. Men da vi ikke kunne blive siddende her. til alle fiskene var døde af udmattelse — vi befandt os jo på den modsatte bred! — var der ikke andet for mig at gøre end at gå udenbords og stående i vand til brystet at pille byttet ud stykke for stykke og kaste fiskene

I Alaska janges laksene, når de nærmer sig floderne for at kaste rogn. Her tømmes de værdifulde fisk ud af en ruse.

op i båden. — Det var et arbejde, jeg aldrig vil glemme. Ustandselig fik jeg den ene skylle efter den anden over hovedet, så voldsomt sprællede de fangne fisk. Øjnene tilklistredes af fiske-slim og blod, men selv om jeg i det iskolde vand frøs helt ind til marven, lykkedes det mig dog at redde den ene laks efter den anden ud af de sammenfiltrede masker. Jeg gav dem et slag i hovedet med et stykke drivtømmer og kastede dem så op i båden. Mange af dem lavede dog op igen, sprang i vejret eller atter ud i vandet, og bestandig måtte min kone slå løs på alt, hvad der endnu sprællede. Hun stod snart til knæene i en dyng af glinsende fiskekrøpper; men stadigvæk var der ingen ende på velsignelsen. Ingen af laksene var på mindre end seks pund, og de fleste vejede endda mellem ti og tolv. Ved dette fantastiske fiskedræt havde vi i løbet af ganske få minutter jaget godt og vel ti centner laks i nettet . . .

— — —
Det er især nordmændene, der gør sig gældende inden for fiskeriet i Alaska, men i det hele gælder det, at alle skandinaver klarer sig godt i erhvervet, som de i øvrigt gør det på næsten alle områder.

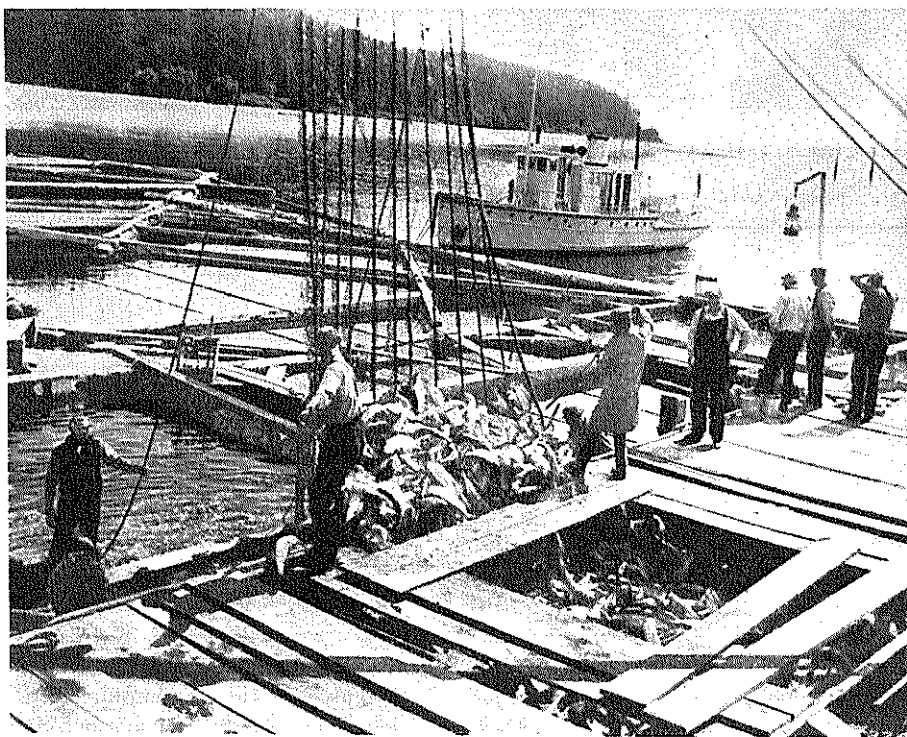
Måske er det mest slående eksempel på den skandinaviske indflydelse det, at hver syvende indbygger i landets største by, Anchorage, der har 60.000 indbyggere, synes at være født i det ene eller det andet nordiske land. I telefonbøgerne er der spalte op og spalte ned med de gængse skandinaviske navne.

I Alaska har da heller ingen glemt, at landet blev opdaget af den danske søfarer Vitus Bering, der på sin anden Alaska-ekspedition i 1741 gik i land i det sydlige Alaska.
h. n.

Storproduktion af B & W-dieselmotorer i Spanien

Den spanske skibsbygningsindustri øger i disse år sin kapacitet for at kunne magte de store opgaver, der er forbundet med udvidelsen af landets handelsflåde, samtidig med at eksporten af skibe til andre lande sættes i vejret.

Efter hvad Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante oplyser, ligger de spanske værfter for tiden



inde med ordrer på 259 skibe. Heraf er kun 6 turbine-skibe, medens resten udstyres med dieselmotorer.

B & W-dieselmotorer har vundet sig et stort marked i Spanien, og af den kontraherede tonnage skal 448.520 tons dødvægt udstyres med B & W-motorer, svarende til ikke mindre end 41,44 procent af den samlede motor-skibstonnage.

Motorerne, der skal bygges af Burmeister & Wains spanske licenshavere, repræsenterer en samlet hestekraftydelse på 232.416 ehk.

Slaggesvejsning snart i Danmark

Ingeniørens Ugeblad for 7. marts omtalte den nye slaggesvejsemetode, der anvendes til svære pladedimensioner f. eks. inden for den tunge maskinindustri, skibsbygning, til trykbeholdere og stålstøbegods.

Slaggesvejsning udføres lodretstigende med smeltebadet styret af forskydelige kobberskinner. Opvarmningen sker ved strømovergang gennem slaggen (heraf navnet) mellem arbejdsstykket og en eller flere elektroder, der samtidig tjener som tilsatsmateriale.

Metoden, der er udviklet ved Paton-instituttet i Kiew, kommer snart til Danmark, idet ESAB har fået licens på den og med eneret vil fremstille og sælge maskiner og tilsatsmateriale dertil. Maskinerne vil blive fabrikeret på ESAB's maskinfabrik i Laxå, medens tilsatsmaterialet fremstilles på elektrodefabrikkerne rundt i verden.

Produktionen forberedes for øjeblikket, men det tekniske forarbejde og produktionstilrettelæggelsen er endnu ikke så langt fremme, at man kan fastsætte det tidspunkt, hvor maskinerne kan føres på markedet af ESAB.

Glasgows „Hill“-sejlere

„Priorhill“ forliste lige ved målet

De fleste af „Hill“-skibene var hjemmehørende i Liverpool. Men også i Glasgow var indregistreret en hel flåde af sejskibe med dette efternavn. De sejlede under rederne J. R. Dickson & Co. Det gælder skibene „Priorhill“, „Falkland Hill“, „Loudon Hill“, „Tinto Hill“, „Garnet Hill“, „Jordan Hill“, „Dowan Hill“ og „Damsion Hill“.

„Loudon Hill“, der senere blev kendt under navnet „Gullmarn“, fortjener en særlig omtale og vil få det i en selvstændig artikel her i bladet. Men her skal fortælles om nogle af de andre „Hill“-skibe fra Glasgow:

Jernbarken „Priorhill“ var bygget af Russel & Co. i Glasgow 1883. Skibet målte 1180 brt.

Et „narrow miss“

„Priorhill“ gjorde sin sidste rejse i 1895. Under capt. N. Porter afsejlede skibet med en kullast fra Cardiff til Carrizal i Chile. Rejsen var meget hurtig, idet Ækvator passeredes efter 21 dage i søen. Skibet var i Le Maire Strædet efter 46 dages rejse, og det må vist betegnes som en rekord.

Men i strædet begyndte genvordighederne. Den dag, „Priorhill“ sejlede ind i Le Maire Strædet, var der i samme farvand flere andre skibe. En fuldrigger og en 4-mastet bark befandt sig ca. 4 sømil til luvert af „Priorhill“. Netop ved 8 glas skiftede vinden, som havde været god hele dagen, til NNW. Det satte ind med svære byger, som satte en ubehagelig sø.

Det skete den 28. juli 1895 — altså på et tidspunkt, da det var hård vinter i disse egne. „Priorhill“ mistede det meste af fortoppen. 14 skibe i disse egne måtte kapitulere over for vejret. Seks af dem humpede mere eller mindre medtagne og havarerede ind til Falklandsøerne, mens resten holdt af for Montevideo.

Blandt dem, der kom ind til Port Stanley, var — for-

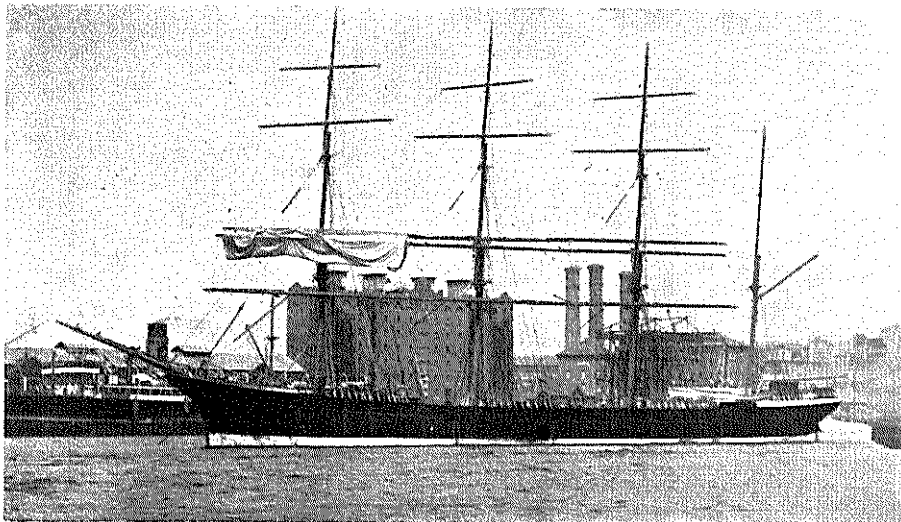


„Jordanhill“ var på 3.600 tons dw. I 1922 blev det omdøbt „Augustella“ af Genua, og til sidst hed det „Minerva“.

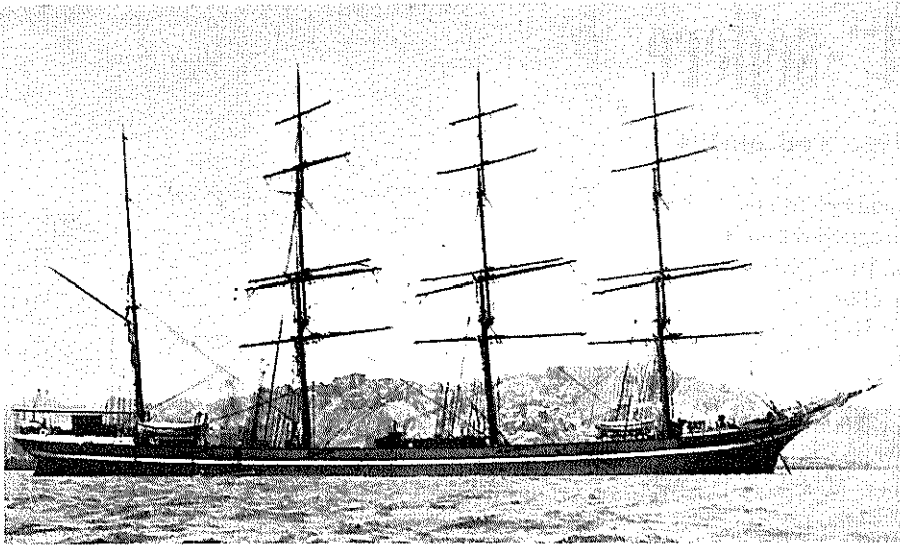
uden „Priorhill“ — jernbarken „Gladys“ af Bristol, jernbarken „Eagle Crag“ af Whitehaven, fuldskil-et „Katharina“ af Bremen, composite-fuldskibet „Ambassador“ af Christiania og fuldskibet „G. W. Wolf“ af Belfast med capt. W. T. Buttler om bord.

Kl. 16 havde man Staten Island klods under læ bov. Det var en alt andet end tillokkende situation. Det var minutter fulde af spænding. Men man klarede landet — d. v. s. mere *under* end *over* vandet. „Priorhill“ var til stadighed næsten druknet i søerne. Men det blev ved at mase på. Det satte så hårdt i søen, at messingdækslet, der sad oven på gangspillet på bakken, blev revet af og landede på stordækket!

På et vist tidspunkt var „Priorhill“ lige ved at blive sejlet ned af et andet skib, som senere viste sig at være „G. W. Wolff“. Den 20. om natten havde „Priorhill“ netop halset rundt for at komme på den anden bov. Kl. 2 morgen lå skibet for undermærsejl, da udkiggen pludselig så et rødt lys komme frem ret nær på det. Udkiggen brølede af sine lungers fulde kraft til 2. styrmand om at sætte bag-



„Garnet Hill“. Blev torpederet i 1917.



„Dowan Hill“, der også blev torpederet og forliste.

„Priorhill“, han - uden skyld - havde været lige ved at sende til bunds.

Totalforlist

Under „Priorhill“'s ophold i Port Stanley skete et sørgeligt uheld. To apprentices havde roet skipperen i land og skulle igen om bord i skibet. Men det var blevet storm, og båden kæntrede. Begge druknede. Deres lig drev op på stranden, og de blev begravet på en lille kirkegård helt nede ved vandet. Besætningen satte en lille

bords lanterne ud. Lanteren var på det tidspunkt slukket, da lanternestolen på bakken var havareret. Lanteren stod nu i kahytsnedgangen.

Og kaptajnerne mødtes

I en hast blev lanternen tændt og anbragt i mesantantet. I det andet skib reagerede man omgående, og „G. W. Wolff“ gik lige akkurat klar af „Priorhill“'s agterende. Var lanternen ikke kommet ud så hurtigt, havde begge skibe sikkert i dette herrens vejr ligget på havets bund.

Efter at „Priorhill“ var kommet til Port Stanley, blev kaptajnen roet i land. Hans båd stoppede op ved „G. W. Wolff“. De to skibes kaptajner var fra samme by, Yarmouth, og de diskuterede den sidste måneds genvendigheder.

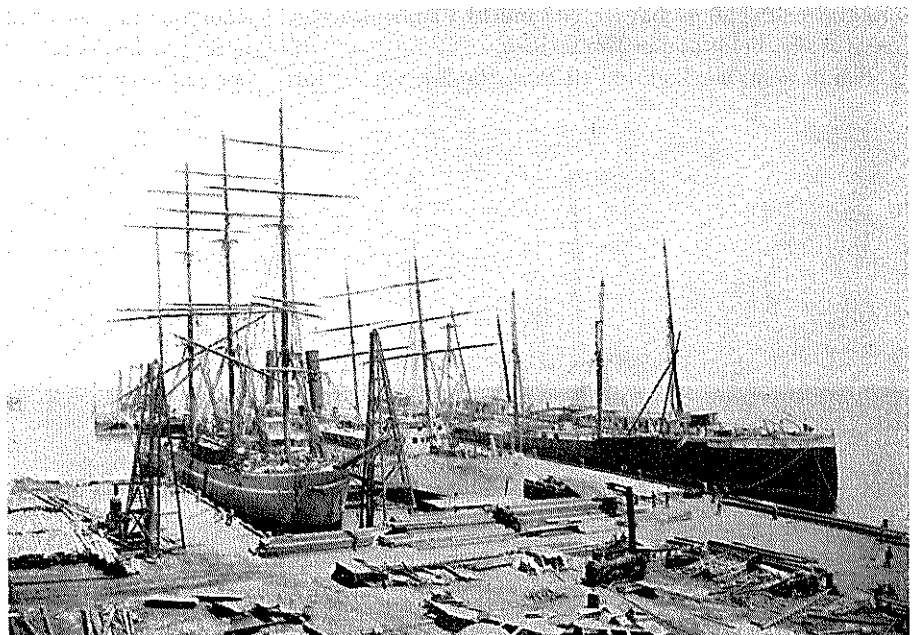
— Jeg var uhyggeligt nær ved at kollidere med et skib, som ikke førte nogen sidelanterne, men som viste en lanterne ud over siden, sagde capt. Buttler.

Bådsbesætningen kunne ikke undgå at høre de to kaptajners samtale, og der bredte sig et smil på alle søfølkenes ansigter. Det så Buttler, og han sagde til sin kollega og ven:

— Nå, du er altså den mand, der var så uhyggeligt nærgående, og som var lige ved at gøre din entre i min kahyt!

Buttler var mere end cho-keret over at høre, at det var

På værftet Risdon Iron Works, Shipyards, Protrero i San Francisco — juni 1901. Følgende dampere er ved at blive repareret: „Sonoma“, „Alameda“, „Australia“ samt det tyske skib „Willie Rickmers“. „Dowan Hill“ er ved at losse.



messingplade på gravstede.

Efter endt reparation fortsatte „Priorhill“ sin rejse. Juleaften 1895 om natter var der let dis. Capt. Porter ville anduvede Carrizal Bugten, og man var ved at gøre klar til at luve skibe op for ankring. Men skibet var kommet for nær land og grundstødte, inden det nåede at svaje op.

„Priorhill“ totalforliste. Men besætningen blev reddet. Ved søforhøret blev capt. Porter frikendt for skyld i forliset.

Andre „Hill“-skibe fra Glasgow

Og så skal De høre lidt om de øvrige „Hill“-skibe fra Glasgow:

Jernfuldskibet „Falkland Hill“ var bygget af Russel & Co. Det løb i vandet i december 1884 og målte 1468 brt. I begyndelsen af 90-erne blev skibet solgt til et andet Glasgow-rederi, „Stuart Brothers“, og fik navnet „Melville Island“. Dette navn beholdt skibet, til det i

1911 blev solgt til skibsreder M. Brunsgaard i Drammen og døbt „Majanka“. For det norske rederi var skibet en guldgrube, indtil det i 1923 blev solgt til ophugning i Tyskland.

Den 4-mastede bark „Garnet Hill“ var også bygget hos Russel & Co., hvorfra det løb af beddingen i maj 1890. Meget mere kan ikke oplyses om dette skib. Ca. 1914 blev det solgt til skibsreder Troberg i Mariehamn på Ålands-øerne. 3. februar 1917 blev det torpederet.

„Dowan Hill“ var endnu en 4-mastet bark bygget af Russel & Co. Den løb af stabelen i juni 1893 og var på 2115 brt. Den lastede 3.600 tons dw. Under capt. E. Owen præsterede „Dowan Hill“ at sejle i ballast fra San Francisco til Newcastle i New South Wales på 36 dage. En anden gang gik skibet fra San Francisco til Queens-town for ordre med er. kornlast på 95 dage.

I 1910 solgtes „Dowan Hill“ til Arendal-redere og fik navnet „Eugenio Bruni“. Ca. 1913 blev det videresolgt til et rederi i Lyngør og fik sit gamle navn igen. Men i 1915 solgtes det på ny — denne gang til redere i Farsund — og igen i 1916 til rederiet S. O. Stray i Christianssand. Nu fik det navnet „Snig“.

Et par tønder æbler reddede deres liv

Den 5. maj 1917 mødte „Dowan Hill“ sin skæbne i form af en tysk ubåd. Skibet var på rejse fra Belfast i

Irland til St. Thomas i Dansk Vestindien. Ubåden sænkede det smukke skib ved Torry Island i Irland. Redningsbådene nåede Irland efter henholdsvis 7 og 9 dages forløb. Besætningen fandt til alt held et par tønder med æbler drivende på havet. Dette fund reddede mange søfolks liv.

Endelig skal omtales „Tinto Hill“, der selvfølgelig også var bygget af Russel. Denne 4-mastede bark løb af stabelen i august 1888 og var på 2.144 brt. Ca. 1910 solgtes skibet til redere i Sandefjord og fik navnet „Alonso“. I 1924 bragte barken en last tømmer fra Sundsvall til Sidney på 146 dage. I Australien lastedes hvede til Falmouth for ordre. Lossehavnen blev Birkenhead, hvortil skibet ankom 24. september 1925. Efter endt udlosning sejledes i ballast til Sandefjord for oplægning. I Sandefjord lå barken til 1926, da den blev solgt til et andet norsk rederi og fik navnet „Veirland“. Det lykkedes dog ikke for de nye redere at finde lønende fragter, hvorfor skibet i juni 1927 blev solgt til ophugning.

Oplysninger og fotos fra lods P. A. Gruelund.

Har Delæst „Sejl og Motor“

KOCKUMS
SUPERTYFON
MÄLMÖ SWEDEN

SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

TYFON[®]
dampdrevet

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMÖ · 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.

Representant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

UDENBORDS - **ARCHIMEDES**

INDENBORDS FÆRE - **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

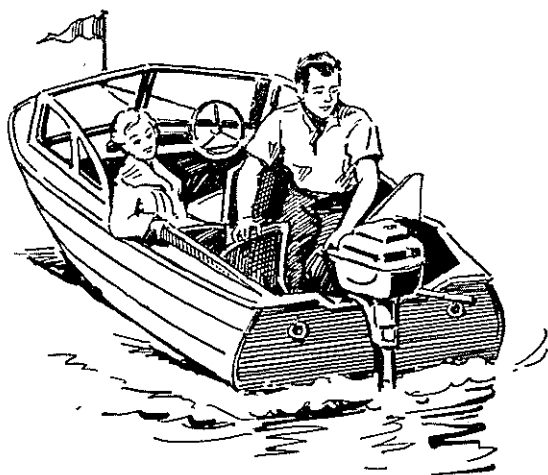
Trondhjemsgade 9

Fillial

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

Telefon 2 24 63

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER



®

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

I filmen „Ships Galore“
er vi gået 1000 år tilbage i tiden
og møder vikingerne,
repræsentanter for datidens
skibsbyggere

Burmeister & Wain

viser propagandafilms

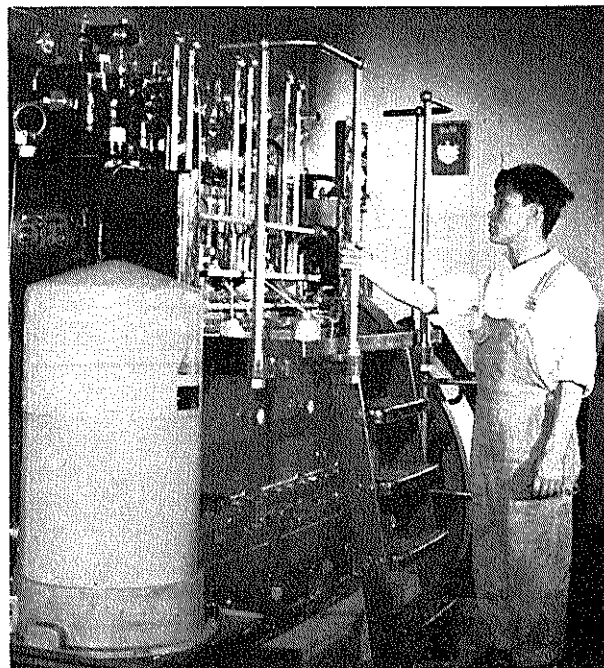
For et fyldt Park Teater viste B&W ved en reception den 27. maj fire film, tre i farve og en tegnefilm.

Efter en velkomst af direktør K. Kalm vises først farvefilmen „Ships Galore“. En skibskaptajn går med sin sør langs stranden og ser på skibe. Da drengen spørger, om man altid har bygget skibe i Danmark, føres vi pludseligt 1000 år tilbage og ser (Frederikssund-)vikinger gøre landgang og røve og plyndre. På drengens spørgsmål, om der stadig bygges skibe i Danmark, ser man en række af de kendte dieselskibe fra B&W.

I „Polar power“ vises en række smukke farvebilleder fra Grønland og til slut en dieseldreven kraftstation deroppe.

Tegnefilmen „Rudolf Diesel og B&W“ viser først begyndelsen til dieselmotorens skæbne. Senere ser man, hvorledes H. N. Andersen forlanger, at dieselmotoren skal være meget større, dieselmotoren til „Selandia“.

Den sidste farvefilm, „It happens in Denmark“, viser først en række smukke landskaber for derefter at vise skibsværftet og maskinfabrikken. Der fremstilles andet i Danmark end landbrugsprodukter, bl. a. B&W-dieselmotorer.

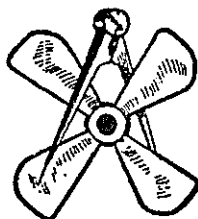


B&W — grønlandsk kraftstation.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen Maskinisteksamen.

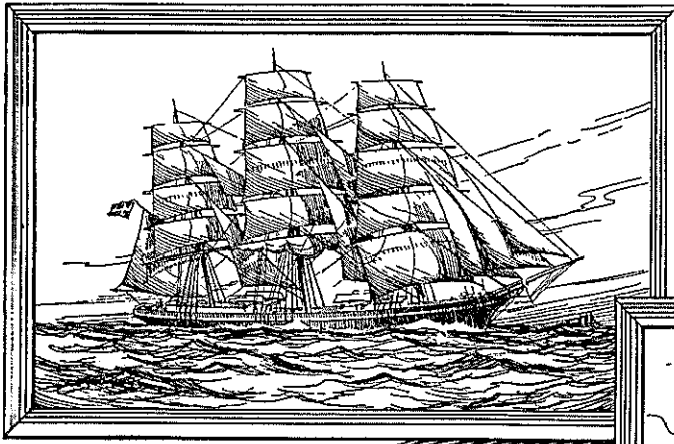
Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

Skolens kontor giver oplysninger om studieplaner og lån til dagundervisning.

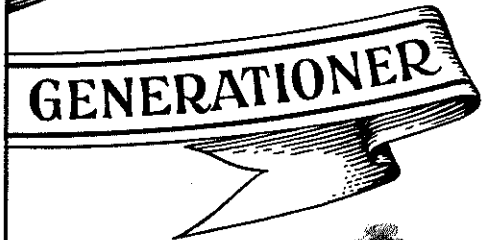
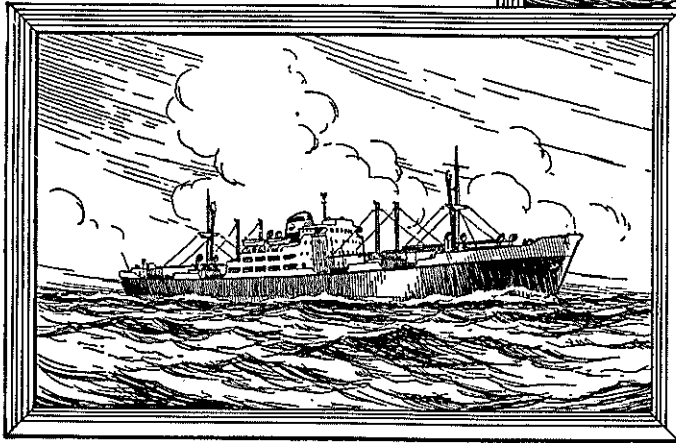
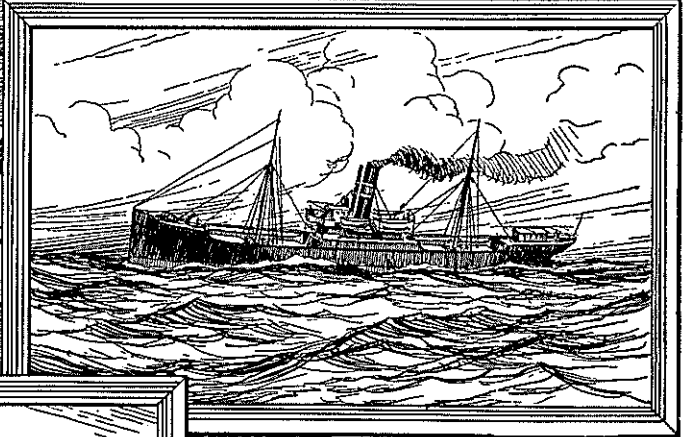
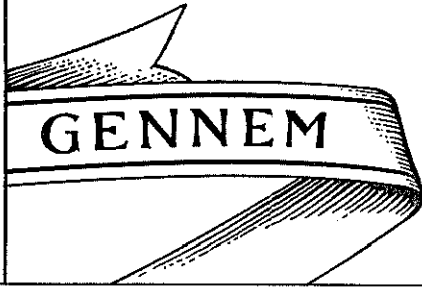
Program tilsendes på forlangende.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag kl. 9-13). Telf. Ryvang 1863



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Semesterafslutning på

J. Lauritzens Søfartsskole

Mandag den 15. og tirsdag den 16. juni fandt semesterafslutningen sted på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved. Ialt 49 elever blev eksamineret: 29 elever fra dækslinien, 20 fra maskinlinien, medens 4 hovmesterelever var blevet eksamineret allerede den 1. juni. Om mandagen den 15. juni afholdtes praktikprøver dels på selve skolen og dels ombord i skoleskibet „Lilla Dan“. Her eksamineredes dæksleverne i sejlads, knobning, splejsning og sejslyning, medens eleverne hjemme på skolen prøvedes i roning, vrikning, trosseføring, bådsejlads, motorbådssejlads og motorlære. Maskineleverne aflagde smedepøver samt prøver i roning og vrikning, knobning og splejsning. Sent på eftermiddagen var der opvisning i boksning, brydning gymnastik og svømning, og om aftenen blev der holdt en danseopvisning, og en af eleverne fortalte om „Kursus, der gik“.

Tirsdagen koncentrerede sig om eksamen i teoretiske fag: dæksleverne blev hørt i søvejsregler, teoretisk sømandsskab, navigation og kompaslære, medens maskineleverne blev prøvet i værkstedsteknik, fysik, tegningslæsning og motorlære. Begge dage holdt senioreleverne korte foredrag om selvvalgte emner.

Censorerne for dæksleverne var: Fuldmægtig Finn Bergmann, handelsministeriet; havnemester J. Metz Hansen, Esbjerg; cand. psyk. G. Hjelholt, Danmarks Arbejdslederinstitut; styrmand F. Koed, sekretær i Dansk Styrmandsforening; kaptajn F. Matzen, lods Nis Kr. Pedersen, Aalborg.

For maskineleverne var maskininspektør K. Langkilde Jensen, Dampskibsselskabet Norden A/S, og maskinchef Magnus Nielsen, censorer.

Censorerne, der havde overværet hovmesterelevernes eksamen den 1. juni, var hovmestrene Holger Jensen og Hans Marchmann.

Som altid var der indbudt mange gæster fra udlandet, og i år var bl. a. følgende kommet til stede: Mr. John Glanvill Smith, Glanvill, Enthoven & Co. Ltd., London; mr. Sam G. Yulke, New York; skibsreder Dagfinn Paust, Oslo, og befragter T. Brock-Jørgensen, Valparaiso.

Blandt de danske gæster kan nævnes: civilingeniør J. M. Barfoed, departementschef Eske Brun, bankdirektør O. Hedegaard, skibsreder Axel Kampen, direktør L. O. Normann, direktør, orlogskaptajn L. Rostock-Jensen, og kommandør Jørgen A. Schou, Søværnets Eksercerskole.

Endvidere var til stede flere gæster, som specielt er interesseret i søfartsskole-uddannelse: kontorchef Frits Lage, handelsministeriet, og underdirektør, overingeniør E. Stahlschmidt.

Rederiet var repræsenteret af skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktørerne Ove Holm og Henry Jensen, overingeniør C. Hovland og maskininspektør Knud Petersen, prokurist Th. Christensen og ingeniør Erik Olsen.

Om aftenen den 16. juni var der afslutningsfest i skolens gymnastiksal. Her talte forstænder V. Eisfeldt til eleverne, skibsreder Knud Lauritzen foretog uddelingen af afgangsbeviserne, og den kunstneriske underholdning udførtes af skuespillerinden Hannah Bjarnhof.

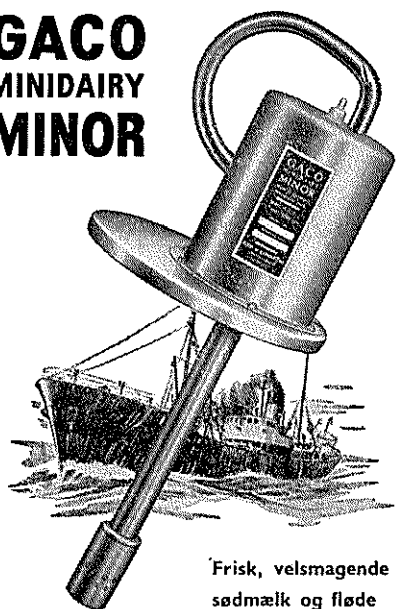
B & W-dieselmotor i verdens største motortankskib

Compagnie Navale des Petroles i Paris har overtaget nybygningen m/t „Altaïr“, der med sine 47.335 tons dødvægt er verdens største motortankskib. Skibet er udstyret med en 12-cylindret turboladet B & W-dieselmotor, bygget på licens af Penhoët. Motoren har en cylinderdiameter på 740 mm med en slaglængde på 1600 mm og udvikler 15.000 ehk ved 115 omdrejninger i minuttet. „Altaïr“ er det fjerde skib, der er udstyret med denne dieselmotor-type. Ialt er der nu kontraheret 37 sådanne anlæg.

„Altaïr“ er 224 meter lang og er udstyret med 23 tanke på tilsammen 64.5000 kubikmeter. Compagnie Navale des Petroles ejer i forvejen et betydeligt antal skibe med B & W-dieselmotorer og har blandt andet endnu i ordre 4 skibe på over 46.000 tons dødvægt med B & W-motorer fra Penhoët.



**GACO
MINIDAIRY
MINOR**



Frisk, velsmagende
sødmælk og fløde
daglig - på 15 min.

Udførlig brochure sendes gerne.

FABRIKATION:

KIRK & KOMPAGNI

KØBENHAVN Ø

*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

Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old

**CRABBY
WHISKY**

When the choice is yours say "GRABBY'S"

Velaftbalanceret

Moden Virginia
full flavoured -
men alligevel
mild. Mand og
mand imellem
nydelsens
højdepunkt



**VIRGINIA
ROSE**

Skipperens historier

SKATTEGRAVNING PÅ „COCO ISLAND“

Da jeg i 1890 lå med den danske bark „Pandur“ af Skelskør i Valpariso og lossede matté fra Brasilien, fik vor skipper, Marcus Smith, også kaldet den smilende Marcus, besøg af en eventyrer, mr. Seymor fra Colombo, der søgte skibsløjlighed nord over til Coco Island, beliggende ved Equator et par hundrede kvartmil vest for Sydamerika, for at søge efter en hoben penge, ca. 7 millioner i guld, der et halvt hundrede år forud skulle være blevet nedgravet af en eller anden præsident fra Venezuela, som var kommet på krigsfod med sin regering og derfor ville sikre sig sin fremtid. Noget om snakken har der vel været, da der allerede på et tidligere tidspunkt var udsendt ekspeditioner fra regeringen i Chile for at lede efter skillingerne, hvilket er autentisk, hvad vi konstaterede, da vi senere på øen fandt en grav med kors og inskription over en dansker, Mikkelsen fra Odense, der havde været med, men som omkom ved et vådeskud, da han ville forsvare sig mod en vildorme (øen vrिमlede med vildsvin).

Da „Pandur“ efter endt losning i Valparaiso alligevel skulle nord over til Costarica i ballast for at indtage en ladning mahognystammer og farvetræ til Goole i England, og da der på Coco Island fandtes udmærket frisk vand, fandt capt. Marcus et plausibelt påskud til at anløbe øen for at komplettere vor vandforsyning, som det altid var skralt med i de gamle „wind-jammers“ på de lange rejser.

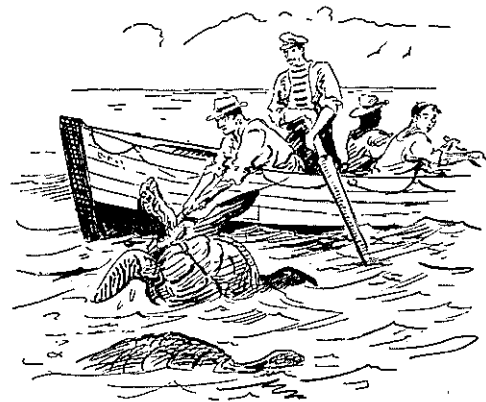
Et kort over øen med pejlinger over, hvor pengene skulle være nedgravet, havde mr. Seymor, og der var i et depot på den tidligere boplads hakker, spader, bor og sprængstof til at fjerne jordsmonnet, der jo sikkert i årenes løb havde hobet sig op over alle de dejlige kostbarheder, så i den henseende var der intet til hinder for, at vi i løbet af et par uger let kunne afsløre og anekttere hele herligheden. For en ordens skyld blev der på det danske konsulat i Valparaiso opsat en lovformelig kontrakt over byttets fordeling, hvis enkeltheder jeg ikke nærmere erindrere; men jeg ved, at hvis månedslyren var 30 mark tysk, ville man blive indehaver af noget lignende som kr. 50.000. Fryd og glade dage samt stor spænding og optimisme i lukafet, hvor vi selvfølgelig alle drømte og byggede luftkasteller af forskellige dimensioner, alt efter fantasiens elasticitet.

Da vi kom til søs, fangede vi ikke som sædvanlig an med almindeligt skibmandsarbejde, nej, vi gik i gang med at blankskrabe og fermisere lastrummet fra for til agter, da skuden selvfølgelig skulle skinne som en nyslået amerikansk dollar i en negers bagdel, inden vi kom hjem til Danmark. — I kontrakten var det nemlig ved-

taget, at lasten, som vi var på vej for at hente, kunne annulleres, og vi skulle omgående vende næsen hjem over, tage slæbedamper ved indløbet til den engelske Kanal og hurtigst mulig bugseres til Skelskør, så redere, brændevinsbrænder Harbo, personlig kunne forvisse sig om skattens udseende og tilstedeværelse.

En af de første dage i januar var vi udlossede, hvorefter vi lettede anker, satte alle klude til og stod nord over med dronningevind og læsejl rigget ud.

På turen til Coco Island passerede vi Galapagos øerne, hvor vi lå for vindstille et par etmål og nappede nogle og tredive store havskildpadder, der dasede i vandkorpen. — Bæsterne fangedes på følgende måde: En letroet båd sættes i vandet, årerne bevikles for ikke at knirke, hvorefter man forsigtigt padler langs siden



af kammeraten, vipper den om på ryggen, og 2 mand hiver den indenbords. I løbet af to dage fangede vi et par og tredive velvoksne eksemplarer, som vi slap ned ovenpå ballasten og passede dem med vand og opløste skonrogger, hvilket de befandt sig så vel ved, at vi havde nogle af dem gående i over en måned. Vi levede højt på skildpaddesuppe og kød, der nærmest smagte som oksekød. Skallerne, der i modsætning til landskildpadderne skjold er værdiløse, hev vi overbord, efterhånden som vi havde tømt dem for deres indhold.

I slutningen af måneden hen ad aften fik vi kending af eventyrøen og fandt en udmærket ankerplads mellem nogle store klipper og selve øen. — Næste morgen sættes storbåden i vandet, og ca. halvdelen af besætningen med skipperen, Colombomanen og 2. styrmand roede i land for at tage lokaliteterne i øjesyn. Depotet fandtes at være OK i enhver henseende, hvorefter der bragtes proviant, husgeråd og værktøj ind til hytten, der lå idyllisk med en ferskvandskilde løbende lige forbi døren; citron, peber og kaffetræer voksede umiddelbart uden-

for døren. Fisk en masse, i tusindvis af fugle, der ikke smagte godt, men hvis æg var udmærkede, og en paradisisk vegetation, som hensatte én i ekstase. — Indretningen af det nye hjem var tilendebragt i løbet af nogle timer, hvorefter forberedelserne til det virkelige arbejde tog sin begyndelse.

Kortet over øen blev studeret meget nøje, og vi asede op ad de stejle skrænter, til vi efter de kloge herrers bestik var på stedet, hvor der skulle sprænges og graves. Der var, som over alt på øen, en frodig skovvækst; men da vi var i troperne, hvor træerne vokser hurtigt, var der intet mærkeligt i, at skat ehullet også var tilgroet. Træer blev derfor fældet og grunden ryddet i en omkreds af en snes meter, hvilket kostede os 2 dages hårdt arbejde og en del sved. Da stammerne var baksat af vejen, gravedes en del dybe huller, som vi fyldte med dynamit, og nu begyndte skyderiet. Træerne røg, og jorden fløj, så vildsvin og fugle samt et gammelt æsel, der var bragt i land fra en af de tidligere ekspeditioner, løb amok af skræk. Efter ca. en uges forløb, hvor der stadig arbejdedes under højtryk og med begejstring, begyndte gassen imidlertid at sive ud af arbejdskolonnen, og hverken skipperen eller Seymor var så venlige og optimistiske som i begyndelsen. En 5—6 dage pukledes der dog videre, da Marcus en skønne morgen kom i tanker om, at det måske af helbredshensyn o.a. grunde dog vist var på tide at opgive spasen og skyde en hvid pund efter det begravede mammon. Selvfølgelig sukkede vi og var lidt flove over at have spildt vore unge, smukke kræfter på et fatamorgana; men når det ikke kunne være anderledes, kunne den hule tand lige så godt trækkes ud først som sidst.

Efter at have samlet vore grejer sammen, låset for bungalowen, forsynet os vel med lemoner og fugleæg pædledede vi ombord i moderskibet, fyldte vore vandtønder, satte sejl, lettede anker og satte kursen nord over mod vort bestemmelsessted Punta Arenas og var egentlig velfornøjede med vor lille picknik, der gav os samtalestof for lange tider.

Vel ankommet til stedet, hvor vi skulle laste, åben kystplads, hvor træet blev flået langs skibssiden, blev jeg af skipperen taget med i land for at agere spansk toak, da jeg ved selvstudier og under vort tidligere ophold i Buenos Aires havde tilegnet mig så megen færdighed i det spanske, at jeg kunne palavre tilstrækkeligt til at forklare befragteren og stevedoren min høje skipperes ønsker og ordrer m. h. t. ladningens anbringelse og fartøjets trimning. En forbandet kyst var det at lande på, og jeg måtte hver gang, jeg vrikkede skipperen i land, selv udenbords for at bjærge ham velbeholden og tørskoet gennem brændingen. Alligevel var det en dæksmand at komme i land i stedet for at stå ombord og pukke i håndspillet, med hvilket vi hev træet indenbords.

Ejeren af ladningen, en rig og mægtig mand, som jeg kom en del i berøring med qua min stilling som skipper-toak, boede for tilfældet i sit ambulante teltkøretøj ved udskebningsstedet sammen med sin velnærede donna og en vidunderskøn datter, Juanita, på 13 somre. Hun og jeg blev hurtig fine venner og havde det umådelig

hyggeligt og fornøjeligt sammen, som store børn nu en gang har er. vis evne til, da der skal så lidt til at more dem. Hun berettede bl. a., at hun egentlig var prinsesse, da hendes faders slægt var meget gammel og fornem, nedstammende fra de spanske invasionister, der for så og så mange hundrede år tilbage var støvnet over Atlanten for at erobre nyt land. Selvfølgelig blev jeg skrupforelsket i pigen, der forresten ikke var knibsk eller overlegen, fordi jeg kun var jungmand ombord i en geme sejlskude; tværtimod filmede vi så heftigt, at faderen min sandten en skønne dag for alvor propone-rede, at jeg skulle kvittere skuden, gifte mig med datteren og indtræde i hans herligheder — tableau! — Ganske vist var signoritaen ledående, og fremtidsudsigterne ikke kedelige; men da jeg havde sundet mig lidt og funderet over, om min skat eventuelt skulle blive lige så velnæret og lad som moderen, svandt drømmesynet fra mine øjne, hvorefter jeg i hæflige vendinger takkede for æren, men beklagede at min fader, den gamle præst i Volstrup, ganske bestemt ville modsætte sig forbindelsen, da en protestant ikke kunne gifte sig med en katolik*.

Livet gik atter sin skæve gang, og ca. 6 måneder senere var jeg hjemme i præstegården, hvor vi alle morede os over episoderne.

Efter at have rekreeret mig en 3 ugers tid, stak jeg med min morbroder, der førte en af De forenedes både på England, over til Newcastle, hvor min ældste søster var lærerinde hos en dansk familie.

Gik nu i kystfart med mindre sejlere og endte ca. 6 måneder senere i Liverpool, hvor jeg mønstrede ud med den irske 4-mastede bark „Howh“ af Dublin.

En beskrivelse af de daværende forhold ombord i en stor engelsk windjammer vil måske være på sin plads.

Skuden lastede ca. 4000 tons, hvilket var lidt ud over det almindelige i de dage; men var fartøjet stort, var bekvemmelighederne min sandten kun små, og kosten så ussel, at man nu om stunder øjeblikkelig ville blive boycotet, dersom man bød en skibsbesætning noget lignende.

24 mands besætning var vi i 2 lukker, hvor pladsen var så kneben, at man med lethed kunne række fra en midtskibs kje til en sidekje; bord og bænke fandtes ikke, således at vi, når der spises, måtte sidde på vore skibskister, og vi sad da knæ mod knæ. Lampe fandtes ikke, men en geme oliekande gennem hvis tud en væge var trukket. Rummet var fuldstændig blottet for ventilation, således at lampen, når den havde brændt i en halv time, uvægerlig gik ud som følge af mangel på luftfornyelse. Kakkellovn var selvfølgelig udelukket, og vi måtte i koldt og dårligt vejr, hvor vi regelmæssigt ved hvert vagtskifte var mere eller mindre gennem-blødte af saltvand, lægge klæderne under os i køjen for at tørre og varme dem en lille kende, inden vi efter 4 timers frivagt skulle i kludene igen.

* Anm. — Så sent som i 1931 læste jeg en artikel i et dansk blad om, at en engelsk ekspedition var under ventilation. Jeg havde egentlig lyst til at sende den min oplevelse, men lod det alligevel ligge på grund af sygdom m. m.

Kostreglementet lød som følger:

Søndag: Frokost — Kaffe og beskøjter.
Middag — Fersk preserve suppe og do.
kødtrevler.
Aften — The og beskøjter.
(Ingen kartofler eller andre grøntsager).

Mandag: Frokost — Kaffe og beskøjter.
Middag — Salt flæsk og ærter — ca. $\frac{3}{4}$
pund rå vægt.
Aften — The og beskøjter.

Tirsdag: Frokost — Kaffe og beskøjter.
Middag — Salt kød, ca. $\frac{3}{4}$ pund rå vægt,
og en hvedeknop.
Aften — The og beskøjter.

Onsdag: Frokost — Kaffe og beskøjter.
Middag — Fersk preserve suppe og
kødtrevler, ca. $\frac{1}{2}$ pund.
Aften — The og beskøjter.

o. s. fremdeles uge efter uge og måned efter måned
uden variation.

$\frac{3}{4}$ eng. pund sukker om ugen +
 $\frac{1}{2}$ eng. pund marmelade +
 $\frac{1}{2}$ eng. pund dåse-smør eller margarine.

Desuden fik vi hver middag et lille bæger lime-
juice for at forebygge skørbug, hvilket imidlertid viste
sig at være virkningsløst, da over halvdelen af besæt-
ningen ved ankomsten til Frisco var så hårdt angrebne
af skørbug, at tænderne bogstaveligt talt drattede ud af
mundten på dem, samtidig med at legemets muskulatur
var så slappet, at der, når man klemte en finger ind i
muskelvævet på et af legemets kødfulde steder, danne-
des en fordybning, der holdt sig i timevis, inden den
atter spændtes ud.

At klage var aldeles omsonst, da man uvægerlig fik
svaret, at vi fik den kost og det kvantum, som loven
påbød og dermed basta!

Følgen var, at vi selvfølgelig stjal salt kød og flæsk,
når lejlighed gaves og åd det rå, hvilket jo nok har
fremmet skørbugen i nogen grad. Ligeledes pulverise-
rede vi gamle beskøjter og lavede en slags tør grød med
tilsætning af lidt stjålet flus for at få den til at
glide ned.

En ret ensformig og kedelig menu, der i det lange
løb virkede nedbrydende på hele den menneskelige
konstitution.

Når dertil kommer, at vi på omtalte rejse tærskede
frem og tilbage ved Cap Horn i samfulde 6 uger, inden
vi kom rundt og fik stræk nord over, så vi endelig efter
at have været nøjagtig 179 dage på søen uden at have
haft forbindelse med landjorden fik slæbedamper ved
The Golden Gate, indsejlingen til San Francisco, kan
det vel indrømmes, at det ikke var lystsejlad.

Samtidig oversvømmedes skuden af Boarding House
Runnere, der uddelte whiskygift (Cityfrunt chain light-

ening) i brede baner samt hjalp med at beslå sejlene
med meget mere.

Disse runnere, også kaldet „sharks“, repræsenterede
hver for sig en eller anden forhyringsagent, der tillige
holdt sømandslogi. Alle fortalte de om, hvor glimrende
hyrer de kunne skaffe én, og hvor meningsløst det var
at forblive ombord i en så elendig sultekasse, som vi
var kommet ud med. Nej, at gå i land med dem og se
hvilke herligheder de og America, „Gods own country“,
havde reserveret hver eneste af os forurettede ombord i
4-mastet bark „Howth“ af Dublin var det eneste rigtige!

Inden aften var, siger og skriver, jeg eneste mand
ombord i „Howth“'s tvende folke-lukaf'er.

Man kan nu spørge, hvorfor capt. og officerer ikke
intervenerede over en sådan fremgangsmåde, og svaret
lyder:

1. Fordi rederiet ved skipperen beholdt hele besætningens tilgodehavende.
2. Fordi et fartøj af den størrelse altid lå et par måneder i havn.
3. Fordi en ny besætning altid kunne fås til samme pris, som den deserterede.
4. Fordi man, ved ikke at intervenere, sparede folkehyre og kost i den tid, skuden lå i havn.
5. Og „last, but not least“, fordi de amerikanske myndigheder i virkeligheden sanktionerede en sådan retsløshed såvel som så mange andre, til hvilke jeg senere skal komme tilbage.

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTING

DAMPSKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

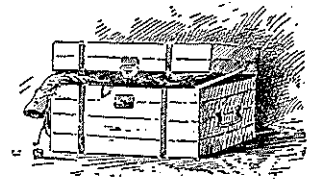
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

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

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det ligger i navnet

Men behøver ikke at være spion for at læse sig til noget i krigsskibsnavnene. Englænderne viser frejdigt, hvilke af deres skibe der er beregnet til spærring af havneindløb. Officielt kaldes skibene „Boom Defence Vessels“, og der findes i dag mellem 70 og 100 af dem i den britiske flåde. Der er to forskellige typer, nemlig „Bar“-typen og den mindre „Net“-type. Der er flest af den første type, og de har alle navne begyndende med „Bar“ — f. eks. „Baron“, „Barbette“ og „Barcarole“. „Net“-skibenes navne ender på stavelsen „net“ — f. eks. „Falconet“ og „Planet“. Skibene kan iøvrigt ikke lyve sig fra deres bestilling. De ligner kabelskibe, men er armeret.

Tidlig fjernstyring

Fjernstyring er ikke noget helt nyt. Allerede under den første verdenskrig blev et britisk krigsskib angrebet af en fjernstyret motortorpedobåd: Den engelske monitor „Erebus“ deltog i beskyddningen af de tyske kystbatterier i Flandern i 1917. Tyskerne forsøgte forskellige midler for at holde englænderne på afstand. Bl. a. satte de en motortorpedobåd ind mod „Erebus“. Det lille fartøj blev lastet med en større mængde sprængstof, og det var meningen, at motortorpedobåden skulle virke som en kæmpetorpedo. For ikke at udsætte eget personel for livsfare, gjorde man båden fjernstyret ved hjælp af et el-kabel fra land. Kablet rullede ud fra en tromle på torpedobåden, efterhånden som denne nærmede sig målet med en fart af 25 knob. „Erebus“ sejlede i zig-zag og skød på fuld kraft mod den fjernstyrede båd. Alligevel nåede motortorpedobåden monitoren og eksploderede. „Erebus“ havde imidlertid ikke lidt større skade, fordi eksplosionen var sket over vandlinien.

„Skæpperær“

Når kongen eller en admiral kommer på officielt besøg om bord i et orlogsfartøj, blæses signalet „skæpperær“. Navnet er afledt af ordet „skibsrær“, og det er arvet fra en admiral, som gjorde tjeneste for århundreder siden. Denne admiral var så lang som et „skæpperær“!

Kronometertrappen

En stentrappe fører ved Holmens Kirke fra fortovet ned til karalens vand. Nu bruges den meget sjældent. Men engang var den af stor betydning for flåden. Fra denne trappe fik orlogsskibene nemlig deres kronometre om bord.

Det blå bånd

Kampen om Atlantens blå Bånd foregår altid i vestgående retning. Rejsen vestover regnes nemlig for den vanskeligste på grund af vejrforholdene.

Ville flygte i kajak

Den første grønlandske ordbog blev til omkring 1652. Det gik til på følgende måde: Det nævnte år sendtes en hollandsk-født kaptajn i den danske flåde, David Dannel, til Grønland med to skibe. Han gjorde både i 1652 og de to efterfølgende år landgang på vestkysten, men kunne ikke forcere storisen langs østkysten. På en af rejserne tog han en lille flok grønlandere om bord og førte dem med til København, hvorefter det ved deres hjælp lykkedes at lave en fortegnelse over ca. 100 grønlandske ord. Grønlanderne kunne iøvrigt ikke lide at være i København, og flere gange forsøgte de at flygte i deres kajaker. Under Københavns belejring 1658 døde de alle af mæslinger.

Tog døren af

Nyboder, der engang var en stor by med et areal på over 13 hektarer og 15.000 indbyggere, var også til tider en meget snavset by. Når „Holmens faste stok“ fik fint besøg, tog man gadedøren af og lagde den som gangbræt over rendestenen.

Armadaen skulle ødelægge skov

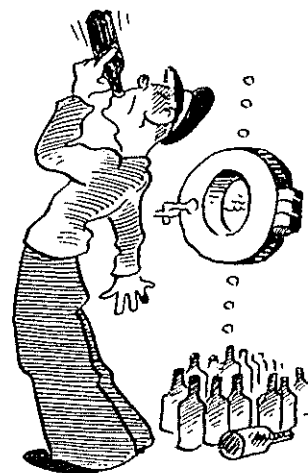
Da den spanske armada i 1588 stævnede mod England, havde den ordre til at tilintetgøre både den britiske flåde og Dean Forest, som var Englands bedste egeskov. Heldigvis for England blev den spanske armada knækket. Var dette ikke sket, havde England sandsynligvis været færdig som sømagt i mange år. Dengang havde egetræ ligeså stor betydning for søkrigsførelsen, som stål og olie har fået det senere. Det tager 200 år, for et egetræ er tjenligt til bygning af skibe.

Forskæl på folk

Postdampskibsfart mellem København og Rønne påbegyndtes den 27. maj 1850 for postvæsenets regning. Farten blev besørget af dampskibet „Valdemar“, der afsejlede fra hovedstaden hver mandag morgen og returnerede tirsdag eftermiddag. I anledning af det epokegørende fremskridt indrykkede postvæsenet en annonce i aviserne. Det hed i derne bl. a.: „Billetpriser: 1. kahyt 4 Rigsdaler, 2. Kahyt 3 Rigsdaler, Dækket 1 Rdlr. 3 Mark. Til Dækspassagerer antages ikkun Haandværkere, Tjenesteydende, Matroser, Soldater o. lign.“ — Postvæsenet respekterede altså ikke helt grundloven, der havde sikret den personlige frihed, men ville bestemme, hvem der skulle rejse på kahyt og dæk.

Sådan begyndte admiralen

Postdamperen „Valdemar“, der var bygget af træ, fik ikke nogen lang karriere på Bornholm-ruten. Allerede i september 1850 afløstes skibet af dampskibet „Skirner“. Dette skib førtes af en ung soløjntant, Malthe Brun, der senere blev admiral. „Skirner“ var forresten bygget på Hølmén.

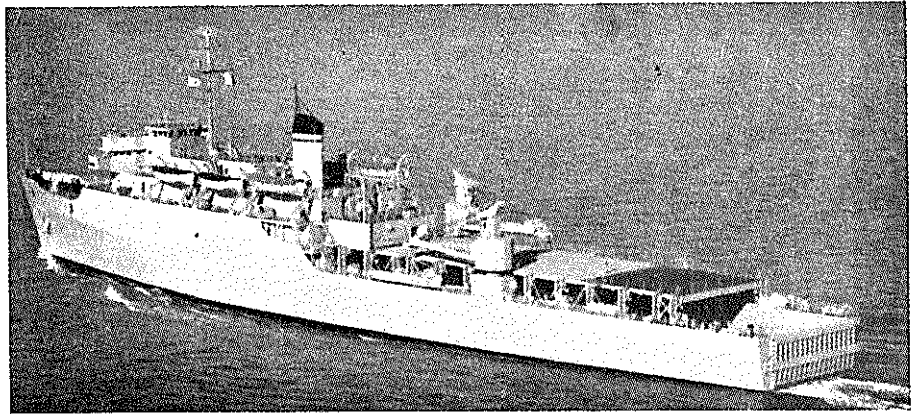


Glas

Da der blev slået 3 glas, genvandt vagtmanden gejsten og tørnede ned i sit lugar, hvor han straks tømte 16 — — !

Nordpolens flydende „altmuligmand“

**Flydedok til arktiske
områder sejler med
15 knobs fart**



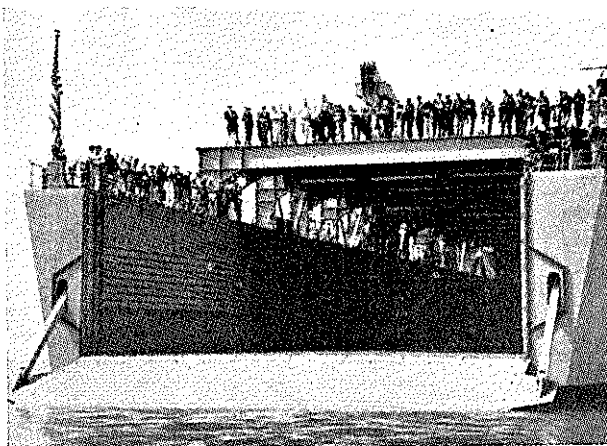
„Point Barrow“ på vej mod nord.

USNS „Point Barrow“ er et af de mærkeligste orlogsskibe i verden. Det er bygget til den amerikanske flåde specielt til brug i arktiske områder. Skibet er i virkeligheden en slags flydedok, der kan bevæge sig med 15 knobs fart. Først og fremmest bruges det ved fjerne antarktiske baser, der ikke har egne havneanlæg, og som stadig behøver forsyninger. Våben, ammunition, udrustning og levnedsmidler bringes i land til baserne ved hjælp af små, specielle landgangsfartøjer, der kan krybe ind på meget lavt vand. Disse forsyningsfartøjer er placeret om bord i „Point Barrow“.

Det mærkelige skib ligner på afstand mange andre orlogsfartøjer, men er i virkeligheden en søens „altmuligmand“. Det er en selvbevægelig flydedok med overbygning som alle andre skibe. Men desuden er det udrustet med kraner og andet specialudstyr.

Lynoptøning af frosset grej

Alene for at kunne operere i arktiske farvande skal et skib have ganske særlige egenskaber. „Point Barrow“ har et såkaldt „isbælte“ på 1¼ tommes tykkelse hele vejen rundt. Denne isforstærkning strækker sig fra tre fod over vandlinjen, når „dokken“ er „neddykket“, til tre fod under vandlinjen, når fartøjet ligger let på vandet. Også bunden er isforstærket, og det samme gælder stævnen.



Dokporten er klappet ned, men ballastningen endnu ikke begyndt.

Skibet har dobbelt-propeller, der er lavet af en særlig stærk legering, der kan modstå selv de værste ispåvirkninger. På dækket ligger der damprør til optøning af is på og omkring kraner, davidder o.l. Desuden findes der særlige, transportable varmeanlæg, som sikrer en lynoptøning af grejet. Også pumperne er specielt fremstillet til brug under meget kolde vejrforhold. Styrehusets ruder kan opvarmes ved hjælp af elektricitet, som sikrer en fri udsigt til enhver tid.

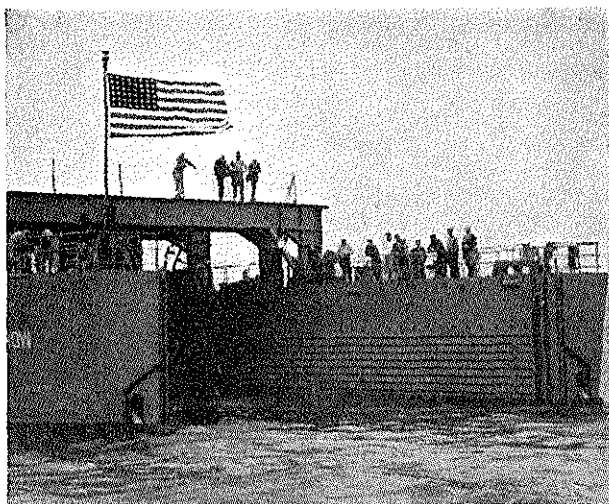
Der er i vid udstrækning anvendt plexiglas og fiberglas om bord, og der er stillet særligt store krav til skibets varmeanlæg. Selv skibets to kraner, der har kabinetag af plexiglas, er opvarmede indvendigt.

Ballaster på en halv time

Skibets meget komplicerede pumpeanlæg kan arbejde under alle vejrforhold. Et særligt hydraulisk pumpe-system betjener „dokporten“ agter. I hele skrogets længde er der indbygget ballasttanke. Det tager ca. en halv time at ballaste den selvbevægelige flydedok, hvorefter forsyningsfartøjerne kan sejle ind til baserne eller tages om bord. Fartøjerne står under rejsen med „Point Barrow“ i „dokken“ eller på et særligt dæk, hvor der også er plads til slæder og særlige traktorer, de såkaldte „snow-cats“.

Hver af de to kraner kan løfte ca. 40 tons og bevæge sig hele vejen rundt. De bruges til at sætte bådene på dækket i vandet og til at tage dem om bord med igen. Og de bruges selvfølgelig også til snetraktorerne og det øvrige materiel, der skal bringes til eller fra isen eller fartøjerne nede i dokken. „Dokporten“ kan, når den er fuldt åbnet, lukkes på mindre end tre minutter. Dækket, hvorpå kranerne står — en i hver side — kan også bruges som start- og landingsplads for en helikopter.

„Point Barrow“ har en længde o.a. på ca. 160 meter. Det dæk, der udgør flydedokkens indre, har en længde af ca. 130 meter. Fuldt lastet har skibet et dybgående af ca. 6 meter, og tonnagen er samtidig 9.415 tons. Fremdrivningsmaskineriet er på 6.000 hk og farten 15 knob. Aktionsradius er 10.000 sømil. Besætningen er på 66 mand, og desuden er der plads til en del passagerer, der evt. skal til eller fra baserne højt mod nord.



Så er skibet flydedok. Ballastningen er sket på en halv time.

Har bestået sin prøve

Skibet har eget hospital og et anlæg, der kan destillere kaffevand og gøre det egnet til madlavning.

Det mærkelige fartøj kan naturligvis også fungere som flydedok for andre fartøjer end sine egne, men det er klart, at de fartøjer, der skal dokkes, ikke må have alt for stort dybgående.

Skibet blev bygget til flåden af Maryland Shipbuilding & Drydock Company efter tegninger af Gibbs & Cox Inc. Det blev afleveret i maj 1958 og tog i løbet af eftersommeren ud på sin første rejse mod arktiske områder med materiel til NATO's radarvarslingsystem. Det har allerede bestået sin prøve under meget vanskelige forhold.

Alt materiel om bord, som skal betjenes på dækkene, er konstrueret således, at folk i meget svære klæder, der hindrer bevægelsesfriheden, med lethed kan klare betjeningen.

Ved konstruktionen af „Point Barrow“ blev der tænkt på alle de farer, et skib kan møde under arktiske forhold. Ikke alene kan skibet modstå meget svær is, men også kraftige storme. Derfor er fartøjet i forhold til sin størrelse et af de dyreste, der er bygget til den amerikanske flåde.

Ludwig.

Sensations-tilbud i ROYAL PRISMEKIKKERTER

Et lille uddrag af priserne

6×30 coated med etui	114,-
8×30	126,-
8×40	155,-
7×35	132,-
7×50	149,-
10×50	183,-
12×50	205,-
16×50	224,-
20×60	325,-

Endvidere føres alle andre størrelser på lager.
Provinsordrer ekspederes omg. med ombytningsret indenfor 8 dage.

ERIKS OPTIK, Nørregade 53, Palæ *7050
Første optiker i Nørregade fra Nørreport

Fyr- og Vagervæsenet mangler et skib

Fyr- og Vagervæsenet beskæftiger 742 mand. Det råder over 4 inspektionsskibe, 14 fyrskibe, 4 lastbiler, 3 jeeps, 2 personbiler og 2 — traktorer!

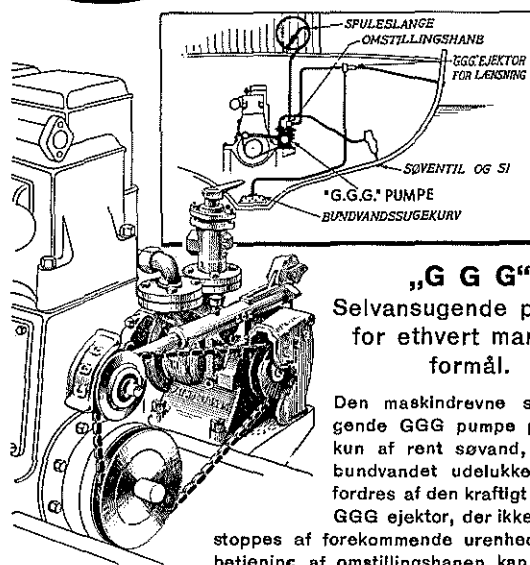
De 742 mand skal passe 196 fyr i Danmark, 20 på Færøerne og 43 i Grønland. Desuden er der 220 lystønder, 45 lufttågesignaler, 27 radiofyr, 613 båker (heraf 500 i Grønland), 2 loranstationer og 32 vagershuse at se til.

4 inspektionsskibe er mindst ét for lidt. Gamle „Løvenørn“ var så mærket af ælde, at det sidste sommer blev solgt til ophugning. Derfor måtte man i vinteren 1958 inddrage en del mindre vigtige lystønder allerede lige efter nytår, og den resterende del af flåden fik nok at gøre. De 4 skibe udsejlede omtrent 50.000 sømil. Desuden råder Fyr- og Vagervæsenet over 2 inspektionsskuttere, der tilsammen tilbagelagde 17.500 sømil.

Sidste år afmærkedes 10 vrug, og derudover afmærkede inspektionsskutteren „Henny Lilian“ 5 gamle ubådsvrug.

Alt dette kan man læse i Fyrdirektoratets årsberetning, der udmærker sig ved at være sprængfyldt med oplysninger, samtidig med at den uden tvivl har været billig til fremstille. Den er kun duplikeret!

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 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



Isbryderen „Northwind“.

Isbrydere i kamp ved Nord- og Sydpol

Det internationale geofysiske år er slut, og aldrig før i historien har videnskaben kunnet notere så store sejre på så kort tid — både på jorden, på havet, *under* havet, i luften og i rummet. Der var virkelig tale om internationalt samarbejde på en meget bred basis, selv om selvfølgelig stormagternes rivalisering også kom til udtryk. Heldigvis tyder meget på, at dette samarbejde vil fortsætte, selv om „året“ er slut.

Videnskabsmænd arbejdede kloden over — både under tropesol og i arktisk kulde. Størst interesse havde ubetinget opsendelsen af kunstige drabanter. Men også sejladsen i atom-ubåd under Nordpolen var en sensation, og man læste nu og da om videnskabsmændenes arbejde i arktiske og antarktiske egne.

Søfarten fik stor betydning for forskningen i det internationale geofysiske år. Uden de specielt udstyrede og byggede ishavsskibe, hvoraf flere sejlede med danske officerer og besætninger, og uden de store isbrydere havde forskerne imidlertid ikke kunnet udrette ret meget i de kolde ødemarker.

Besætningerne fra den amerikanske flådes og Coast Guards isbrydere kan fortælle om vanskelige opgaver

og forfærdelige strabadser i forbindelse med det geofysiske år. F. eks. om etableringen af basen „Little America“ på Sydpolen:

I december 1957 skulle en mængde materiel og en del personel landsættes ved „Little America“. Fra den faste iskant strakte der sig et 3—4 meter tykt islag på vandet tre sømil udefter fra Ross Ice Shelf i Kainan Bay.

Isbryderne USS „Glacier“ og „Atka“ kæmpede sig langsomt frem, men måtte sende nogle af søfolkene ned på isen for at forsøge på at slå hul i denne med sprængstof. Der anvendtes ca. en ton af sprængstoffet TNT, men isen nøjedes med at skælve.

Og så kom nogle voldsomme storme fra nord. De bragte en fuldstændig standsning i sejladsen, og „Glacier“ var endda så uheldig at miste et af bladene på sin bagbords propeller, da den var på vej gennem et isbælte fra New Zealand. Det manglende propellerblad betød et handicap under de meget vanskelige is- og vejrforhold, man nu måtte kæmpe imod.

Lidt på afstand lå USNS „Greenville Victory“ med 3.000 tons forsyninger om bord. En helikopter bragte

personellet i land. Tre dage senere anvendte man hele fem helikoptere til at flyve en del af de lettere forsyninger ind på fastlandsisen.

Den fjerde dag lykkedes det „Glacier“ at kæmpe sig de sidste 1200 m ind, og den begyndte nu at bryde en kanal sammen med „Atka“. Det varede imidlertid ti dage, inden „Greenville Victory“ kunne komme ind gennem den hundrede meter brede kanal i isen. Skibet bakkede hele vejen ind, fordi man ville sikre sig, at det hurtigt kunne komme af sted, hvis vejr- og isforholdene tvang det dertil.

Op så begyndte udlastningen af snetraktorer, slæder og andet tungt udstyr. Efter fem dages forløb havde „Greenville Victory“ udlosset og kunne sammen med „Atka“ sætte kurs mod hovedbasen ved McMurdo-sundet. „Glacier“ var allerede taget af sted.

Men de amerikanske og russiske isbrydere har et meget stort virkeområde. Man kan finde dem både ved Syd- og Nordpol. På billedet ser vi Coast Guard-isbryderen „Northwind“ i kamp mod fire meter tyk is i Bering-strædet på vej mod Nome i Alaska. På denne tur måtte isbryderen iøvrigt opgive. Den kunne nok klare isen, men den voldsomme strøm fik den til at vende om og opgive — for denne gang! Mer senere kommer „Northwind“ igen og klarede sig! —*wig.*

Ekklusivt hefte fra B & W

I 1912 byggede Burmeister & Wain som bekendt verdens første oceangående dieselmotorskib, Det Østasiatiske Kompagnis „Selandia“, og siden har det store og verdensberømte værft indtaget en førende position, hvad bygning af dieselmotorer af alle typer angår. At man ikke skyer noget middel for yderligere at befæste og udbygge denne position, viser stigende produktion og store udvidelser med al ønskelig tydelighed.

For at give et billede heraf har værftet udsendt et usædvanlig smukt, engelsksproget billedhefte, som man med fuld ret kan drysse en hel række superlativer ud over. Det er på hundrede sider og indeholder en overdådighed af smukke billeder — de fleste i skønne farver — fra selve værftet, af nybygninger, af motorer med meget mere. Ind imellem kan man finde små interessante data af B & W's historie.

Fra første til sidste side er det store hefte usædvanlig elegant og velkomponeret — intet mindre end en topscener i sin art. At det vil blive studeret med interesse overalt i udlandet, er der ingen tvivl om. —*g.*



KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Filmforevisning på Holmen

Filmtjenesten indenfor forsvarrets fjernkendings-skole havde indbudt pressen og andre til at overvære en forevisning af en frømandsfilm, og Vikingens repræsentant overværede denne forevisning i FKS's filmsal i det gamle modelkammer, der nu er indrettet til en udmærket filmsal.


Først vist en frømandsfilm, der omhandlede fremstillingen af selve udstyret, derefter nogle korte glimt af invasionen i Frankrig og så i vidunderlige farver frømands undervisning og togt under vandet ved sydkysten af England, en meget smuk og instruktiv film.


Derefter vist en film om de amerikanske søkadeters uddannelse i skolen ved Annapolis, deres daglige liv, sejlads med de til akademiet hørende sejl fartøjer, deres årlige langtur med et af flådens skibe, for at ende med uddelingen af certifikater efter vel overstået afsluttende eksamen. De blev i dette tilfælde uddelt af general Marshal, Marshalplanens fader. En helt igennem udmærket film, der viser, hvad der forudsages af en moderne søofficer såvel teoretisk som praktisk.

Det var kun synd, at tilskuerne var så få som i dette tilfælde, når man tager i betragtning det store arbejde, som udføres af alle, der har med dette arbejde at gøre, idet de nok kunne fortjene, at flere mødte op, når der blev indbudt til en så instruktiv og udmærket forestilling.

NA.

NEW YORK





WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Østersøens særegne egenskaber

Næppe er der skrevet så meget om noget verdens-hav som om Østersøen, der kaldes således i modsætning til Vesterhavet. Professor *Anders Celsius* (ham med Celsius-termometret, professor ved Uppsala universitetet, død 1744) i Sverig har villet bevise, at der i Østersøen efter en del års forløb ikke vil være mere vand. Det er udregnet, at dette hav siden Christi fødsel årligt er sunket $\frac{1}{2}$ tomme i horisontal linie. Engang har det været af langt større udstrækning, hvilket fremgår af gamle venezianske søkort. Disse oplysninger kan suppleres af, hvad den svenske biskop *Borvallius* har skrevet om vand-mængdens aftagen i forbindelse med de for denne påstand udførlige beviser, der findes anførte i „Fleischers naturhistorie“.

Den skribent, der sidst har støttet hine påstande, er den tyske doctor *Fick*, der i sit værk „*Neueste Reise zu Wasser und Land*“ under rubrikken „Havenes formindskelse“ har beskrevet de iagttagelser, som han på sin rejse i årene 1806—07 gjorde til Bag-Pommern og Øst-Preussen, der jo vender ud til Østersøen, og som han havde sat i sammenligning med den nuværende land-situation af Dantzig.

Bortset fra disse påstande har Østersøen næst efter Middelhavet („det middellandske“) været det største og mest bekendte hav i verden. Det har en 18 mil bred strøm mellem Norge og Jylland. Fra nord går det ind i Kattegat, løber syd på og cæler kongeriget Danmark i forskellige hav-strømme, Øresund, det Store og Lille bælt, hvorefter det udstrækker sig i såvel længden som bredden, så at det i syd berører Mecklenburg, Pommern og Preussen, i øst Kurland, Estland, Livland såvel som Ingermannland og når op til den finske havbugt. Ifølge Pontoppidan har den Baltiske Sø 3 ejendommeligheder: Ved ret nordlig vind er dens vand temmelig sødt, så at det kan anvendes til at koge mad i, hvilket ofte skal være gjort — ebbe og flod der ellers er mærkbar på Jyllands østlige kyster eller i Kattegat, kan overhovedet ikke mærkes i hverken Østersøen eller De baltiske Strømme, også kaldet Det baltiske Hav — bølgerne er ikke så lange som i Vesterhavet (Nordsøen), idet de i Østersøen falder meget snart på hinanden og derfor hyppigere. Af denne årsag bliver de danske skibe, der er bestemte til at befare dette hav, bygget med en anden struktur end den, som er almindelig. For eksempel har de danske orlogsskibe er kort, men bred og massiv form modsat de spanske, engelske og hollandske orlogsskibe.

Grunden til den større søskade udi Østersøen end på andre veræenshave

Blandt alle have, der omgiver Europa, er intet af disse så farligt at befare som Østersøen, intet, på hvilket der forekommer flere strandinger eller skibs-forlis. Beviset herfor fremgår af aviserne. Årsagerne til disse ulykker må søges i det indskrænkede rum, som dette

hav har. Herved bliver bølge-slagene uregelmæssige indbyrdes. Ustandselig brækkes bølgerne, så at skibe i samme grad overfalder af to bølger på een gang, hvorved det skvæipes og rystes så desto heftigere. Dette er grunden til, at strandinger og forlis finder sted langt oftere her end på andre verdens-have. I storm og uvej er disse hændelser næsten uundgåelige, dels forårsaget af kysternes nærhed og dels de mange grunde, som der findes langt flere af end i andre have. Et stærkt bygget og vel udrustet skib kan i disse haves mere rummelige farvande ikke lide nogen skade selv i den skrækkeligste storm (.). Hvad der også er højst mærkværdigt, er de iagttagelser, som de søfolk, der flere gange har befaret Østersøen fra øst til vest, har gjort angående vestlige vinde, idet disse gennem 3-4 år har været så konstante, at de næsten kan betegnes som Det baltiske Havs monsun. Dette forhold i forbindelse med Østersøens øvrige beskaffenhed har bidraget til de mange ulykkelige forlis, som i de sidste år, indeværende år 1809 medregnet, har fundet sted her. Professor og rektor i Rønne, *C. Andresen*, har således ved sine iagttagelser af vind og vejr dersteds konstateret 3 mærkelige uvej over Bornholm, det ene i august 1798 og de andre to henholdsvis i januar og november 1801, hvor der på sidstnævnte tidspunkt strandede over 20 skibe under Bornholms kyster. Også på den øvrige Østersø samt dens kyster led skibsfarten betydelig skade.

Nævnte professor, der var født på Bornholm, har blandt sine øvrige lokal-historiske optegnelser medtaget følgende maritime tildragelse: „Efter fredsslutningen mellem England og Danmark ankom en stor del af den engelske flåde (deltaget i slaget på Københavns Rhed 1801) til bornholmske farvande, hvor den omkring 21. april tog station, en del af den udfor Vest-Bornholm og resten udfor Svaneke, indtil begyndelsen af august. Britterne udnyttede tiden med at opmåle grunde og farvande og listede sig undertiden i land for at opsamle sten på bredden, men omgående blev de advaret og „forjaget“ af de årvågne dragoner (Bornholms militi), der henviste dem til de anviste, bestemte landingspladser.

Den 28. maj om morgenen så jeg den engelske fregat „*Jamaica*“ kaste sit anker tæt udenfor Rønne på et farligt sted få kabellængder fra „Hvide Odde“, hvor et skjult og farligt rev løber ud i havet, og på hvilket mange skibe er strandede. Vejret var smukt og vinden østlig. Med en vel bemandedt barkasse kom fregattens kaptajn ind til Rønne for at hente vand. Men medens fyldningen af fadene foregik, rejste en heftig pålænsstorm sig pludselig fra vest, farlig for den forankrede fregat. Efter forgæves forsøg på at få roet barkassen ud til fregatten beordrede kaptajnen den tilbage til havnen, hvor man kastede fadene i land, hvorpå han med dragen sabel kommanderede sine folk til at ro af alle kræfter og kæmpe sig igennem de oprørte bølger. Denne

gang lykkedes det dem endelig at nå fregatten og komme ombord deri. Inde på land, hvor man troede, at fregatten skulle strande på det nærliggende rev, så man sejlene blive sat i løbet af et øjeblik og ankrene kappede, hvorefter fregatten stod til søs, omend i betænkelig nærhed af revet.“

„Beretning om anker-pladser og de bedste havne på landet Bornholm“

(Når forfatteren i ovenstående overskrift skriver „landet“, da er det af den grund, at Bornholm i svunden tid betegnedes som sådan, men i betydningen „lands-del“ eller „rige“.
Omkring år 900 havde det endog sin egen konge. — C. Ø.)

Fra de østlige havne i Det baltiske Hav er der to kurser at vælge imellem for de søfarende, som agter sig til de vest-tyske byer, for eksempel Lübeck, Rostock, Wismar etc. Den ene kurs går syd om og den anden nord om Bornholm. Men i almindelighed må skipperne rette sig efter vind-retningen, for det er jo den, der bestemmer en af de nævnte kurser. At styre sønden om landet er imidlertid forbundet med langt større fare end nord om grundet på de mange skær og grunde, som findes i farvandene mellem Rügen og Bornholm. Bestemmelsen om kursen tages dog først, når skibene er nået i nærheden af Bornholm, hvor den derværende vind under landet ene og alene bestemmer, hvad vej der skal sejles. Forestiller man sig, at to, der begge skal til Lübeck, følges ad til Bornholm, hvor de skilles for at gå henholdsvis nord og sønden om, vil det med den søndre kurs måske have nået bestemmelsesstedet efter ca. 36 timers forløb, hvorimod det med den nordre kurs måske på grund af modvind vil være tvunget til at blive i søen over en måned, måske længere og eventuelt under farefulde forhold, for eventuelt til sidst at måtte søge tilflugt i dansk eller svensk havn. I så fald er det af vigtighed at kende de bedste havne og bedst egnede ankerpladser, især i den barske vintertid eller under en pludselig opstået storm.

Desværre må jeg komme med den bemærkning, at der i det hele land (Bornholm) ikke er nogen betydelig havn. Den betydeligste er i Rønne, men kun tjenlig for små fartøjer, der ikke stikker dybere end 6—7 fod. På øens syd-side er der Arnager havn, hvor selv store og dybt-stikkende skibe kan gå ind, men den har den svagheit, at den ligger åben for bestemte pålands-vinde, ligesom den ikke byder på en god, fast anker-grund. Løvrigt gør det forhold sig gældende på den sydlige kyst af landet, at grunden næsten overalt er uren og ikke ankerfast, hvorfor man kun skal ankre op dér i nøds-tilfælde. Derimod kan man lade ankret falde trygt og sikkert mange andre steder under Bornholms kyster, for eksempel ved vest-kysten under østlig vind og i en afstand fra land på $\frac{1}{4}$, ja indtil $\frac{1}{2}$ mil. Med sydost og vestlige vinde ligger man trygt under kysten ved Sandvig eller Allinge, som er endnu bedre. Går vinden om til nord eller nordvest, må man ufortøvet lette anker og sætte sejl, hvorpå man styrer til Frenne havn, eller endnu længere, som til Neksø, i hvis havn eller på hvis rhed man kan ankre sikkert, selv under den hårdeste storm fra nord eller nordvest.

Som et tegn på, at havnen ved Neksø er den bedste og tryggeste anker-plads, er der yderst ude i havnen oprejst en flagstang, i lige vinkel med Boels-havn. Hvad kysten udfor Allinge og Sandvig angår, da er hav-bunden ikke den bedste for ankring, hvorfor man, for ikke at lade ankret falde på for stor dybde, holder sig nær land. Herved udsætter man sig også for den eventuelle fare, der består i en hastig drejning af vinden, navnlig, når den ændrer sig til pålands-storm.“ Carl Østen.

Bygningen af kæmpetankere fortsætter trods oplægningerne

I dag udgør tankskibene 22,5 pct. af hele verdens-handelsflådens tonnage, og de kommende år vil vise yderligere stigning

Der er for nylig af Atlantic Refining Co., Philadelphia, foretaget en undersøgelse vedrørende udsigterne for tankmarkedet i de kommende år. Af denne fremgår det, at den vestlige verdens oliebehov i de sidste tolv år er steget med 7 pct. om året. I 1958 steg forbruget dog kun med 4,9 pct.

Efterspørgslen efter olie er imidlertid kun en af de faktorer, der påvirker situationen på tankmarkedet i dag. Af mindst lige så stor betydning er den stadig stigende indsættelse af supertankere. Disse store skibe er så afgjort langt mere økonomiske i drift end den mindre tonnage, hvilket selvfølgelig har uvurderlig betydning. Som eksempel kan anføres, at en tanker på 65.000 tons dw kan få alle sine udgifter dækket og endda have en beskedent fortjeneste til de samme fragter, som for en 20.000 tønner er ensbetydende med væsentlige tab. Denne forskel ligger ganske naturligt i, at de nye, store tankere ikke alene kan sejle hurtigere, men samtidig er i stand til at medføre større laster og foretage flere rejser.

I begyndelsen af 1959 var ca. 5,5 mill. bruttotons tanktonnage under konstruktion. Yderligere 12,5 mill. bruttotons var i ordre. Af disse ordrer androg 50 pct. tankskibe over 45.000 tons dw, mens næsten 80 pct. var fartøjer over 30.000 tons dw.

Man kommer i den amerikanske undersøgelsesrapport til den slutning, at såfremt al den tanktonnage, der var i ordre pr. 31. december 1958, leveres efter de indgåede kontrakter, at ophugning af den gamle tonnage finder sted, når et skib har nået 25 års alderen, samt at den vestlige verdens oliebehov vokser med ca. 10½ pct. om året — da vil (stadig iflg. Atlantic Refining Co.) udviklingen af tankflåden fortsætte i hvert fald helt op til 1965.

Det samme resultat vil man komme til, hvis den vestlige verdens oliebehov kun stiger med 7,5 pct. om året, og ophugning af gammel tonnage finder sted ved skibenes gennemsnitlige 20 års alder. Denne udvikling er måske, når alt kommer til alt, den mest sandsynlige, påpeges det i den amerikanske bedømmelse af fremtids-udsigterne for tankmarkedet.

—g.

Det har jeg oplevet!

En stranding

m. m.



1904



1958

Efter en hurtig rejse på 116 døgn fra Glasgow til San Francisco stod firmastet bark „Alsternixe“ af Hamburg julenat 1902 ind gennem Golden Gate og ankrede op i bugten. Efter at have losset vore 5000 tons stykgods ved Union St. Wharf og ved Ouckland Pier'en slæbte vi ud i bugten og ankrede der for at indtage ballast, ialt 2200 tons. Skibet var under charter og skulle i Portland Oregon indtage en ladning jernbanesveller til kinesisk havn.

Som stivning under svellelasten skulle der bibeholdes ca. 700 tons stenballast, stuvet ned under garneringen. California Ballastcompany leverede ballasten. Da indtagningen af ballasten skulle begynde, viste det sig, at der kun var sand i de lægtene, som lå langs siden. 1. styrmand, som hele tiden gik og drak hårdt, gav imidlertid tilladelse til at påbegynde indtagning af sandballasten, og da alle spantsrummene var fyldte, blev garneringen lagt ned igen, hvorpå der fortsattes.

Kaptajnen havde været kortrejst, men var nu kommet tilbage; vi havde på det tidspunkt ca. 700 tons ballast over garneringen. Da vi farende ikke mente, at skibet, i tilfælde af at det sprang læk i søen, var sødygtigt, da pumperne jo straks ville blive blokeret af sand, gik 4 mand af os hen agter og bad kaptajnen om lov til at gå op på det tyske konsulat for at tale om sagen. Det blev os nægtet, men vi gik alligevel. Da vi kom op på konsulatet, var kaptajnen der allerede. Vi forebragte vor sag for konsulen, som straks afgav den kendelse til kaptajnen: Enten lader De sandet tage ud igen eller mønstrer Deres besætning af, skibet er ikke sødygtigt. Det var klart og godt.

Vi blev selvfølgelig ikke afmønstret, men måtte gå om bord igen og gå i gang med at grave ballasten ud fra under garneringen efter at ballasten oven over garneringen var taget over i lægterne igen.

Det var jo et værre job, men vi var 24 matroser, 4 letmatroser og 4 drenge (600 Marks Jungen) foruden underofficererne om bord, så det gik rask fra hånden.

Efterhånden tog vi så stenballast ind under garneringen og dumpede siden den resterende del af ballasten ned i lastrummene og trimmede den ud. Da vi var færdige dermed var skibet blevet 13 døgn forsinket. Nå, styrmanden blev smidt i land, og vi lettede anker og towede ud gennem Golden Gate. Vinden stod SW, og det blæste hårdt, så vi løb hurtigt op mod Columbiafloden. Anden dags eftermiddag ved 2 tiden sigtede vi fyrskibet uden for barren og satte siden signaler for slæber og lods. Men stormvarselssignalerne var hejst inde ved Cape Disappointment fyrtårn, og hverken slæ-

ber eller lods kunne krydse barren, hvor det nele stod i et bråd, da søen løb meget høj, krap og brydende. All right, sagde kaptajnen, så behøver jeg hverken slæber eller lods. Alle mand på dæk og klar ved braserre! Ræerne blev trimmet, og vi stod ind over for fok, alle mærssejl og 3 underbramssejl. Det blæste nu en fuld storm med svære byger. Det gik godt, indtil vi kom tværs af Cape Disappointment, da vinden i en snebyge sprang rundt på NW. Vi blev slået bak, skibet mistede styringen, og vi løb stævnen ind i en af de mange sandbanker og blev stående fast. Det næste bråd bordefyldte skibet, nogle af bådene blev knust, og skibet huggede hårdt for hvert bråd, som kom. Vi havde stødt ved højvande, og da det blev ebbe, stod skibet helt fast, for ud på morgenen ved højvande at begynde at hugge hårdt på revlen igen. Dagen efter halede vinden rundt på NW, og søen blev jævner. Efterhånden som det blev muligt, kom slæbedampere ud, og det blev prøvet at slæbe skibet af grunden, men uden resultat.

Vi fik så senere 4 donkeykedler om bord, de blev boltet fast i cækket, 4 paraplyankre blev lagt ud med svære wirer manet op over poop og agterdæk og hen til donkeykedlerne. På wirene blev slået niskårne gier, og ved hvert højvande blev der hevet hårdt. Vi nedriggede røjl- og bramræerne og strøg stængerne, og der blev efterhånden dumpet ca. 800 tons ballast ud over siderne.

Efter at have stået der i ca. 3 uger blev der en aften ved springflod gjort et forsøg, som lykkedes.

Der blev hevet hårdt i alle gierne, og 4 slæbere hjalp til. Skibet blev trukket fri af banken, og vi ankrede siden på floden ud for Astoria. Skibet havde lidt et stort havari. Så godt som alle støtter og dæksbjælker i lasterne var brækket eller højet, og dækkene var stærkt medtaget (skibet havde 2 mellemdæk), ligesom pumperørene var brækket; men skibet var tæt.

Det blev så besluttet af assurandørerne og andre myndigheder, at skibet skulle slæbes op til Vancouver og dokke der. En slæber „Tataash“ skulle slæbe skibet op. Der blev installeret pumpe materiale om bord, hver efter skibet fik sødygtighedspas og afgik.

Aftenen i forvejen var de fleste af os rømt; but that's another story — som Kipling siger.

P.S. Skibet blev repareret og gik derefter til Portland Oregon og indtog sin last af sveller til Kina. Nogle år senere forsvandt skibet på en rejse, vistnok fra Calleo til Australien, med mand og mus. Skibet var i 1892 bygget hos Harland & Wolff, Belfast, og fik da navnet „Lord Templemore“.

An old Cape Horn'er.

Den største skandale i søhistorien

Ved kongressen i Wien efter Napoleons fald fik Frankrig kolonien Senegal tilbage, og i juni 1816 udrustedes fregatten „La Medusa“ til en ekspedition, hvis chef var er. oberst Schmalz, der var udnævnt til guvernør over Senegal, fortæller det svenske blad „Orlogsposten“. Fregatten førtes af en orlogskaptajn ved navn Chaumarais. Om bord befandt der sig ikke mindre end 400 mennesker, hovedsagelig soldater og embedsmænd. Mange af dem havde deres hustruer og børn med.

Oberst Schmalz, der havde tjent sine sporer til lands, havde overtalt nogle eventyrere til at deltage i ekspeditionen, blandt dem en markis ved navn de Richesford, som havde et yderst slet rygte. Kort efter, at fregatten var stukket til søs, startede den omtalte markis nogle voldsomme drikkegilder, som var medvirkende til at undergrave disciplinen om bord. I disse deltog flere af fregattens officerer, som det — efter et væddemål mellem Schmalz og Richesford — lykkedes at tvinge orlogskaptajn Chaumarais til at overlade kommandoen over fregatten til den uheldige markis.

I udmærket vejr gik fregatten på grund ud for Afrikas vestkyst. Ved grundstødningen fik den en læk, og det stod hurtigt klart, at fartøjet ikke stod til at redde. Guvernøren foreslog nu, at der skulle bygges en flåde til 200 mennesker, udstyret med den nødvendige proviant. Denne flåde skulle af redningsbådene skebes ind

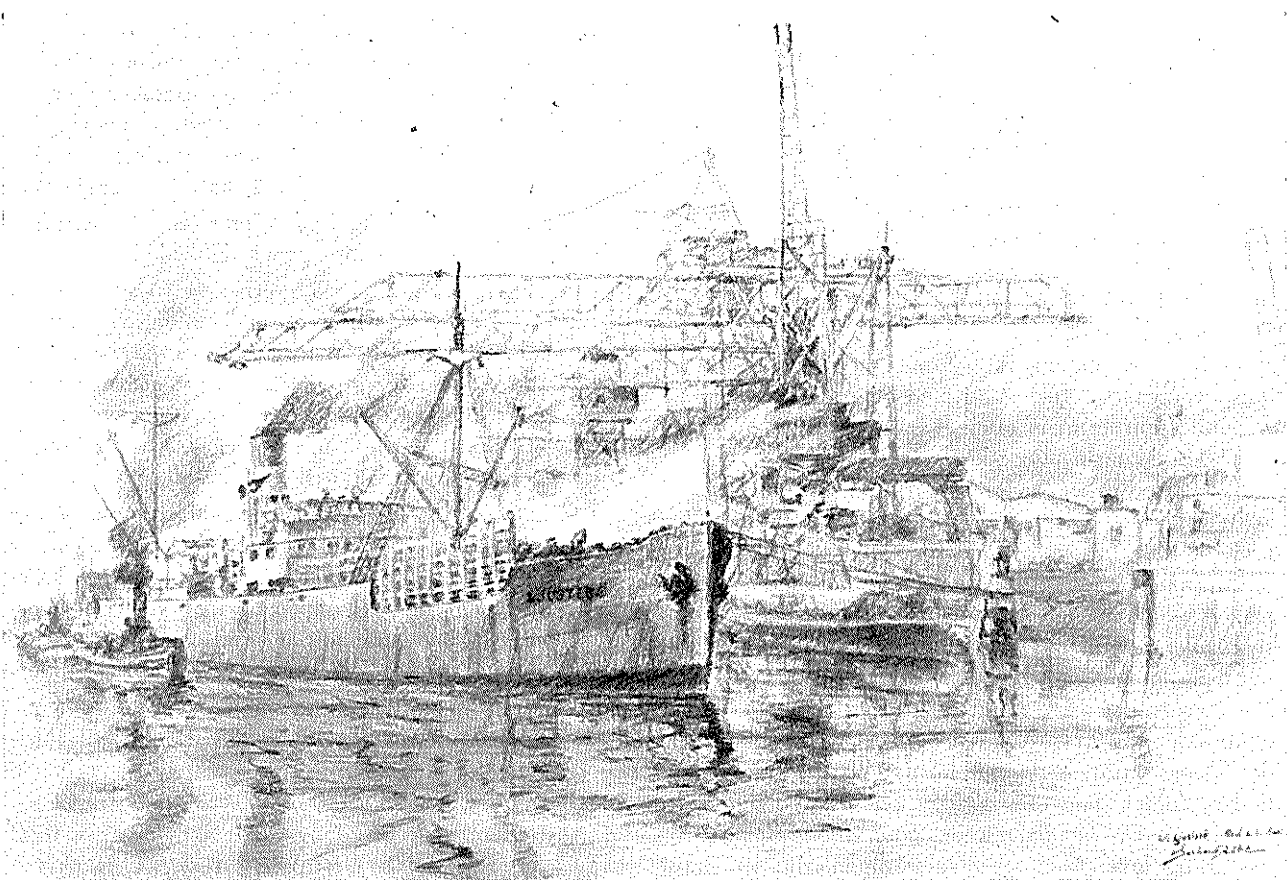
til kysten, der ikke lå særlig langt borte. De mest duelige og kraftige af matroserne, kaptajn Chaumarais samt guvernør Schmalz med familie tog plads i bådene, mens de øvrige, omkring et par hundrede personer, blandt dem mange kvinder og børn, blev henvist til flåden.

Under bugseringen gjorde guvernør Schmalz sig allerede den første dag skyldig i en modbydelig slyngelstreg, idet han lod trossen til flåden kappe, så den drev til havs, mens bådene fortsatte ind mod den frelsende kyst.

De stakkels mennesker på flåden gik utrolige strabadser i møde. Provianten slap hurtigt op, og alle kæmpede mod alle for at få deres del deraf.

Først 35 døgn efter forliset blev flåden observeret af den franske brig „Argus“. Da var kun 32 mennesker endnu i live. De var imidlertid så psykisk nedbrudte, at man ikke kunne få en blot nogenlunde sammenhængende forklaring af dem om, hvad der var passeret. Men senere kom sandheden altså alligevel for en dag. —

I Louvre i Paris hænger maleriet „Medusas flåde“, malt af den franske romantiker Théodore Gericault. På billedet ser man et udsnit af flåden og de mange mennesker, der er på vanviddets rand. På grund af sin intensitet vækker det realistiske maleri stadig stor interesse hos de mange besøgende, som hver sommer valfarter til det berømte museum. —g.



SIS „Ljusterö“, Rederi AIS Rex, i Rotterdam.

Kultegning af Gerhard Albe

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1959



Medlemmer

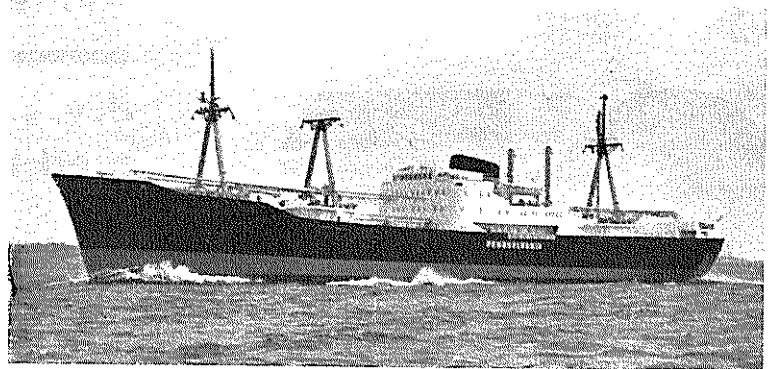
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement 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 Bogselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Høllsen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jøbsen 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 „Solnas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Pennsylvania

Det forenede Dampskibs-Selskab's flåde blev den 2. juni forøget med et nyt skib, m/s „Pennsylvania“, der er bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til selskabets fart på Sydamerika. Det er værftets nybygning nr. 340. Skibet afsejlede fra Helsingør kl. 8.30 på prøvetur i Sundet.

M/s „Pennsylvania“ er af samme

type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, „Alabama“ og „Virginia“, som blev afleveret i 1957, og „Colorado“, som selskabet overtog i 1958, men foruden disse 6 har selskabet yderligere 2 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og disse ventes færdigbygget i 1960.



„Pennsylvania“.

M/s „Pennsylvania“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,4 m
Længde mellem p.p.	126,5 m
Bredde	17,8 m
Dybgående	7,7 m
Lasteevne	9.100 tons

Der er installeret en to-takts, 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 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 passa-

gerer 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 enekamre.

M/s „Pennsylvania“ afgik fra prøveturen i Sundet til København, hvorfra det 4. juni afgik på sin jomfrurejse til Rio og Argentina.

Skibets fører er kaptajn Mads Nielsen, og maskinchef S. A. Krøgh.

· LEADING IN THE MARITIME WORLD ···



**DIESELMOTOR TYPE
84-VTBF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000
EHK

BURMEISTER & WAIN

København Danmark



„Gunvor Mærsk“ og gudmoderen, mrs. Kirby.

M/T **Gunvor Mærsk**

Den 23. maj 1959 søsattes tankmotorskibet „Gunvor Mærsk“ ved Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

M/t „Gunvor Mærsk“, som er værftets nybygning nr. 150, er kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskaber af 1912 A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's klasse + 100 A.1. „Oil Tanker“ og har følgende hoveddimensioner:

Længde	178,3 m
Bredde	22,6 m
Dybde	13,6 m
Dybgående	ca. 10,4 m
Dødvægt	25.550 tons
Garanteret fart på lastet prøvetur	14,75 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „softnose“ stævn og krydserhæk. Det har to langskibs gennemgående korrugerede skodder, som i forbindelse med 9 tværskibs skodder danner 24 tanke, nemlig 8 midtskibs tanke og 2 x 8 sidetanke. Lastpumperummet er anbragt umiddelbart foran for maskinrummet, og et mindre pumperum findes forude. Skibet får tre turbo-lastpumper, hver med en kapacitet på 850 tons/time samt tre Duplex slikkepumper hver på 150 tons/time.

Lossegrejerne består af to 9 tons og to 5 tons bomme, som alle bliver betjent af Kromann dampspil. Anker- og varpespil er ligeledes dampdrevne, og styremaskinen er damp-hydraulisk.

I brohuset midtskibs indrettes beboelse for kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, høvmester, styrmandslærlinge, passagerer, hospital, kontorer samt spisesalon, officerernes opholdsrum og baderum. I hytten indrettes beboelse for sømænd, motormænd, køk, koksmath og drenge, som alle — med undtagelse af drengene — får enkeltkamre. Hus på hyttedæk indrettes som beboelse for underoffi-

cerer. Her findes endvidere kabys, messer for officerer, underofficerer og mandskab samt rygesalon for mandskab. I hus på bådedæk agter indrettes beboelse for maskinchef og maskinofficerer samt rygesalon for officerer.

Hele apteringen bliver indrettet efter moderne principper med god belysning og gode sanitære forhold, samt med HI-Pres ventilationsanlæg og luftkonditionering overalt.

Skibet bliver udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter såsom radar, ekkolod, gyro-kompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren bliver en syvcylindret, enkeltvirkende totakts turboladet, direkte omstyrbar krydshovedmotor med trykforstøvning af Burmeister & Wain's fabrikat, type 774-VTBF-160, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, og som udvikler 9200 ihk svarende til 8300 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpeomotorerne bliver tre firecylindrede dieselmotorer af Burmeister & Wain's enkeltvirkende, firetakts trunkmotortype 425-MTH-40, hver direkte koblet til en vekselstrømsgenerator på 180 kva.

Skibet får tre oliefyrede kedler hver med en hede- flade på ca. 250 m², samt en udstødsgaskedel.

T/T **Havkong**

Ved Götaverken søsattes den 28. maj et turbinetankskib på ca. 40.000 tdw, som er bestilt af skibsreder P. Meyer, Oslo. Skibet fik af frk. Nunne Meyer navnet „Havkong“.

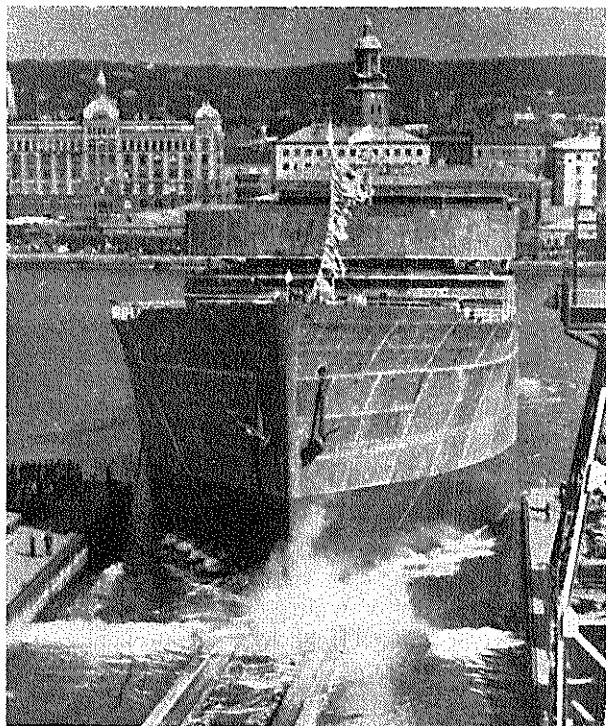
Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	213,5 m
Største bredde på spant	29,3 m
Sidehøjde	15,1 m
Middeldybgående på sommefribord	11,1 m

Skroget har langskibs spanter i dæk, bund og sider. Langskibs og tværskibs skodder er korrugerede efter værftets system. Overgangen mellem dæk og skibssider er afrundet. Skorstenen og dækoverbygningerne er strømlinieformede.



Skibsreder P. Meyer, gudmoderen, frk. Nunne Meyer og direktør Hilding Nielsen.



„Havkong“.

Olielasten skal føres i 11 midtskibs og 22 sidetanke, som tilsammen rummer ca. 54.000.000 liter. Dertil kommer tanke for brændolie, smørelie og ferskvand, som tilsammen har en kapacitet på 4.500 tons. Skibet skal forsynes med tankventilatorer af værftets type.

Skibet får en hypermoderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter. Götaverkens lastfordelingsapparat for tankskibe indgår også i udrustningen.

Skibet er kontraheret for en fart på 17 knob på fuld last.

Turbinemaskineriet er af Parsons type og udvikler 17.500 hk ved 98 omdrejninger pr. minut af skruen. Det består af en højtryksturbine og en lavtryksturbine med indbygget bakturbine koblet til skrucakslen over et dobbelt reduktionsgear.

Damper til maskineriet leveres af to kedler af Babcock og Wilcox type fremstillet på Götaverken. Tilsammen kan de fremstille 90 tons damp i timen med et tryk på 42 kg/cm² og en temperatur på 450°. Kedlerne er oliefyrede og forsynet med luftforvarmere, overhedere og dampkølere. Hedefladen er tilsammen 1780 m².

Norge bygger skibsreaktor

I Norge bruger man nu en million kroner om året til eksperimenter og forsøg for at komme frem til en praktisk atomreaktor type til skibe. Ved instituttet for atomenergi ved Kjeller har man oprettet en speciel skibsafdeling, som beskæftiger 25 ingeniører og forskere. Afdelingen er oprettet i samarbejde mellem in-

stituttet og Rederi-Atom, en sammenslutning af 19 større norske rederier.

Forskningschefen, dr. Emil Jansen, meddelte ved en international kongres for skibsreaktorer i Utrecht, at Norge ikke har tid til at vente, til det er klart bevist, at skibsreaktorer er økonomiske i drift. „Vi skal forsøge at konstruere vor egen reaktortype,“ sagde han.

Skibsafdelingen ved Kjeller har et effektivt samarbejde med den norske værkstedsindustri, og et stort turbinefirma har givet teknisk bistand. For Rederi-Atom studerer forskerne i Kjeller en kogende reaktor til installering i en kæmpetanker. Man regner med, at denne reaktortype vil være aktuel i en lang række år frem i tiden.

„Tula“ og „Tomsk“ til ophugning

Det Forenedes både „Tula“ og „Tomsk“ er solgt til ophugning til Tyskland. Skibene har været oplagt i København og skal nu slæbes til Hamborg for ophugning. „Tula“ måler 1251 brt, er bygget 1911 i Helsingør, mens „Tomsk“ måler 1276 brt og er bygget samme år i København.

Endnu en 47.000-tonner til Esso-Tankrederi

„Esso Bremen“ blev søsat til Esso Tankschiffs-Reederei, Hamborg, på værftet A. G. Weser-Bremen, den 22. maj. Skibet er et søsterskib til „Esso Stuttgart“, Tysklands største skib, og måler ca. 47.000 tdw ved en tonnage på ca. 32.000 brt. Bygget til dobbelklassen Germanischer Lloyd og American Bureau of Shipping har „Esso Bremen“ følgende hoveddimensioner: Længde 225 m, største bredde på spant 31 m, sidehøjde 15,2 m, dybtgående 11,5 m. Tankkapaciteten er ca. 66.600 m³, der er fordelt på 35 tanke, deraf 32 til last og de resterende til vandballast. Tankene kan også bruges til let ladning som korn m. m. Fremdrivningen sker ved turbine bygget på selve værftet med ca. 19.000 hk, der giver nybygningen en fart på 17,5 knob. Besætningen skal bestå af 59 mand. Byggeprogrammet for Esso Tankschiffs-Reederei består af endnu tre tankskibe på hver 36.000 tdw, fire på hver 47.000 tdw og to på hver ca. 73.000 tons dw.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

M/s Malgomaj

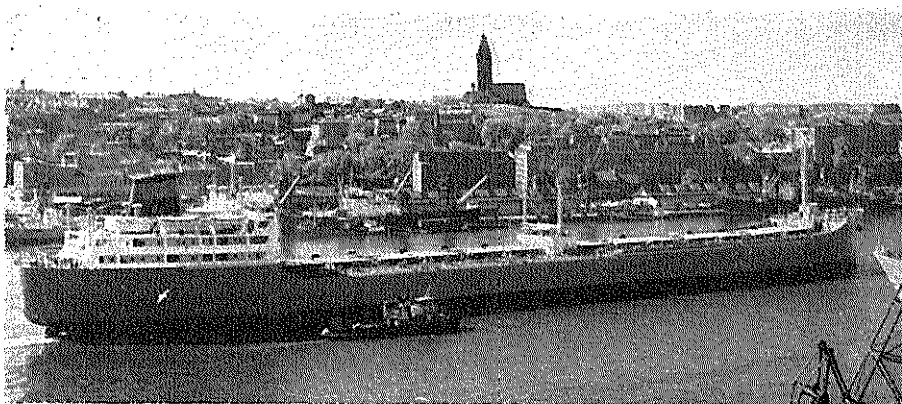
Fra Götaverken afleveredes d. 27. maj malmtankskibet „Malgomaj“ på 34.200 tdw til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet er den største enhed i rederets flåde og tillige det største malmtankskib, som er bygget i Skandinavien.

Ud over de i Vikingen nr. 3 nævnte data for skibet skal vi omtale følgende:

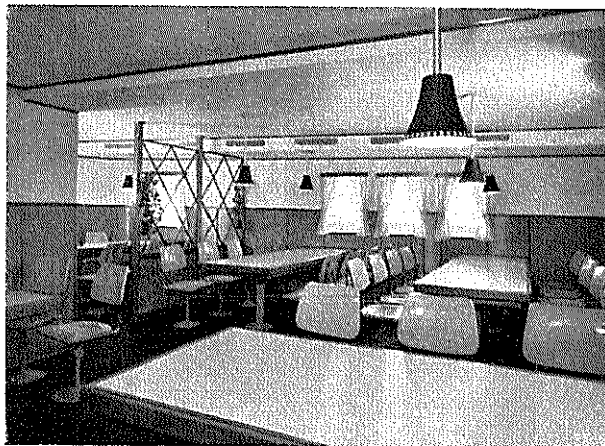
Behovet for damp opfyldes af to oliefyrede marinekedler, hver med 350 m² hedeblade og en udstødsgaskedel med 300 m² hedeblade, alle med et arbejdstryk på 12,5 kg/cm².

Samtlige lasttanke er forsynet med varmespiraler ligesom forbrugstanke, fælcningsstanke for brændolie samt bunkertanke for tyk olie.

For at lette rengøringen af tanke og dermed skibets hurtige tilpasning fra tunge til lettere, rene olier, er den vanskeligste del af tankene — under malmlasten — behandlet med epoxifarve, som er modstandsdygtig mod såvel olier, alkalier, syrer som vand. Desuden er lasttankene forsynet med automatiske spuleapparater, som arbejder med varmt vand på ca. 80° under et tryk på 12 atm. Skibet er også forsynet med værftets tankventilatorer.



„Malgomaj“.



Mandskabs-messe. „Malgomaj“.

Til USA med kæmpeskib for 50 dollars

Arbejdet på to kæmpeskibe, hver på 90.000 tons, skal om kort tid begynde i Hamborg. Skibene er bestilt af den amerikanske hotelkonge Hyman B. Cantor.

Skibene får en længde på 400 m og skal kunne tage 6.000 passagerer, og er rejse over Atlanten kommer kun til at koste 50 dollars. Særlige kamre skal indrettes, hvor passagererne selv kan lave mad.

For konstruktionen svarer konstruktøren af det berømte franske skib „Normandie“.

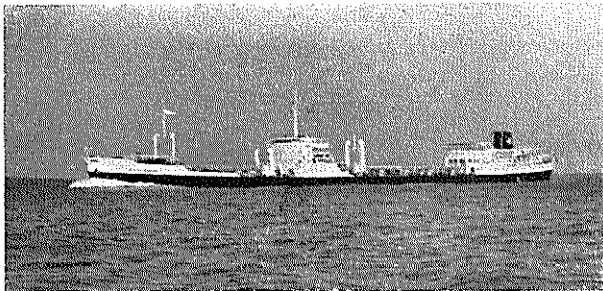
Sammenlagt kommer de to skibe til at koste omkring

80 millioner dollars. Et konsortium finansierer projektet sammen med en bank i Hamborg. Cantor har selv indskudt en fjerdedel i foretagendet, resten skal tjekkes af et femprocentig lån med en løbetid på 19 år.

Pavestolens handelsflåde

Pavestolens handelsflåde skal forøges. Pius XII indførte et skibsregister den 15. september 1957. Men han tillod ikke, at de pavelige skibes navn og hjemsted blev offentliggjort. Det skal ske nu.

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...



M/T „Hector Heron“.

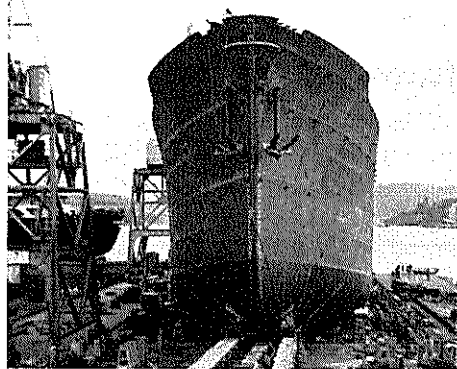
M/T **Hector Heron**

Fra Uddevallavarvet leveredes den 9. maj et ca. 19.000 tdw tankmotorskib til Hector Whaling Ltd., London. Stålskroget er bygget ved det portugisiske værft Arsenal do Alfeite og derefter bugseret til Uddevallaværftet, hvor det blev udrustet. Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med betegnelsen + 100.A.1. „Oil Tanker“, og opfylder desuden British Ministry of Transport's fordringer. Lastoliesystemet er også indrettet for transport af hvalolie.

Vi har tidligere i Vikingen omtalt typen.



Øverst: Direktør T. Segerdahl og fru Ingrid Lie.
Nederst: M/S „Thorscarrier“.



M/S **Thorscarrier**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 28. april et 10.500 tdw lastmotorskib, der af fru Ingrid Lie fik navnet „Thorscarrier“. Skibet er bestilt af Aktieselskabet Örnen c. A/S Odd (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

Skibet er en enhed i en serie, hvoraf værftet tidligere

har leveret og har flere i ordre. Vi har ofte omtalt serien.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelderdækker, men er dimensioneret, så det også kan gå som lukket shelderdækker.

M/T **Bråli**

Ved Lindholmens Varv søsattes den 25. maj et ca. 19.500 tdw tankmotorskib til A/S Bill, Oslo. Skibet blev navngivet af fru Karl Müller Ellefsen.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og efter Den norske Skibskontroll's regler med to gennemgående langskibs skodder og er delt i ni midtskibs og ni sidetanke i hver side samt forsynet med et hovedpumperum og et mindre pumperum forude.

Dimensionerne er:

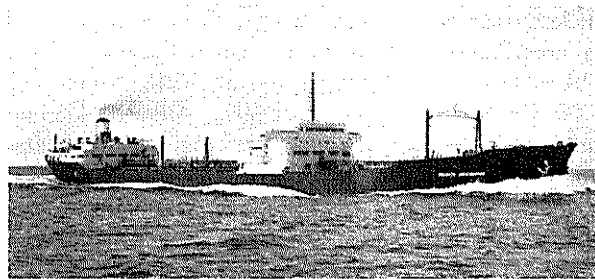
Længde mellem perpendikulererne	161,5 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde til hoveddæk	12,3 m

Maskineriet skal bestå af en enkeltvirkende, totakts nicylindret Lindholmens V.G.S. 760/1500 dieselmotor, som yder ca. 9.000 ihk eller 8.100 ehk ved 112 omdrejninger pr. minut. Skibet beregnes at få en fart på 15 knob på lastet prøvetur.

Hjælpemaskineriet skal bestå af tre 165 kw dieselgeneratorer og en 110 kw dampgenerator.

Skibet skal forsynes med tre lastoliepumper med en sammenlagt kapacitet på 2400 tons pr. time.

Det totale rumfang af lastolietankene bliver ca. 25.485 m³.



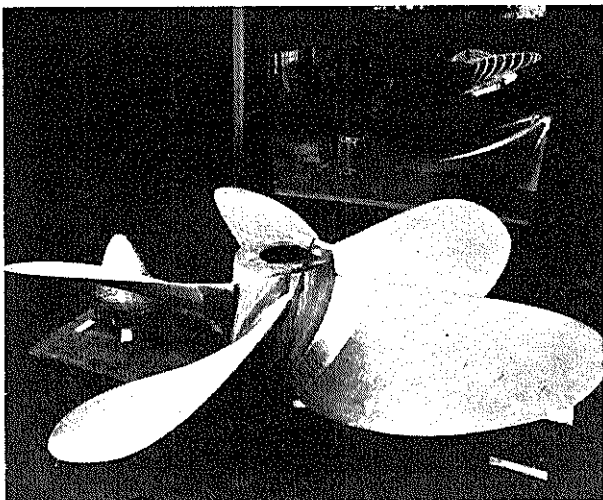
„Trinity Navigator“.

M/T **Trinity Navigator**

Den 30. april afleveredes fra Uddevallavarvet turbine-tankskibet „Trinity Navigator“ på 40.500 tdw til Trinity Navigation Corporation, Liberia.

I Vikingen nr. 2 1959 har vi givet en meget udførlig omtale af skibet.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



Skruen til „Savannah“

I juni nummeret omtalte vi den særlige skibsskrue, der er fremstillet til det amerikanske atomskib „Savannah“. Her bringer vi et billede af skruen.

M/s Convallaria

Fra Lindholmens Varv afleveredes den 14. maj til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd lastmotorskibet „Convallaria“ på 6.550 tdw.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som åben shelterdækker samt forstærket for gang i is.

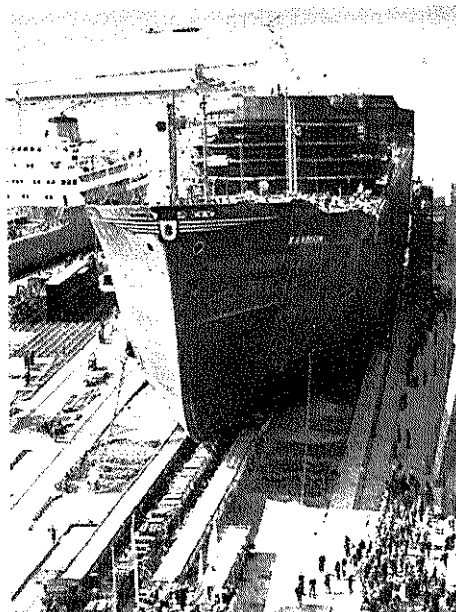
Skibet opnåede på prøveturen en gennemsnitsfart på 17,05 knob.

Skibet føres af kaptajn N. Orstadius med B. Jonsson som maskinchef.

M/s „Convallaria“ er nærmere omtalt i Vikingen for marts måned.

65.800-tonneren „Olympic Challenger“

Howaldts-værftet i Kiel har afleveret turbinetankeren „Olympic Challenger“ til rederiet Olympic Maritime S.A., Monte Carlo (skibsreder A. S. Onassis). Skibet er Europas næststørste skib. Ved en lasteevne på ca. 65.800 tdw har nybygningen følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 265,0 m, største bredde på spant 33 m, dybtgående 12,9 m. Prøveturen fandt sted i de norske farvande. Maskineriet består af en de Laval damp-turbine på ca. 22.000 hk, der giver nybygningen en fart på 17 knob. Tankindretning består af 14 midtskibs tanke, deraf 13 for olie og en til vandballast plus 28 sidetanke, deraf 24 til olie, 20 til vandballast og to til brændselsolie. Tankkapaciteten er så stor, at et tankgodstog med en længde på 36,2 km kan befragtes. Under byggenummer 1083 og 1092 har værftet to nybygninger af samme størrelse i ordrebogen.



„F. H. Kockum“.

T/T F. H. Kockum

Ved Kockums værft i Malmö søsattes den 11. juni turbinetankskibet „F. H. Kockum“ på 35.000 tdw til Rederi AB Malmoil, Malmö. Skibet blev navngivet af fru Kar:n Kockum, enke efter F. H. Kockum, som i årene 1912—1940 var direktør for værftet. Skibet er opkaldt efter Frans Henrik Kockum, som 1840 lagde grunden til det nuværende Kockums Mekaniske Verkstads AB

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og er praktisk talt helsvejest 100 %. De langskibs skodder er plane og de tværskibs vandret korrigerede.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	202,7 m
Længde mellem perpendikulererne	195,1 m
Største bredde på spant	26,7 m
Sidehøjde	14,9 m
Dybgående	ca. 11,0 m

Lastrumfanget, som beløber sig til 48.500 m³, er delt i 30 tanke. I hovedpumperummet, som er beliggende ved maskinrummet, installeres fire turbinedrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 1.000 tons i timen, samt to duplex slikkepumper, hver på 150 tons.

Den kontraherede fart er 17,25 knob på fuld last under prøvetursforhold. Hovedmaskineriet skal være et Kockum-de Laval turbineanlæg på 16.500 ehk ved 106 omdrejninger pr. minut af skruen. Elektrisk kraft leveres af to turbinedrevne vekselsstrømsaggregater, hver på 725 kva og et dieseldrevet på 150 kva.

Apteringen for den 60 mand store besætning bliver af højeste klasse med næsten udelukkende enekamre samt rummelige messer og opholdsrum.

Hele apteringen bliver luftkonditioneret med individuel regulerbar varme og kulde.

Skibet ventes klar til levering i midten af oktober.

200 fods motortrawler

„Leivur Össursson“

792 brt.

Det Færøske Landstyes planer i de senere år for modernisering af fiskeflåden har nu resulteret i aflevering af den første af de tre i Portugal bestilte trawlere fra værftet Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Den første trawler døbt „Leivur Össursson“ og overtoges af repræsentanter for landstyret i begyndelsen af maj måned, efter at fart- og fiskeriprøver var afsluttet tilfredsstillende.

„Leivur Össursson“ er konstrueret af landstyrets skibstekniske konsulenter, Knud E. Hansen, København. Såvel „Leivur Össursson“ som de to søsterskibe, der er under bygning, repræsenterer en trawler type specielt egnet for færøske forhold.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt	61,00 m
Længde mellem perpendicularer	55,00 m
Største bredde på spant	9,75 m
Dybde	5,03 m
Fart	13 knob
Dødvægt	613 tons

Lastrumskapaciteten er på ca. 625 m³, hvilket svarer til ca. 530 tons saltfisk. Hovedlastrummet er indrettet således, at fangsten alt efter markedet kan nedises eller saltet. Forude findes et dybfryselastrum på ca. 40 m³, beregnet for nedfrysning af helleflynder til -28° C. Til leverolie forefindes tankkapacitet for ca. 37 tons.

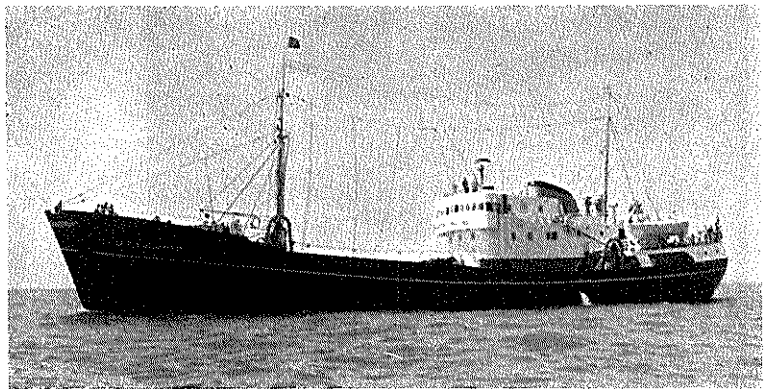
Trawleren kan medføre brændselolie til ca. 60 døgns forbrug, nemlig ca. 185 tons. Af ferskvand kan medføres ca. 47 tons, men iøvrigt er ombord installeret en Atlas ferskvandsgenerator, som kan producere omkring 2 tons i døgnet.

Skibet er af hovedsagelig svejst konstruktion, med styrehus og skorsten af søvandsbestandigt aluminium. Det er bygget til Lloyd's Register of Shipping +100A1, „Motor Trawler“, forstærket for sejlads i is, og svarende til såvel danske som færøske lovgivningsregler.

Der er anbragt trawlgalger i begge sider. Det meget kraftige trawlsplil, som er af Ths. B. Thriges fabrikat, er placeret tværskibs foran dækshuset, i hvilket trawlsplilmotoren, som yder 250 hk, er placeret. Denne forsynes med strøm fra en Ward-Leonard generator, som udvikler 200 kw. Selve spillet har 2 tromler, hver for 1200 favne 3½" wire, og er forsynet med særskilt elektrisk ledningssystem. Det kan dog i nødsfald drives fra skibets hovedledningsnet.

Thomas B. Thrige har desuden leveret det elektriske ankerspil.

Begge master er af tripodtypen, og formasten er forsynet med to 2-tons bomme. Agter er på hver side af



dækshuset placeret en 1,5 tons bom ud for hver trawlgalge.

Forude på hoveddækket findes tre luger førende til hovedlastrummet, og een der fører til dybfryserummet. Luggedækslerne er af stål og forsynede med mindre adgangsluger, således at man i rum sø kan klare sig med disse. Der forefindes endvidere en mindre luge for den tragt, der fører fisk og fiskeaffald til fiskemelsanlægget, samt en Mono-pumpe som transporterer fiskeleveren hen til kogerne via en opsamlingsstank.

Agter på bådedækket er placeret to aluminiumsredningsbåde, hver beregnet for 28 mand. Desuden forefindes to 20-mands gummiredningsflåder, een på hver side af styrehuset, samt en 10-mands agter.

Styrehuset er særdeles velforsynet med navigationsmateriel. Der findes radiopøjler, Marconi type IV radar, koblet til et Anschütz søvstyre- og gyrokompananlæg, samt to Kelvin-Hughes ekkolodder, som er forbundet til en fiskelup af type „Scæe Expander“. I hver side af styrehuset findes desuden en manøversøjle for den stilbare propel, som er af A. M. Liaaen's fabrikat, samt styrestang til styremaskinen, fabrikat Tenfjord.

Der er monteret to klar sigtsrunder i styrehuset, og på toppen af dette en kraftig projektør, som betjenes indefra. Under styrehusvinduerne er indbygget fire regulerbare dæksprojektører, og en wire, som løber fra styrehus til formast, er ophængt et antal dækslys, således at arbejdet ombord kan foregå uafhængigt af dagslyset.

I radiatorummet er udstyret leveret af M. P. Pedersen. Det omfatter hoved- og nødsender/modtager, samt yderligere en musik- og pressemodtager. Denne sidste er koblet til et højttalersystem i alle hovedrum, således at der gives mulighed for at høre pressemeddelelser samt musik til arbejdet. Højttalersystemet kan endvidere benyttes til intern kommunikation, idet der på hver højttaler er monteret en svarkontakt. For kommunikation mellem styrehus og dæk findes et Marconi Mimco højttalersystem, med 3 højttalere ophængt på dækket.

Man medbringer en transportabel sender for brug i redningsbåde, og foruden skibets normale antennesystem findes en nødantenne.

Skibets øvrige nautiske udstyr såsom kompasser, lanterner, søkort m. v. er leveret af firma Iver C. Weillbach & Co., København.

Apteringen er bemærkelsesværdig i forhold til den sædvanlige standard ombord på skibe af denne art. Rent bortset fra, at der fra værftets side er leveret kvalitetsarbejde langt ud over den sædvanlige udførelse, må man erindre, at apteringen ombord på trawlere som regel er ret beskeden også med hensyn til det pladsmæssige. Ombord på „Leivur Össursson“ er dette imidlertid ikke tilfældet, idet kamre for såvel officerer som mandskab er rummelige. De er overalt udført i mahogny.

Apteringsrummenes ydersider er kraftigt isolerede. Desuden er der sørget for, at al passage mellem de enkelte kamre, messer, styrehus og maskinrum o. s. v. kan foregå, uden at man er nødt til at gå ud på dækket.

Kaptajnen har såvel opholds- som soverum og separat bad, og alle officererne har enekarare. Under bakkdækket findes kamre for 10 mænd, foruden bad og toilet. Disse 10 mænd vil kun være på mønstret, når trawleren fisker under Grønland, idet den sædvanlige besætning på 42 mand regnes tilstrækkelig til andet fiskeri.

Der forefindes rummelige, pænt udstyrede officers- og mandskabsmesser, ligesom trawleren er veludstyret med bade- og vaskerum.

Kabyssen er moderne indrettet, med oliefyret komfur, rustfri stålborde m. m. samt en elevator for transport af mad til officerernes pantry. Der findes rigelige proviantkølerum med kølemaskineri fra Ths. S. Sabroe.

I brandslukningsmæssig henseende er der truffet særlige forholdsregler for at hindre eventuelt opståede brand i at sprede sig. For eksempel er agterude ved apteringsrummene monteret stålbranddøre i skotterne.

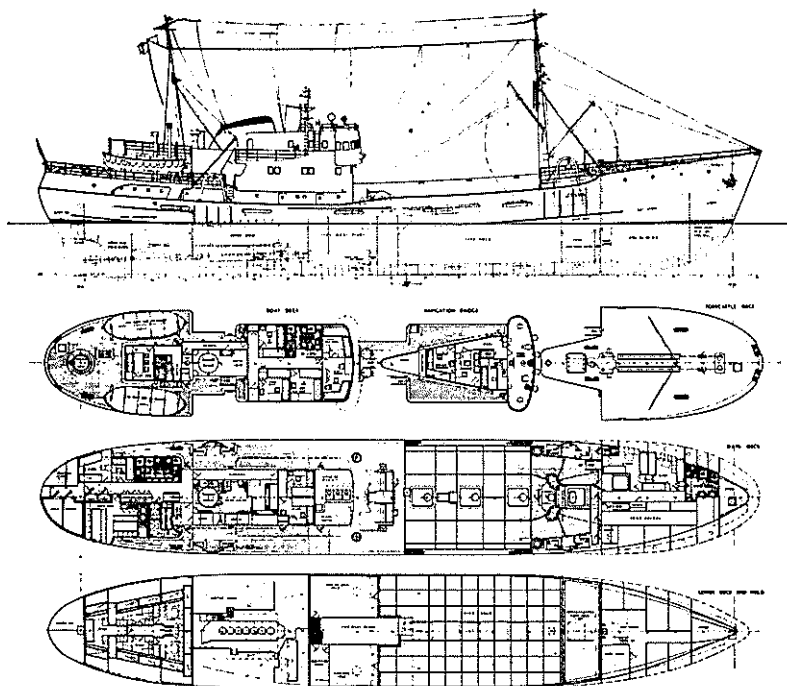
Trawleren drives af en MAN type G7V 40/60 m.A. syvcylindret enkeltvirkende firetakts turboladet hoveddieselmotor af trunktypen, med en ydelse på 1470 bhk ved 275 o/m. Motorer har direkte brændstofindsprøjtning, og er forsynet med turboblæser, som drives af udstødsgassen. Den er for direkte drift af en stilbar propeller af Liaaen's fabrikat.

Hjælpemaskineriet består af to MAN type W5V 17,5/22 A femcylindrede enkeltvirkende firetakts dieselmotorer af trunktypen, hver ydende 150 bhk ved 800 o/m, og hver koblet til en 100 kw/220 v jævnstrømsdynamo. Der forefindes endvidere et MWM dieseldrevet havneaggregat på 18 kw.

Samtlige dieselmotorer er ferskvandskølede.

På den frie ende af hovedmotoren er akslen forlænget, og herfra overføres gennem en flexibel kobling og et gear kraft til Ward-Leonard generatoren, som driver trawlpilmotoren. Denne generator kan også anvendes som akselgenerator for afgivelse af strøm til skibets ledningsnet under sejlads til og fra fiskepladserne.

Ved det nævnte arrangement er det muligt at udnytte



maskinanlægget på mange måder. Medens man normalt anvender en separat dieselmotor for trawlpillets drift, har man i „Leivur Össursson“ forøget hovedmotoren med trawlpilmotorens kapacitet.

I tilfælde af skade på hovedmotoren eller trawlgeneratoren drives trawlpillet af hjælpemotorerne. Ydermere er man i stand til at koble hjælpemotorerne til trawlgeneratoren, dersom hovedmotoren er beskadiget, og man kan herved drive skibet med hjælpemotorerne alene.

I dækshuset på hoveddækket er leverolieanlægget placeret. Dette består af 3 kogere med en total kapacitet på 1500 liter.

Damp til drift af såvel leverolie- som fiskemelsanlæg og skibets centralopvarmningssystem kommer fra en 20 m² Spanner Swirlyflo kedel, som drives dels af et olie-fyr og dels af udstødsgassen fra motorerne. Kedlen har endvidere forbindelser til dæskkoblinger, således at man ved hjælp af damp eller varmt vand kan afise dækket og så videre.

Fiskemelsanlægget er beregnet for på basis af 10—12 tons mager fisk og fiskeaffald at producere ca. 2 tons fiskemel i døgnet. Det arbejder med en transportør fra dækket via et tørre- og steriliseringsanlæg til en knuser med automatisk sækkefyldning, således at det færdige fiskemel straks er klart til losning i havn.

Både fiskemels- og leverolieanlægget er leveret af Schlotterhose & Co. Pumperne for transport af rå fiskelever og leverolie er af fabrikat Mono, og dybfryserummets kølemaskineri er af Ths. S. Sabroe's fabrikat.

„Leivur Össursson“ har, såvel ved sit anløb af Grimsby som efter sin ankomst til Færøerne vakt megen opmærksomhed. Den er nu af landstyret overdraget til Suduroya Nordara Trolarafelag, Trangisvaag.

Helautomatiske oliefyringsanlæg på DFDS nye skibe

M/s Colorado, M/s Virginia, M/s Alabama og M/s Pennsylvania

Til 4 nye sydamerikabåde i 9100 tons klassen bygget på Helsingør Skibsværft til Det Forenede Dampskibsselskab har DFJ leveret helautomatiske rotationsfyr til skibenes 23 m² donkeykedler.

Olien, der benyttes til oliefyret, er den samme, som anvendes til dieselmotorerne, og denne kan enten være dieselolie, fuelolie eller forvarmet svær fuel olie.

Rotationsfyret kan brænde alle ovennævnte olier med samme optimale virkningsgrad og er indrettet, så det kan omskiftes fra hel- til halvautomatisk drift.

Skorstenen er forsynet med en DFJ røgsuger, der sikrer, at der altid er den nødvendige træk i kedlen uanset vindforhold og dieselmotorernes forbrug af luft i maskinrummet.

Oliefyret er fremstillet, så det kan tåle rystelserne fra skibet.

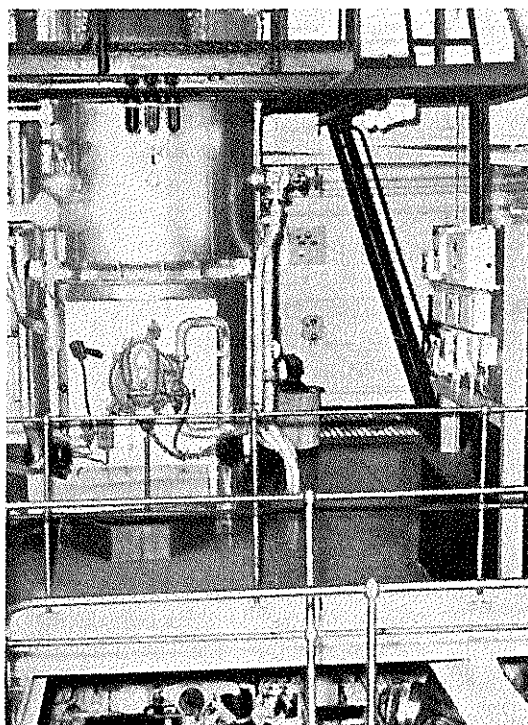
Alle instrumenter er fastspændt på en tavle, der er op hængt på svingningsdæmpere. Tavlen leveres færdigmonteret af DFJ.

El-installationsarbejdet på skibet er meget enkelt, idet trafo, kontrolpanel, forstærker, motorskabe og pressostater er forbundet indbyrdes på tavlen, så tilslutningen til nettet og oliefyret let kan foretages ved klemmerne.

Skibets netspænding er 440 volt vekselstrøm 60 per., og denne transformeres ned til 110 volt styrestrom.

Det helautomatiske rotationsfyr fungerer på følgende måde: Max. pressostaten kalder på varme — vandstandskontrollen er sluttet — og strømmen sluttet til relæ 1, som starter røgsugeren og slutter termoudløserens varmespole. Efter ca. 23 sek. starter relæ 3 fyrets motor, samt gastænding og olie. Flammen dannes, og

efter ca. 7 sek. vil fotocellen over forstærkeren påvirke relæ 2, der afbryder strømmen til gas, tænding og termoudløseren. Fyret går op på stor flamme, og reguleringspressostaten regulerer flammens størrelse efter varmeforbruget. Ved max. damptryk, lav vandstand eller flammesvigt standser fyret. Ved normal vandstand og lavere damptryk starter fyret automatisk.



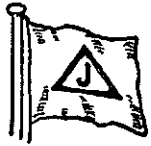
Hjemve

Han stilled' ind på Kalundborg
i Stillehavets tåge,
men smadred straks sin radio.
— Der kom kun „Hvide måge“!



Jul på havet

Til ære for det gule hav,
der lå så blankt og gult som rav,
var kokkens kaffebryg til jul
tilsat en ekstra lille gul!



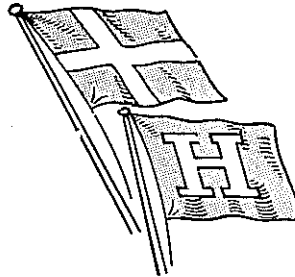
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN



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

BASSE & CO.

Amaliegade 33 København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresser: »Damphetland« 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

C. CLAUSEN



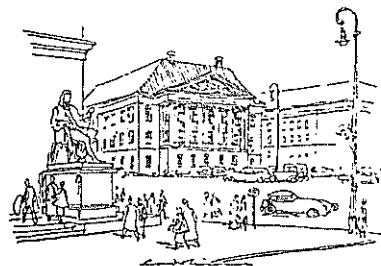
DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



Rederiet „Dania“ A/S

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Skib 63

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. august

Kornsejleren „Passat“ i stille

Maleri af FR. LANDT

1959 - nr. 8
36. 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

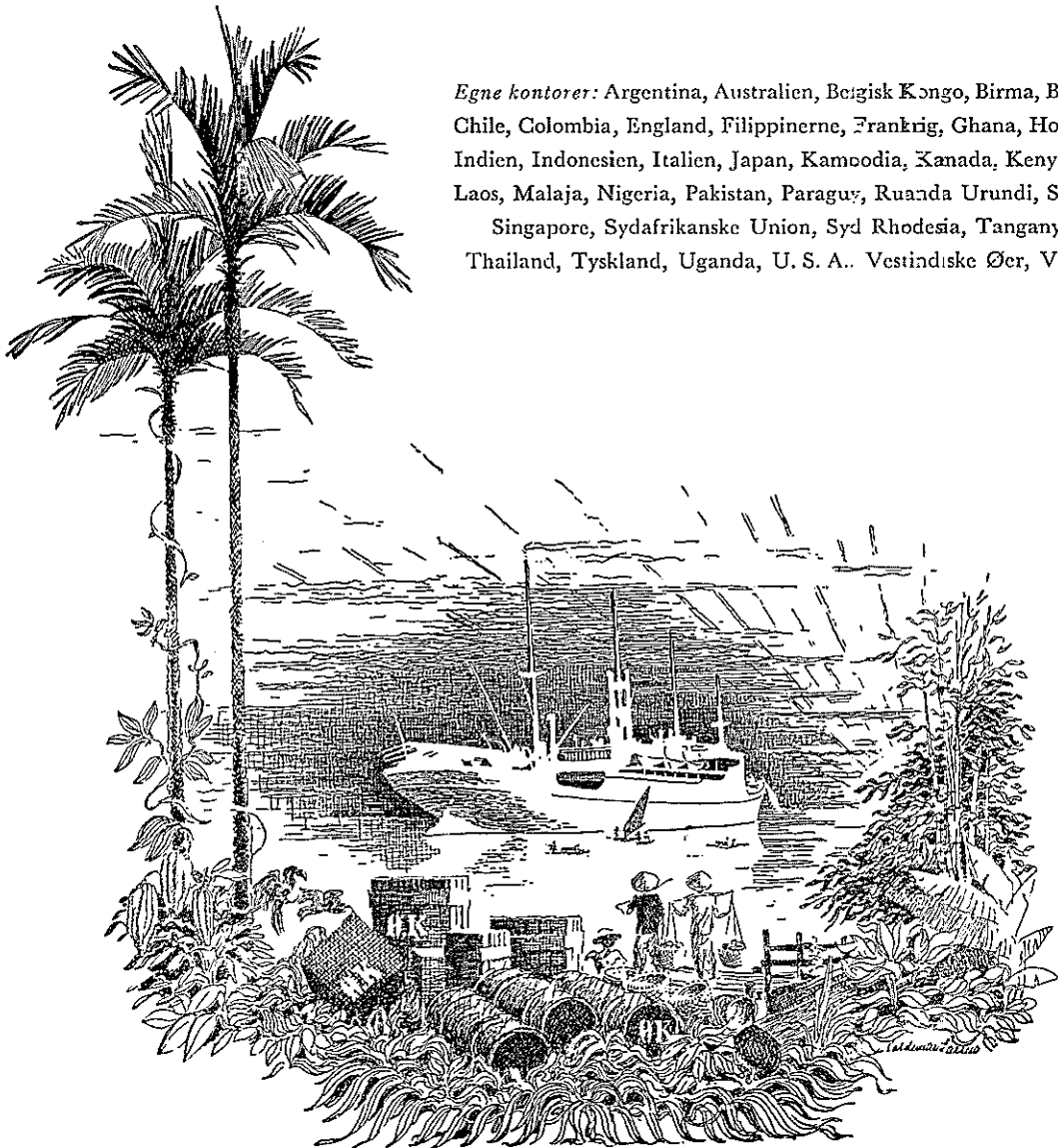
Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

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



LADS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Problemerne tårner sig op for skibsfarten

Priserne på brugte skibe rasler ned

Verdenshandelsflåden voksede sidste år med 7,8 mill. brt og nåede dermed op på 118 mill. brt. Så stor en tilgang af skibe har verden aldrig tidligere oplevet i fredstid, og verdenshandelsflådens samlede tonnage var ved sidste årsskifte 49,5 mill. brt større end i 1939.

Den danske handelsflåde voksede i løbet af 1958 med 127.000 brt. Ved årets udgang omfattede den 653 skibe på 2 mill. brt. Ved udgangen af maj i år, da Danmarks Rederiforening havde sin sidste årsberetning færdig, var den danske flåde af handelsskibe vokset yderligere og omfattede nu 656 skibe på tilsammen 2,086 mill. brt, hvoraf 84 var tankskibe på tilsammen 812.000 brt.

Nybygningsordrer inddrages

Men hvad skal verden dog med alle de skibe? Er der virkelig brug for dem på havrene?

De mange oplægninger kunne tyde på, at alverdens redere har forregnet s.g. men alligevel bygges der stadig — om ikke på fuld så dog på mere end halv kraft — verden over. Det danske nybygningsprogram omfattede ved sidste årsskifte 68 skibe på tilsammen 600.000 brt —svarende til 30 % af den daværende tonnage. Nybygningsprogrammets gennemførelse beregnedes i forsommeren at ville medføre en kapitalinvestering på ca. 1.500 mill. kr. Rederiforeningen gjorde dog opmærksom på, at det var tvivlsomt, om rederne — på grund af depressionen på fragtmarkedet — ville gennemføre programmet fuld ud.

Det er selvfølgelig først og fremmest ældre og urentable skibe, der bliver lagt op, hvis de ikke sælges til ophugning. Danmark har lige siden krigens afslutning forbedret sin handelsflådes alderssammensætning. Ved udgangen af 1958 var den danske handelsflådes gennemsnitsalder pr. bruttoton 9,4 år mod 14,4 år i 1950. En sådan foryngelse af flåden har været og er stadig nødvendig for at klare sig i den skrappe internationale konkurrence.

Mange mennesker finder det mærkeligt, at skibsredere verden over stadig modtager nye skibe, selv om

skibsfarten arbejder under meget dårlige betingelser og har betydeligt mindre at bestille end for bare et par år siden. Men langt den overvejende del af den tonnage, der afleveres fra værfterne i dag, er bestilt under højkonjunkturen. Mange værfter ligger stadig inde med ordrer fra denne periode og kan først effektuere de sidste så sent som i 1962. Men mange redere har tilbagekaldt ordrer, som i den gode tid blev givet værfterne, og endnu flere tilbagekaldelser vil finde sted, så længe depressionen varer ved.

Millioner af tons skibe oplægges

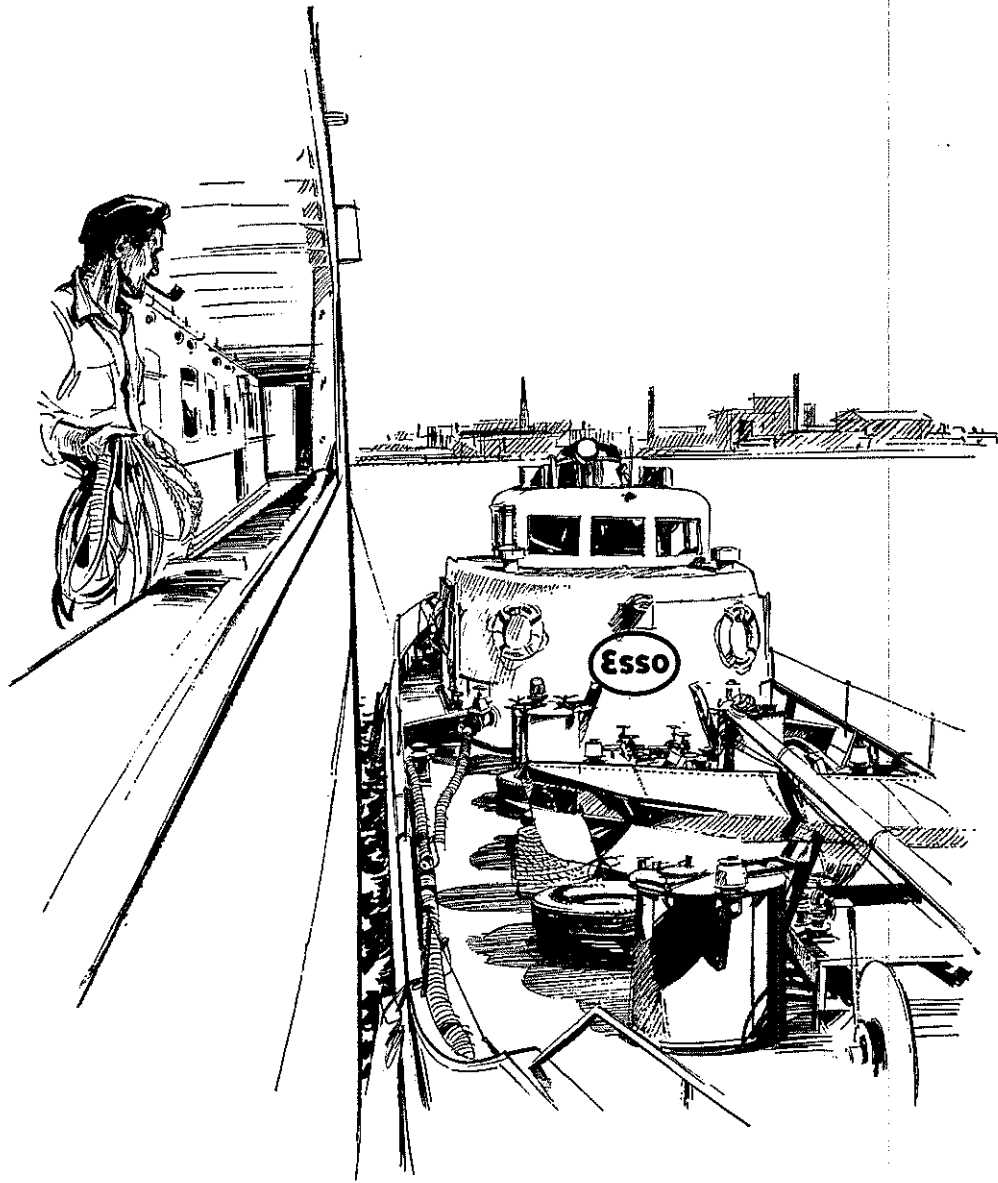
I begyndelsen af 1958 var der i hele verden „kun“ oplagt 1,5 mill. brt. Men tallet steg rask væk i årets løb og kulminerede omkring 1. juli, da 7,87 mill. tons var oplagt.

Så indtraf Irak-krisen, og denne i forbindelse med en dårlig høst i mange lande, gav anledning til nogen opgang for skibsfarten. Men nu blev en del af den oplagte tonnage sat i fart, og der blev ingen større gevinst til skibsfarten.

Ved sidste årsskifte var 7,34 mill. tons oplagt. Dette tal svarede til ca. 7 % af den daværende verdenstonnage. Til dette ciffer må endda lægges et ret betydeligt for coasters og de ca. 15 mill. tons for den oplagte amerikanske reserveflåde.

De danske oplægninger nåede klimax omkring 1. april sidste år, da 44 skibe på tilsammen 165.352 brt var oplagt. Ved udgangen af maj var det danske oplægningstal dalet til 28 skibe på tilsammen 150.000 tons dw. Faldet skyldes imidlertid salg af en række ældre, oplagte skibe.

Under en depression, hvor udbudet er stort, falder selvfølgelig priserne på brugte skibe. Også i 1957 var priserne faldet; men den gang var det i særlig grad skibene fra før og under krigen, der blev ramt af prisenfaldet. I 1958 faldt også priserne på fuldt moderne skibe bygget efter 1950. Så galt var det, at flere redere måtte sælge skibe til meget lave priser for at få likvide



*I enhver havn -
til enhver tid..*

INTERNATIONAL BUNKEROLIE - ESSOMARINE LUBRICANTS



midler til opfyldelse af deres forpligtelser — f.eks. for at kunne opfylde indgåede finansieringsforpligtelser m.h.t. kontraherede nybygninger. Derfor kunne mange andre rederier købe meget billige, brugte skibe.

Liberty-skibene snart kun skrotvægten værd

Krigstidens Liberty-skibe har i flere år tjent som en slags „barometer“ for udviklingen inden for skibssalgsmarkedet. Amerikanerne byggede under krigen 2.500 af disse skibe og solgte nogle år senere flere af fartøjerne til priser på op til £ 140.000. Under Korea-krigen skød priserne i vejret som raketter, og rederne måtte give helt op til £ 600.000 for et Liberty-skib. I midten af 1954 var priserne nede på £ 175.000 for så at stige til £ 670.000 for et af de bedste af typen under Suez-krisen! Ved udgangen af 1958 var prisen faldet til £ 115.000, og prisfaldet er fortsat siden.

Eksperterne beregner ophugningsværdien for en Liberty-båd til omkring £ 43.000. Sidste år faldt priserne for Liberty-skibe mere end 45 %; hvis det samme sker i indeværende år, vil mange skibe af denne type ende som skrot.

Men det var ikke kun priserne for de krigsbyggede skibe, der raslede ned. Store, moderne motorskibe på 12.500—14.500 tons dw solgtes i 1958 til priser, der lå 35 % under dem, det kostede at få dem byggede i tidsrummet 1955—58.

Priserne på brugte skibe afhænger i ikke ringe grad af, om et fartøj står over for klasse, eller om det kan sejle i endnu et par år, inden klassens udløb. Skal et skib klasses meget snart, er det vanskeligt at få mere end ophugningsprisen for det.

Til opbrugning i Østen

Stålværkerne verden over havde overskudsproduktion, og da ophugningsfirmaerne uden vanskeligheder fik dækket deres behov for skrot, er det ikke så underligt, at ophugningspriserne raslede ned. Mange skibe sejlede i 1958 — og gør det stadig — med underskud. Når de alligevel stadig kan holdes i fart, skyldes det, at det i visse tilfælde er endnu dyrere at oplægge skibene. Oplægningsudgifterne har været konstant stigende, og derfor har mange rederier solgt ud af deres gamle skibe til ophugning.

I Japan og Hongkong har rederne kunnet få betydeligt mere for deres gamle skibe end her i Europa. Men ophugningsfirmaerne disse to steder krævede — og kræver stadig — skibene leveret i det fjerne Østen. Hvis skibene kan få lønnende fragter på deres sidste rejse, er det ikke nogen dårlig forretning at sælge dem i Østen, men det er meget vanskeligt at opnå laster. De, der er til rådighed, kan næppe nok dække rejsseudgifterne for et gammelt skib.

I de foregående år har navnlig Finland og Italien købt brugt tonnage til eget brug, men nu har også Indien, Pakistan og Brasilien vist second hand skibene interesse. Lempelserne i embargo-bestemmelserne for salg af skibe medførte iøvrigt, at også Polen, Østtysk-

land, Kina og andre kommunistiske lande begyndte at købe brugte skibe fra Vesten i 1958.

Danske skibssalg

Det danske salg af brugt tonnage til udlandet var af nogenlunde samme omfang som årene i forvejen. I Rederiforeningens skibsfartsberetning nævnes nogle eksempler på sådanne salg:

I februar 1958 solgtes „Inger Toft“ til Frankrig for en pris af £ 255.500. Dette skib, der var af den såkaldte Hansa-type, blev afleveret fra værft i 1946. Det var på 2.756 tons dw.

Månedet efter solgtes to danske skibe, „Stensnæs“ og „Dejrø“ til henholdsvis Brasilien og Norge. De var på 297 og 361 brt. De indbragte henholdsvis £ 43.450 og £ 32.500. „Stensnæs“ blev bygget i 1956 og „Dejrø“ i 1948.

Kort efter afhændedes det 2.355 brutto-tons „Birgitte Toft“ til Singapore for £ 200.000. Skibet var bygget i 1937. Og i april kom så turen til gamle „Frederikshavn“. Dette DFDS-skib var bygget i 1914 og solgtes til Grækenland for £ 34.000. Det var på 1554 brt og indbragte således 21 £ 18 sh. pr. brt.

Det 2.000 brt „Nordborg“ solgtes i maj til Italien for £ 28.000 og indbragte således kun £ 14 pr. ton. Skibet afleveredes i 1930. „Java“, der afleveredes i 1921 og var på 8.684 brt, solgtes også i maj. Det blev ophugget i Japan og indbragte sælgerne £ 82.500.

„Karen“ fra 1917 og på 1293 brt solgtes til Grækenland i juni 1958 og indbragte kun £ 10.000 — altså kun lidt over £ 7 pr. brt.

„Eva Winther“, der afleveredes i 1958, solgtes til Oran samme måned. Skibet er på 1600 brt og indbragte £ 222.300.

ØK's „Asia“ endte sin sidste rejse i august sidste år. Rejsen gik til ophugning i Japan. Det 7.050 tons skib var bygget i 1919 og indbragte nu kun £ 68.000. „Gyda Torm“ fra 1934 indbragte £ 65.000, da det i september solgtes til Finland.

Det 4.567 brt store „Asbjørn“ fra 1935 solgtes i november til Kina og indbragte £ 210.000.

Tankskibs-salg

I årets løb solgtes også flere danske tankskibe til udlandet. Det lille „Gerda Skagbo“ (240 brt og fra 1937) kom til Sverige. Det 253 tons „Esso Balder“ solgtes til Italien for £ 6.900 i september. Det 10.659 tons store „Marie Mærsk“ fra 1948 solgtes i november til Sverige for £ 320.000. Det 11.385 tons „Grønland“, som Dansk-Fransk fik i 1952, afhændedes til Colombia i december. Prisen var £ 482.000.

I løbet af 1958 solgte Danmark ialt 21 brugte skibe på tilsammen 89.000 tons dødvægt. I 1957 afhændedes 96.000 tons dw.

Skibsfarten er inde i en periode, der ikke giver alt for store løfter. Men den har været ude for kriser af værre art, og rederne ved ligesom søfolkene, at der altid følger en bølgetop efter en bølgedal og omvendt. Inter-

vallerne mellem hver top er dog aldrig til at forudsige. Skibsfart er et erhverv, der er mere lunefuldt end vejret.

Dansk skibsfart generes — ligesom andre frie søfartslandes — stadig af skibsfarten under „fidusflagene“. Flåderne under de såkaldte „Panthonlibco“-flag udgjorde ved årets slutning ca. 16 millioner tons, hvor af ca. 55 % mentes at være ejet af græske redere, der imidlertid nu så småt søger tilbage til deres fædreland med tonnagen.

Forhåbentlig lykkes det de frie søfartsnationer at vinde sejr over systemet med „bekvemlighedsflagene“, der er en pestbyld på skibsfarten, som i forvejen har problemer nok at slås med. —*wig.*

„Queen Mary“s afløser

Man omgås i Storbritannien alvorligt med planer om at erstatte atlantehavslinieren „Queen Mary“ med en ny 80.000-tonner. Af prestige Grunde anser man det i United Kingdom for at være i høj grad værdifuldt, at Atlantehavets største passagerskib sejler under britisk flag. Frankrigs nye, store atlantehavslinier bliver „kun“ på ca. 70.000 bruttotons — eller på størrelse med amerikernes „United States“.

Det er hensigten, at „Queen Mary“s afløser skal udstyres med turbinemaskineri, mens man med henblik på „Queen Elizabeth“s afløser vil holde muligheden for atommaskineri åben. —*ing.*

Fra de ældste til nutidens måleregler

Bergens Sjøfartsmuseum har lige som vort eget museum på Kronborg en forening, der sætter det på mange måder. Foreningen i Bergen har fornylig udsendt et lille årshefte med beretning og med en meget interessant artikel om skibsmålingens historie.

Artiklen påtog tidligere „skipsmålingssjef“ C. Aall sig at skrive efter opfordring fra museet. Men desværre afgik Aall ved døden, inden artiklen var helt afsluttet. Hans søn overlod imidlertid museet faderens notater og den næsten færdige artikel, hvorefter museet selv skrev manuskriptet færdigt. Artiklen er god at få forstand af og meget udførlig. Det er ikke nogen dårlig idé at skrive til Bergen og bede om at få årsheftet sendt.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

Nølen kan koste dyrt

Misforstår unge maskinister situationen?

564 elever modtog ved sidste årsskifte undervisning på Københavns Maskinskole. Til den almindelige maskinisteksamen var der — med ca. 100 elever på dagskolen — god tilgang. Derimod kneb det med tilgangen til den udvidede maskinisteksamen.

Misforstår de unge maskinfolk situationen? Den overraskende lille tilgang til den sidstrævnte eksamen kunne tyde på det. Misforståelsen kan skyldes, at det i bestemmelserne om den nye uddannelse er anført, at bestået almindelig maskinisteksamen giver ret til at blive indstillet til den nye udvidede maskinisteksamen. Mange tror måske, at de kan opnå kortere læsetid ved at vente, indtil undervisningen til udvidet maskinmestereksamen begynder omkring 1961.

I sin nylig sendte årsberetning gør Københavns Maskinskole opmærksom på, at denne tro er en meget alvorlig misforståelse. Det må tværtimod forventes, at læsetiden ved overgang fra gammel til ny undervisningsplan bliver væsentlig forlænget.

Altså må det tilrådes alle, der har bestået den almindelige maskinisteksamen, og som vil læse videre, at fortsætte, mens de gamle læseplaner endnu er gældende — senest i januar 1960, når undervisning til den udvidede maskinisteksamen påbegyndes for sidste gang.

Fjernsyn på broen

Antallet af besøgende i Søfartsklubben steg betydeligt sidste år. Stigningen var på omtrent 50 % i forhold til året før. 29.839 gæster indskrev deres navne i gæstebogen i forhold til 20.430 det foregående år. Af gæsterne var 6.353 udenlandske søfolk.

Grunden til stigningen i besøgstallet er bl.a., at der som følge af oplægningerne er et betydeligt antal arbejdsløse søfolk i København. Medvirkende er i høj grad også den kendsgerning, at Søfartsklubben har fået fjernsynsmodtager. Apparatet er anbragt på klubbens „bro“ og tiltrækker mange gæster.

Mike, Søfartsklubbens servicemand, har som sædvanlig travlt — både med rutinearbejde og mere usædvanlige opgaver. Blandt de sidstnævnte kan følgende fremdrages:

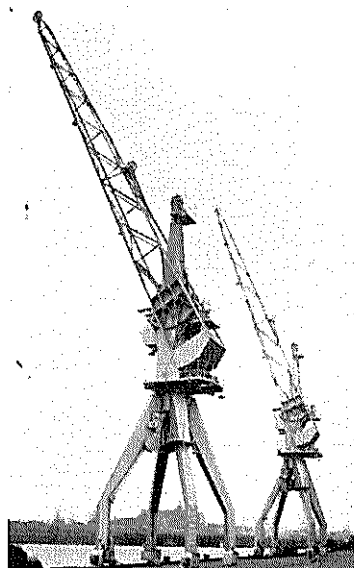
En pumpemand var blevet far og skulle købe babyudstyr i København, hvorfor han bad Mike hjælpe sig med indkøbene. Men pludselig blev han genert og spurgte Mike, om han ikke kunne ordne den sag alene! Og det kunne Mike selvfølgelig godt.

Indtil Søfartsklubbens årsberetning gik i trykken, havde Mike i over 30 tilfælde hjulpet søfarende med at få ordnet ægteskabspapirer og vielse. — En amerikansk telegrafists bror, der var kadet i den amerikanske flåde, kom til København fra Bergen, hvor hans skib lå. Broderen havde givet ham et brev med i håb om, at Søfartsklubben ville være ham behjælpelig under hans ophold i byen. Mike og frue tog amerikaneren med i deres sommerhus! —*wig.*

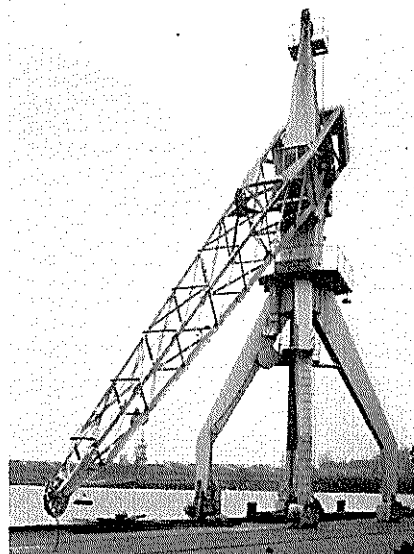
En ny type hollandske kraner

Leptoptilus er navnet på en ny type kraner, der fremstilles af firmaet Holland Cranes og specielt er beregnet til eksport. Det mest karakteristiske ved kranen er dens udseende, der stærkt afviger fra den konventionelle udførelse. I konstruktionen lægger man mærke til, at kranen kan fires helt ned til jorden, hvilket er en stor lettelse ved eftersyn og reparation. Kranen bygges op af enheder, hvilket reducerer fremstillingsprisen, fragt og opstilling. Krantypen er der søgt patent på, og den er allerede i serieproduktion. For nylig bestilte Antwerpens havnebestyrelse 20 stk. Leptoptilus kraner af type LP 328 til en værdi af godt 400.000 pund sterling.

Inden man fandt frem til denne type kraner, havde man nøje undersøgt de konventionelle typer i en række havne, ligesom man havde studeret losse- og lastemåden i disse havne. Hver enkelthed i disse kraner er omhyggeligt beregnet og udformet, og ved helt at se bort fra de gamle typer på kraner er man nået frem til en helt ny type, og denne er nu i praksis gennemprøvet af et hollandsk rederi i Amsterdam, hvor den har været brugt daglig.



Kranerne har fire ben, idet det rent arbejdsmæssigt har vist sig at være bedst såvel med hensyn til stabilitet som hjultrykket på kajen. Benkonstruktionen er udført således, at der ikke kan trænge vand eller fugtighed ind i dem og forårsage rustdannelse. Den nødvendige ballast er indbygget indvendig i disse. Der findes ingen støtter mellem benene, så gaffeltrucks o.l. kan køre imellem benene. To af de fire hjul drives af påmonterede mekaniske enheder. I kranens rodende er der anbragt kontravægte i typerne 320 og 325, medens type 328 har løse kontravægte ophængt i wire. Kranens maskineri er ligeledes en enhed, placeret og monteret ved platformen på kranen, og drives med elektricitet. Manøvrerummet er anbragt ved armens roende mellem dennes to sidestyk-



ker, og den, der passer den, har herfra en udmærket udsigt over arbejdspladsen samt alle manøvrerhåndtag inden for rækkevidde fra sin stol, der er anbragt i rummet.

Leptoptilus-kranerne har en løftekapacitet på 3 tons og en maksimum udladningsradius på 20-28 meter og minimum på 6,2-7 meter, og inden for disse tal kan den indstilles. Operations- og vedligeholdelsesudgifter opgives at være små og effektiviteten at være høj.

Efter Svensk Sjöfartstidning. — NA.

**GACO
MINIDAIRY
MINOR**

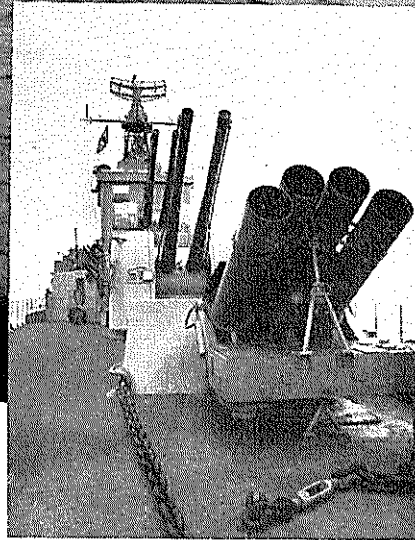
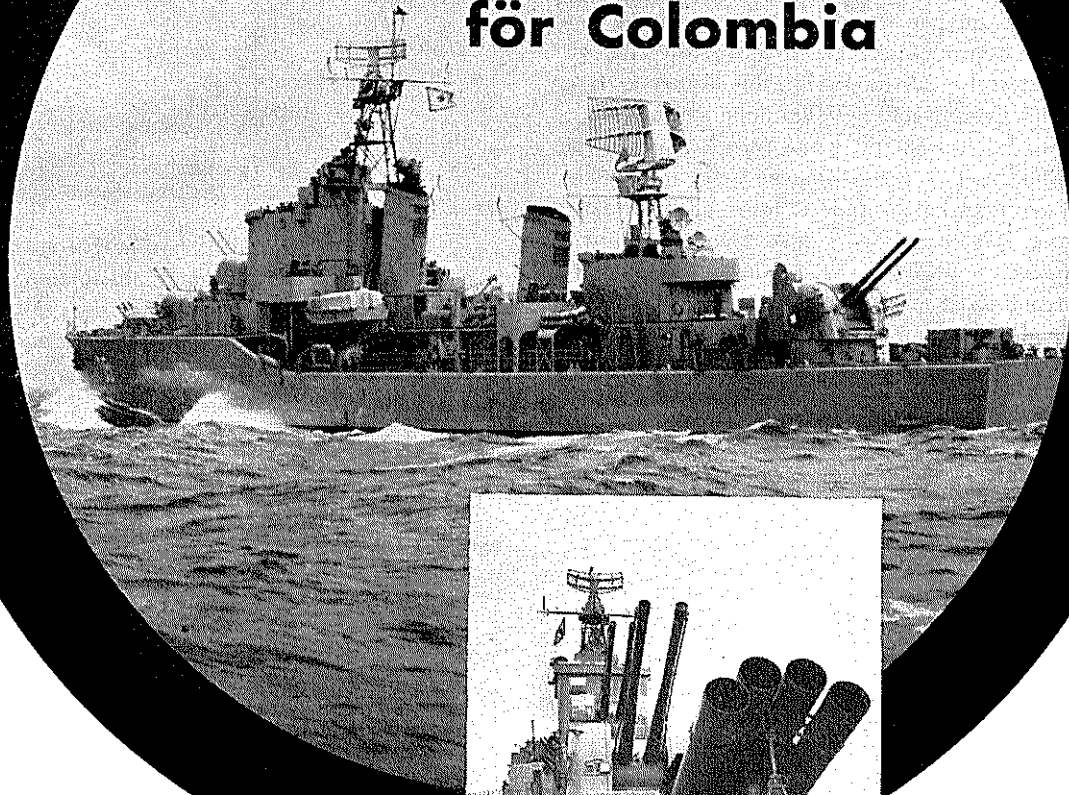


Frisk, velsmagende
sødmælk og fløde
daglig - på 15 min.

Udførlig brochure sendes gerne.

FABRIKATION:
KIRK & KOMPAGNI
KØBENHAVN Ø

Kockum- byggd jagare för Colombia



A.R.C. "20 de Julio"

2650 tons standarddeplacement

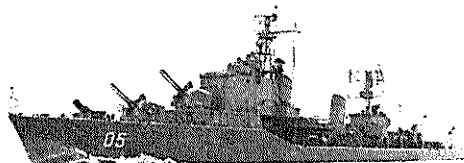
55000 a.h.k.

Levererad 1958 till republiken Colombia

Huvudbeväpning:

Sex 12 cm helautomatiska Bofors-
kanoner i tre dubbeltorn

NYBYGGNADER
KLASSNINGAR
REPARATIONER



KOCKUMS MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG – MALMÖ

Skibsforslis, der gik over i verdens- litteraturen

Inspirerede Shakespeare
til det berømte skuespil
„Stormen“



For 350 år siden — i sommeren 1609 — overraskede en voldsom storm over Atlanterhavet det britiske skib „Sea Venture“, der forliste og sank. Denne begivenhed fik stor og varig betydning for såvel den engelske historie som den engelske litteratur. På baggrund af dette forlis underlagde Storbritannien sig Bermuda-øerne, og Shakespeare hentede inspiration til sit berømte skuespil „The Tempest“ (Stormen).

I dag mener amerikanske sagkyndige med stor bestemthed at kunne udtale, at en dykker ved navn Edmund Downing — som i øvrigt siges at nedstamme fra et af besætningsmedlemmerne på „Sea Venture“ — har fundet vraget ud for Bermudas forrevne klippekyst.

„Sea Venture“, er britisk galeon på 100 fod, var i sommeren 1609 undervejs til Virginia med en last forsyninger af forskellig art til Jamestown, hvor der var udbrudt hungersnød blandt kolonisterne. Efter „tre døgn, fulde af rædsler og gru“, som et øjenvidne, passageren Silvanus Jourdan, senere udtrykte det, begyndte skibet at lække katastrofalt, og alle om bord fik fuldt op at gøre med at pumpe. Flere af de ombordværende blev i øvrigt i den voldsomme storm skyllet over bord og fandt døden i det frådende hav.

Da situationen tegnede sig mest kritisk, fik admiral George Somers, — der på dette tidspunkt ikke havde fået søvn i tre døgn — Bermuda-øerne i sigte, og på mirakuløs måde lykkedes det ham at sætte skibet på grund mellem to undersøiske koralrev, som holdt skibet oppe, indtil alle ombordværende havde reddet sig i land. Senere sank skibet og tog med sig i dybet nøglen til sin identitet; men nu mener man altså at have fundet frem til det 350 år gamle vrage gennem de retningsarbejder, der er sat i gang.

Det skyldes ingen tilfældighed, at „Sea Venture“ er blevet fundet. Edmund Downing fra Virginia ledte efter vraget gennem lange tider; men chancerne for at finde det blandt de hundreder af vrage, der står langs Bermudas forrevne klippekyster, var yderst små.

I gamle beretninger om forliset hedder det ganske

vist, at skibet „sank ned mellem to undersøiske koralrev“, men meningene om, hvor man skulle starte eftersøgningerne, var stærkt delte, og oplysningerne om den position, skibet gik ned på, havde man kun fra en gammel platte, efterladt på øen af de skibbrudne. Af platten fremgik det, at skibet sank „sydvest for øernes nordligste punkt“.

Hvad der yderligere forøgede Edmund Dawnings vanskeligheder, var, at de skibbrudne — før „Sea Venture“ gik ned — havde ribbet skibet for alt det materiale, der kunne bruges ved bygningen af to mindre skibe. På to undtagelser nær lykkedes det da også til sidst de skibbrudne at sejle videre til Virginia. De to mænd, der blev tilbage på Bermuda, slog sig ned her sammen med de kolonister, der senere ankom til øerne.

Men selv om Downing altså omsider fandt frem til vraget, kunne han ikke føle sig fuldstændig sikker på, at der nu også virkelig var tale om „Sea Venture“. Han fik imidlertid sagkyndig hjælp, idet han fik adgang til nogle gamle arkiver, hvis leder gjorde ham opmærksom på et dokument, af hvilket det fremgik, at vraget skulle ligge i en afstand af $\frac{3}{4}$ mil fra kysten.

Downing fortsatte nu sine eftersøgninger efter denne oplysning, og ret hurtigt fandt han to, spidse, undersøiske rev, som udmærket kunne passe på beskrivelsen „mellem to undersøiske koralrev“. Han fortsatte dykningerne ned til fem favne og fandt her nogle stykker flintesten i en form, som normalt kun forekommer i fersk vand, og som i ældre tid hyppigt brugtes som ballast i skibe, indtil opfindelsen af flintelåsen gjorde flint for kostbart til dette brug. Blandt disse flintestene fandt han vraget.

Myndighederne på Bermuda blev nu interesseret. De stillede en bjærgningsekspert til Downings rådighed, og længe varede det ikke, før der blev bragt kanonkugler, tømmer m.m. op fra vraget.

De forskellige ting bekræftede alle vragets omtrentlige alder. Kanonkuglerne var 4,5- og 9-pundige — netop den slags, som anvendtes til „Sea Venture“'s kanoner. Vragets dimensioner passede ligeledes nøjagtigt, og det samme gjaldt materialerne: skotsk fyr og engelsk eg.

Vigtigst af alt var det dog, at vraget hørte til en ganske speciel type af fartøjer: emigrantskibene, af hvilke netop „Sea Venture“ var et af de første, der blev bygget i England.

Interessen for hævnningen af det gamle vrage er stor, og man nærer det lønlige håb, at den vil kunne finde sted endnu i sommer, hvor 350-året for det dramatiske forlis bliver fejret ved store festligheder på Somers Island, som øerne oprindeligt kaldtes efter „Sea Venture“s chef, admiral Somers.

—ing.

Generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

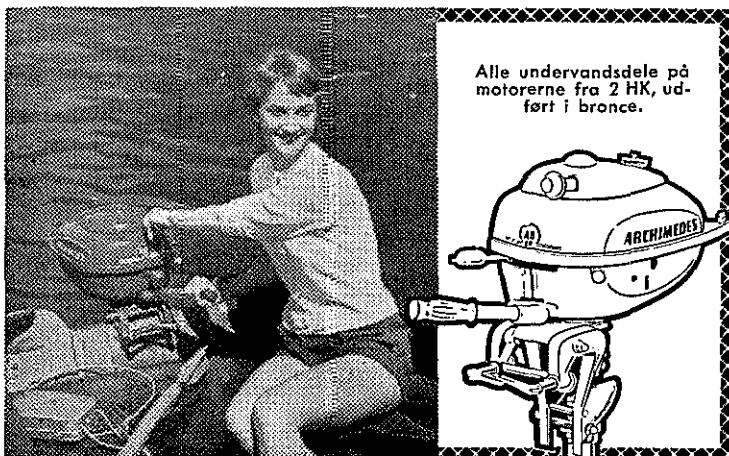
Den 9. juli afholdt selskabet sin årlige generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg Slot. Direktør H. Westergaard blev valgt til dirigent, og formanden, professor dr. techn. Prohaska, aflagde beretning og nævnte, at selskabets medlemstal desværre var gået tilbage fra 1218 medlemmer i 1957 til 1180 i 1958, en tilbagegang på 38, hvorfor han opfordrede de fremmødte medlemmer til at gøre et fremstød og se at hverve nye medlemmer,

da det er af stor betydning for museets trivsel, at man får flere medlemmer. Han omtalte og foreviste de modeller og andre ting, som venneselskabet havde skænket museet, bl.a. en flisekomposition forestillende en hollandsk „Staten jacht“, en fortræffelig erhvervelse, hvoraf der ikke findes mange, end ikke i Holland, samt modellen af galeasen „C. Stylsvig“, Nykøbing F, og nogle fortræffelige skibsbilleder. heriblandt barkentinen „Fuglen“ af Marstal, bygget til Marstals storreder, H. C. Christensen, på hans eget værft i Marstal. Et af medlemmerne, maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, foreviste en model af lystbåden „Kalifen“, der i 1958 blev bygget af den kendte skibsbygger E. C. Benzon efter hans egen tegning til skuespiller Smidth fra Kasino for senere at overgå til indenrigsministeriet.

Foreningens kasserer, museumsdirektør Knud Klem, aflagde beretning om regnskabet, der balancerede med kr. 102.357,62, og for hvilket der uden bemærkninger blev givet decharge. Valgene til bestyrelsen var omvalg, og det samme gjaldt valget af revisorer. Under eventuelt var der ingen, der ønskede ordet, og dirigenten afsluttede generalforsamlingen med en tak til bestyrelsen for vel udført arbejde, hvorefter forsamlingen under museumsdirektør K. Klems ledelse foretog en gennemgang af museet. En helt igennem vellykket generalforsamling. Kun kunne man ønske, at den blev lagt på et tidligere tidspunkt af året, således at flere medlemmer havde lejlighed til at deltage, og ikke som denne lagt midt i højsommeren og ferietiden.

OB.

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, Trondhemsgade 9
København

Og vor udstilling i Horsens
Andreas Flensborgsgade 21 B
Telf. 2 24 63

Hør i København forhandles ARCHIMEDES bl. a. af
A/S Dansk Baadeservice, Skovshoved

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHEMSSGADE 9, KØBENHAVN

TRIA 5400

EUROPOORT

- ny stor
havn
i Europas
største
havn



Rotterdams indre havn kommer i fremtiden til at blive annex til verdenshavnen Europoort.

I december 1957 blev der givet offentligheden meddelelse om, at Rotterdam havde besluttet sig til at anvise penge til et stort, nyt havneanlæg, der skulle kaldes „Europoort“ og anlægges på den yderste ende af øen Rozenburg lige over for Hoek van Holland. Man beregnede, at det ville koste godt 300 millioner kroner, og den 11. juni 1958 sattes arbejdet i gang.

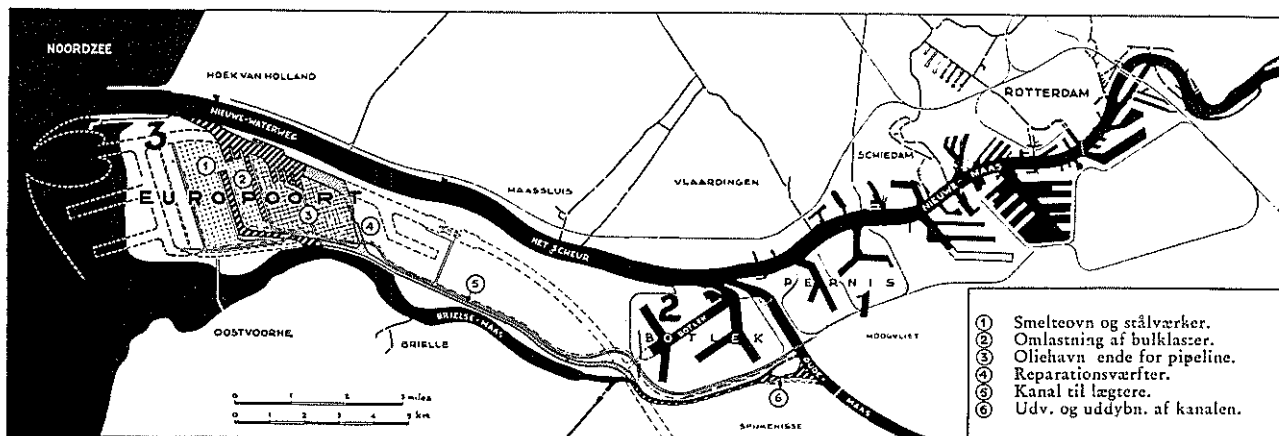
Ved et besøg for nylig i Rotterdam kunne man bedre danne sig en mening om dette store arbejde, end det havde været muligt efter tilgængelige officielle brochurer og skitser visende det nye havneanlæg. Europoort er i sig selv et meget stort arbejde, men er i virkeligheden kun første etape af en plan, der både teknisk og økonomisk må siges at være enorm.

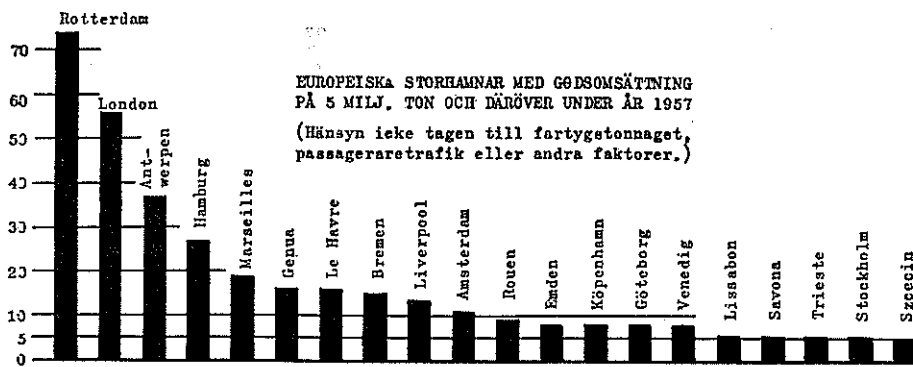
De store, sorte tal på kortskitsen viser, hvorledes Rotterdams havn stadig i spring har bevæget sig mod vest. Tallet nr. 1 viser det område, der var færdigbygget, umiddelbart før den anden verdenskrig brød ud. Op ad floden ligger det gamle havneområde, så tallet nr. 1 betegner den første afdeling af den moderne havns udbygning. Næste skridt vestpå er mærket nr. 2, det store

område ved Botlek på ca. 3.500 tønner land, hvor bl.a. det nye Verolme værft er anlagt. Dette område er delvis taget i brug, men der arbejdes stadig på det for at få det helt færdigt. Rotterdam besluttede sig altså, allerede 1 år før de store arbejder ved Botlek havneanlæggene var færdige, til at påbegynde anlægget af Europoort, der alene er lige så stort som de to førstnævnte projekter tilsammen, tal nr. 3.

Rotterdam har forlængst hævdet sig som den havn, der efter New York har den største godsomsætning, og hvor stor forskellen er, fremgår af de viste diagrammer. Det ene diagram viser tillige, hvor hurtigt ekspansionen både definitivt og i forhold til nogle andre europæiske havne har udviklet sig, og denne ekspansion vokser stadig, hvad der måske kan synes mærkeligt.

For Rotterdam var det at udvide eller gå under Rotterdam har bedømt denne udvikling derhen: Enten måtte byen ikke alene skabe forudsætninger for videre udvikling, men også med alle til rådighed stående midler fremme denne, eller risikere stagnation, der i virkelig-





disse nye industrielle nyanlæg er sket i og i nærheden af Rotterdam, samt langs med Nieuwe Waterweg. Resultatet er blevet et fantastisk opsving i skibsfarten på Rotterdam, fra 40 millioner tons i 1938 steg godsmængden til 75 millioner tons i 1957.

Den hurtige udviklingsperiode for Rotterdams havn falder sammen med og er for første

heden vil sige tilbagegang. Rotterdam må for sin fremtids og velstands skyld binde sig til en udvikling, der savner sidestykke her i Europa.

Med dette som udgangspunkt formulerede Rotterdams borgmester byens program for dens havnepolitik som følger: „Det er et spørgsmål for Rotterdam om at være eller ikke være — og der er ingen tid at give væk.“

Projektet vil i sin første fase, som allerede sagt, dreje sig om ca. 400 millioner kroner foruden værdien af ca. 1600 hektarer agerjord, der opsluges af Europort.

Fra by til storhavn

For 100 år siden var Europas største og verdens næststørste havn en lille by ved floden Rotte. I den fantastiske udvikling siden midten af færrige århundrede betegner anlægget af Nieuwe Waterweg den første milepæl og måske den vigtigste af dem alle. Denne kanal, der satte Rotterdams indre havne i direkte forbindelse med Hoek van Holland og Nordsøen, var fri for sluser og blev påbegyndt i 1866 og var færdig 1884. Bevæggrunden til at bygge den var Vesteuropas industrielle udvikling og den rolle, som Rotterdam på et tidligt tidspunkt kom til at spille som omladningshavn for Ruhr og omliggende distrikter og rester af den vestlige verden. Den samme bevæggrund ligger bag alle senere udvidelser, og Rotterdams rolle som omladningshavn for det vesteuropæiske industriopland og den øvrige verden er stadig tiltaget. Et af vore diagrammer viser tydeligt transithandelens store stigning efter den anden verdenskrig. Europort må derfor betragtes som det sidste skridt i en jævnt fremadskridende udvikling vestover som følge af den udvidede handel med den vestlige verden, siden Nieuwe Waterweg blev taget i brug.

Hollandsk ekspansion

En meget stor del af Rotterdams og Hollands betydning for verdenshandelen og skibsfarten er kommet til efter den anden verdenskrig. Allerede før den anden verdenskrig var Rotterdam det europæiske kontinents største havn, men hovedparten af trafikken bestod af laster, der skulle omlades for at sendes videre til det indre af kontinentet. Holland var sakket augterud industrielt, og landets import og eksport var forholdsvis ubetydelig. Efter krigen har Holland målbevidst søgt at styrke sin stilling som industriland, at forbedre sin økonomi og udvide sin handel på udlandet. En meget stor del af

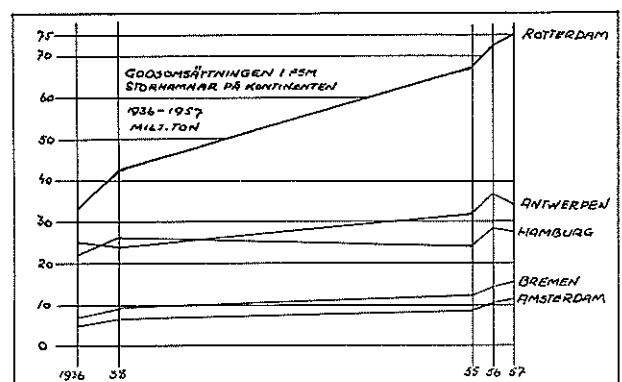
gang i al væsentlighed baseret på Hollands egen stigende udenrigshandel.

Stillingen ved krigens udbrud og nu

Vi har kort omtalt de forskellige udvidelser, der er sket med Rotterdams havn. Det liges før den anden verdenskrig færdigbyggede område angivet med tallet 1 - var først og fremmest beregnet på at modtage og ekspedere tankskibe til den endnu ganske ringe raffineringindustri. Nogle tal til belysning af Rotterdams betydning som oliehavn dengang og nu giver et godt billede af udviklingen efter krigens ophør. Royal Dutch/Shell raffinaderierne havde dengang en årlig kapacitet på 700.000 tons råolie. Disse raffinaderier blev næsten fuldstændig ødelagt under krigen; men i dag har de nyopførte raffinaderier en kapacitet på over 15 millioner tons råolie og er de største i Europa, og desuden er der bygget store nye raffinaderier af henholdsvis Esso og Caltex.

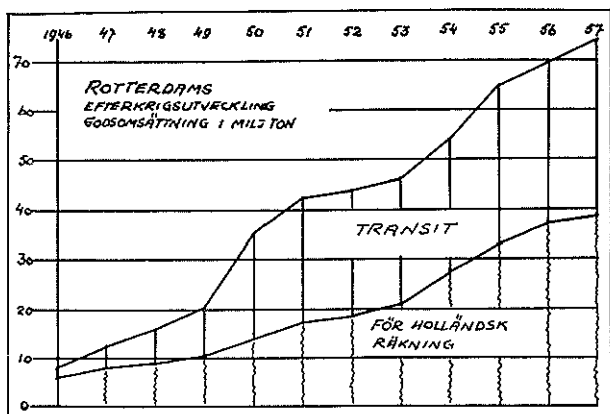
Botlek og Europort

Det varede til 1952, før det blev nødvendigt yderligere at udvide havnen; men tidligt i 1952 begyndte man arbejdet på Botlek projektet (tallet 2 på skitsen), et område på 1400 hektarer. Havnene i Botlek er i direkte forbindelse med Nieuwe Waterweg og kan tage fartøjer op til 45.000 tons dw og er først og fremmest beregnet



til at modtage bulklaster og i nogen grad olie. Man er her ved at færdigbygge malm- og kulhavne, hvis kapacitet bliver større, end hvad Rotterdam hidtil har hertil.

Botlek projektet var, som vi tidligere har anført, ikke færdigbygget, da Rotterdam indså, at man måtte handle hurtigt og stort for at holde sig på højden af den hastige



udvikling. Europoort blev sikkert vedtaget og bragt i arbejde med henblik på det samlede Europa-marked og det omdiskuterede frihandelsområde. Som en velinformeret skibsfartsmand sagde til os: Vi håber, at Europoort, sammen med Rotterdams havn, skal blive Vesteuropas økonomiske centrum.

Indvielse allerede 1960

Europoorts første udbygning bliver dokker og kajanlæg til skibe op til 65.000 tons og med et dybgående på 47 fod. Først og fremmest sigter man på at udnytte Europoort til losning og lagring af råolie, der så senere transporteres til raffinaderierne gennem en pipeline. Endvidere til stålværker samt kajer til malm og andre bulk-laster. Man kommer til at bygge en kanal, der går parallelt med Nieuwe Waterweg til afskibning af bulk-laster, der er opløst i Europoort. Man regner med, at det første bygningsprogram vil være færdigt til at tages i brug i 1960.

Det næste byggeprogram

Det næste byggeprogram vises på skitsen med stiplede streger og er et kæmpeprogram, der indebærer landvin-ding ud i Nordøen. Inden for store bølgebrydere og pier skal der her anlægges en havn så stor, at den kan tage et hvilket som helst indtil nu projekteret største skib. Når man har nået dette mål, tænker man på grad-vis at lade Europoort overtage rollen som oceanhavn og lade de øvrige dele af Rotterdams havn tage sig af den europæiske trafik, kystfarten og flodfarten.

Endnu for et år siden omtalte man dette sidste projekt som noget, der hørte fremtiden til; men ved vort besøg i Rotterdam for et par måneder siden antydede man forsigtigt, at man tænkte på at begynde på denne udbygning, når det igangværende anlæg var færdigbygget. Man får den opfattelse, at skibsfartens og havnens folk er blevet noget forskrækkede over denne hastige udvikling af havnen; men at man er indstillet på ikke at regne med noget, der ligger ud i fremtiden, men bedømmer hvert projekt som noget, der er nødvendigt og ikke tåler opsættelse.

Resultatet af måibevidst arbejde

Hollænderne er imidlertid gode forretningsfolk — og når de nu under de for tiden rådende stramme kredit- og finansieringsbetingelser går i gang med et projekt

så stort som det her beskrevne, så er det ikke noget, de indlader sig på uden nøje at have gennemtænkt sagen, idet Holland og Rotterdam fuldt ud er på det rene med, at de står og falder med skibsfarten og derfor er nødt til at være fuldt konkurrencedygtige, hvad angår denne.

Det er i øvrigt et grundmotiv, der går som en rød tråd gennem Rotterdams udvikling i det sidste århundrede. Mange forskellige årsager har medvirket hertil, ikke mindst dampmaskinens anvendelse i skibe, hvorved man kunne skabe en lægtertrafik i det helt store omfang. Det har ført til, at trafikken på Rhinen tog så stort et opsving, hvad der også er en af baggrundene for Rotterdams oplomstring. Først og fremmest skyldes udviklingen dog, at Rotterdams skibsfartsmænd og købmænd med sammenbidt energi har arbejdet på at forbedre havnens forbindelse med havet og på anden måde skabe forudsætningerne for en virkelig international storhavn.

Efter Svensk Sjöfartstidning. — NA.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

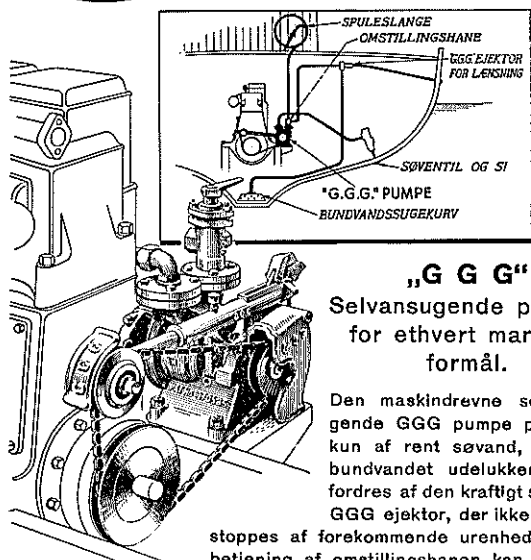
LARSEN
COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

Invincible!

**GILKES
PUMPS**

**GILJECTOR lænsepumpe, afvasknings-
pumpe og maskin-kølevandpumpe**



„G G G“

Selvansugende pumper
for ethvert maritimt
formål.

Den maskindrevne selvansugende G.G.G. pumpe passeres kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende G.G.G. 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.

Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old

**GRABBBIE
WHISKY**

When the choice is yours say "GRABBBIE'S"

Britisk søfart sakker agterud

Storbritanniens andel i verdenshandelstonnagen synker stadig og giver anledning til uro og bekymring i den gamle, stolte søfarernation. Af en rapport fra bestyrelsen for den britiske Merchant Navy Officers Association fremgår det bl.a., at selv om den britiske tonnage er steget langsomt efter krigen, så er den totale tonnage i verden steget betydelig hurtigere, af hvilken grund Storbritanniens procentandel har været konstant faldende.

Sådan har tendensen i øvrigt været i omkring et halvt hundrede år, hedder det videre i rapporten — en tendens, der vil fortsætte ud i fremtiden, såfremt der ikke kan gøres noget effektivt mod bl.a. „bekvemmelighedsflag, flagdiskriminering m.m.“ Britisk søfart kan udmærket konkurrere med andre søfartsnationer, som den altid har gjort det, men efterhånden er der alt for meget inden for søfarten, der er urentabelt, siges det i rapporten.

Imidlertid ser det nu ud til, at man i finans kredse er af den opfattelse, at en begyndende opgang kan påregnes, hedder det videre. På den anden side siges det dog også, at denne opgang synes at være mere forsinket, end man havde regnet med.

Der er et andet punkt i den den britiske rapport, som nok er værd at notere sig. „Nedskæringen af Royal Navy gør flåden ud af stand til at yde handelsflåden den nødvendige beskyttelse i tilfælde af en krig,“ siges det. „Og det må absolut være i handelsflådens interesse, at Royal Navy er så stærk som overhovedet muligt. For kommer der en ny krig, kan denne meget vel — såvel som tidligere krige — blive vundet eller tabt til søs...“

—ing.

J. C. Hempel's legatfond

Af det beløb, som J. C. Hempel's Legatfond har stillet til disposition for uddeling den 4. juli på de Hempelske Firmaers stiftelsesdag, er der bl.a. uddelt legater til følgende:

Georg Stages Minde (til beklædning) - Søfartens Bibliotek - Søfartsklubben - Sømandsforeningen af 1856 - Indenlandsk Sømandsmission og Dansk Sømandskirke i fremmede havne (til udsnykning af kirker og mødesale i Danmark og udlandet) - Danmarks Fiskerhøjskole, Middelfart - Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier) - Sømandshjemmet Bethel - Københavns Maskinskole - Aage Falk Hansen (til arbejde inden for arbejdsledige søfolk) - Dansk Styrmandsforening - Danmark-Amerika Fondet - Kederiforeningen for mindre skibe - Danmarks Skibsførerforening - Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond - Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Skipperens historier

ON THE BEACH

Ca. 14 dage holdt jeg skansen og blev behandlet rigtig pænt af skibets officerer, men gik alligevel på opdagelsesrejser i land for at sondere terrainet. På en af mine ekspeditioner traf jeg tilfældigt en dansker, Fred Voer fra Aarhus, der var coxwain om bord på United States Revenu Steamer „Rush“, der på daværende tidspunkt lige var kommet ned fra et krydstogt i Beringshavet. Han var et dannet og meget rart menneske, der, da han hørte min palaver, lovede at forsøge på at skaffe mig om bord i sit fartøj. Først introducerede han mig til en norsk forhyringsagent, med hvem han aftalte, at jeg, dersom jeg besluttede mig til at gå i land, skulle kunne flytte ind i hans logihus og så betale ham, når jeg var vel om bord i toldkrydseren, hvor min begyndergæge ville blive \$ 20 om måneden.

En skønne dag sagde jeg alligevel farvel til „Howth“s 2. og 3. styrmand, der i parentes bemærket også forlod skuden og lod sig forhyre som matroser om bord i en amerikansk passagerdamper til Honolulu, hvor jeg mødte dem, da vi med „Rush“ kom derned for at få dronningen genindsat i sine rettigheder, hvilket er en anden historie, som Kipling siger.

Efter at have orienteret mig lidt i Frisco, der allerede den gang var en storstad, traf jeg atter min ven fra toldkrydseren, og han gav mig besked om et par dage senere at give møde ved et af færgestederne på en aftalt dato og et bestemt klokkeslet, da han på nævnte tidspunkt skulle afhente næstkommanderende, Lieutenant-Commander Cambell, med hvem han havde talt om min eventuelle indtræden i krydsertjenesten. Glad var jeg selvfølgelig og mødte renavasket og nybarberet på klokkeslet ved Johnstons Pier. Båden arriverede, og jeg blev fremstillet for Mr. Cambell, en uhyre tiltalende og ligefrem mand, der udspurgte mig om forskellige ting vedrørende langfartssejlad, hvorefter han betydede, at jeg kunne følge med om bord for at erholde passerseddel til marinelægen på militærhospitalet, da ingen kunne antages uden lægeundersøgelse. Fro som en liden lærke hoppede jeg i båden, kom om bord i mit fremtidshjem, hilste på nogle af besætningen og blev derpå, ledsaget af en underofficer, sendt til undersøgelse. Jeg gennemgik nu den skrappeste kølhaling, jeg nogensinde har været udsat for, men blev endelig erklæret for sund og tjenstedygtig, hvilket selvfølgelig var hovedsagen. Atter om bord, hvor jeg blev påmønstret for et tidsrum af 12 måneder, og så var den potte ikke længere.

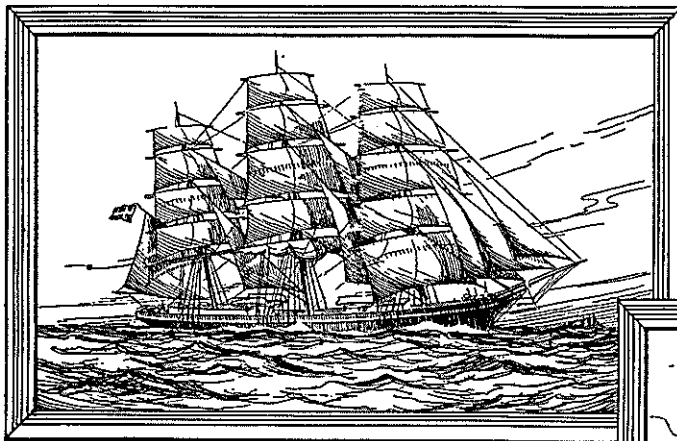
40 mands besætning alt i alt. En hængekøje udleveret, anvisning af skibssergenten, hvor jeg kunne købe mine uniformer, som vi selv skulle holde os med, \$ 20 i for-

skud på gagen til indkøb af beklædningsgenstande, og dermed var den fjært slået. Jeg var nu kommet fra halmen i dynen og befandt mig som fisken i vandet. Flinke officerer, pæne og gode kammerater samt en forplejning som på et hotel. Jeg har med sandhed aldrig tilbragt fornøjeligere og interessantere 12 måneder end det år, jeg var om bord i „Rush“. Lidt militær træning fik vi daglig i form af gymnastik, gevær- og kanoneksersits, dog ikke mere, end at man med glæde og iver gik til øvelserne og nærmest betragtede det hele som sport og muntert ticsfordriv.

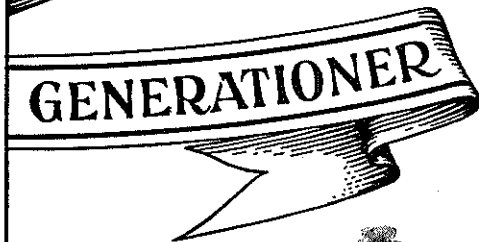
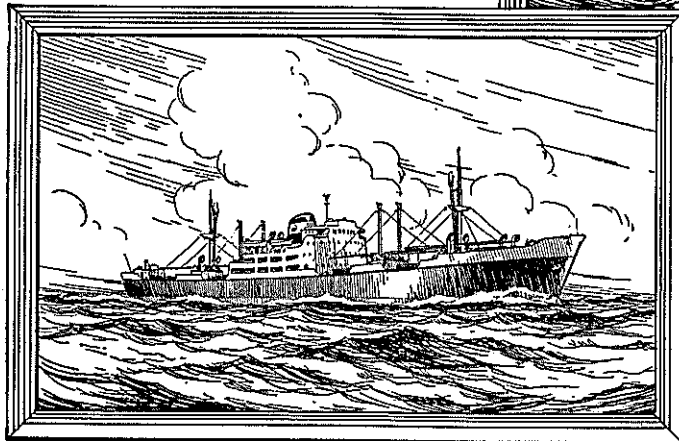
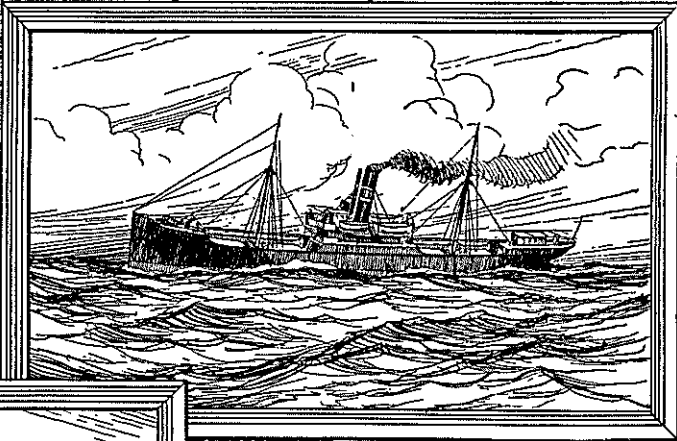
Efter en lille ekspedition til San Diego i Sydkalifornien fik vi pludselig ordre til at gøre klar til et hurtigt run til Honolulu, hvortil vi skulle befordre en udsending fra Washington, senator Blom, der skulle did ned som repræsentant for den amerikanske regering i anledning af dronningens genindsættelse på tronen. Bemeldte dame havde nemlig haft et ubehageligt opgør med nogle af sine ministre og var blevet kostet væk; men ved intervention fra England og USA, der ikke ønskede, at japanerne skulle annektere øgruppen (Sandwichøerne), blev hendes kgl. højhed, dronning Kaskaua hjulpet i sædet igen. (Forresten var hun efter sigende en tøjte, der gennem flere år havde haft en skotte til elsker). Vi indtog bunkers og proviant i Frisco, fik senatoren, hans frue og en skibslæge om bord, strøg vort toldkrydsersflag og højste i stedet det amerikanske orlogsflag med vimpel, lettede anker og stod ud gennem Den Gyldne Port og satte kursen SV over. — En herlig tur og for mig en oplevelse af rang efter den kedelige udrejse med „Howth“.

Efter 12 dages rejse fik vi landet ved Honolulu i sigte og stod ved middagstid ind i havnen, hvor vi hilstes med kanonsalut samt fanden og hans pumpestok. Hvad senatoren foretog sig, ved jeg ikke; men så meget er vist, at vi, da vi kom i land på 24 timers orlov, blev modtagne som befrere og gæster, bekransede og trakterede, så man, som Jeppe i baronens seng, måtte gnikke øjnene og spørge sig selv, om man virkelig var vågen, eller om det hele kun var en skøn drøm. Om dagen blev vi kørt rundt til vulkaner, elve med guldfisk, forevist vidunderlige naturskønheder, opvisning af „surf-riding“ m.m.m., og om aftenen dans og elskovsleg med de herligste, ferskenmodne „kanak-piger“, der „fik én til at halvdåne af henrykkelse“. — Så længe jeg drager ånde, tror jeg, at denne tur vil stå for mit indre øje som den skønneste og mest eventyrlige i mit liv.

Efter en lille uges forløb var senatoren imidlertid færdig med sin lille mission, hvorfor vi atter lettede anker og vendte stævner mod San Francisco.



H. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Nu blev fartøjet udrustet til sit årlige 6 måneders krydstogt fra Puget Sound til Beringstrædet, og den 1. maj stod vi atter ud gennem Porten med kurs mod Puget Sound — Port Townsend og Seattle, hvor vi kompletterede vor proviant- og kulbeholdning. — Rejsen nord over foregik bogstavelig talt indenskærs hele vejen på en strækning af ca. 1200 km, og jeg har senere tænkt over, at vore navigationsofficerer må have været i besiddelse af et enestående lokalkendskab eller have haft aldeles fortrinlige specialkort for at kunne føre os uskadt gennem den mængde snævre passager, fyldt med klipper og skær og til tider skrækindjagende strøm-hvirvler, der fik en novice som mig til at blegne af skræk, når man stod til rors og så på de heksegryder, vi skulle igennem. Det gik imidlertid, som det skulle, og vi anløb en mængde småbyer, fiskepreserverings-stationer, indianer-settlements, delvis nedlagte guldminer, små halv-norske fiskebygder og træstationer, hvor det fældede tømmer lå i umådelige flåder, der skulle transporteres til de forskellige savværker, inden de atter blev udskibede til Australien og andre storforbrugere. Omsider nåede vi op til Aleutterne, smuttede gennem et eller andet stræde ind i Beringshavet og satte kurs mod regeringens kul-depot „Deutsch Harbour“ ved munden af Yukon floden, vandvejen til de senere så berømte guldfelter. — Igen stor travlhed med kulyfildning, og så af sted til fredningsøerne for fur-seals — Sct. John og Sct. Paul — ca. 24 timers sejlads inde i Beringshavet.

Efter et par dages kryds langs kysterne stævnedes vi en dag mod fredningsøerne Sct. Paul og Sct. John, hvor jeg blev vidne til det mærkeligste dyreliv, jeg nogen sinde har set. Vi ankrede op en 3-400 meter fra kysten, riggede vore jollebomme ud og satte et par dinghies i vandet. Lidt senere blev der pebet til faldereb og faldt jeg, som coxwain, og tre gaster på fartøjet, tog tre af officererne om bord og stævnedes mod land.

Hele strandbredden og hele kysten var imidlertid sort af sæler, såvel gamle som unge, der soled sig på sandet og stenene, der bræmmede denne. I tusindvis lå de der og flyttede sig ikke en tomme, da vi roede ind mellem dem, så at vi, for i det hele taget at kunne få båden landsat, med bådshager måtte stage og støde os frem mellem dyrene, der ikke skræmtes eller tog mindste notits af vor ankomst. Et pragtfuldt og imponerende syn, som jeg aldrig glemmer. Og hvilke formuer repræsenterede disse skabninger ikke, når hvert skind kunne sælges og blev solgt af regeringen til opkøberne for fra 50 til 200 \$ pr. stk., hvilke var prisen på den tid.

På øerne var der indfødt eskimo-koloni på en snes mennesker, som dræbte og flåede de dyr, som årligt skulle slås ned, samt holdt vagt ved depoterne, indtil skindene blev afhentet af et eller andet regeringsfartøj. Drabet af dyrene foregik på en meget primitiv, men effektiv måde, idet en af fangstmændene ganske rolig spadserede rundt mellem flokkene og knaldede ofrene én på sinkadusen med en trækølle. Et ganske bestemt sted har der imidlertid skullet rammes; thi de gav aldrig en lyd fra sig efter at have modtaget slaget, og de lå „maus todt“ på stedet uden at vække uro eller forstyr-



Dyrene blev knaldet ned med en trækølle.

relse hos resten af flokken, der absolut ikke ænsede, at kammeraterne var slået ned og blev slæbt op til depotet for straks at blive flået. Skindene blev nedsaltede og kødet parteret og præpareret til føde for fangstmændene på øerne og det nærliggende fastland.

Da vi på et senere tidspunkt lå i Deutsch-Harbour og fejrede frihedsdagen den 4. juli, forefaldt der imidlertid „eine grausame Geschichte“, idet et par små fiskefartøjer lagde bi ved øerne, sendte besætningen i land, skræmte vagtposterne, tømte depoterne og forsvandt med alle de rare skind, der nogle måneder senere skulle have været hentet af regerings-skibet. Stor opstandelse — fanden løs i papirerne — ilbud efter regeringsfartøjerne „Moghagen“, „Ranger“ og „Corvin“, der også lå på inspektions-tjeneste; dampen op og så af sted på et „wild goose chase“ efter forbryderne. Havet er imidlertid stort og tavst, bølgen glatter sporene ud, og smuthullerne på kysterne er legio, hvorfor resultatet blev lig nul og nix. Hvem der senere har måtte bløde for skandalen, arer jeg ikke; men så meget ved jeg, at vor høje chef var meget lille i sine bukser i de påfølgende 14 dage eller så.

Vi krydsede daglig rundt i Beringstrædet så højt nordpå som til selve danskeren Vitus Berings stræde og anløb på denne tur nogle små øer „Nunivak Islands“, der kun med års mellemrum gæstedes af hvide mænd.

Da vi en skønne dag ved middagstid ankrede ud for bemeldte ø, blev fartøjet i løbet af nul komma fem omringet af en snes kajaker eller mere, og folkene lod os ved mimik forstå, at de meget gerne ville om bord. Efter indhentet tilladelse fra næstkommanderende åbnedes falderebsporten, og gæsterne strømmede om bord. Da der den dag til middag serveredes gule ærter, flæsk og pandekager, indbødes de besøgende til at spise med, hvilket de ikke havde noget imod; men da det kom til stykket, viste det sig alligevel, at de hellere ville have de lækre sager med i land, og problemet løstes på den ganske simple måde, at de alle uden undtagelse nappede deres skindkabudser af novellet og tømte den samlede celebre middag oven i disse. Dette oprin tog sig meget pudsigt ud; men da huerne minsandten var vandtætte, viste ideen sig at være genial.

Herlige kamikker og skindpelse samt sælskindsvanter var de iførte, og jeg tiltuskede mig et komplet dress desformedelst 1 spejl, nogle tomme cigaret-dåser, 1 pund

padetobak og en majscolbe-shagpipe samt 10 æsker vokstændstikker. — Huen og vanterne har jeg den dag i dag; men desværre var den pragtfulde skincklædning ved nærmere eftersyn så fyldt med lus, at jeg fra højeste sted fik streng ordre om uopholdelig at varpe den over bord, hvilket skete med blødende hjerte, da jeg nok skulle have fået has på gråbicjerne. Medens vore gæster var om bord, kulede det så stærkt op, at chefen ikke fandt det tilrådeligt at blive liggende natten over, hvorfor eskimoerne ordredes fra borde. Det var en øjnenes lyst at observere, hvorledes disse mennesker i deres nøddeskaller klarede sig i den krappe sø. Som tak for venlig behandling udførte de en mængde kunststykker for os i kajakerne. F.eks. så det mærsomt ud, når én af dem, der havde trukket den vandtætte klædning over sig, lod kajakken gå rundt med sig og tilsyneladende kom fuldstændig tør og ubetørt op igen efter vandkølboten.

Et par dage senere, da vejret atter var fint, ankrede vi igen op ved øerne, og jeg var så heldig at komme i land sammen med officererne. Vi besøgte et par små bopladser, der vel nok tør henregnes til det mest primitive af menneskelig beboelse, idet familierne boede i udgravninger i jorden med overbygning af tang, søgræs og sten. En ulidelig stank forpestede luften, da deres delikatesser af rådden fiskelever, olie, kød m.v. opbevarede i meget ufuldkomne husholdningsartikler forarbejdet af skind, blærer og sten. Træ fandtes nemlig ikke, når undtages en ubetydelighed af drivtømmer, der i ny og næ vaskede i land fra andre egne af kloden. På én af deres begravelsespladser, som jeg fandt under min omstrejfen, opdagede jeg en del kuriøst og dejligt udskæringsarbejde i ben og træ, hvoraf jeg bjærgede adskillige morsomme og meget sjældne småting, som nu er indlemmet i min arktiske samling. Skønt det var blevet lagt mig på sinde ikke at overtræde moseloven og profeterne, nåede jeg alligevel opdaget om bord med mine gravran, og min samvittighed har sandt at sige aldrig været betyngt af den grund.

Selvfølgelig fangede vi vor egen fisk, og så stor en rigdom var der af dem, navnlig torsk, at vi kun behøvede at kaste linerne ud for at få bid, og vi halede i løbet af en times tid så mange om bord, at vi havde føde i flere uger. Til sidst gad vi heller ikke se fisk nære; thi foruden torsk og helleflynder fangede vi ved flodmundingerne så uhyre mængder laks, at fisken til slut bogstavelig talt stod os ud af halsen. Laksen fangede vi i garn, som vi havde om bord i samme øjemed, og det er tilforladeligt, at vi ved et enkelt drag kunne fylde 2 store hvalbåd fra køl til essing, og så var det endda kun udsøgt „king-salmons“, vi tog med os, idet vi lod den mindre eftertragtede, den såkaldte „hump-back“, blive liggende og rådne op på stranden. Navnet „hump-back“ har denne fisk erhvervet sig, fordi den i virkeligheden i forhold til „kongelaksen“ er en lille smule pukkelrygget, og fisken var ej heller så fin i smagen som dens kgl. halvbroder.

Helleflyndere på 6 fods længde og tilsvarende vægt var også meget almindelige og kunne købes hos fiskerne

for nogle få kartofler, der på disse breddegrader var en sjælden og meget eftertragtet handelsvare. Således fik vi en dag besøg af nogle „prospectors“, hvide mænd, der var på guldjagt i Klondyke-distriktet, og de bød uden at blinke siger og skriver 1 \$ for stykket af kartoflerne, hvilket tilbud vor chef imidlertid afslog, da han ikke mente, at vi havde større beholdning om bord, end vi selv havde brug for.

Efter at have krydset norder for Aleutterne i et par måneders tid aflagde vi besøg i havnepladsen Yuneau ved Gastineau Channel i det sydlige Alaska for kul- og proviantforsyning. I slutningen af sæsonen kaprede vi et par små skonnerter, der naglede sø-oddere på fredet territorium. Vi bragte dem til Sitka, hvor såvel fartøjerne som ladningerne konfiskeredes.

Efter at have gjort tjeneste om bord i „Rush“ i 12 måneder forsøgte jeg mig i flodfart om bord i de såkaldte „Schous“.

— — —

Disse „Schous“ er specielt konstrueret til flodsejlsads og er fuldstændig firkantede i facon med lidt løb for og agter, centerbord (sænkekøl) og riggede som sletskonert. Besætningen består af 3 mand, og der sejles på part, hvilket vil sige, at skipperen, der som regel ejer fartøjet, får halvdelen og de to hjælpere hver en fjerdedel af den indsejlede fragt. Det kunne, når der sejledes konstant, give en hyre på 50-60 \$ pr. måned. Selvfølgelig følte man sig som „a free nigger in a free country“, men det var i virkeligheden et rent djævelblandt og ofte umenneskeligt slid. Når der sejledes med stykgods, træ o.l., gik det endda an. Hyppigt måtte vi i vindstille eller med kontrær vind og strøm hugsere skuden ved hjælp af jollen eller, hvor forholdene tillod det, med en line fra fokkemasten i land trække pæreskuden, hvilket var hårdt og nederdrægtigt arbejde, da man både var udsat for at træde på slanger og for at blive angrebet af Cajnot hunde, en art vilde præriehunde eller sjakaler, der ikke var helt ufarlige, selv om de som regel lod sig skræmme, når man hylede tilstrækkelig højt op.

Anmærkning:

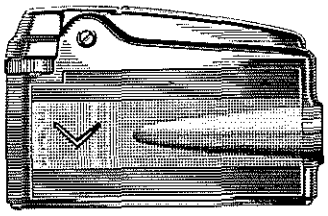
„Klondyke“ — Yukon flodens munding på fastlandet ud for Nunivak øerne, ca. 61° N-bredde
 Sitka, beliggende i Alexander arkipelaget på ca. 52° N-bredde, 132° W-længde.
 Seattle — Columbia floden.

En ny epoke i form og teknik...!

RONSON

Varaflame

revolutionerer begrebet gasligthet!



Hvorfor revnede de svenske skibe?

Otte mand druknede, da det svenske skib „Avanti“ brækkede over og sank i Det kinesiske hav. Katastrofen fandt sted i vinteren 1953 og blev efterfulgt af en lignende allerede samme år. Siden den tid har man i Göteborg forsket med stor kraft om bølgenes betydning for revnedannelse i skibe. Nu er den første undersøgelse færdig — den første detaljerede i verden, som offentliggøres for handelsskibe. Resultatet fremlægges på det nordiske skibstekniske møde i Helsingfors til efteråret.

Direktør Lennart Svenson, chef for Stiftelsen for Skeppsbyggnadsteknisk Forskning i Göteborg, har for Aftonbladet berettet om de mangeårige undersøgelser, som altså nu har ført til et resultat. Civilingeniør Rutger Bennet er den, som har ansvaret for undersøgelseerne. Resultaterne er samlet i en rapport med titlen: Måling af spændinger og bevægelser i skibe til søs.

Hvad der skete med tankskibet „Avanti“, er ikke enestående. Siden krigen er det sket, at 10-15 store skibe — blandt dem nogle svenske — simpelt hen er revnet og gået til bunds.

Det, man ville undersøge, er altså, hvorledes bølgenes kraft, som ofte er enorm på verdenshavene, bevirker spændinger i materialet, i de stålplader, som skroget er bygget af.

Nu, da første runde af undersøgelserne er afsluttet, har man en mulighed for forud at beregne de spændinger og påvirkninger, som et skib kan blive udsat for på havet.

De resultater, man er kommet til, er opnået ved samarbejde mellem forskellige skibsbyggere og oceanografer, som har svaret for fakta om bølgenes karakter. Svenskerne har fået lov at låne visse instrumenter af David Taylor Model Basin i Washington, og en del forskningsresultater er udvekslet mellem de to institutioner.

Reglerne for skibskonstruktioner har hidtil i høj grad været baseret på ren erfaring. Nu har man fået videnskabelige kendsgerninger at arbejde med som grundlag for konstruktionerne.

Undersøgelserne finder sted på skibe under gang på havene, hidtil på Johnson-liniens „Canada“ og Trans-

atlantics „Minnesota“. For nylig er de overflyttet til et af Grängesbergbolagets skibe.

Et helt rum på skibet indrettes som målecentral, hvor alle instrumenter er anbragt. I centrum for det hele står noget, som kaldes trådforlængelsesvisere: 3-4 cm lange elektriske modstandstråde eller sløjfer indstøbt i plast. De fastgøres indvendig eller udvendig på skibet midtskibs.

Bølgenes påvirkning på skroget overføres automatisk til modstandstråden, så dens længde forandres. Forandringerne registreres på måleruller og regnemaskiner, fem penne noterer både vandrette og lodrette bøjninger, rulninger, stamninger og sætningen op og ned.

Når man er kommet i land, tolkes målerullerne automatisk på maskiner, resultaterne overføres på hulkort og udregnes af matematikmaskiner.

Der er til tider to mand om bord på skibet for at udføre det løbende arbejde.

I de senere år har man frygtet, at de meget store farter på skibene skulle medføre særlig kraftige påvirkninger. Denne undersøgelse tyder på, at man i en vis grad har overvurderet den materialerisiko, som opstår ved farter over det normale. Undersøgelserne beskæftiger sig ikke blot med, hvorledes skibene skal bygges, men også med, hvorledes de skal sejles.

Den forøgede konkurrence kræver endnu bedre skibe og lavere driftomkostninger. Stiftelsens forskning må derfor fortsættes langs flere linier. De produktionstekniske problemer må derfor stå i forgrunden, dér kan de store fortjenester ventes.

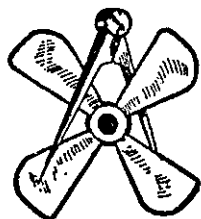
Her er nogle forskningsopgaver, som nu er aktuelle: Fælles program for værfterne for beregning ved hjælp af elektroniske matematikmaskiner.

Udmærkningsforsøg med forskellige stål kvaliteter.

Overfladebehandling af skibsplader.

Kan forskellige slags brændolier give årsag til korrosionsskader i dieselmotorer?

Der findes mange andre forskningsproblemer, som er særlig vigtige lige nu, hvor flere store værfter står for betydelige nyinvesteringer. Det gælder om at basere udbygningen på en endnu mere effektiv produktionsteknik. Værfterne må gøre alt for at få nybygningspriserne ned.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes den 3. august 1959 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister. Elektroinstallatørprøven af 1952.

(Nye undervisningsplaner): Forberedende kursus til maskinmestereksamen Maskinisteksamen.

Aftenskole. Elektroinstallatørprøven af 1952.

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. 9-13). Telf. Ryvang 1863

Maskinisteksamen

V. har fra direktøren for maskinmesteruddannelsen fået meddelt, at der til de i juni/juli 1959 afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende resultater:

Til den udvidede maskinisteksamen mødte 54 eksaminander, hvoraf 47 bestod.

En præmie på kr. 200,- og et diplom fra *Maskinmestrenes Forening* blev tildelt eksaminand til den udvidede maskinisteksamen Hans Alfred Petersen, Aarhus, for at have bestået denne eksamen med udmærket resultat.

J. C. Hempels legatfond havde til denne eksamen udsat to præmier, bestående af måleværktøj i særlig forarbejdede trækasser. Efter legatfondens bestemmelse har det ved tildelingen været afgørende, at de pågældende har passet studierne uden forsømmelse samt udvist godt kammeratskab og i øvrigt opnået godt eksamensresultat. Værktøjsskasserne tilfaldt Bent Ole Sørensen, Københavns Maskinskole, og Asger Løkke Korsbjerg, Aarhus Maskinistiskole.

Foreningen til Søfartens Fremme havde ved denne eksamen udsat en præmie af varig værdi til en elev med mindstekarakteren 6 til den almindelige og den udvidede maskinisteksamen. Denne præmie tilfaldt: Hans Alfred Petersen, Aarhus Maskinistiskole.

Fra *rederiet A. P. Møller* er der tildelt en præmie, bestående af et „Omega“ ur til en elev fra Københavns Maskinskole, Jørgen Poulsen. Ved tildelingen tages i væsentlig grad hensyn til vedkommendes karakteregenskaber som opførsel, flid, orden og kammeratskab.

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 85 eksaminander, hvoraf 67 bestod.

En elev, Povl Langballe Axelsen, København, blev tildelt en bogpræmie fra *Maskinmestrenes Forening* for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med højeste pointsantal.

Fra *det Østasiatiske Kompagni* er der tildelt en præmie på kr. 350,- til en elev fra København Maskinskole, Povl Langballe Axelsen, for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med udmærket resultat. Præmien skal anvendes til forberedelse til den udvidede maskinisteksamen.

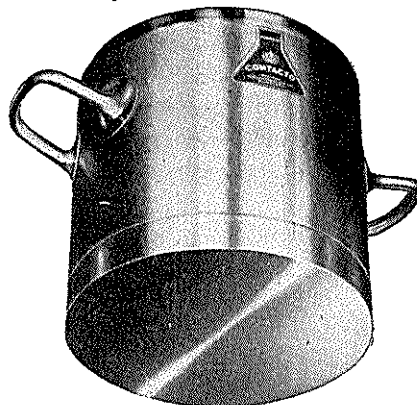
Fra *rederiet A. P. Møller* er der tildelt en præmie, bestående af et sæt Parker 51 fyldepen og pencil, til en elev fra Københavns Maskinskole, Børge Hessing Simonson. Ved tildelingen tages i væsentlig grad hensyn til vedkommendes karakteregenskaber som opførsel, flid, orden og kammeratskab.

Til *motorpasserprøven* mødte 15 eksaminander, hvoraf 14 bestod. — Til *maskinpasserprøven* mødte 7 eksaminander, hvoraf 6 bestod.

Rustfri kogekegler i højeste kvaliteter

CONTACTO.

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

C. K. HANSEN



1856

REDERI og BEFRAGTNING

DAMPSKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

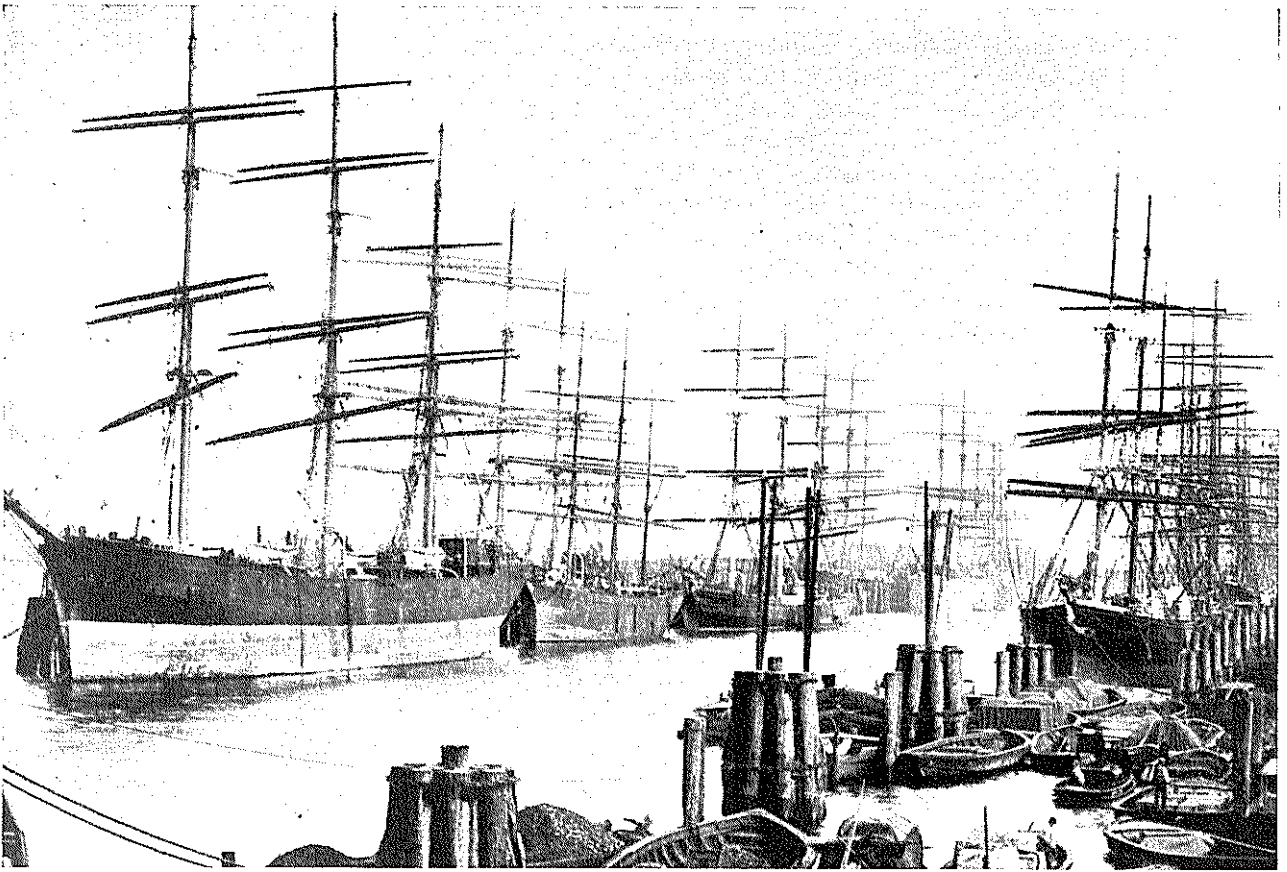
REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

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

BALTICA
FORSIKRING



Fotografi fra Hamborg havn 1854. Yderst til venstre ligger „Cambrian Hill“. Ud for duc d'albe nr. 2 fra venstre ligger „Charles Dickens“ og agten for det „Thalia“.

„Cambrian Hill“s forlis og eksplosion

Fuldskibet, der mødte sin skæbne lige ved målet for sin rejse

Dette er beretningen om fuldskibet „Cambrian Hill“s tragiske forlis på et tidspunkt, da den stolte sejler næsten var ved sit mål efter at have kæmpet mod voldsomme storme på sin vej over Atlanten.

„Cambrian Hill“ var bygget af Rodgers i Glasgow og løb af stabelen i november 1892. Skibet var på 1760 brt og lastede 2800 tons dw.

Den 16. maj 1904 var „Cambrian Hill“ startet fra Newport til Caletta Colosso i Chile med en kullast. Efter endt udlosning sejlede det til Iquiqui for at laste salpeter til den franske regering. Destinationshavn var Le Havre.

Afsejlingen fra Iquiqui fandt sted den 27. november 1904. Besætningen bestod af capt. W. Williams, 3 styrmænd, 4 aspiranter, sejlmager, tømmermand, steward, kok og 14 able seamen — ialt 26 mand. Sejlsadsen rundt Kap Horn bød ikke på særlige begivenheder. Først i februar 1905 nåede man op på de nordlige breddegrader i Atlanten, hvor skib og besætning måtte kæmpe mod det ene stormvejr efter det andet. En redningsbåd, som stod i klamperne oven på forruffet, blev af en brådsø så medtaget, at den ikke kunne blive til båd

mere. Ingen tog større notits af dette uheld, men måske var det et første varsel om fremtiden.

Kunne ikke tage stedbestemmelse

I begyndelsen af marts havde „Cambrian Hill“ arbejdet sig op i nærheden af den engelske kanal, og alle om bord glædede sig til snart at kunne strække benene på Le Havres gader. Men det stormfulde vejr fortsatte, og den ene dag oprandt som den anden med overtrukket vejr, som ikke gav lejlighed til at tage nogen stedbestemmelse. Captain Williams var en meget samvittighedsfuld og forsigtig mand, som ikke ville risikere at gøre landkending under ufavorable vejrforhold.

Den 8. marts, da „Cambrian Hill“ havde været i søen i 103 dage, blev skibet under en SW storm med tykt vejr drejet til for 3 undermærsejl og stagsejl. Lidt senere sprang vinden pludselig til WNW — med samme styrke som før, men dog med en klaring efter en voldsom haglbyge.

Kl. 8 morgen, da capt. Williams efter bestikket mente at være på 50° 47' n. br. og 7° 19' w. længde, squarede man ræerne og lagde roret op i den hensigt at sætte

kurs for Kanalen; men skibet reagerede slet ikke. Man forsøgte med alle mulige sejlmanøvrer, uden at det hjalp. Capt. Williams gav sig imidlertid god tid og besluttede at vente. Han lod derefter 2. styrmandens vagt få frivagt.

Men nu fik skibet slagside, og det lystrede stadig ikke roret. I sejlkøjen var der imidlertid en luge, som førte ned til mellemdækket og dermed ned i lasten. En mand blev sendt derned for at se, om der var noget galt i lasten. Skibet var som nævnt lastet med salpeter, der altid lå stuvet i pyramideform, så man fik et behageligt søskib, og så at man — selv i bunden af skibet — kunne gå rundt om salpeteren.

Alle mand på dæk!

Manden, der blev sendt ned, hørte vandet skulpe, når skibet slingrede. Han kom hurtigt op igen og råbte: „Alle mand på dæk! Gør bådene klar!“

Skibet fik nu mere og mere slagside, og capt. Williams besluttede sig til selv at danne sig et indtryk af skibets tilstand. Han gik ned gennem lemmen til lasten og fandt ud af, at der stod 5—6 fod vand dernede. Så han skyndte sig op igen.

Da skibet stadig ikke lystrede ror, var det umuligt at bringe det i en stilling, der bedre passede for udsætningen af bådene. 1. styrmand J. H. Owen gjorde den eneste redningsbåd, man havde i behold, klar. I det dårlige vejr med den voldsomme slingerage og den kraftige slagside var det et hårdt job. Og da man skulle sætte båden, blev et medlem af besætningen, en neger ved navn West, ilde tilredt. Foruden redningsbåden havde man kun en gig, der blev anvendt til at bringe kaptajnen til og fra borde i, når skibet lå til ankers på reden.

Nu krængede skibet så meget over, at lugerne og lønningen var under vand i læsiden. Da bådene langt om længe var søsat, måtte der 4 mand i dem for med årer og håndspager at holde dem klar af skibssiden. Der var hele tiden fare for, at dønningen skulle trykke de små både ind mod skibet og knuse bunden på dem. Steward, kok og nogle matroser fik i al hast noget proviant skrabet sammen — mest „corned beef“ og beskojter, som hulter til bulter blev kastet ned i redningsbåden, der iøvrigt blev trukket hen mod agterenden for ikke at havarere. Redningsbåden blev fortojet i tampen af storbrasan, som til samme brug var kastet udenbords.

Kaptajnen mere død end levende

Det var besværligt at komme ned i båden. Det gik „hand over hand“ langs luv storbrase — dels over, dels under vandet. Når skibet slingrede, fik man en ordentlig dukkert i søen. Men alle 26 kom dog i redningsbåd og gig. Capt. Williams var sidste mand. Han blev halet gennem søen mere død end levende.

Der var ingen tid at spille, og man slap forbindelsen med det synkende skib. Giggen kom nu hen til redningsbåden for at få sin del af provianten om bord. Kl. var nu ca. 10 formiddag, og man roede i fuld fart bort fra

det dødsdømte skib. Alt var kommet så pludseligt, at ingen havde fået tid til at få ret meget med sig i bådene. Hver og en var kommet i bådene, som de gik og stod, da skibets skæbne blev dem klar. Alle var gennemvåde og rystede af kulde.

Redningsbåden lækkede men besætningen åbnede to dåser corned beef, fordelte indholdet og brugte de tomme dåser til at øse med. Beskojterne var blevet våde, og dem lod man foreløbig ligge.

Ekspllosionen

Ca. 20 minutter efter, at besætningen havde forladt „Cambrian Hill“, krængede skibet langsomt over, så at man tydeligt så hele bredside. Men på grund af søen var besætningen ikke i stand til at se alle de bedrøvelige detaljer i skibets dødsdøds kamp. Først forsvandt underræerne lige så stille under havoverfladen. Senere kom turen til mærsæræerne og tilhørende sejl. Derpå indtrådte en eksplosion, der syngede vragestykker højt op i luften. Dermed var der sat punktum for „Cambrian Hill“s karriere, som kun få timer i forvejen syntes at skulle fortsætte ganske normalt.

Om bord i fartøjerne begyndte besætningen at ængstes for, at redningen ikke skulle komme. Og den måtte komme snart, hvis alle 26 mand skulle slippe fra dette med livet i behold. Den kvæstede neger, West, der var kommet til skade ved bådudsætningen, lå i bunden af redningsbåden — blødnende, frysende, gennemblødt og forpint af smerter.

Vinden var gennemtrængende, kold og ledsaget af haglbyger. Bådene var overfyldte, og de 26 søfolk måtte udvise den allerstørste agtpågivenhed, for at fartøjerne ikke skulle bordfyldes i den hårde sø.

Men så dukkede et dampskib op. Det blev først observeret af giggers besætning. Giggen styrede straks hen imod den med et flag sat på en åre. Lidt efter så man også skibet fra redningsbåden, og man opdagede hurtigt, at damperen havde ændret kurs for at styre imod de skibbrudne.

Den dramatiske redning

Damperen viste sig at være s/s „Oracabessa“ af West Hartlepool. Den tilhørte Eder & Fyfes og var på rejse i ballast fra Barry til Cosca Rica for at laste bananer. Damperen førtes af cap. C. Larsen, der udførte et meget dygtigt og modigt stykke redningsarbejde.

Fra „Oracabessa“s bro havde man været vidne til „Cambrian Hill“s sidste krampetrækninger, inden fuldskibet forsvandt i dybet. Kaptajn Larsen handlede hurtigt. Trods den høje sø fik han alle 26 skibbrudne om bord. Mange af de reddede var så udasede og forkomne af kulde, at de ikke selv kunne entre stormlejderen, der hang ud over skibssiden. I stedet fik de så en ende om livet og blev halet til vejrs, hvor mere end villige hænder stod parat ved lønningen for at bringe dem i sikkerhed.

Efter redningsaktionen satte „Oracabessa“ kurs mod Queenstown. De reddede fik der bedst mulige pleje om

(fortsættes side 24)

Det nye

SØVÆRN

Efter befrielsen så det sørgeligt ud med det danske søværn. Kun enkelte af skibene fra før krigen var tilbage, og de var i en meget dårlig forfatning. Uddannelse af personel havde i de første af krigens år på grund af de tyske restriktioner været så som så og var efter 29. august 1943 gået helt i stå.

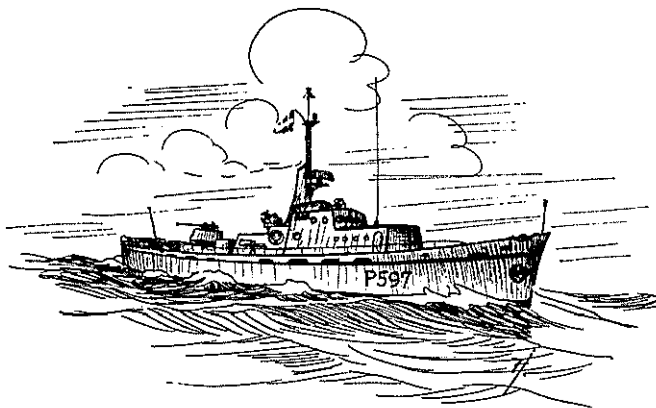
De opgaver, som i sommeren 1945 forelå for søværnet, var personeluddannelse, ministrygning og fiskeriinspektion. Der blev uførtrodsat i gang dermed så godt, det kunne lade sig gøre bl.a. med materiel, der blev os lånt eller overdraget af England. Efterhånden kom forholdene også i ganske god gænge, men er nu nået til et punkt, hvor meget af materiellet er udslidt og umoderne. Krigsskibe bliver hurtigt forældede.

Et virkeligt nybygningsprogram for søværnet har ikke eksisteret i en menneskealder, men er kommet i stand ved overenskomsten med USA, og man er nu ved at konstruere de forskellige skibstyper, der alle skal bygges her i landet. I løbet af de nærmeste år vil flåden skifte udseende og vil, når nybygningsprogrammet er afsluttet, bestå af ca. 100 skibe med en samlet tonnage på ca. 45.000 tons.

De nye skibe, der vil blive udrustet med det mest moderne tekniske apparatur, kræver sømandsmæssigt og teknisk veluddannede besætninger.

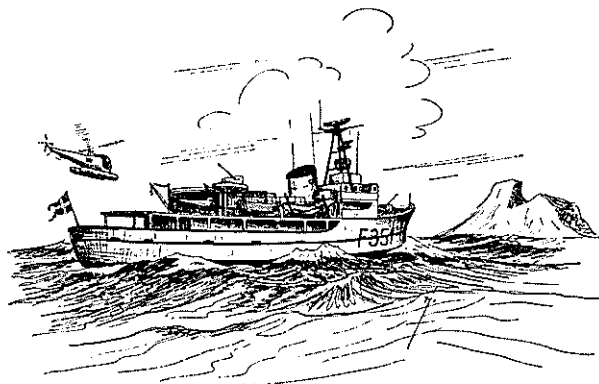
Søværnets personelkontor har derfor udsendt et hæfte, hvori unge mennesker opfordres til at søge oplysning om den uddannelse, søværnet vil give dem, så besætningerne kan være uddannede, når de nye skibe er færdigbyggede.

Fra hæftet har vi hentet medfølgende tegninger og oplysninger om de skibstyper, flåden til den tid vil bestå af.



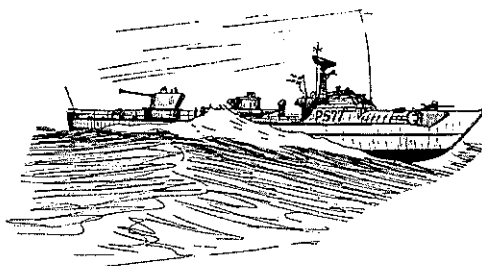
2. Bevogtningsfartøj.

Displacement 150 tons, længde 37 m, bredde 6,1 m, 2600 hk, fart 20 knob.



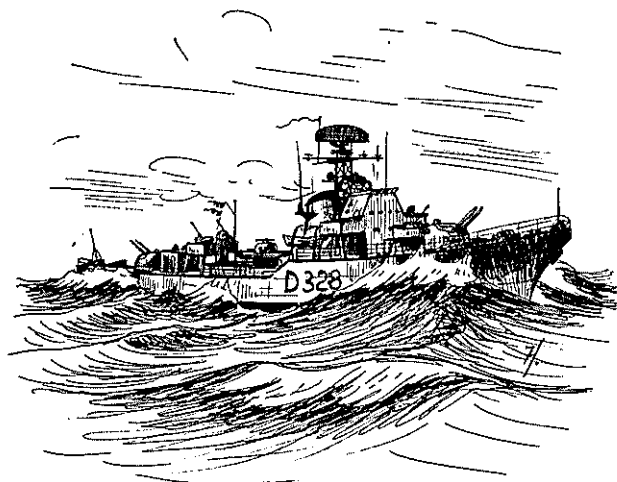
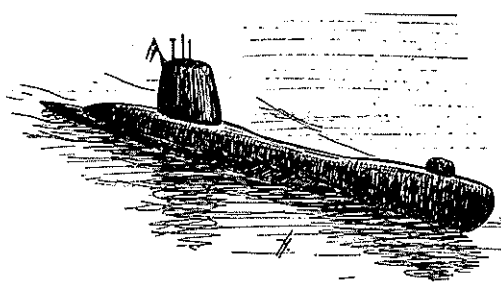
3. Fiskerinspektionsskib.

Displacement 1150 tons, længde 35,9 m, bredde 10,8 m, 6.000 hk, fart 18 knob.



4. Motortorpedobåd.

Displacement 115 tons, længde 35,9 m, bredde 5,4 m, 9.000 hk, fart 40 knob.

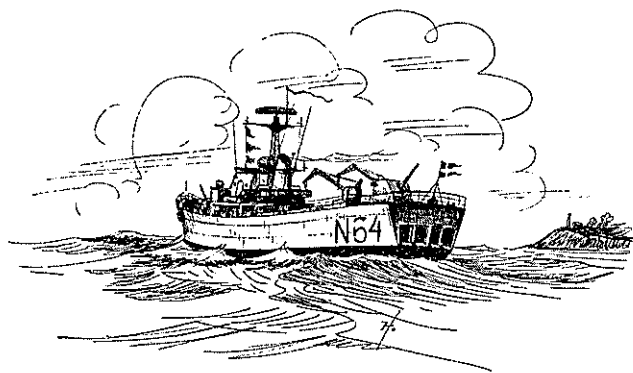


1. Patrullejager.

Displacement 1700 tons, længde 110 m, bredde 11 m, 18.000 hk, fart 27 knob.

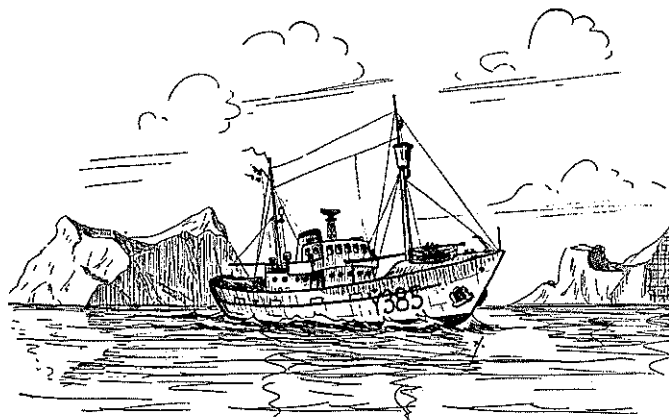
5. Undervandsbåd.

Displacement $\frac{550}{600}$ tons $\frac{\text{uddykket}}{\text{nedykket}}$ længde 54,0 m, bredde 4,7 m, 1200 hk, uddykket fart 13 knob.



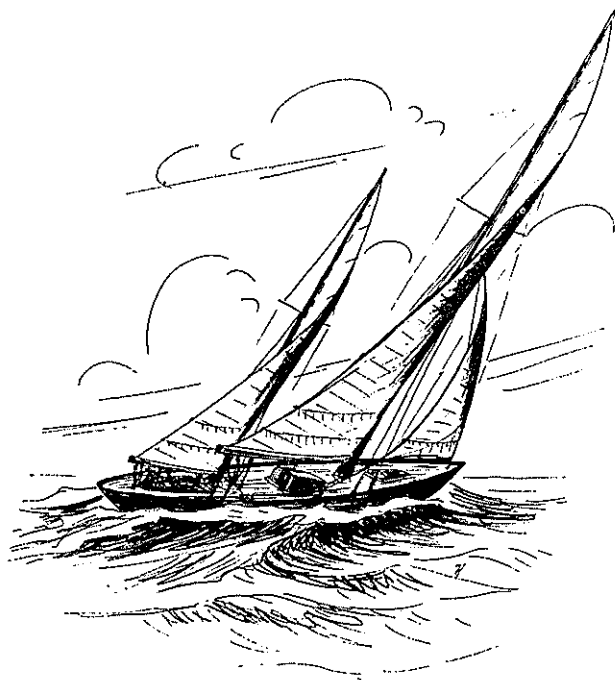
6. *Minelægger.*

Deplacement 1800 tons, længde 75 m, bredde 12,5 m, 4000 hk, fart 16.5 knob.



7. *Grønlandskutter.*

Deplacement 175 tons, længde 25 m, bredde 6,6 m, 385 hk, fart 10,5 knob.



8. *Øveisesfartøj.*

Deplacement 32 tons, længde 19,5 m, bredde 4,8 m, sejlareal 150 m².

Cambrian Hill (fortsat fra side 22)

bord. Dampereens besætning overlod dem varme klæder og endog sine køjer. Det våde tøj blev tørret på fyrplads og i maskinrum.

Kl. 23 samme aften nåede „Oracabessa“ ud for indsejlingen til Queenstown. Ved Roche Point fyrtårn blev de skibbrudne skiftet om bord i lodskutteren „Maid of Erin“. Da alle 26 mand var kommet ned i kutteren, gav de på god, gammel sømandsvis kaptajn Larsen og hans besætning et trefoldigt hurra som tak for redningsdåden. Derefter fortsatte dampereen sin rejse til Costa Rica.

Lodskutteren krydsede nu ind til Queenstown med sin nye last om bord. Alle fik en god forplejning om bord, og i Queenstown blev de indlogeret på sømandshjemmet. Senere rejste de til Liverpool for at afgive søforklaring. Sørøtten udtalte, at capt. Williams — lige så lidt som hans besætning — bar nogen skyld for skibets forlis. Skibet var fuldt ud sødygtigt, da det afsejlede fra Iquique. Grunden til forliset måtte tilskrives, at „Cambrian Hill“ i det hårde vejr pluuselig var sprunget læk.

Ved Solway og Newgate i St. Brides Bay, Pembrokeshire, og i St. Georges-kanalen drev vraggods i land fra fuldskibet. Blandt vraggodsset var også „Cambrian Hill“'s redningsbåd, som var blevet overladt til sin skæbne sammen med giggen, da besætningen blev reddet. Man fandt også forskellige rundholter og en del af bestiklukafet, der bar spor af eksplosionen om bord. På vragedelene af bestiklukafet sad endnu skibsklokken med indgraveringen „Cambrian Hill, Liverpool“.

Foto og optagelser fra lods Gruelund.



De 7 have

Han sejled' hele kloden rundt
og døjed' både godt og ondt.
— Og hjemme gik hens viv i frø
og sejled' stot sin egen sø

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1959



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D.F.K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jebesen 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-En:reprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/T Esso Aalborg

Det største skib, der endnu er bygget på dansk værft, motortankeren „Esso Aalborg“, blev søsat den 14. marts fra Odense Staalskibsværft. Skibet gik den 27. juni ud på sin jomfrurejse med kaptajn J. P. Rasmussen som fører og K. West Kofod som maskinchef til lastehavn i den persiske havbugt, hvorfra det bringer sin første råolie-last til Esso raffinaderiet i Fawley ved Southampton. Skibet skal med dansk besætning i fremtiden sejle i den internationale råolietransport, hvorved der sikres en betydelig fragtindtægt for dansk skibsfart.

„Esso Aalborg“ er næsten en kvart gang større end m/t „Esso Århus“ på 26.000 tons, som søsattes i Odense i 1956, og som har været indsat i rå-

olietransporten mellem det mellemste Østen's oliehavne og Esso raffinaderier i Europa med yderst tilfredsstillende resultat i såvel teknisk som driftsmæssig henseende.

Endnu et tankskib skal bygges for Dansk Esso af Odense Staalskibsværft — et søsterskib til „Esso Aalborg“ — og søsætningen finder sted i maj 1960. Dermed vil nybygningsprogrammet have bragt Dansk Esso's tankerflåde op på 125.000 tons dødvægt. Alle tre nybygninger deltager i råolietransporten og er 39 døgn om en rundrejse Europa - Mellemøsten - Europa.

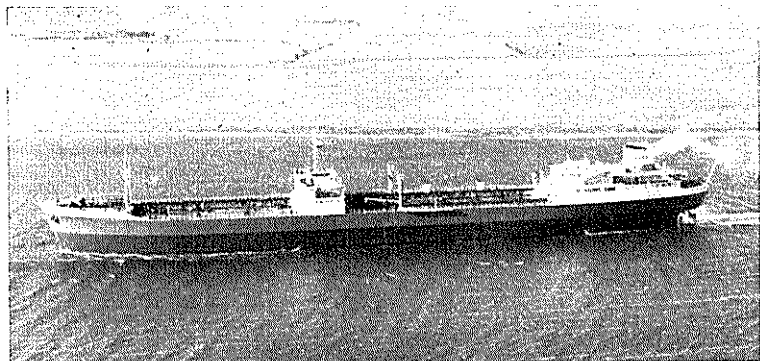
Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings klasse +100 A.1 oil tanker med flg. hoveddimensioner:

Længde overalt	206,4 m
Længde mellem perpendikulærerne	191,5 m
Største bredde på spant	25,5 m
Sidehøjde	14,2 m

Hovedmaskineriet er en ticylindret, enkeltvirkende, turboladet, totakts krydshovedmotor, B & W type 1074-VTBF-160, der med 115 omdrejninger pr. minut og et indiceret middeltryk på 7,5 kg/cm² yder 13.200 ihk

eller 11.700 ehk og giver skibet en fart lastet på 15,75 knob.

Hjælpemaskineriet består af tre B & W 525-MTH-40 dieselmotorer, hver på 300 ehk, 200 kw og en turbo-generator på 150 kw.



M/T „Esso Aalborg“.

- LEADING IN THE MARITIME WORLD...



**DIESELMOTOR TYPE
84-VTBF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000
EHK

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

To AVA vandørskedler med indirekte fordampning giver hver 15 tons damp i timen. Desuden findes en AVA udstødsgaskedel på 300 m². Kedlerne er leveret af Aalborg Værft.

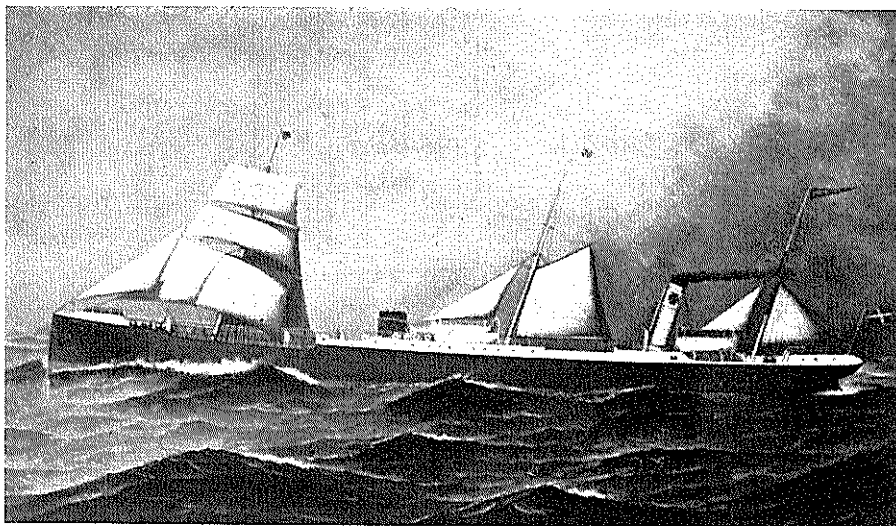
Dybgåendet er 10,7 meter. Det vil sige, at det kun vil være muligt for „Esso Aalborg“ at gå til kaj med last ganske få steder i Danmark. Sejlrenden i Øresund tillader ikke så store skibe at gå igennem lastet, og bassinet ved Esso's kaj på importlageret Prøvestenen har kun 10,5 meter vand.

Dødvægtstonnagen er 32.000 tons og bruttotonnagen 20.500 tons. Omsat til lasteevne for olieprodukter betyder det, at dets 27 lasttanke kan rumme 36 millioner liter brændselolie — nok til at opvarme Odense i et år — eller 43 millioner liter benzin — nok til at holde hele Danmarks bilpark kørende i tre uger. 4 dampurbinedrevne centrifugalpumper med en kapacitet på over 4 millioner liter i timen kan udlosse skibet på mindre end 12 timer. Stål i tankene er ubehandlet, men der er katodisk beskyttelse, leveret af Paul Bergsøe & Søn.

„Esso Aalborg“ er det største motortankskib i nogen Esso-flåde i verden. Andre steder bygger man stadig dampurbinedrevne tankskibe, men Dansk Esso har holdt fast ved motortankskibene, fordi dansk maskinbygning på dette område er blandt de førende i verden, og fordi landet råder over en stab af maskinmestre, der er vokset op med dieselmotorer og helt kan opfylde de krav, der stilles til deres pasning. Den driftsikkerhed og økonomi, som karakteriserer de danske motortankskibe, har vakt opmærksomhed inden for alle Esso organisationens skibsbyggende selskaber, ligesom vide kredse verden over følger de danske tankskibe med interesse. Denne opmærksomhed vil kunne gavne dansk skibs- og maskinbygning og medføre forøget beskæftigelse for danske skibsværfter.

„Esso Aalborg“ har naturligvis draget fordele af den seneste udvikling inden for skibsbygning. Skibet er således udstyret med plasticredningsbåde og gummiredningsflåder og „true-plot“ radaranlæg med to skærme samt automatiske pejleapparater til aflæsning af lasttankenes indhold.

Besætningen får enekamre. Alle skibsofficerer får eget bad, og der er udtrækskøjer i alle kamre, så medlemmer af besætningen kan have deres koner med, ligesom der også indrettes særlige baderum for damer. Luftkonditionering, leveret af Nordisk Ventilator Co., Næstved, overalt i skibet, cafeteria, svømmebassin, hobbyrum, mørkekammer og filmanlæg tager hensyn til behageligheden og velværet. Kamre, messer og rygesaloner er monteret med paneler af mahogni og røget eg og lyse



Tankskibet „Christine“, bygget 1889 af B&W til DDP.A.

plasticmater. Kunstreproduktionerne, der er ophængt om bord, er udvalgt af besætningen og er udelukkende af landskaber og dyrebilleder, søstykker har man udtrykkeligt frabedt sig.

At det netop skulle være et skib til Dansk Esso, der som „Esso Aalborg“ markerer en milepæl i dansk skibsbygnings udvikling, vil ikke forbavse nogen med indsigt i tankskibsfartens udvikling herhjemme. Verdens første, virkelige tankdamper, „Glückauf“, blev sat i fart i 1886 af Deutsche Amerikanische Petroleumsgesellschaft, nu det tyske Esso Selskab. Allerede tre år senere besluttede Dansk Esso — dengang Det Danske Petroleums Aktieselskab — sig til at bygge Danmarks første tankdamper. Det var ikke alene et dyrt eksperiment, men også noget af et vovestykke. Opgaven med skibets bygning blev overdraget Burmeister & Wain, og afleveringen fandt sted det følgende år. Skibet fik navnet „Christine“ og lastede 2400 tons olie og 450 tons kul. Fremdrivningsmaskineriet bestod af en tripleekspansionsdampmaskine på 1000 ihk, hvormed skibet kunne præstere en fart af 10 knob. For en sikkerheds skyld — hvis dampmaskineriet skulle svigte — var skibet udstyret med sejl.

I 1931 gik motortankskibet „Danmark“ — 15.000 tons — bygget hos Burmeister & Wain og det hidtil største skib i den danske handelsflåde, ud på sin jomfrurejse for DDP.A.



REDERI-AKTIESELSKABET

„MYREN“

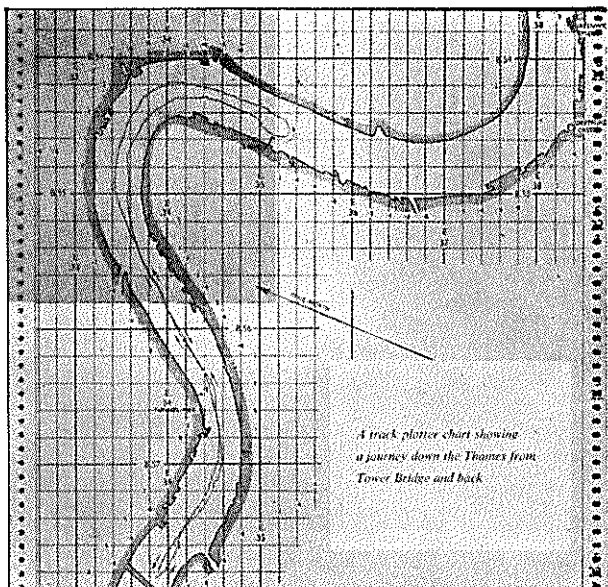
KØBENHAVN

Korresponderende Redere:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Telefon Central 69 - Telex 2574



A track plotter chart showing a journey down the Thames from Tower Bridge and back.

Sejlads fra Tower Bridge og tilbage igen, markeret med automatisk plotter.

Den nye Decca D-7-serie

I Vikingen nr. 12, december 1958, har vi udførligt omtalt Decca navigationsradar. Selskabet har for nylig haft en demonstrationsbåd i København og forevist apparater under en prøvetur i Sundet.

I det befærdede farvand fik man et overbevisende indtryk af apparaturets store ydeevne til gavn for sikkerheden til søs. Som det blev bemærket af Mr. Taylor fra Decca Radar Ltd., er der kun ét usikkerhedsmoment: Den menneskelige faktor. Han tilføjede dog, at der endnu ikke havde været rapport om sammenstød med et skib, forsynet med Decca Radar.

Desuden vist under turen Decca Navigator Marine Automatic Plotter, som i forbindelse med Decca-modtager Mark V er egnet til at holde en forudbestemt kurs nøjagtigt, f.eks. gennem en smal fjord eller lign. inden for et Decca-område. Decometerets visning overføres i relative bevægelser til kort, der er anbragt over ruller, og hvor en pen til ethvert øjeblik viser skibets position. De hyperbolske Decca-linier er på kortet et rektangulært „omvendt gitter“. Ved omskiftning kan visningen indstilles til forskellige målestokforhold. Billedet viser en sejlads fra Tower Bridge ned ad Themsen og tilbage.

Vi holder os til



ESBJERG TOV



M/T **Lidvard**

Kockums Mek. Verkstad aileverede den 29. juni tankmotorskibet „Lidvard“ på 19.950 tdw til Klosters Rederi A/S, Oslo.

„Lidvard“ er det elvte skib af denne type, som er leveret af Kockums, og den 131. nybygning, søm værftet har leveret til norske rederier med en sammenlagt lastevne på 1.536.550 tons.

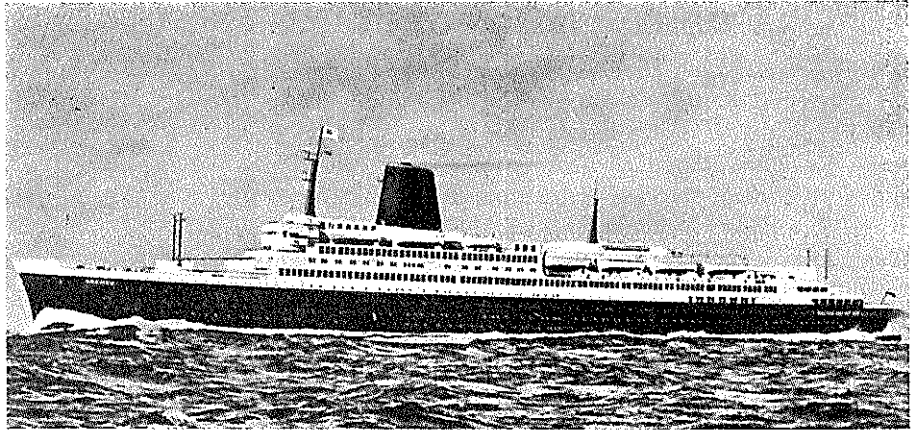
HEMPEL'S skibsfarver er søstærke ...



BREMEN

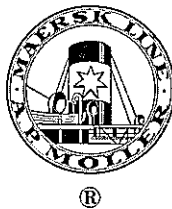
igen på Atlanterhavet

Norddeutscher Lloyd's turbine-passagerskib „Bremer“ sejlede fra Bremerhaven den 9. juli over Southampton og Cherbourg til New York. — „Bremer“ er oprindelig det franske troppetransportskib „Pasteur“, der blev bygget i 1939 på et fransk værft, men beslaglagt under krigen. Under engelsk flag sejlede skibet som troppetransportskib og befordrede ca. 250.000 mand over Atlanten til Vest-europa. Givet tilbage til Frankrig i 1946 deltog „Pasteur“ igen som troppetransportskib i aktionen i Algier, Indokina og til sidst i Suez-krisen. Siden da var skibet oplagt i nærheden af Brest. Norddeutscher Lloyd erhvervede skibet for 11½ år siden for en sum af 6,7 mill. US-dollars og har siden da bygget skibet om til et fuldt moderne passagerskib. Som det erindres, vakte dengang salget til tyskerne stort postyr og harme blandt franskmændene; men positionen på Atlanterhavet er stadig stærk for franskmændene, for 50.000-tonneren „France“



Norddeutscher Lloyd's nye „Bremer“.

bliver bygget og skal i fart omkring 1962/63. Efter ombygningsarbejdet — næsten hele skibet er blevet fornyet — har „Bremer“ fuldført nogle prøveture til de norske farvande, og hastighedsprøven har givet en max. hastighed på 26,6 knob! Det 212 m lange skib måler 32.000 hrt, rummer ca. 1200 passagerer og sejler på 7 dage fra Bremerhaven til New York. Turbinerne udvikler ca. 60.000 hk, der arbejder på fire skrueer og giver skibet en gennemsnitshastighed på 23 knob. Det er næsten lige 30 år siden, hurtigdamperen „Bremer“ sejlede sin første rejse til New York som rekordrejse.



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

M/s „Fusan“ afleveret

Værftet August Pahl i Hamburg-Finkenwerder afleverede nybygning nr. 317, fragtmotorskibet „Fusan“, til rederiet „Atalanta“ (korresponderende reder: A. N. Petersen København) ved en prøvetur på Nedre Elben. Skibet, der løb af stabelen den 22. november 1958, er bygget som lukket shelterdækker, ca. 6142 tdw, og som åben shelterdækker, ca. 4647 tdw. Lastrumskapaciteten er 8240 m³ grain eller 7400 m³ bales. „Fusan“ har fire luger, forsynet med to sværgodsbomme til 50 og 20 tons plus 8 bomme hver til 5 tons. Bommene betjenes af otte 5 tons Thrige lastespil. Vejrdaekslugerne har pontonlugedæksler. Maskineriet, der består af en B&W diesel, bygget på licens af Krupp-Essen, og yder 4050 hk, ligger i agterskibet og giver nybygningen en fart på ca. 15 knob som åben shelterdækker. Dynamoerne er ligeledes af Thriges fabrikat, koblet til Deutz-diesel, hver på 230 hk. Besætningen, der er på 33 mand, og to passagerer bor i agterskibet. Som nautiske hjælpemidler er der installeret: „Atlas“-radar, gyrokompas, ekkolod, radiopejler, radio m.m. Første rejse gik til Antwerpen/Dunkerque og videre til Amerika.



M/s Kookaburra

Den 16. juni afleverede Götaverken masselastskibet „Kookaburra“ til Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg. Nybygningen, som laster 14.120 tons dw, føres af kaptajn Gunnar Malmqvist, og maskinchef er Evert Lundstedt.

En nærmere omtale af skibet findes i Vikingen for april måned.

„Savannah“ af stabelen i juli måned

Mens dette nummer trykkes, søsattes på værftet i Camden (New Jersey, USA) verdens første atomdrevne fragt- og passagerskib, der blev navngivet af Mrs. Eisenhower. Nybygningen, der bygges af New York Shipbuilding Corp., er på ca. 13.000 brt og vil koste ca. 31 mill. dollars. „Savannah“, der blev opkaldt efter den første „Savannah“, der krydsede Atlanterhavet som første dampskib i 22 dage fra USA til England i 1819, er et forsøgsskib, der skal demonstrere, at atomdrevne skibe er sikre som andre skibe, og at havnene roligt kan tage imod sådanne skibe. Prøveturene menes at kunne begynde i juli 1960.

En trosse for viderekomne

Den tykkeste og stærkeste trosse, som nogensinde er fremstillet af nylon, er for nylig afleveret fra en fabrik i Skotland. 800.000 m groft nylongarn medgik til trossen, som er 216 m lang, 305 mm i diameter og vejer 1.400 kg. Den kan tåle en påvirkning på 126 tons. Shell-koncernen skal bruge den på den af alle gamle sørøvere kendte Maracaibosø i Venezuela.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

M/T Sirius

Kockums Mekaniska Verkstad søsatte den 2. juli tankmotorskibet „Sirius“ på 24.200 tdw til Rederi AB Saturnus, et datterselskab til Stockholms Rederi AB Svea. Skibet blev navngivet af fru Britta Gräfström.

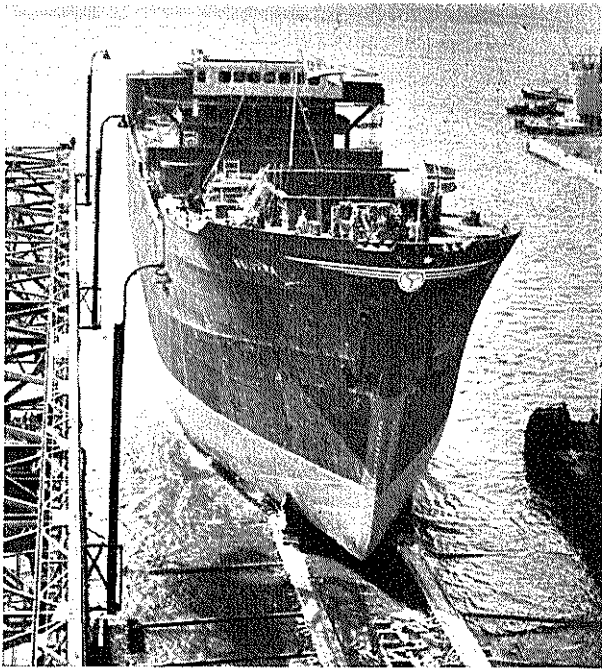
Den nye „Sirius“ er den sidste af Kockums 24.000-tonnere. Denne skibstype, hvoraf der er bygget 14, blev projekteret i begyndelsen af 1940-tallet som verdens største tankskib. Større end dette, anså man på den tid, kunne tankskibene ikke blive. Da værftet efter den sidste verdenskrig gennemgik en betydelig udvidelse, dimensioneredes to beddinger og en ny tørdok for disse „maksimale“ skibe. Dette udviklingsstadium passeredes imidlertid hurtigt. Den næste bedding dimensioneredes for 65.000 tdw, og den bedding, som „Sirius“ nu har forladt, er ved at blive udbygget til 90.000 tdw.

Ombygningen af den sidstnævnte bedding har stået på i noget over et år, samtidig med at to skibe efter hverandre er bygget på den. Den nye beddings to ender er stort set færdigstøbte. Nu går man i gang med midterpartiet. Ved udgangen af året beregnes hele ombygningen at være færdig, og umiddelbart derefter lægges kølen til det første skib, som dog ikke bliver en 90.000-tonner, men et betydeligt mindre skib.

Frederiksstad mek. verksted

afleverede den 2. juli m/t „Solviken“, et 20.000 tdw motortankskib til Wallem, Steekmest og Co. A/S, Bergen. Skibet har en FMV/GV dieselmotor på 10.500 ihk.

Den 4. juli søsattes m/s „Hemsefjell“, et 15.300 tdw masselastskib til Olsen og Ugelstad, Oslo. Skibet forsynes med en FMV/GV dieselmotor på 9.150 ihk.



M/S „Belvera“.

M/s **Belvera**

Onsdag den 17. juni 1959 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen dieselmotorfragtskibet „Belvera“, værftets byggenummer 759, kontraheret af Belships Company Limited Skibs-A/S, Oslo.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings klasse +100.A.I., forstærket for føring af ekstra tung last, og med materialedimensioner svarende til et dybgående på ca. 9,110 m.

Hoveddata for m/s „Belvera“ er:

Længde mellem pæpendikulærene	144,8 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde til øverste dæk	12,6 m
Dybgående	9,1 m
Dødvægt ca.	15.000 tons
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

M/S „Belvera“ er konstrueret med særlig henblik på transport af biler mellem Europa og USA; således er lugekarmene gjort ekstra høje for placering af biler i selve lugerne. Motoren er placeret agter. Foran motorrummet findes ialt 6 hovedlastrum og mellemdæksrum.

Skibet udstyres med tolv 5-tonns dæskraner, iøvrigt rigges skibet kun med 2 selvstagede lademaster og agter med en 1-tonns proviantbom og 3-tonns maskinbom. En signalmast midtskibs og en lanternemast på agterkant af bak.

Opbygningen midtskibs bliver indrettet med aptering for reder, kaptajn og dæksfficerer samt spisesalon og tilhørende pantry. Maskinofficerer og mandskab får kamre agter, fortrinsvis enekamre. Her indrettes ligeledes opholdsrum for både officerer og mandskab samt messer.

M/S „Belvera“ udrustes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en syvcylindret dieselmotor af B&W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrebar krydshoved type 62-VTBF-140 med trykforstøvning og tryksmøring. Normal ydelse 6200 ihk, svarende til ca. 5600 bhk ved ca. 120 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes for drift med tung olie.

Hjælpe maskineriet består af tre femcylindrede dieselmotorer af B&W's 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 pr. minut.

Ros til dansk skibsbygning i stor engelsk håndbog

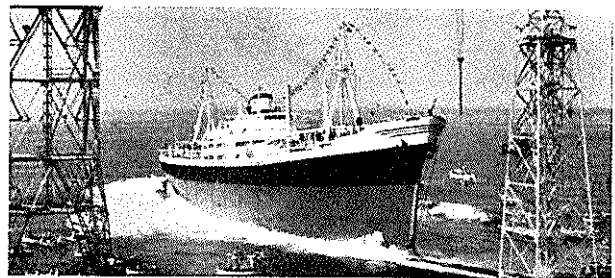


Illustration fra „Merchant Ships“. Et 12.505 tons dødvægt motor-skib søsættes fuldt færdigbygget fra Riva Trigoso-værftet i Italien. Dets navn er „Frederico Parodi“. Skibet har B&W motor om bord.

„Merchant Ships“, der nu er udkommet for 7. gang, er en virkelig fin håndbog. Der bringer en fortegnelse over alle skibe på mere end 1000 tons, som i 1958 byggedes verden over. Desuden bringer den en omtale af mindre, men bemærkelsesværdige skibe, som afleveredes samme år.

Håndbogen har også en afdeling med rapporter fra de vigtigste skibsbygningslande. Blandt dem regner man Danmark, og flere skibe, som sidste år afleveredes fra danske værfter, omtales udførligt. Teksten er ledsaget af billeder og tegninger.

I forordet, der er skrevet af den kendte skibsbygnings-ekspert A. C. Hardy, gives der mange interessante oplysninger. Hardy roser dansk skibsbygning i et langt afsnit, hvori omtales nogle af de mest bemærkelsesværdige skibe, som i 1958 søsattes fra danske værfter.

„Merchant Ships“ er sprængfyldt med oplysninger. fint tryk på gedigent papir og koster 35 sh. Forlaget er: Adlard Coles Limited, Southampton.

O. L.

M/S Santos

Den 18. juni leveredes til Rederiaktiebolaget Nordstjernen et nyt lastmotorskib, 9.000-tonneren „Santos“, af Lindholmens Varv. Det nye skib, som gør en fart på godt 19 knob på fuld last, sættes omgående ind i Johnsonlinjens regulære trafik på Sydamerikas østkyst.

Skibet føres af kaptajn Gunnar Dahlqvist med Birger Berlin som maskinchef.

„Santos“ er det fjerde skib i Rio de Janeiro-serien, som Lindholmens Varv har bygget til Johnsonlinjen.

Typen har gentagne gange været omtalt i *Vikingen*.



M/T Beduin

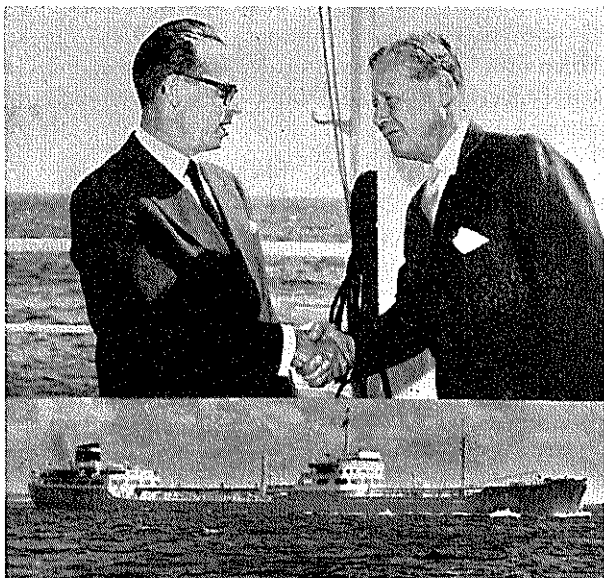
Den 2. juli afleveredes fra Götaverken tankmotorskibet „Beduin“ på 19.330 tdw til A. O. Andersen Shipping Co. A/S Oslo. Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas.

Vi har tidligere omtalt typen og skal her kun tilføje følgende:

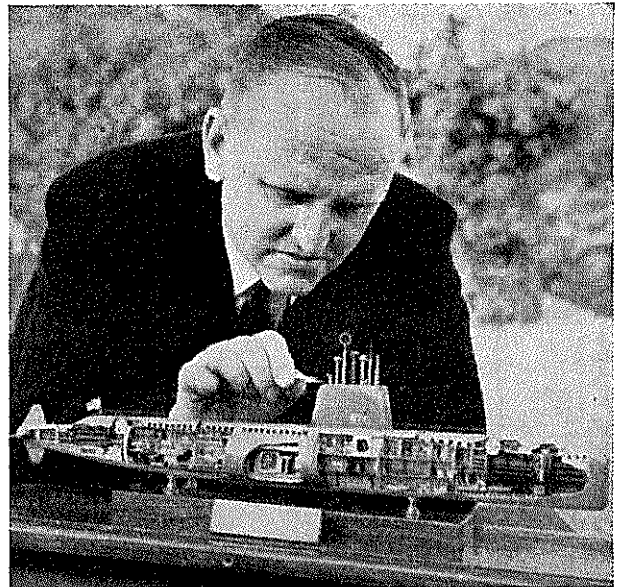
Hovedmotoren, som kan drives med tyk olie, er en svejst, nicylindret,

trykladet, totakts, enkeltvirkende GV dieselmotor, som med 112 omdrejninger pr. minut yder 11.600 ihk og vil give skibet en beregnet fart på 16 knob på fuld last.

Skibet har et gallionsbillede, der forestiller en beduin og er et værk af den norske billedhugger Ørnulf Bast. Gallionsbilledet har tidligere siddet på et tankeskib af samme navn som nybygninger. Dette var også bygget ved Götaverken og afleveret i 1948.



Fra venstre: Skeppsredara Ole Schröder, direktor Hilding Nielsen.



Chief steward James A. Brain lægger sidste hånd på modellen af „Nautilus“.

Atom-ubåden „Nautilus“ som model

Mr. James A. Brain fra Bristol er chief steward i Bristol City Line. Hver aften på frivagterne tilbringer han 2-3 timer med at lave skibsmodeller, mens han er på vej over Atlanten. Bladet „The Compass“, der udgives af Socony Mobil Oil Co., bringer nogle billeder af hans sidste fritidsarbejde.

Det drejer sig om en gennemskåret model af verdens første atomdrevne ubåd, „Nautilus“, der sejlede under Nordpolens is. Mr. Brain har også bygget mange modeller af handelsskibe, og flere af dem er opstillet i rederiets kontorer.

Det har kostet Mr. Brain meget nøje studier og megen læsning, før han kunne gå i gang med at bygge modellen af „Nautilus“. Da den stod færdig, havde Brain ofret 1000 timer på den. Modellen er 21 tommer lang. Alt er nedsat i forhold til dette mål, og alt er håndgjort. Selv billederne af pin-up-girls i ubådens indre er håndmalede. Reaktoren er, ligesom i den rigtige ubåd af samme navn, indkapslet i bly.

Brain benytter specielt værktøj til fremstillingen af sine modeller. Også værktøjet laver han selv.

Dansk Havneblad i ny skikkelse

Det er med stor fornøjelse, at man blader igennem det nye nummer af Dansk Havneblad, som udgives af Foreningen for Danske Havnefogeder.

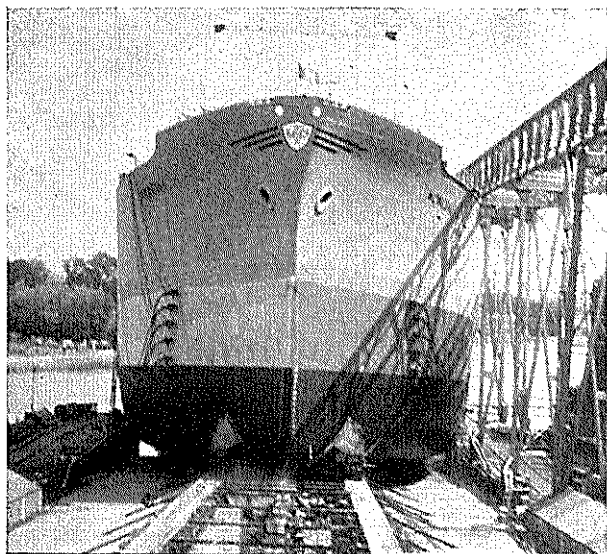
Den nye redaktør, Erik Plaugmann, har med megen sans for bladteknik forstået at skabe et blad, der både i udseende og indhold virker meget fascinerende.

Faglige artikler veksler med det sædvanlige stof, som et sådant blad har pligt til at bringe.

Vi siger til lykke med det fine resultat.

Referenten.

M/T Java



M/T „Monceau“.

Stabelafløbning af M/T Monceau

Lørdag den 4. juli 1959 søsattes nybygning nr. 151, et tankskib til det franske rederi Sté des Transports Maritimes Pétroliers, Paris, fra Odense Staalskibsværft A/S.

Nybygningen blev navngivet af Madame Gailllochot.

Skibet er bygget med helsejst stålskrog til Bureau Veritas' højeste klasse + I 3/3 L. 1.1. og er på ca. 29.500 tons dødvægt.

Dimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulærerne	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 2×8 sidetanke samt et lastpumperum agten for lasttankene og et mindre pumperum forude.

Det bliver udstyret med kraftige pumper i stand til at losse ca. 2.550 tons pr. time.

Varmespiraler bliver installeret i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt på broen, medens besætningen bor i agterskibet i gode, rummelige enekamre, 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, gyroskopkompass, elektrisk log, komplet radioanlæg og radiopjeler.

Der bliver installeret fryseanlæg for proviant.

En ticylindret Burmeister & Wain dieselmotor, type 1074-VTBF, som udvikler 13.900 ihk, 12.500 ehk ved 115 o/m, og som vil give skibet en fart på ca. 16 knob lastet, bliver installeret.

Skibet vil iøvrigt hovedsagelig få dampdrevet hjælpe-maskineri.

Torsdag den 25. juni kl. 11.30 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 153, et 18.400 tons dw motor-skib til A/S Det Østasiatiske Kompagni. Dette er det tredje motorskib i den serie, som Nakskov Skibsværft har under bygning til A/S Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet fik af fru borgmester Marius Nielsen navnet „Java“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærerne	163,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Dybde i borde til øverste dæk	12,0 m

Det bygges som ét-dæks, enkeltskruet tankskib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse. Den flydende last føres i 9 midtskibs tanke og 12 sidetanke, som ialt rummer ca. 25.350 m³.

Når skibet er fuldt lastet, stikker det ca. 9,1 m og vil gøre en fart på 16 knob.

M/T „Java“ er det første skib, hvori B&W's nye motortype, specielt beregnet for store tankskibe, 84-VTBF-180, installeres.

Det bliver en sekscylindret, totakts; lukket, tryksmurt krydshovedmotor med trykforstøvning og trykladning, der maksimalt udvikler 12.600 bhk ved 110 o/m og et indiceret middeltryk på 9,5 kg/cm².

Det får fire lastoliepumper à 500 tons/time.

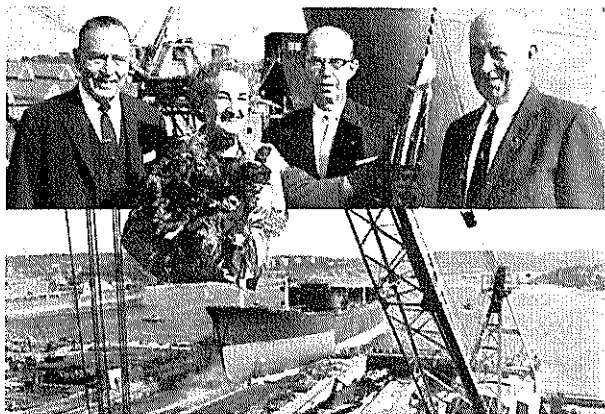
Damp til lastpumper, lastopvarmning og dæksmaskineri fås fra to AVA evaporationskedler. Skibet bliver et vekselstrømskib og får strøm dels fra to dieselgeneratorer og dels fra en turbogenerator.

Beboelsen indrettes som normalt i tankskibe med beboelse for kaptajn og dæks-officerer i brohus midtskibs og 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 enekamre.



M/T „Java“.



Admiral og Mrs. A. W. Radford, direktør T. Segerdahl og Mr. Ch. Bosak

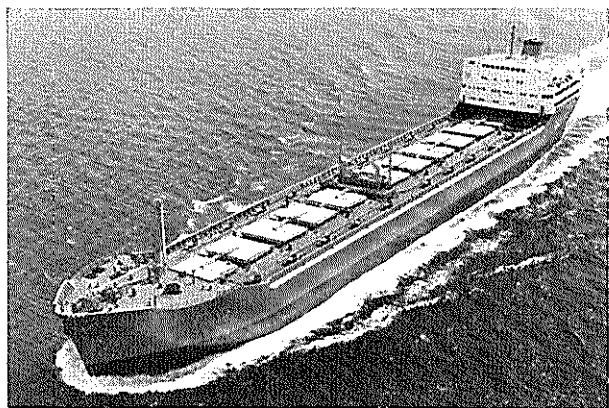


Foto: Hammer.

s/s **Trinity Shipper**

Den 8. juni søsattes fra Uddevallavarvet et 42.400 tdtw turbinetankskib til Trinity Navigation Corporation, Monrovia, Liberia.

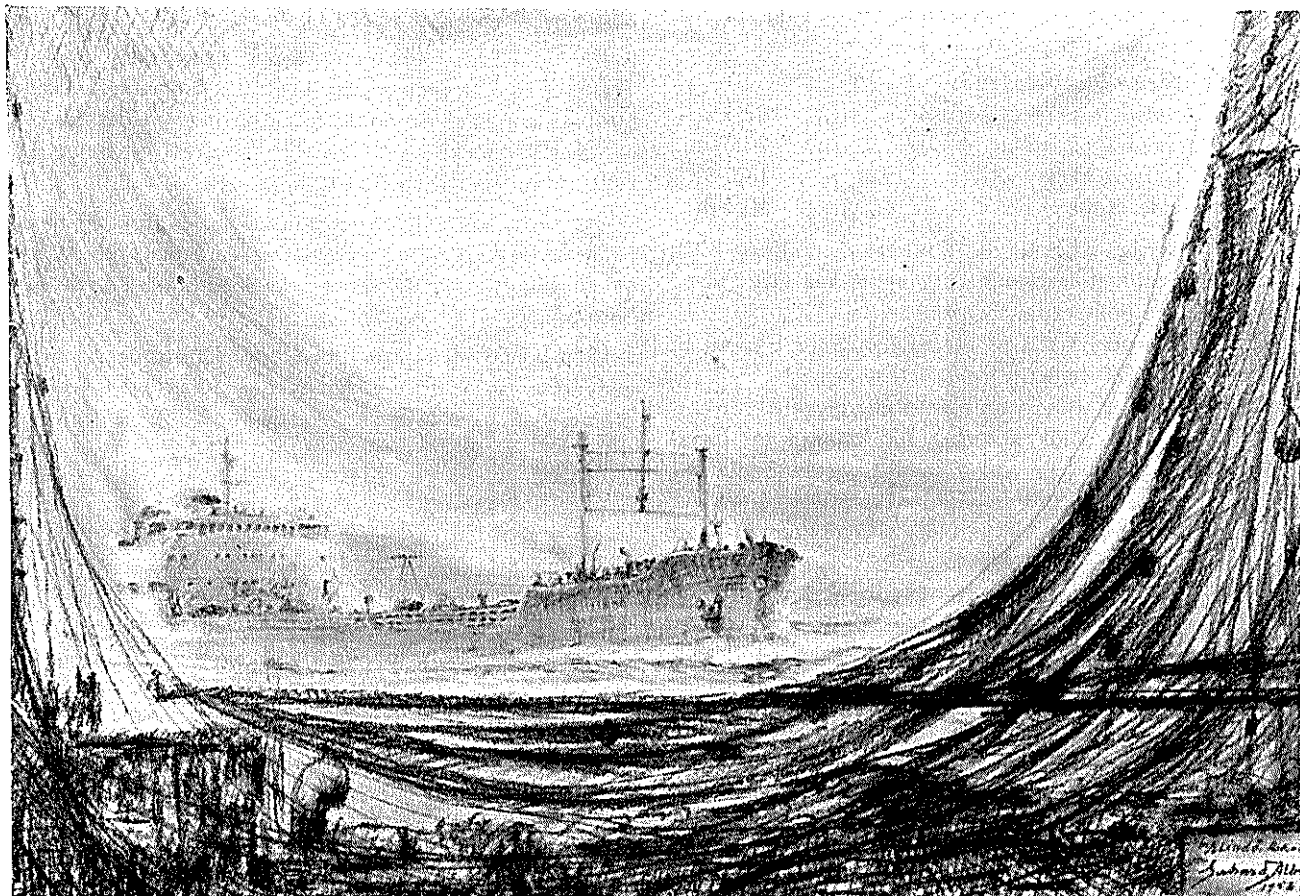
Blandt gæsterne var admiral Radford, USA, hvis frue navngav skibet.

Søsterskibet „Trinity Navigator“ er omtalt udførligt i Vikingen, nr. 2, 1959.

M/s **Virtala**

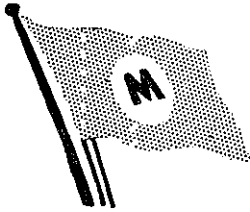
Kockums Mekaniska Verkstad afleverede den 24. juni det kombinerede malm- og tankskib „Virtala“ på 21.900 tdtw til Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. Umiddelbart efter prøveturen på Vinga-milen afgik skibet til Narvik for lastning, ført af kaptajn N. Lychou med J. Tornberg som maskinchef.

Skibstypen har gentagne gange været omtalt i Vikingen.



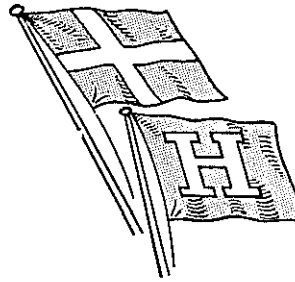
M/S „Lindö“, Rederi AIS Rex, Stockholm.

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
 Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen
 Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V
 For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



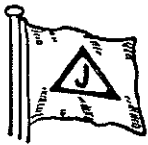
MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer:
Borgergade 16, Tlf. Byen 2708 Telex 2424
Passageragenter for
UNITED STATES LINES og AMERICAN EXPORT LINES



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



A/s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entrepriise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

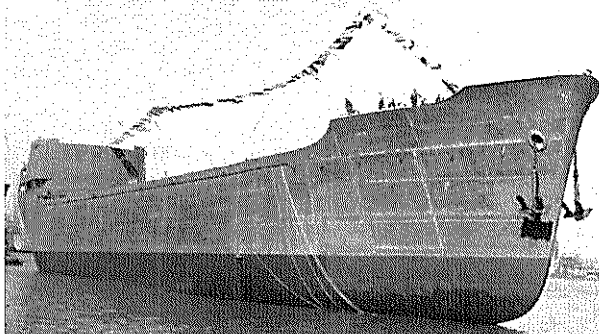
A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



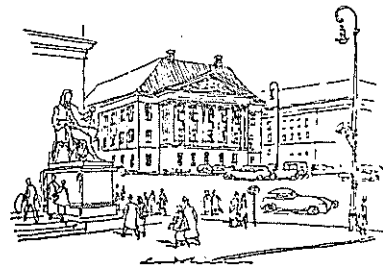
Fra v: Dir. Sven Brusewitz, fru Inga Kempe, dir. Hilding Nielsen.

M/s Adak

Fra Götaverken søsattes der. 15. juni et masselastskib på 14.000 tdw til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelø-sund, Stockholm.

Skibet blev navngivet af fru Inga Kempe.

„Adak“ er det sjette „A-skib“, som værftet har leveret til rederiet. Det begyndte i 1955 med „Abisko“. Vikingen har ofte omtalt typen.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



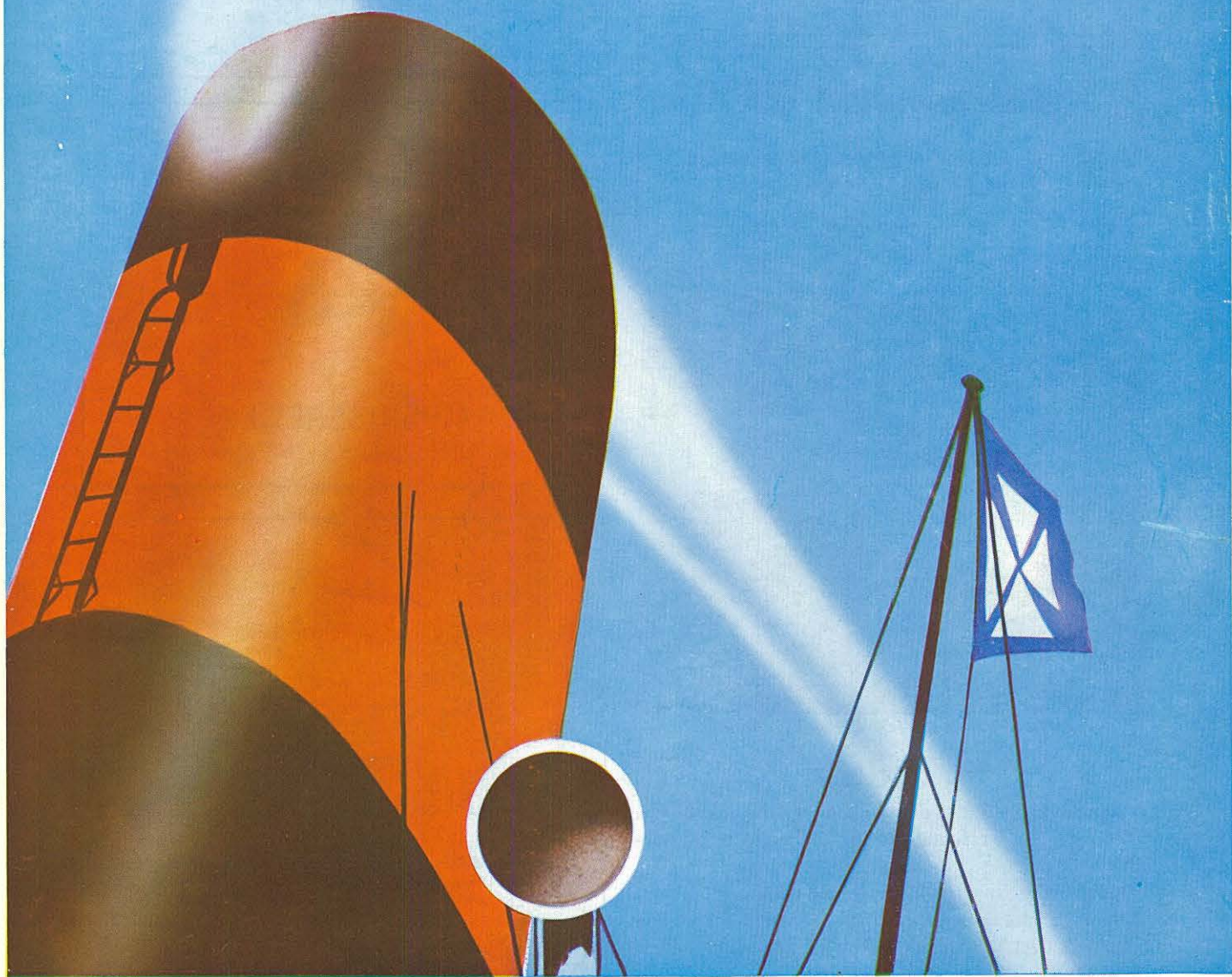
101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Sjællandens Bibliotek
nr. 63

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





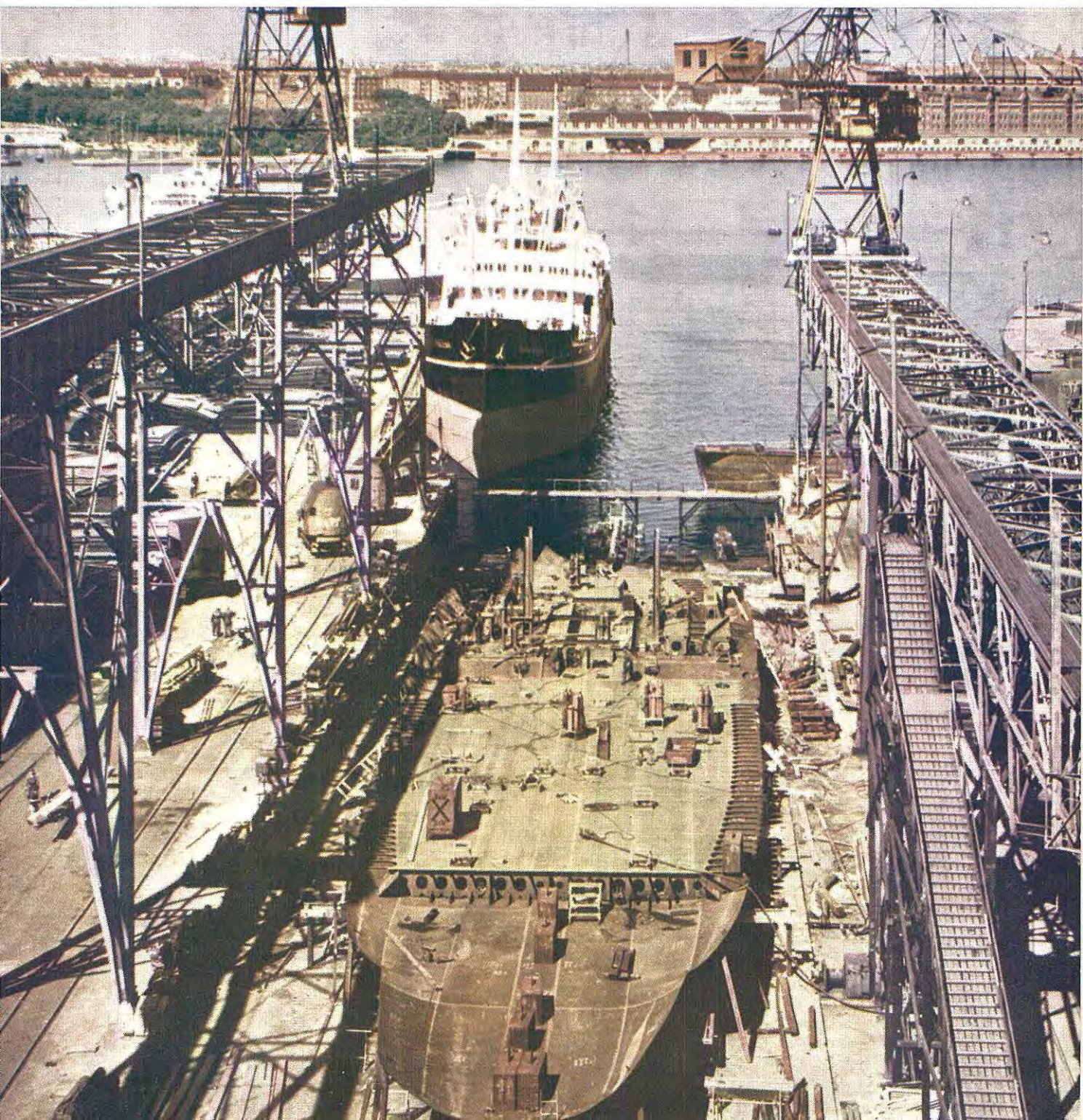
VIKINGEN

Kr. 1,85
1. september

FRA VÆRFTET

Bedding nr. 4 på B & W

1959 - nr. 9
36. 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, Indonesier., Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindier., 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, Kambocia, 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 Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Fra cyklende lærling til skibsreder

Ove Amsinck fejrer 40 års jubilæum

Der var engang, da det var nødvendigt for en ung shipping-mand at være en god cyklist. Det kan skibsreder Ove Amsinck, Rederiforeningens nye næstformand, tale med om. Amsinck fejrer den 1. september 40 års jubilæum i rederiet Progress. Har fortæller bl. a.:

— Min karriere er ikke noget eventyr om den fattige avisdreng, der arbejdede sig op. Min livsbane har været ret ukompliceret og ligetil. Jeg kom fra et lykkeligt hjem, der gav mig et lyssyn at bygge på. Jeg fik en god start og lever i et lykkeligt ægteskab. Alt dette har haft betydning for min karriere. Fra ungt menneske nærede jeg interesse for handel og specielt for skibsfart. Kontakten med den store verden gennem skibsfarten virkede dragende på mig, og da jeg havde min eksamen som nysproglig student hjemme, slog jeg ind på shipping.

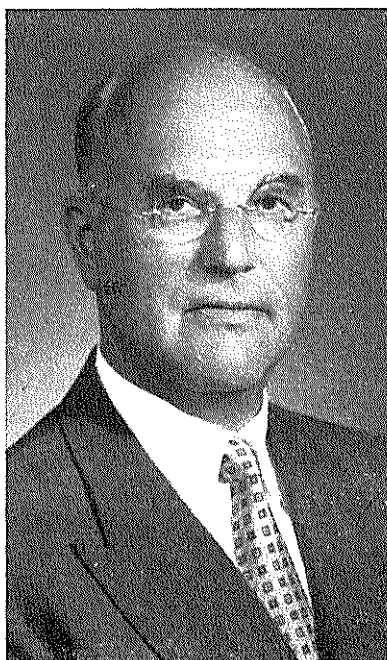
Ikke overtroisk

— Jeg kendte lidt til skibsreder Marius Nielsen og spurgte, om han havde en plads til mig, fortsætter jubilaren. Marius Nielsen gav mig lov at prøve, og den 1. september 1919 begyndte jeg i rederiet som yngste lærling. Det var på en mandag, men jeg var ikke overtroisk. Jeg blev hurtigt klar over, at shipping virkelig var noget for mig, selv om jeg blev berøvet visse illusioner. Det viste sig nemlig snart, at en af de kvalifikationer, jeg fik mest brug for i starten, var at kunne køre på cykel. Alt det, et rederi i dag har bude til, måtte yngste lærling klare!

Lidt eventyragtigt er der jo altså trods alt ved Ove Amsincks karriere! Han vil forresten meget nø-

digt tale om sig selv, men meget hellere om aktuelle skibsfartsproblemer, som han — både som reder, næstformand i Rederiforeningen og gennem de mange tilidshverv, Den blå Bog kan fortælle om. — hver dag har tæt inde på livet. Vi sidder i hans kontor på Christians Brygge, hvorfra der er udsigt til Langebro og havnen. Ove Amsinck fører mig hen til et vindue i konferenceværelset og peger over på den anden side af havnen:

— Her er et syn, jeg ikke er så glad for, siger han. Det skib, De ser, har vi lagt op for at afvente markedsudviklingen. Det er første gang, vi siden 1932, da jeg blev prokurist og begyndte at disponere over tonnagen, har måttet oplægge en af vore både. I denne forbindelse lader jeg besættelsesårene ude af betragtning.



Direktør Ove Amsinck.

Glemmer ikke sømandens indsats

— Inden for skibsfarten er konjunkturerne mere svingende og mere internationalt betonede end inden for noget andet erhverv, fortsætter skibsreder Amsinck. Da jeg kom ind i rederiet, var der stadig gode fragter, som dog snart blev afløst af en krise, der i realiteten varede i 15 år — fra 1921 til 1936. Og det er jo desværre sådan: inden for skibsfarten, at mange af de såkaldt gode år har deres rod i onde tider. Under den sidste krig var halvdelen af rederiets flåde afskåret fra Danmark. Vi, der sad i nogenlunde sikkerhed i land, måtte sende de skibe, vi stadig havde kontakt med, ud på mere og mere farefulde rejser. Jeg vil aldrig glemme den danske sømands indsats under krigen — både ude og hjemme. Krigen tog hårdt

på mange af os, men den bevirkede en fællesskabsfølelse, som vi burde have mere for øje nu.

— Korea-krigen og Suez-krisen gav fragtmarkedet en slags kunstig injektion og medførte et vældigt byggepres. Værfternes kapacitet blev udbygget. Overproduktionen af skibe blev årsag til den nuværende misere. Verdenshandelen kan trods nogen stigning år for år ikke absorbere den store tilgang af skibe, der oven i købet er mere effektive end tidligere, og ophugning af forældet tonnage er heller ikke endnu tilstrækkelig. Man må inden for skibsfarten nøgternt vurdere situationen og regne med langvarige lavkonjunkturer. Men samtidig må man huske på, hvor hurtigt markedet tidligere har vendt sig. De fleste rederier ville med glæde hilse en stabil udvikling fremover i stedet for de mange spring, der skader erhvervet.

Trampfarten reduceret

— Progress er jo et udpræget tramprederi?

— Det er rigtigt, men vi har dog indarbejdet visse regelmæssige farter, som vi tager år for år. Det gælder bl. a. trælastafskibningerne fra Østersøen til Nordafrika og sejladserne på Grønland i samarbejde med Kgl. grønlandske Handel og Kryolitelskabet Øresund. I årene efter krigen er trampfarten verden over blevet reduceret på bekostning af liniefarten. Verdenstonnagen er i dag — incl. tankers — 75 % større end i 1939. Tankflåden er vokset med 300 %. Den danske handelsflåde er i samme tidsrum blevet fordoblet og den danske tanktonnage otte-doblet. Liniefarten er fordoblet på bekostning af trampfarten. Yderligere en million tons dw skal afleveres til danske rederier inden udgangen af 1962. Denne tilvækst kræver en investering på en milliard kroner. Verdenshandelsflåden vil i løbet af de næste 3 år blive øget med ca. 40 millioner tons dw eller med 20 % af den nuværende flåde. Dette betyder skærpet konkurrence, med mindre uforudsete faktorer griber ind, eller der indtræffer en betydelig stigning i den fredelige verdenshandel. Kun ved at møde med en kvalitetsmæssig fin handelsflåde og fuldt kvalificerede søfolk, sådan som det hidtil har været tilfældet, vil Danmark kunne klare sig i denne konkurrence.

Progress får tankskib

— Progress har hidtil holdt sig fra tankskibe?

— Ja, men til næste år vil vi fra et belgisk værft få afleveret en tanker på 19.500 tons dødvægt. Skibet er allerede chartret for 5 år på gunstige vilkår af et af de store olieselskaber.

— Hvad mener De om de stadig større og større skibe?

— Man bygger jo allerede tankere på 105.000 tons, og snart finder man vel ud af, at man ligeså godt kan bygge tankere på 200.000 tons. Til sidst kan vi vel bruge et tankskib som bro over Storebælt! ler Ove Amsinck. Men spøg til side: Udviklingen er farlig for den frie skibsfart. Rent bortset fra at havnene ikke kan følge med, betyder udviklingen en fare for, at storton-

nagen koncentrerer sig på få hænder. Men det kan dog med glæde konstateres, at en snes mindre rederier herhjemme har set dagens lys efter krigen.

— Skibsværfternes kapacitet er iøvrigt i dag så stor, at verdensflåden vil kunne fornyes på en halv snes år, fortsætter Ove Amsinck. Dette kunne komme til at betyde, at man kunne forrente og afskrive investeringer i ny tonnage på den halve tid i forhold til før. Men fragtmarkedssituationen umuliggør en sådan udvikling.

De unge bør rejse ud

— Efter 40 års arbejde i skibsfarten har De vel et godt råd til unge shipping-folk?

— Ja, og det lyder: Rejs ud og lær mere — først og fremmest sprog. Det er sundt at stå på egne ben i det fremmede. I 1923 ville jeg have været til udlandet for videre uddannelse efter endt læretid, men Marius Nielsen gav mig et så gunstigt tilbud, at jeg blev hjemme og giftede mig. Men jeg har søgt at supplere min uddannelse ved mange rejser og ved at pløje mig igennem en mængde faglitteratur i min fritid.

— Da De var udlært, var skibsfartskrisen jo allerede en kendsgerning?

— Ja, og derfor tog jeg på et vinterkursus 1922—23 eksamen som skibsmægler. I 1933 fik jeg beskikkelse som den første statsautoriserede skibsmægler i København. Tidligere havde skibsmæglerne været „edsvorne og kongeligt udnævnte“. Det var min mening at slå mig ned som selvstændig skibsmægler — på grund af situationen. Men jeg blev i rederiet, efter at jeg i 1932 var blevet prokurist. I 1945 blev jeg underdirektør og i 1950 direktør.

— Hvad kræves der i dag af en skibsreder?

— Evne til at kunne planlægge, fantasi, initiativ og kombinationsevne. Et rederi skal virke som et velsmurt maskineri. Det kan ikke virke på en enkelt mands indsats, men kun gennem samarbejde. Jeg har prøvet på at vise hver enkelt af mine medarbejdere, hvor værdifuldt hans arbejde er, og den personlige kontakt med de søfarende — specielt med kaptainerne og de ledende ombord — er meget vigtig. Ikke alene har søfolkene store værdier i deres varetægt. En korrekt optræden, hvor de kommer frem, betyder også øget good-will for rederiet. Til de unge, der ansættes på kontoret, har jeg tit sagt, at arbejdet her ikke er tilrettelagt for dem som på skolerne. Der kræves en mere selvstændig indsats. Derfor siger jeg til de unge, at de hellere må spørge én gang for meget end én gang for lidt. Og hvis vi ikke når et mål, som vi gerne ville have nået, søger jeg sammen med mine medarbejdere at analysere årsagerne hertil.

En tradition blev brudt

— Meget er ændret i de forløbne 40 år?

— Ja, udviklingen er gået fra kulfyrede dampskibe via oliebrændere til dieselmotorskibe. De åbne kommandobroers tid er forlængst forbi, og skibene har fået et mere kostbart, kompliceret teknisk udstyr om bord, som kræver endnu mere af de søfarende. Og hele fragtmar-

Den nye skibsfartsnation i Østen

Er Kina på vej til at distancere Japan på havene?

Af og til meddeles det, at det kommunistiske Kina har købt eller chartret såvel tank- som tørlastskibe. Den handelsflåde, som landet på denne måde bygger op, begynder efterhånden at vække nogen bekymring og uro i de vestlige skibsfartslande, skønt det endnu er noget af en sjældenhed at se det folkedemokratiske Kinas flag i europæiske havne.

I følge en opgørelse fra 1. juli i år havde Mao-Kina på dette tidspunkt chartret ikke mindre end 150 udenlandske skibe med en samlet tonnage på ialt 1,5 mill. tons dødvægt. Denne flåde anvendes i landets udenrigshandel i skarp konkurrence med verdens traditionelle søfartsnationers handelsflåder. De fleste af disse chartrede skibe sejler på fra fire til syv måneders certepartier.

Også udvidelse gennem køb af gamle skibe og bygning af nye

Men samtidig udvider Mao-Kina sin egen flåde af handelsskibe ganske betydeligt. Det sker dels gennem købet af ældre tonnage til billig pris fra såvel øst- som vestorienterede lande og dels gennem bygning af nye skibe på egne værfter. Det hævdes således, at et stort skibsværft i Dairen (Talienwan), Manchuriets vigtigste havneby, beliggende på sydøstkysten af Liaotung-halvøens sydligste del, skal have bygget et tørlastskib på 22.000 tons dødvægt i en rekordtid af 68 dage!

Selv om man selvfølgelig ikke skal tage et sådant forlydende for mere, end det er, så er det ikke desto mindre en kendsgerning, at det nævnte skib, der skal gøre en fart af 19 knob, er isforstærket og i øvrigt udstyret med enhver tænkelig form for moderne teknisk udstyr.

Til anvendelse i kystfarten skal Mao-Kina i dag have omkring 150 skibe på indtil 4000 tons dødvægt og med en samlet tonnage på 300.000 tons. Den egentlige baggrund for landets egen skibsbygning ligger i stålindustrien, som hidtil har haft en kapacitet på 11 mill. tons, men som kineserne selv er så optimistiske at regne med vil stige med ikke mindre end 8 mill. tons i år.

Der er inden for skibsfarten i det mægtige rige sket

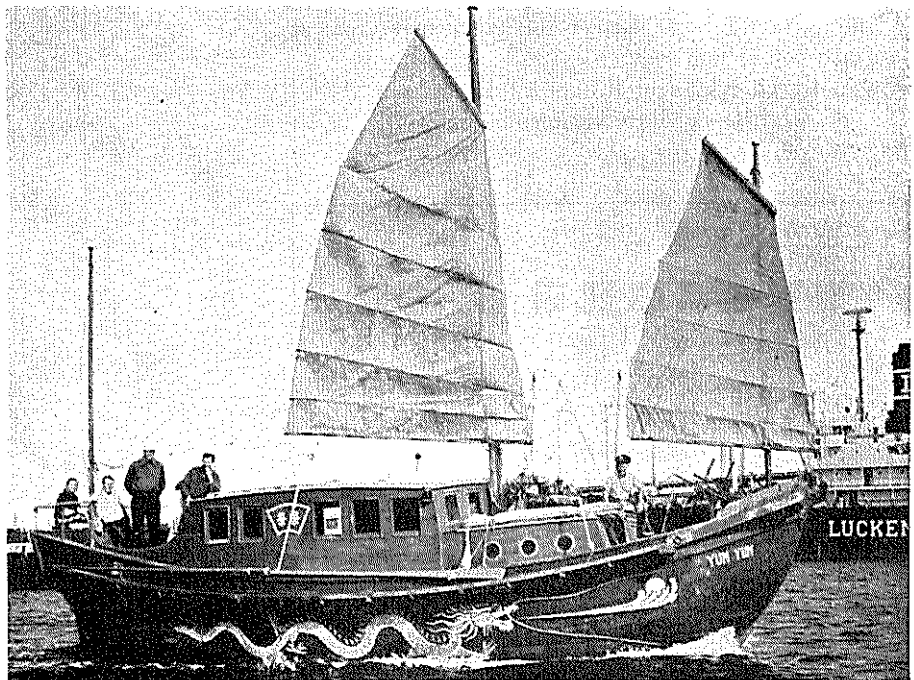
en meget betydelig udvikling siden de dage, da det udelukkende var djunkene, der besørgede landets kystfart. Men naturligvis er det til stadighed denne type fartøjer, der er dominerende, når talen er om transporter ad floderne, selv om de vel i dag alligevel ikke spiller helt den samme rolle på dette felt som dengang, da denne specielle tonnage var oppe på omkring 4 mill. tons.

Da en djunke sejlede til Europa

Djunken benyttedes dog ikke udelukkende til kyst- og flodtransporter i ældre tider. Det hændte også, at den sejlede langt ud over de store have. Der findes således et eksempel på, at en djunke for godt hundrede år siden foretog rejsen fra Hongkong rundt om Kap det gode Håb til Europa — ganske vist med delvis engelsk besætning.

Omstændighederne, der gik forud for denne rejse, var ret usædvanlige. Ideens ophavsmænd var nogle englændere, som fik lyst til at præsentere en kinesisk djunke i deres hjemland. Den største vanskelighed stødte de på, da de ville købe en djunke. Dengang forbød en kinesisk lov nemlig salg af kinesiske fartøjer til udlændinge. Ja, der var endog dødsstraf for at overtræde denne lov. Det lykkedes imidlertid alligevel de dristige englændere at erhverve en djunke på omkring 700 tons. Længden var 160 fod, største bredde 33 fod og cybgåendet 16 fod med fuld last.

Djunken, der forlod Hongkong i december 1846 med



Kinesisk djunke af i dag. Den ejes nu af en amerikansk filminstruktør.

en besætning på 30 kinesere og 12 englændere, løb ud for Kap det gode Håb ind i en voldsom orkan, i hvilket fartøjet imidlertid klarede sig over al forventning. Et af de engelske besætningsmedlemmer udtalte senere begejstret: „Det er et meget fint fartøj i søen. Det rider stormen af lige så godt — ja, måske endda bedre end et fartøj af engelsk konstruktion.“

I april 1847 aflagde djunken besøg på Sct. Helena, hvorfra man satte kursen mod de britiske øer. Voldsomme storme og stærk strøm førte den imidlertid langt mod vest, og da man løb tør for vand og proviant, blev det besluttet at gå ind til New York. Herfra gjorde djunken vest-øst turen over Atlanten på 21 dage — på den tid en fin sejltid selv for amerikanske pakethåde.

Store fremskridt i sømandsuddannelsen

At de kinesiske djunke, der havde mange fordele, som vestens sejlskibe ikke kunne overtrumfe, har haft en uhyre nyttig mission i det ældgamle rige, er hævet over enhver tvivl. De har gjort kineserne til søfolk. I dag anslår man, at omtrent 25 mill. kinesere er født og opvokset om bord i djunke, hvor de for de allerflestes vedkommende lever hele deres liv, med mindre de på et eller andet tidspunkt kommer om bord i et mere moderne fartøj.

Også rent uddannelsesmæssigt er der sket store fremskridt inden for den kinesiske søfart. Såvel i Dairen som i Shanghai er der oprettet store sømandsskoler, og når man betænker, at Kina er det land i verden, der har langt det største fødselsoverskud, er der ingen grund til at tro, at der vil opstå nogen som helst vanskelighed med at skaffe tilstrækkeligt med søfolk til bemanning af selv en meget stor handelsflåde.

Fra regeringshold er det da også gentagne gange blevet antydet, at Mao-Kina inden længe vil blive en søfartsnation, man bliver nødt til at regne med, og som udviklingen hidtil har formet sig, tyder meget på, at det ikke kun er tom snak.

Om det vil lykkes at distancere Japan som Østens førende søfartsland, vil de kommende år give det endelige svar på.

—ing.

ANTWERPEN

TYBJERG & CO. LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bonded Stores

Carlsberg

Telegram-adresse:

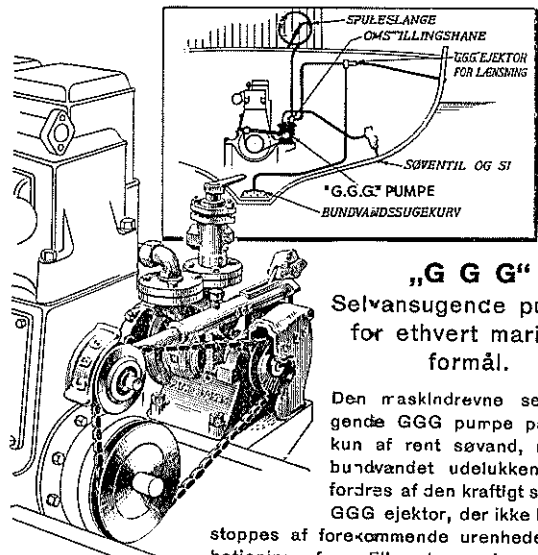
TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 96. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old

CRABBIE WHISKY

When the choice is yours say "CRABBIE's"

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 stoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omsvillingshanen kan pumpen samtidig virke som spulopumpe.

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.

Maskinanlægget til Englands første atomdrevne handelsskib

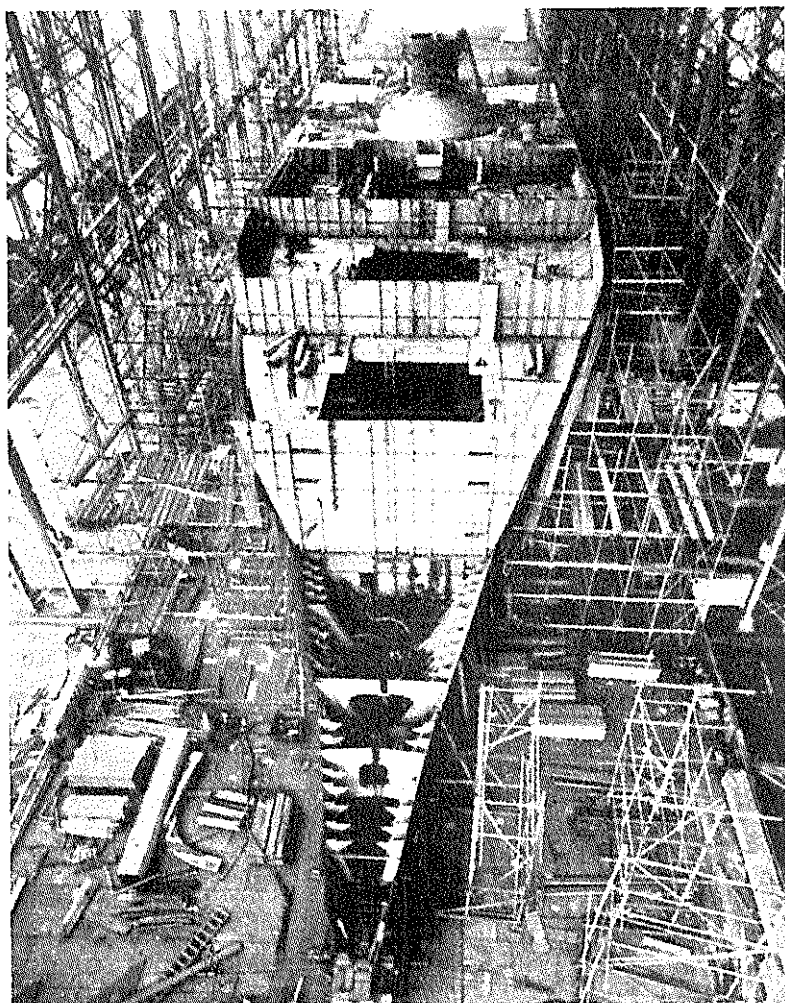
Der har længe været talt om at anvende atomkraft i handelsfartøjer, og USA har som bekendt sesat det første fragtskib, NS „Savannah“, udstyret med atomreaktor, hvorfor det vel må antages at have interesse at høre lidt om, hvad andre nationer mener om dette spørgsmål. Vikingen tillader sig derfor her efter det udmærkede blad Svensk Sjöfartstidning at bringe en artikel, der omhandler Englands synspunkt på dette emne, og som giver en del tekniske data om maskinanlægget.

Civil Lord's Committee i London, som skal afgøre, hvilken type atom-anlæg, der skal installeres i Englands første atomdrevne handelsfartøj, har irdhønt tilbud for et sådant anlæg fra en række engelske firmaer, og blandt disse er også Babcock & Wilcox Ltd., hvis amerikanske selskab bygger atom-reaktoren til USAs NS „Savannah“, verdens første atomdrevne handelsfartøj.

Babcock & Wilcox's forslag til den engelske reaktor til anvendelse i handelsfartøjer er af højtryksvandtypen. Denne reaktortype er anvendt i alle indtil dato byggede atomdrevne fartøjer, og det er den eneste type, hvor man har såvel konstruktive som driftsmæssige erfaringer

ger m. h. t. dens brugbarhed i søgående fartøjer. Den nu foreslåede model ligner i det store og hele i sin konstruktion den, som Babcock & Wilcox i USA nu installerer i NS „Savannah“, men den får to og en halv gang så stor effektivitet som „Savannah“s og kræver kun 20 % mere plads, hvad der viser, hvor langt man nu er nået i udviklingen af denne slags anlæg.

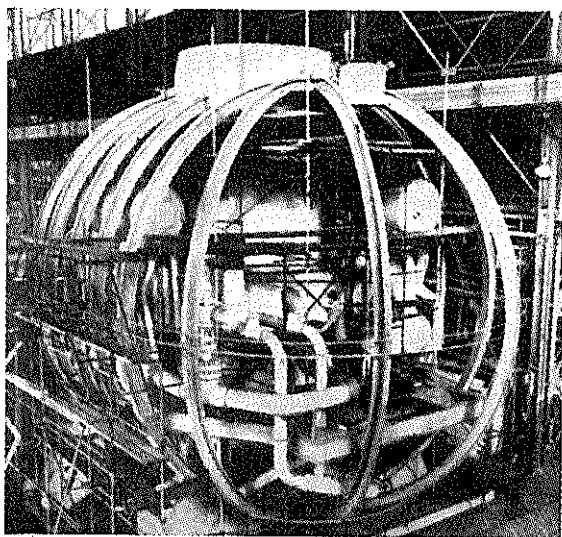
Ved fremlæggelsen af projektet for komiteen fremhævede Babcock & Wilcox's ingeniører, at man havde valgt højtryksvandtypen, fordi man havde praktiske erfaringer for, hvorledes den arbejdede om bord i et fartøj, og man var nået frem til en enkel, kraftig, men alligevel højt udviklet konstruktion, der desuden er pålidelig og giver muligheder for videre udvikling fremover.



USA's og verdens første atomdrevne handelsskib, „Savannah“, under bygning. Læg mærke til reaktorens „kærnehus“ agterude.

Sikkerhed og pålidelighed er til søs af den allerstørste vigtighed, hvorfor man nøje har undersøgt alle naturlige risikomomenter, fejl i anlægget, fejlmanøvrer etc., og forskellige modforanstaltninger er taget i betragtning og kan bringes i anvendelse i tilfælde af havari. Babcock & Wilcox har nu mere end ti års erfaring med hensyn til atomdrift, såvel til søs som i land, og tillige har man haft en ikke ringe indflydelse på udformningen og konstruktionen af atomværkerne i Chalde Hall, Chapelcross og Hinkley Point, foruden at man har haft et intimt samarbejde med de førende engelske skibsværfter angående driften af atomdrevne fartøjer. Resultatet heraf er, at firmaet står vel udrustet både med hensyn til videnskabelig forskning, det rent maskinmæssige samt til produktionen. Et gennem lang tid teknisk samarbejde med Babcock & Wilcox Company i USA er nu også udvidet til at omfatte atomdrift, og her indtager det amerikanske selskab en førende stilling.

Babcock & Wilcox siger derfor, at man nu er i stand til, til en fast pris, at konstruere og bygge et gennemprøvet og pålideligt anlæg med den ønskede kraft til et fartøj, der vil kunne gå til søs i slutningen af 1962. Endvidere vil hele an-



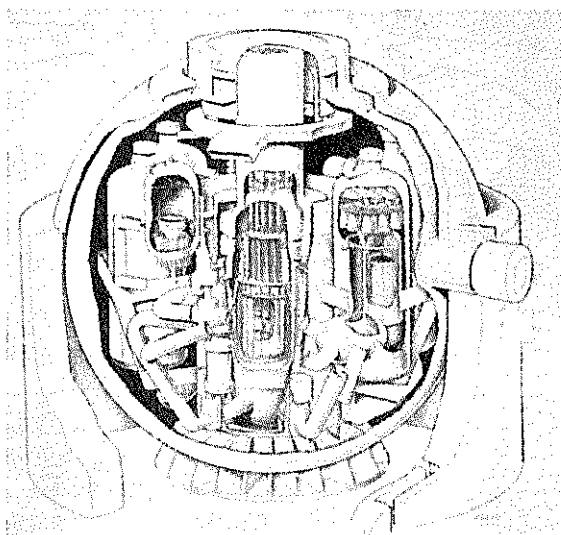
Model i fuld størrelse af den højtryksvandreaktor, som Babcock & Wilcox USA, bygger til NS „Savannah“. Modellen er fremstillet, for at man under opbygningen kan foretage forbedringer i denne.

lægget kunne fremstilles i England, og for største partens vedkommende af Babcock & Wilcox i firmaets fabrikker i Renfrew og Dalmuier.

Kun almindeligt vand

I en højtryksvandreaktor anvendes ganske almindeligt vand som kølevand til reaktoren og også som neddæmper ved spaltningsprocessen. Det høje tryk og varme, som vandet får ved at absorbere varme fra reaktorkernen, sætter vandet i omløb gennem varmeelementer, der frembringer damp til turbinerne. Brændslet er beriget uran, til hvis fremstilling Babcock & Wilcox har alle nødvendige tekniske data og erfaring i at fremstille det. —

Højtryksvandreaktorsystemet er principielt meget enkelt, robust, sikkert og selvfølgelig pålideligt i drift. I projektet fra Babcock har man endvidere lagt særlig vægt på alle tænkelige sikkerhedsforanstaltninger set fra



En gennemskåret reaktor, som Babcock & Wilcox forestiller sig, den skal se ud i et atomdrevet, engelsk fartøj.

alle synspunkter, idet det er således konstrueret, at der bliver naturlig cirkulation i tilfælde af havari på pumperne. Kedlernes store vandindhold giver tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger, som et sådant havari ville fremkalde, idet der er indskudt en støddæmper mellem reaktorgregaget og turbinen. Alle tænkelige foranstaltninger er taget i betragtning for at forhindre, at kølevandet kommer til at koge, da dette ville forårsage ustabilitet samt afsætning af kedelsten i reaktorumløbet. Reaktoren bliver i stand til konstant at yde sin fulde effektivitet, selv om fem procent af brændselselementerne skulle svigte, hvilket man dog anser for at være højst utænkeligt. Turbiner og kondensatorer er fuldstændig isolerede fra reaktorens kølevandsledning, således at man undgår muligheden for, at de kan blive blandet med denne. Det fornødne tilsyn med kølevandet kan derfor udføres for hver ledning, uafhængigt af hinanden. Renheden af kølevandet reducerer også eventuel radioaktivitet, og man kan derfor ganske kort tid efter at have stoppet turbinerne gå i gang med eftersyn af disse, og hvad andet der måtte være nødvendigt. Reaktoren og de til denne hørende dele er så svært dimensionerede, at der ikke er fare for radioaktiv spredning, selv om der skulle ske havari på dem. Da der tillige ikke anvendes noget specielt flydende stof, kan man tilpasse forskellige metoder for at fylde køleren og moderatoren, såfremt det skulle være påkrævet i et nødstilfælde.

Tekniske data

Reaktorvarmeeffektivitet, megawatt	180
Normal køletemperatur i Fahr.gr.	500
Normalt kølevandstryk, kg/kvadrattomme	795
Brændselsladningen (beriget uraniumdioxid)	
tons ca.	9
Dampudvikling, kg/time ...	345.000
Damptryk, kg/kvadrattomme	186
Damptemperatur i Fahr.gr.	447
Reaktorkærnens dimension	42' 6"
Reaktorkærnens vægt plus tilbehør,	
ca. tons	3000

Berigingen af brændselsladningen holder sig indenfor to til fire procent. Den nøjagtige værdi af denne er afhængig af, om man vil anvende enten rustfri stål eller zirconium til reaktorkærnens beklædning og opbygning.

Bunkring hver femte år

Brændselsladningen er stor nok til 500 dages drift med fuld udnyttelse af denne, inden man igen skal have ny brændselsladning. Dette vil i realiteten sige, at man opnår mellem to til fem års fart, alt afhængig af fartøjstypen og rejsernes længde og art.

Anlægningens vægt, ca. 3000 tons, svarer til en uges olieforbrug for et konventionelt fartøj med turbinemaskineri af samme kraft, idet reaktorens varmeafgivning er beregnet til 65.000 aksehestekræfter.

Anlægningens pris vil i høj grad afhænge af de installationer, man må anse for at være nødvendige set fra sikkerhedsmomentet, f. eks. modstand mod sammenstød,

og de foranstaltninger, som visse havne vil kræve samt de sikkerhedsforanstaltninger, der allerede er medregnet i projektet, og som alle ligger i overkanten af, hvad der forlanges. For et fartøj, som det her projekterede, regner man med, at det med brændsels- og driftsomkostninger vil være fuldt ud konkurrencedygtigt overfor et lignende fartøj med konventionelt maskineri. Her har man regnet med, at brændselselementerne kan fremstilles i England, og så kan brændselsomkostningerne beregnes til at ligge mellem 3 d og 6 d pr. akselhestekraft og time, afhængigt af elementtypen, der bruges, og hvor den kommer fra.

NA.

Nye direktører for Stålvalseværket

Der forestår vigtige ændringer i den daglige ledelse af Stålvalseværket i Frederiksværk, idet den administrerende direktør, A. Østergaard, trækker sig tilbage til foråret. Til den tid fylder direktør Østergaard 70 år, og i øvrigt har helbredet været svigtende gennem nogen tid.

Selskabets bestyrelse har allerede på nuværende tidspunkt fastlagt direktionsformodene, idet man fra 1. januar har ansat underdirektør K. Uggerløse, firmaet Lemvigh-Müller & Murck, som merkantil direktør og overingenør B. Christiansen som teknisk direktør. Des-

uden er kontorchef J. Jessen samtidig udnævnt til underdirektør.

Dansk udmærkelse til tysk fiskefartøj

På den tyske fiskeridag 1959 hædrede ambasadør Hvass kaptajn og besætning på det tyske fiskeriinspektionsskib „Poseidon“. Kaptajn Dahmen, Cuxhaven, blev Ridder af Dannebrog, medens den øvrige besætning hver fik overrakt et fyrtøj med Dannebrog og navn indgraveret.

Ambassadøren udtrykte ved overrækkelsen den danske konge og regerings påskønnelse af den indsats, „Poseidon“ havde ydet ved eftersøgningen af overlevende fra „Hans Hedtoft“s forlis. Ved samme lejlighed fik besætningen overrakt dekorationer af Bundespräsident Heuss.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

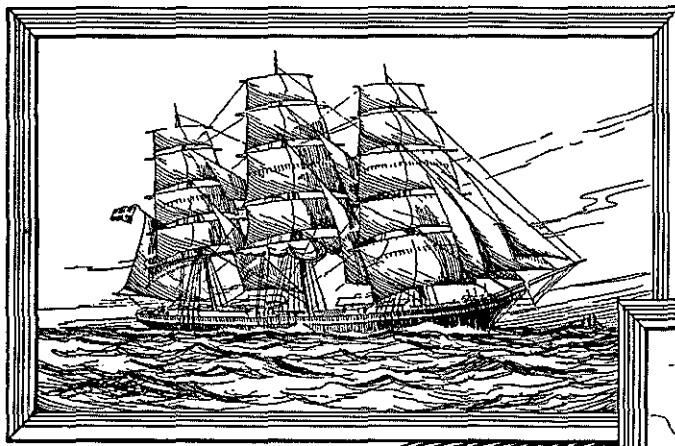
Tusinder af fartøjer af forskellige størrelser er forsynede med KOCKUMS velkendte signalapparater.

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

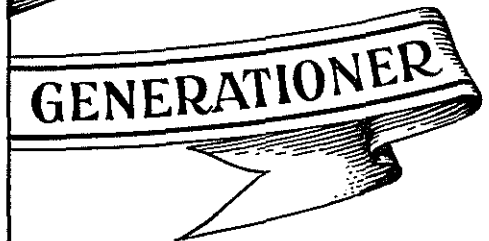
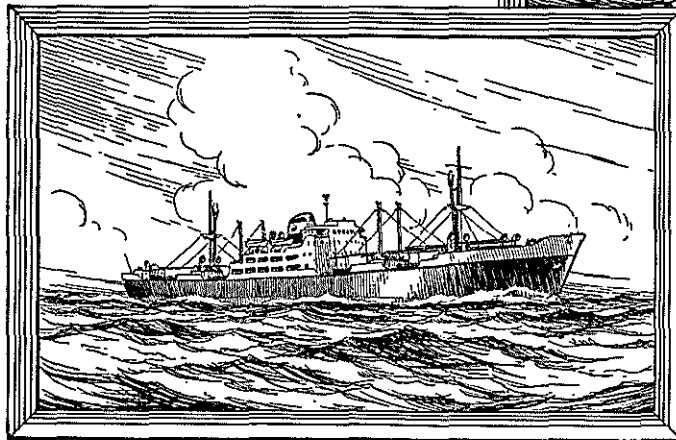
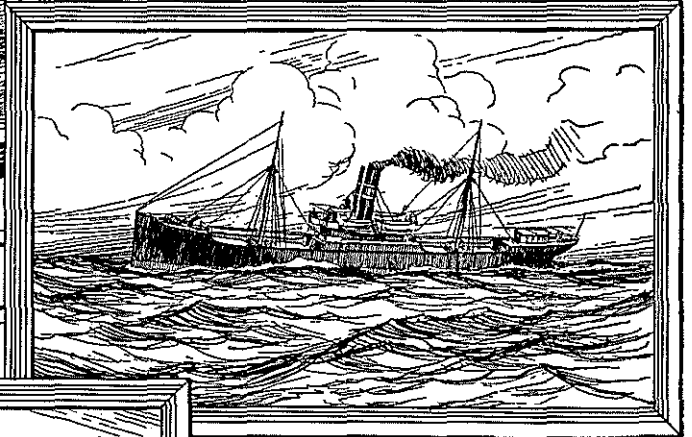
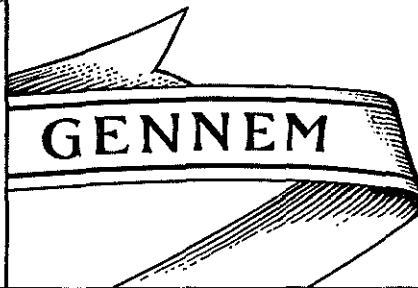
Forlang prospekt.

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

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMÖ · SVERIGE
GRUNDLAGT 1840



N. 5GH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Amerikansk hilsen til danske søfolk

Ved middagstid d. 17. august samledes en lille gruppe mennesker foran Mindekorset i Nyhavn, hvor den amerikanske statsborger *Carl Elliott McDowell*, vicepræsident for American Institute of Marine Underwriters (seassurandører) og en kendt skikkelse i den amerikanske skibsfartsverden, nedlagde en krans. McDowell, der i sit daglige virke har været i forbindelse med en mængde danske søfolk, havde ønsket på denne måde at hædre de i verdenskrigen omkomne danske søfolk og herigennem samtidig at sende den danske sømandsstand sin varmeste hilsen.

Det var ikke første gang, McDowell var i Danmark. For to år siden deltog han i en kongres for søassurandører i København. Denne gang var han her kun på et kort turistbesøg som gæst hos rederiet A. P. Møller. Så



McDowell nedlægger sin krans ved Mindekorset. Fra venstre ses i øvrigt: Afdelingschef Jørgen Worm, handelsministeriet, prokurist, hrs. Iver Hoppe fra rederiet A. P. Møller og underdirektør Niels Kamper, Danmarks Rederiforening.

meget mere påskønnelsesværdigt var hans ønske om på denne smukke måde at bringe danske søfolk sin hilsen.

I det hele taget ligger søfolkernes forhold i høj grad McDowell på sinde. Han er således bl. a. præsident for National County of Seamen's Agency — en institution, som arbejder på linie med vort eget Handelsflådens Velfærdsråd.

—ing.

Hvor ofte har man ikke ønsket en dørk så ru som sandpapir ...

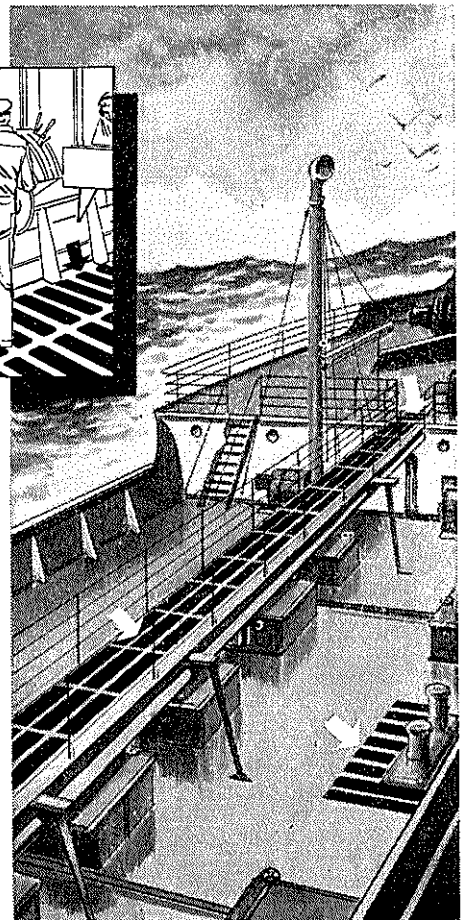
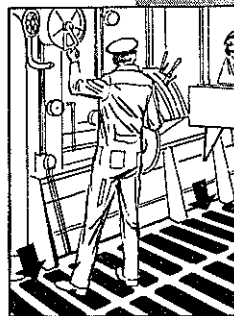
Det ny, amerikanske gulvbelægningsmateriale SAFETY-WALK har en stærk kornet overflade, der giver et fuldkommen skridsikkert grundlag, og som samtidig er utrolig modstandsdygtigt overfor slid. Det kan uhyre let lægges over hele dørken, eller på særligt skridfarlige steder såsom løbebroer, lejertrin, foldereb, kahylstrapper, ved døre m. m. Det er rimeligt i anskaffelse og modstandsdygtigt overfor vand og alle de kemikalier og fedtstoffer, som ikke kan undgås ombord.

Forlang nærmere oplysninger om SAFETY-WALK, ring eller skriv til:
DAN-REFLEX A/S · Løngangstræde 16, København K. · Telf. Minerva 6801

SAFETY-WALK



**vinder sikkert fodfæste indenfor verdens
skibstonnage både i handelsflåden
og marinen.**



Marinestue indviet i Grønland

Den fra Foreningen Gamle Georg Stage-Drenge så kendte bagermester Albert Echwald har i de sidste åringer flyttet sine teltpæle til Grønland.

Hans kærlighed til søen og marinen har også her vist sig, idet han har åbnet en marinestue, som allerede gør god fyldest.

Som formand for Marineforeningen på Grønland, som allerede tæller ca. 100 medlemmer, arrangerer han underholdning for marinesoldaterne deroppe.

Selve marinestuen er malet og udstyret af medlemmerne selv i en træbygning, der er stillet til rådighed af Den kongelige grønlandske Handel. I marinestuen findes et bibliotek, der står til medlemmernes rådighed, ligesom der er møbleret med behagelige lænestole. Et billard er opstillet til underholdningsbrug. I øvrigt er marinestuen udsmykket med Kongeparrets og Tronfølgerens billeder; endvidere et foto af krydseren „Bermuda“, der var på officielt besøg i Godthåb i begyndelsen af juli. Fotoet blev skænket Marineforeningen som en tak for det udmærkede arrangement, foreningen havde lagt for mandskabets besøg i byen. Fra arrange-



Indvielsen af en af sømandsgravene på Godthåb kirkegård.

mentet kan nævnes, at de 2 fodboldkampe, der blev arrangeret mellem grønlændere og engelske marinere, i begge tilfælde blev vundet af Grønland med henholdsvis 10—1 og 8—1. Disse overvældende sejre må sikkert tilskrives Grønlands „krakemut“ fodboldbaner.

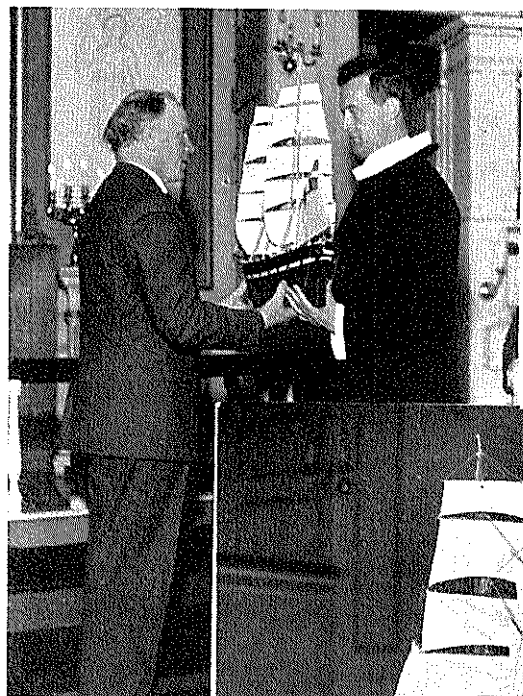
Blandt udsmykningen i marinestuen findes bl. a. en sekstant, skænket af kommandør Lichtenberg, et maleri af fregatten „Jylland“ og en hvalfangerkanon.

Marinestuen benyttes i øjeblikket af et hold marinere, der foretager opmålinger i farvandet ud for Godthåb. Der er køkken, hvor kaffe, te, sukker og sodavand står til fri afbenyttelse. Udover arrangementet af „Bermuda“'s besøg i Godthåb har Marineforeningen vist aktivitet bl. a. ved ophængning af et kirkeskib i Godthåb kirke den 12. juli. Kirkeskibet er bygget og skænket af en nevø til overstyrmand Bantz på m/s „Hans Hedtoft“ og er ophængt til minde om dette skibs besætning og passagerer.

Foreningen har også påtaget sig opbygningen og vedligeholdelsen af 4 sømandsgrave på Godthåb kirkegård. I disse grave hviler en tysk, en norsk og to danske sømænd.

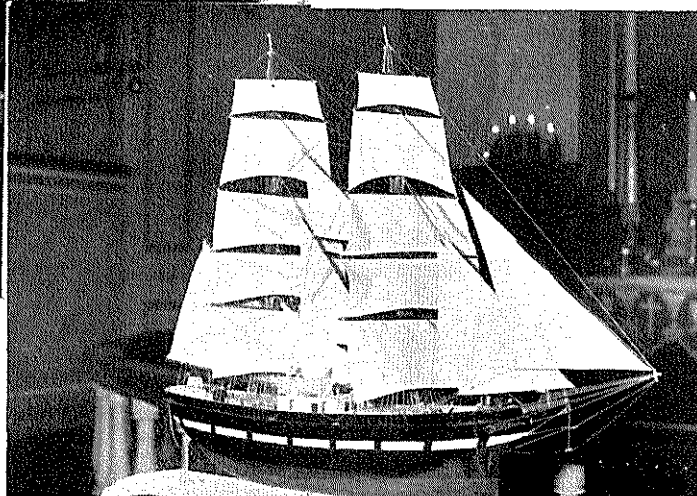
Enhver søfarende er velkommen i marinestuen i Godthåb, og man må i høj grad være hr. Echwald taknemmelig for hans store og uegenlyttige arbejde for at gøre opholdet på Grønland så behageligt som muligt for marinere og søfolk.

En af V. kongens gode venner har været på besøg, og fra ham stammer de her meddelte oplysninger.



Marineforeningens formand overrækker kirkeskibet til provst Balle.

Kirkeskibet.



Havet blev hans skæbne

Eventyreren Eric de Bisschops sidste færd

I disse dage for et år siden — nærmere betegnet den 30. august 1958 — bar fire til døden udmattede mænd deres „capitaine“s afsjælede legeme ind på Stillehavsoen Rakahangas hvide strandbred. Eric de Bisschop, en af havenes sidste store eventyrere i vor tid, havde på koralrevene ud for denne ø fundet døden i det hav, han elskede og gennem årtier havde betragtet som sit andet hjem.

— — —
Allerede i 1937 vandt Eric de Bisschop, der var franskmand, berømmelse ved i en primitiv pirogge, som de indfødte kalder den, at sejle fra Honolulu til Frankrig.

Han havde i en lang årrække levet på Tahiti-øerne, den franske besiddelse i Polynesien, og herfra foretaget mange bemærkelsesværdige sejlads i selvbyggede, primitive både eller flåder, som han selv konstruerede med de indfødtes både som mønster.

Således byggede han i 1955 på øen Ruturu en flåde, som han gav navnet „Tahiti Nui I“. Med den ville han bevise, at der foruden den af „Kon-Tiki“ udforskede rute meget vel kan have eksisteret en anden forbindelse mellem Sydamerika og Polynesien. Den dristige franskmand planlagde dengang, at han ville lade sig drive fra øerne i Stillehavet til Chile. Faktisk var hans eksperiment lykkedes fuldt ud, hvis ikke „Tahiti Nui I“ et stykke ud for Chiles kyst var blevet havets bytte. Besætningen blev dog reddet.

Eric de Bisschop gav imidlertid ikke op på grund af dette uheld. Med en ny selvbygget flåde, som han døbte „Tahiti Nui II“, besluttede han at ville følge „Kon-Tiki“s rute ud i Stillehavet, og en dag i begyndelsen af april sidste år stod den da 67-årige eventyrer med en besætning på fire mand ud fra Callao på den vovelige færd.

Rejsen begyndte yderst lovende. De første ni uger forløb uden genvordigheder — når lige undtages, at radioapparatet ved et uheld en dag gik udenbords, så de fem mænd nu var uden nogen forbindelse med omverdenen.

Da opdagede man pludselig en dag noget helt uventet: træet begyndte at suge vand, så flåden blev tungere. Træet sugede mere og mere vand til sig, og „Tahiti Nui II“ sank dybere og dybere i søen. Vandet trængte efterhånden ind i dækshuset, hvor Eric de Bisschop på dette tidspunkt i et par dage havde ligget syg med høj feber.

For at gøre flåden lettere kappede mandskabet nu masterne — men omsonst. I dækshuset steg vandet så højt, at de så sig nødsaget til at rede et leje til deres febersyge „capitaine“ over på dets tag. Flåden, der efterhånden var fuldstændig manøvreudygtig, drev forbi alle de øer, den passerede. Til sidst var den syges leje på taget fuldstændig gennemblødt, og levnedsmidler og

en stor del af udrustningen drev bort fra flåden i alle retninger . . .

„Vi må bygge en mindre flåde af træ og tønder fra denne,“ hviskede den syge „capitaine“, da han et kort øjeblik vågnede op af sin feberdøs. Straks efter sank han dog på ny hen i bevidstløshed.

Men mandskabet gik omgående i gang med at udføre hans ordre. Af træstammer og tønder fra den synkende „Tahiti Nui II“ lykkedes det dem at få bygget en mindre flåde. Da de havde redt et leje til deres „capitaine“ på denne, kappede de fortøjningerne til „Tahiti Nui II“, der nu lå så dybt i vandet, at de kun kunne se dækshuset ride af sted på bølgerne . . .

Endelig — 140 dage efter afsejlingen fra Callao — skimtede de i horisonten de høje palmer på Rakahanga. Foran øen var der et stort koralrev, men de øjnede ingen åbning, hvor de kunne sejle igennem. De var nødt til at løbe op på revet. Hver især gjorde de sig klar til at møde det, der ville komme. Kun med stort besvær kom Eric de Bisschop på benene. Hans ansigt var ligblegt, og han var ude af stand til at tale. Men alligevel smilede han til sine mænd.

I den frådende brænding blev den lille og hjælpeløse flåde slynget op på revet. De fire af de ombordværende reddede sig gennem brændingen og råbte bagefter på hverandre. Een svarede ikke: Eric de Bisschop.

Men pudselig fik de øje på ham: han drev af sted på en bølge med lukkede øjne. Omgående kastede de sig alle fire i bølgerne, og langt om længe lykkedes det en af dem at få tag i ham og bragt ham ind på strandbredden. „Capitaine!“ råbte de fortvivlet. Men Eric svarede ikke. Han var død . . .

I flere timer havde de udmattede mænd måttet kæmpe mod de frådende bølger for at bjerge deres elskede „capitaine“s afsjælede legeme i land. Først den næste morgen var de kommet så meget til kræfter, at de var i stand til at finde frem til en boplads, hvor der fandtes



Eric de Bisschop (til venstre) med modellen til „Tahiti Nui II“.



Dette var alt, hvad der blev tilbage. Den lille, sønderlåede flåde skubbes af de overlevende ind på strandbredden.

en radiosender. Herfra sendte de følgende meddelelse til Tahiti: „Tahiti Nui II“ sunket ved Rakahanga... Eric de Bisschop død... Mandskabet reddet. — Mere var der ikke at meddele.

At Eric de Bisschop var både elsket og beundret i Polynisien, kom tydeligt til udtryk, da damperen, der skulle føre ham tilbage til Tahiti, anløb Rakahanga. Et hundredtalligt følge af hvilkklædte, sørgende polynesere bragte den døde søfarer deres sidste hilsen ved at ledsage hans kiste til den ventende damper.

Et primitivt trækors på Rakahangas hvide strandbred hvor „Tahiti Nui II“ endte sin sidste rejse, minder i dag om Eric de Bisschop. Korset er rejst af de fire mænd, der var med ham på hans sidste sejlads. Som materiale har de brugt ilanddrevne vragsdele fra „Tahiti Nui II“...

Livet igennem elskede Eric de Bisschop Stillehavet. Det blev i bogstaveligste forstand hans skæbne.

—ing.



Fra bogen „Den sømand han må lide“

NEW YORK



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. E. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)

TELEGRAM-ADRESSE: HANSEN

„Loudon Hill“ - det forheksede skib

Den firemastede bark „Loudon Hill“ var bygget af Russel & Co. i Glasgow. Skibet blev søsat i maj 1887 og var på 2.139 brt. Det var en af de støttige San Francisco-farere. I december 1899 solgte Glasgow-rederiet skibet til F. W. Roberts i Liverpool for £ 14.000. I 1901 ankom skibet, der beholdt sit gamle navn, efter en meget lang rejse fra San Francisco, og der var tegnet reassurance på det til 6 guineas. I 1902 lastede det hvede i Tacoma til Antwerpen eller Dunkerque til 35 sh. pr. ton.

Hård tårn ved Kap Horn

På en rejse fra Liverpool til Vancouver i 1907 havde „Loudon Hill“ en meget hård tårn for at komme rundt Kap Horn. Til sidst blev det nødsaget til at give op og vende agterenden til vejret for derefter at lænse mod Capetown. Til denne havn nåede barken med 13 tommer vand i lasten, pumperne brækket ned og dækket svært ramponeret. Kompas og kompasshus var slået over bord. Styregrejerne var defekte, og skibet havde mistet en masse sejl.

I det hele taget var 1907 et vanskeligt år i sejlskibenes historie, hvad angår turen rundt Kap Horn. F. eks. kan det nævnes, at den firemastede bark „Glencairn“ af Liverpool på rejse fra Rochester til Seattle forliste på Cape San Poula. Fuldskibet „Indore“ fra samme by forliste på rejse fra Hamborg til San Francisco. Det mødte sin skæbne på Staten Island. Træfuldskibet „Prussia“ af Port Townsend og barken „Elsa“ af Rotterdam måtte ligesom „Loudon Hill“ vende om. USA's første jernsejlskib, fuldriggeren „Tillie Starbuck“ af New York måtte forlades af besætningen på rejse fra New York til Honolulu med stykgods. Det skete ud for Kap Horn i juli måned. Skibet havde svære søskader og blev forladt i synkefærdig tilstand. Hele besætningen med undtagelse af 1. styrmanden reddede sig i bådene og blev taget om bord i fuldskibet „Cambuskenneth“ af Glasgow og landsat på Chile-kysten.

Flere uheld

På sin sidste rejse under Union Jack og under capt. Locke var „Loudon Hill“ i fart mellem Tacoma og den engelske kanal for ordre. På denne rejse var barken ude for det ene uheld efter det andet. I en hård Stillehavsbølge under Ækvator mistedes flere medlemmer af besætningen, og 1. styrmand blev så ilde tilredt, at han gik fra vid og sans. Da skibet endelig var nået til Kap Horn-egnene, fik man en svær bræksø over. Den smadrede rat og bestiklukaf og rev hele kahytsskyldet af ved dækket, så det grønne søvand fyldte kahyt og proviantrum. Ødelæggelserne var så store, at capt. Locke så sig nødsaget til at søge ind til Montevideo for reparation.

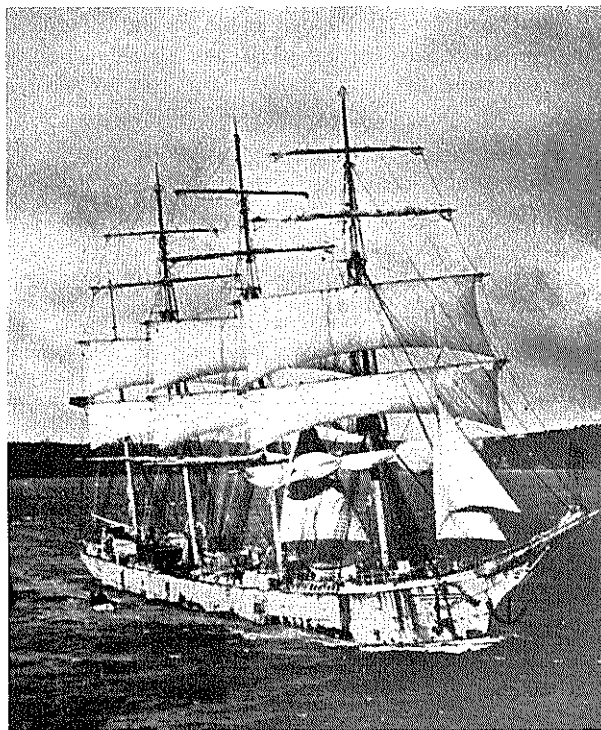
Da man ud for Montevideo signalerede til en damper,

der var for indadgående, om at sende en damper ud til slæbeassistance, kolliderede en slæbebåd, der allerede var sendt ud, med skibet. Efter kollisionen svor Locke en ed på, at „Loudon Hill“ var forhekset. Selv ikke efter reparationens fuldførelse og den stakkels styrmands ilandbringelse var det slut med ulykkerne. I Nordatlanten fik skibet igen svære søskader, men nåede dog at humpe i havn som en anskudt fugl. Omkring 1910 blev skibet solgt til Norge og fik navnet „Erbrin“ og Frederikstad som hjemsted.

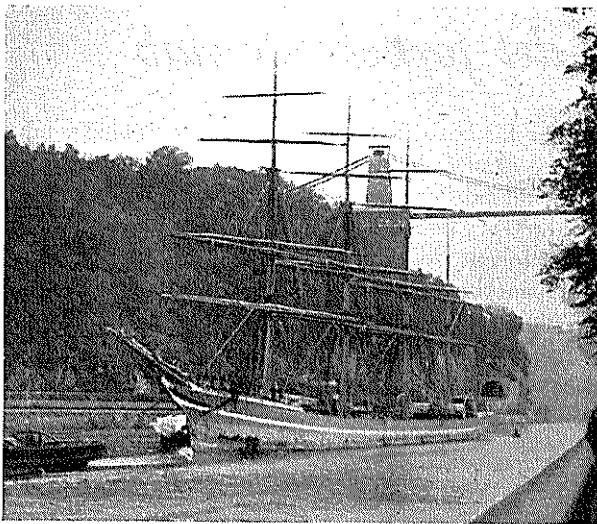
Sejlede fra tysk krigsskib

I 1914 gjorde skibet under sit nye navn en rejse fra Callao i Peru til Columbia-floden på 40 dage. I 1915 solgtes det til en Göteborg-reder og fik navnet „Magda“.

I 1916 afsejlede skibet som „Magda“ fra Chile til Sverige. Intet usædvanligt hændte, før barken i nærheden af Shetlands-øerne blev stoppet af en britisk, armeret patruljebåd, der satte en besætning om bord i sejleren og beordrede der samt den firemastede „Bertha L. Downs“ af Boston og den norske bark „Alastor“ til at sejle til Lerwick for inspektion. Efter at have ligget i Lerwick nogle få dage fik „Magda“ ordre til at sejle til Fleetwood for udlosning. Her skulle det overgives til priseretten. Kaptajnen protesterede, men måtte sejle til Fleetwood. Straks efter ankomsten gik man i gang med at losse. Losningen var næsten tilendebragt — der manglede kun 10 tons — da admiralitetsretten frigav lasten, som blev indtaget påny. Kaptajnen var selvfølgelig



„Loudon Hill“ ved passagen af Suspension Bridge, Bristol.



„Gullmarn“ fotograferet på sin sidste rejse over Atlanten under svensk flag.

lig glad og fortsatte hurtigst muligt rejsen mod Göteborg.

Ved indsejlingen til Kattegat var det diset vejr, og pludselig dukkede en tysk krydser op og affyrede varselsskud for boven af „Magda“. Den svenske skipper havde imidlertid ikke lyst til at standse op og fortsatte. Men så affyrede tyskeren et skarpt skud, og „Magda“ måtte nu dreje til. Kaptajnen fik ordre til at holde en bestemt kurs til en nærmere opgivet position, hvor han så skulle få yderligere instrukser. Der var frisk kuling og god vind, og så snart krydseren var ude af sigte, ændrede „Magda“s kaptajn kurs mod Göteborg igen. Kort før Vinga blev skibet standset endnu en gang af et tysk patruljeskib, der skød med skarpt. „Magda“s unge kaptajn lod imidlertid sætte flere sejl, mens tyskeren skød med skarpt. På den måde nåede „Magda“ i løbet af ganske kort tid ind på svensk søterritorium, og slaget var vundet.

„Bertha L. Downs“ blev også frigivet af englænderne, og med sin last fortsatte skibet til Århus, hvorfra det efter endt udlosning solgtes til et københavnsk rederi og fik navnet „Atlas“.

Om kap med liner

Efter udlosningen i Göteborg solgtes „Magda“ for £ 15.000 til Transatlantic i Göteborg og fik navnet

„Gullmarn“. Dette rederi satte en ære i at holde skibet i tip-top stand. „Gullmarn“ blev en værdig repræsentant for dette svenske storrederi — men også en guldgrube. Det skib, der tidligere var blevet kaldt „forhekset“, var nu altid heldigt. Det undgik både miner og ubåde.

I et gammelt nummer af „Journal of Commerce“ hedder det om „Gullmarn“ bl. a.:

„Fornylig kunne man opleve det sjældne syn at se det 2000 tons store sejskib anløbe Corks havn i Irland for fulde sejl. Det drejede flot op uden hjælp af slæbebåd søndag morgen på rejse fra Melbourne for ordre. Rejsen tog 126 dage. Ved Fastnet, som skibet passerede tidligt om morgenen, løb det op på siden af United States Lines passagerskib „President Adams“, og på en distance af 60 sømil løb de side om side til Daunts Rock fyrstårn. Barken var med sit store sejlareal i en stiv WSW kuling et pragtfuldt syn for passagererne. „President Adams“ siges her at have løbet 16—17 knob. Da Daunts Rock var passeret, drejede „Gullmarn“ til for at få lods. Dette varede nu ikke længe, og den ankrede op i havnen nøjagtigt 60 minutter senere end „President Adams“.

Undgik ophugning i København

Engang satte „Gullmarn“, der var på vej fra Göteborg til Capetown med trælast og papir, kursen langt til søs nord i Atlanten. Trods dette nåede „Gullmarn“ sit bestemmelsessted efter 82 dages rejse.

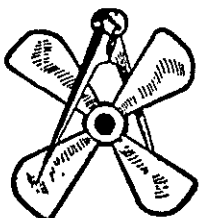
Ved årsskiftet 1923—24 solgte Transatlantic „Gullmarn“ for ophugning til Petersen & Albeck i København. Skibet undgik imidlertid døden. Det blev solgt og beholdt sit navn for at sejle endnu i mange år.

Under kaptajn P. T. Steffensen fra Nordby på Fanø gik „Gullmarn“ den 28. februar 1924 i ballast til Bristol-kanalen. Her lastedes kul til Funchal på Madeira. I mange år sejlede skibet derefter for Sociedade Suseilara de Transport Maritimes på Madeira. I Funchal lå det i hvert fald endnu i 1954 — som kulhulk.

En meget smuk model i størrelsen 1:60 blev af Transatlantic skænket til søfartsmuseet i Göteborg, og her kan den endnu ses.

Skibet, som til tider var uheldigt, fik trods alt et langt og arbejdsomt liv! — Dets sidste danske reder var Carl Nordstrand, København.

Oplysninger og fotos fra lods P. A. Gruelund.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1960 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.

(Nye undervisningsplaner): maskinmestereksamen for elever, der har bestået mellemskoleeksamen med mindst 13,33 points eller højere eksaminer.

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, lørdag kl. 9-13, mandag, onsdag og fredag kl. 18-20. Telf. Ryvang 1863

Den afrikanske krydser

En engelsk løjtnants dagbog fra 1841

En smuk sommermorgen sad løjtnant i Hendes Majestæts tjeneste Walter Fairfield sammen med sine forældre og yngre søskende, da postbudet bragte ham et stort brev med marineministeriets segl. Alle var interesserede i indholdet, og alle gættede: Var det udnævnelse til kaptajn eller en udkommando?

Løjtnant Fairfield åbnede brevet og læste op: „Udnævnt til næstkommanderende på HMS brig „Raparee“,“ udbrød løjtnanten, „den skal være klar til at afgå om tre a fire uger, et herligt skib, netop den jeg helst ønskede mig.“

Tanken om aktivitet fik ham til for et øjeblik at glemme, at denne udkommando betød flere års adskillelse fra alt, hvad der hørte privatliv og bekvemmelighed til.

Løjtnantens yngre broder, Frank, som længtes efter at træde i den ældre broders fodspor i marinen, og som kendte navne og udkommandoer på alle flådens skibe, afbrød den almindelige forvirring, brevet havde fremkaldt, ved at sige:

„Raparee“ udrustes jo til krydstogt på Afrikas vestkyst.“

„Er du vis på det, dreng?“ spurgte faderen halvvrede.

„Bestemt far,“ svarede Frank. „Det stod i avisen fra i søndags.“

Løjtnanten vidste, at drengen havde ret, men havde ikke lyst til at bekræfte det. Drengen derimod fandt avisen frem og viste faderen, at det var rigtigt, hvad han sagde.

„Det er dog rædsomt, min elskede dreng!“ udbrød moderen med tårer i øjnene. „Den frygtelige kyst! Gud give, den aldrig var blevet opdaget.“

„Å hva', mor,“ svarede løjtnanten leende, „du ved nok, at fanden ikke er nær så sort, som man maler ham, og når man bare vogter sig for at sove i land, drikke for meget spiritus, og passer på ikke at blive ædt af hajer og krokodiller, så tror jeg, at det er et sandt paradis, og tænk på alle de herlige sager, jeg kan bringe med hjem, elefantænder, sække med guldstøv, eller vil du hellere have en tam krokodille eller en elefant? Den ville pynte på græsplænen og være en god legekammerat for mine små søskende.“

„Hvor kan du dog spørge med sådanne forfærdelige ting,“ svarede moderen grædefærdig. „Himlen holde dig i sin varetægt.“

Det blev en sørgelig dag, alle i familien fremmalede i fantasien alle de farer, der lurede: fugtige tåger, gul feber, brændende sol, giftige moradser, hajer, krokodiller, sørøvere og slaveskibe. Om aftenen mødte løjtnanten sin kæreste, Edith Nowbray, datter af en oberst, der gjorde tjeneste i Indien. Hun boede hos stedets

præst for at lære sit hjemland at kende, men stævnemødet blev lige så trist, som hele dagen havde været.

Omsider oprandt så dagen, hvor løjtnanten meldte sig ombord til tjeneste som næstkommanderende i „Raparee“. Den lå under udrustning i Portsmouth. Det var en overgang fra det stille familieliv til livet ombord.

Briggen var et smukt skib, bred, men dog skarp; chefen, kaptajn Dainmore, var sømand fra top til tå, dertil kavaler, med et dannet menneskes kultur. Han var dygtig, men som det dengang var skik i den engelske marine, avancerede man kun, når man havde gode fortalere i admiralitetet. Nu var han 56 år gammel skikket til brigchef på kysten af Afrika for enten at avancere og erhverve sig et par hundrede pund i prisepenge, eller gøre plads for yngre officerer.

Efter en uges arbejde var briggen klar og gik til Spithead, hvor den tog krudt ombord, og to dage efter løb den ud ved the Needle med kuling af NO, der førte den klar af Kanalen. Kursen blev sat mod Teneriffa og derfra mod Porto Paya på St. Jago, en af de capverdiske øer. Her aflagde chefen besøg hos guvernøren og fik de fornødne oplysninger om, hvor han kunne forvente at træffe slaveskibe. Guvernøren, en portugiser, var meget elskværdig, men kendte intet til, at der skulle være slaveskibe i nærheden. Derimod havde der for kort tid siden været en svært armeret skonnert under fransk flag. Den havde haft en stor besætning af alle nationaliteter, der havde været meget beslæet med penge. Skonnerten så ikke ud til at være slaveskib, men var ganske sikkert heller ikke beregnet til koffardifart.

Officererne fik underretning om skonnertens udseende, og samme aften gik briggen under sejl til Boa Vista, en ø i samme øgruppe.

Den portugisiske regerings agent der på stedet var bekendt som slavehandler, men optrådte som en meget fin gentleman. Næppe var ankeret faldet, før han kom ombord med foræringer bestående af kaffe, frugt og grøntsager og fulgt af to negersoldater som livvagt.

Soldaterne var bevæbnede med gamle, rustne geværer, den ene havde en gammel stråhat på hovedet, den anden en luvslidt chako. Deres trøjer var syet til folk af smærkere dimensioner og kunne ikke knappes om dem. Dertil havde de gule bandolerer og snavsede lasede benklæder og ingen sko på fødderne, det var hele deres uniform, men slikt var tagateller for denne verdensborger.

Hans hensigt var at beholde briggen så længe som muligt og om muligt udfrutte, hvor den agtede sig hen. Han var altid parat til at give alle underretninger, der kunne lede på vildspor. Det lykkedes derimod at få oplysninger om den besynderlige skonnert, og al tvivl

om den forsvandt, det måtte være en sørøver. Flere skibe, der havde anløbet dette sted, var blevet jagede af et skib, der passede til beskrivelsen, og et skib, man havde ventet i ugevis, havde man ikke hørt noget til.

En nat, da løjtnant Fairfield havde vagt, lyste pludseligt hele horisonten op. Løjtnanten sendte en math tilvejs i fortoppen for at undersøge sagen. Mathen meldte, at han kunne se et stort skib i brand. Chefen blev varskoet og kom hurtigt på dækket og gav ordre til at sætte alle sejl for at nå til ulykkesstedet.

Briggen nærmede sig rask, og nu så man hele skibet, som det lå der ompændt af flammer. Fra briggen så man, at masterne styrtede brændende i havet, men endnu var skibet for langt borte til, at briggen kunne yde hjælp. Ilden bredte sig stadig, og snart var skroget brændt helt ned til vandlinien. Man håbede ombord i briggen, at besætningen var gået i bådene, og for at varsko fyredes et par skud med kanonerne.

Pludselig blev det helt mørkt, skibet var sunket. Briggen mindskede sejl, fik fartøjerne ud og roede rundt omkring i alle retninger for at søge efter skibbrudne. Løjtnanten var i giggen og havde roet omkring længe, da pludselig den mand, han havde sat på udkig i stævnen, sprang op:

„Styrbord, Sir, styrbord, jeg ser nogen, retså.“

Man så nu en lang mørk genstand flydende på vandet og hertil klamrede sig et menneske. Folkene i giggen halede ud og nåede snart til en stang eller et bovspryd fra det forkullede skib. Da de roede langs med det, så de hovedet af en mand på nakken af klyverbommen, kroppen havde han beskyttet mod hajerne ved at surre noget røstværk om sig. Manden var bevidstløs, da han blev halet ind i båden, men da man havde fået hældt noget brændevin i munden på ham, begyndte han at give livstegn fra sig. Efter at han var bragt ombord i briggen, og lægen havde haft ham under behandling, kom han efterhånden til sig selv.

Det var en neger, klædt i en engelsk sømandstrøje og vide benklæder. Da han endelig åbnede øjnene og så sig omkring, var det tydeligt, at han forestillede sig, at han skulle lide en eller anden skrækkelig mishandling.

„Å, massa, ikke skære hals over. Lad lille hvide barn leve. Å, stakkels unge missie! Sørøver dræb alle, alle, alle. Oh, massa, ikke dræb. Alt det blod, det blod! løb som en stor flod. Å! Å! Å!“

Disse afbrudte ord gav den første ide om et frygteligt skuespil, der var blevet opført om aftenen i nærheden af det sted, hvor briggen nu befandt sig. Man fik ud af negeren, at han havde hørt til et stort skib „Anna“, der havde anløbet Cap på sin vej fra sydhavet og taget passagerer ombord der. Der havde været 70 personer ombord.

En skonnert under engelsk flag var kommet på siden af dem, uden at de havde anet noget ondt. Skonnerten havde prajet og spurgt om længden og bedt dem om noget vand. Mandskabet og passagererne på skibet stod og så på de fremmede, som efter at have talt med dem havde fjernet sig lidt fra dem, da to både lagde ud fra skonnerten.

Ombord i skibet tænkte ingen noget derved, i den tro, at folkene længtes efter at få deres tørst slukket. Da bådene lagde til på den ene side, vendte skonnerten og lagde sig på den anden side. En presenning, der havde skjult en del folk nede i bådene, blev trukket til side, og inden man kunne få en kanon rettet fra skibet, eller besætningen kunne få fat på deres våben, var allerede 30 desperate sørøvere oppe på dækket, hvor de slog og stak alle ned uden barmhjertighed. Alle mandfolk blev hugget ned, men kvinderne, mente negeren, blev taget ombord i skonnerten.

Sørøverne gav sig nu til at plyndre skibet og føre alt, hvad de anså af værdi, over på deres eget skib. Negeren var sluppet forud, da han så, de blev overmandede, og havde klynget sig til en trosse, der hængte udenbords under boven. Da han så sørøverne gå fra skibet, var han igen gået op på dækket, men havde da til sin forfærdelse set, at de havde stukket ild i skibet på flere steder og overladt besætninger, som de havde bundet på hænder og fødder, så de ikke kunne røre sig, til deres skæbne.

Han befriede dem, han kunne komme til, men alle deres anstrengelser formåede ikke at dæmpe flammerne, der nu rasede voldsomt. Hans kammerater styrtede agter efter for at fire et af læringsfartøjerne af, men ilden nåede dem, inden de kunne få fartøjet klar. Han selv var krøbet ud til enden af bovsprydet, hvor han, da skibet lå vincret, blev hængende til rodenden var brændt igennem og blev da revet med, da masterne faldt. Han vidste ikke synderlig, hvad der var sket, indtil han blev fundet og bjærget af briggen.

Da det blev dag, kunne de forvise sig om, at der ikke var nogen båd eller andre genstande flydende på havet. Der blev sendt udkigge til vejs for at søge efter sejlere. Det meste af dagen gik på denne måde. Om eftermiddagen sang kadet Seaton, der var udkig på fortoppen, ud:

„Sejler i sigte ret over styrbords bov.“

Briggen blev rettet efter pejlingen, og med læsejl til gik det ned mod det observerede skib.

En rask kuling førte briggen hurtigt frem, og afstanden mellem skibene mindskedes yderligere ved, at det fremmede skib nu også styrede mod briggen.

„Jeg er bange for, det ikke er ham, vi søger efter,“ sagde kaptajnen til sin næstkommanderende. „Ellers ville han dog ikke komme så stolt imod os.“

„Nej, måske, Sir,“ svarede løjtnant Fairfield, „men i den afstand, kan endnu en fra os, tager han os måske for en koffardimand. Marge liverpoolfarere er stolte sejlere, og portugiserne og spanierne fører ofte mange sejl, han kommer nok efter, at han har fanget en ugle.“

„Det kan nok hælde, De har ret, mr. Fairfield,“ svarede kaptajnen. „Er det sørøverskibet, skal det komme til at betale for, hvad det bedrev i går aftes. Hvad mener De om den, master Green?“

„En svær skonnertbrig, Sir,“ svarede masteren. „Den har et stygt mistænkeligt udseende, som lyver den på, om den er en ærlig sejler.“

„Af det stof er der nok ikke synderligt ombord i

den," bemærkede løjtnanten. „Bi kun lidt, så skal De se, om den ikke i en fart vender agterspejlet til, så såre han opdager, hvem vi er.“

„Slå klart skib," råbte kaptajnen, „vi vil dog i hvert tilfælde få den karl til at vise, hvem han er, så snart vi kommer op til ham.“

Skonnertbriggen kom imidlertid bestandig nærmere og så nær, at det næsten ikke var muligt, at den ikke skulle opdage, at briggen var en orlogsmand, for selv om dens kanoner ikke var halet i borde, havde den intet gjort for at kamuflere sig. Fra briggen studerede officererne ivrigt skonnerten gennem deres kikkerter. Det var et langt lavtliggende fartøj med 10 kanoner på hver side og en stor lang kanon midtskibs, og med mangfoldige svingbasser på skansen. Medens de således diskuterede skonnerten, skød den pludselig et skud og højste samtidig spansk flag under gaffen. Kaptajnen lo. „Fyren har dog i hvert fald lyst til at komme os i forkøbet," udbrød han. „Hejs flaget og hal kanonerne i borde, så han kan se, hvem vi er.“

„Mindsk sejl, mr. Upton." lød ordren til den vagthavende, „og vær klar til at stagvende, thi så snart fyren mærker sin fejltagelse, vil han fare af sted i vind-øjet og være en mil til luvart for os, mens vi bjerger sejl.“

Men det skete ganske anderledes. Den fremmede kom, og idet han gik tæt om briggen, prajede han og spurgte på spansk, hvor briggen kom fra, og hvor den skulle hen. Han var bestemt til Cadix fra et eller andet sted, som var umuligt at forstå.

„Drej hi og send fartøj ombord," råbte kaptajnen, men den fremmede forstod det ikke, eller ville ikke forstå ordren.

„Så send ham en kugle for boven," udbrød kaptajnen, „vi må lære ham manerer, når han ingen har.“

Så snart skudet var gået, bakkede skonnertbriggen sit forre mærsejle og lå stille på vandet, idet skibets skarpe stævnhævede og sænkede sig i søen, men han sendte ikke noget fartøj ombord. Briggen drejede til og løb ned til ham og spurgte, hvorfor han ikke gjorde som forlangt.

„Non tengo, senores," svarede en mand, der stod i storrostet. „Vi har enten mistet dem, eller de er ramponerede, vi har ikke en eneste, der kan flyde.“

Man havde grund til at tvivle på sandheden deraf, thi en gig i tilsyneladende god stand, hængte agter, og styrbord læringsfartøj lod til at være ubeskadiget, men det bagberds fartøj så ud, som om det havde fået en kugle gennem boven.

Kaptajnen på briggen lod ikke til at have nogen mistanke om skonnertens karakter, han svarede, at han ville sende et fartøj over, og beordrede næstkommanderende til at gå i giggen og visitere skibets papirer.

Giggen blev sat i vandet og var snart efter på siden af skonnerten, hvor en skare skumle ansigter kiggede ned på fartøjet. De lignede alle mordbrændere og røvere, og løjtnanten var overbevist om, at han ville blive slået ned, så snart han kom ombord, hvorfor han befalede folkene i giggen under ingen omstændigheder at

lade sig lokke til at komme op eller besvare noget spørgsmål, man måtte stille dem, men øjeblikkelig ro væk, når de så noget mistænkeligt.

Til løjtnantens store overraskelse blev et meget fornemt faldereb firet af og besat på orlogsmaner. Da han kom op på dækket, blev han modtaget af en gentleman i en slags daglig uniform. Han bukkede høfligt for løjtnanten og bød ham velkommen ombord på den spanske skonnertbrig „Esperanzo" af Cadix, kommende fra Havannah. Den var på grund af storm drevet noget sydlig fra sin rette kurs.

Løjtnanten fandt denne forklaring ret rimelig.

„Må jeg spørge Dem, Senor, er De kaptajn på dette skib?"

„Jeg har den ære at kommandere det," lød svaret.

„Deres navn, Senor?"

„Don Diego Lopes de Mendoza, til tjeneste," svarede kaptajnen med endnu et elegant buk.

„Så må jeg ulejlige Dem, Senor Don Diego de Mendoza, med at vise mig Deres papirer.

„Con mucho gusto, Senor," svarede kaptajnen med et behageligt smil, „vil De følge med ned i min kahyt, så skal jeg vise Dem papirerne.“

Løjtnanten bukkede og fulgte med kaptajnen. Da han kom til trappen, kastede han et blik over på briggen, den lå godt til luvart og havde skonnerten under sine kanoner. Løjtnanten var langt fra forberedt på den luksus, kahytten frembød: Damaskes gardiner og betræk på sofaen og stole, en overflødighed af sølvtøj og kryстал og en mængde våben af alle slags, som sabler, geværer og pistoler var ophængt på skottet. Kahytten lå helt agterude, og gennem de åbentstående agtervinduer strømmede den friske søluft ind.

Efter at løjtnanten var blevet placeret i en pragtfuld sofa, bød kaptajnen ham en cigar af en kasse, som stod på bordet.

„Vi må benytte livet det bedste, vi kan og tage os så mange ting for ad gangen som muligt, vi kan ikke vide, når det er forbi. Vi kan ryge, medens De gennemser papirerne," sagde kaptajnen.

Løjtnanten fik ild på sin cigar, medens kaptajnen fandt papirerne frem af et meget smukt rejsechatol med indlagt elfenben. Da han drejede sig om, så han, at løjtnanten ivrigt studerede de mange våben på skottet.

„Ah, amigo mio, jeg har et par nydelige småpieces og meget fine toledos, der har gjort god tjeneste i sin tid. Det er blot kuriositeter, hvormed jeg stadser op i min kahyt, skønt jeg er en fredelig sukkerfarer og ikke har brug for dem.“

„Og Deres kanoner på dækket, Sir?"

„Er også til pynt," svarede kaptajnen, „det vil sige på nærværende tid, thi sagen er, at dette skib før var slaveskib, det blev opbragt og kondemneret i St. Jago de Cuba, hvor jeg købte det, og da jeg regnede med, at jeg en dag skulle møde dets gamle ejer, der rimeligvis ville være af den formening, at han kunne godtgøre sin ret til skibet, mente jeg, at det var klogest at beholde midlerne ombord til at forsvare min ejendom.“

„Desuden er der endnu bestandig sørøvere mellem de

vestindiske øer, ja også andre steder, der kunne finde et rask og velsejlende skib som Deres særdeles tjenligt," bemærkede løjtnanten.

Han gennemså skibets papirer, de var i enhver hen-seende i den skønneste orden. Kaptajnen smilede ven-ligt, da han atter modtog papirerne og spurgte, om løjtnanten havde lyst til at inspicere skibet. Da løjtnanten erklærede, at det var hans pligt, viste kaptajnen ham omkring. De så de andre kalytter og ned i lasten, der langtfra var fuld. Der fandtes derimod hverken slave-dæk eller lænker. Der var således intet, der berettigede et orlogsskib til at standse skonnertens sejlads, og dog, der var noget mystisk, uhyggeligt over skibet, måske fremkaldt af besætningens hæsle lurende udtryk og de mistænkelige blikke, hvormed de fulgte rundgangen.

Kaptajnen fulgte løjtnanten til falderebet, og idet denne atter satte fra med fartøjet, mente han at høre et svagt skrig inde fra skibet, det lød, som om det var en kvinde, der skreg. Don Diegø Lopez de Mendoza stod og svingede med hatten, medens løjtnanten roede bort og over mod briggen.

Da fartøjet var lidt væk fra skonnerten, så den agter-ste sluproer, at der var nogen, der vinkede efter fartøjet fra kahytvinduet, men da ingen andre havde set noget, mente løjtnanten, at det måtte være en fejltagelse.

Løjtnanten blev modtaget med lykønskninger af sine officerskammerater, da han atter stod på briggens dæk.

„Vi har alle påstået, at den fyr er en sørøver og ven-tede ganske bestemt at se Dem halet op under rå-nokken.“

„Ja, og Hawkins (det var trediekommanderende) gjorde bud på Deres uniform," bemærkede forvalteren.

„Ja, og Haggis (det var lægen) tænkte på at udbede sig Deres legeme for at kunne holde en anatomisk fore-læsning for besætningen over et virkeligt kadaver," sva-rede trediekommanderende.

Medens de således stod og snakkede, havde skonner-ten atter fyldt sine mærssejl og stod nu en kurs, der hurtigt ville bringe den til luvert af briggen. Den var allerede kommet et stykke bort, da negeren, som de havde reddet fra vraget dagen før, kom op på dækket, da lægen mente, at frisk luft ville være godt for ham. Så snart han fik øje på skonnerten, der sejlede bort, blev hans ansigt fortrukket af skræk, som om han havde set en ond ånd. Han sprang op på finkenettet og viste efter skonnerten med udstrakt arm.

„Hva' er det, hva' er det, jeg se'?" skreg han. „Skon-nert, de forband' skonnert, de plyndre' og myrd' al' mi' skibskammerat', hvorfor han kom her, hvorfor går han?"

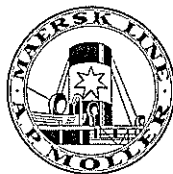
„Hvad er det, han snakker om," spurgte Fairfield, som blev opmærksom på negerens fagter.

„De skonnert, de sørøvere, de forband' sørøvere, Sire. Mig kan se godt på de tre nye dug i de storsejl, hun stor kæltring, massa.“

„Er du vis på, at det er den sørøver, der overfaldt jer?" spurgte løjtnanten.

„Å, ganske sikker, massa, mig ken' den kæltring, om jeg mød' hende i hundrede år," svarede den sorte bestemt.

fortsættes i næste nummer.



®

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

blandt de „vilde“. Men Søren skammer sig såmænd den dag i dag — det siger han da.

Ushuaia var den gang den sydligste by, som var beboet af hvide mennesker. Sonden for levede kun indianere, resterne af et stolt folk, i dag er de uddøde. Det var kanoindianere, uden fast boplads, der levede deres liv i kanoen. Jagan-stammen holdt især til i kanalerne, længere ude mod havet levede Alacalufa-stammen. Begge stammer, de eneste ekspeditionen traf på, var umådelig dygtige kanofolk, hvem frygt var et ukendt begreb, når de i en rygende „sydvest“ kom i en dødsfarlig situation. I kanoen, hele familien, hundene med, kunne man se dem i livsglad gestikuleren, hujende og skrigende nyde situationen, som de iøvrigt altid kom godt fra. Jaganerne var velbyggede, smukke folk, allerede den gang så meget berørt af civilisationen, at de kunne lide gin og var i besiddelse af nogle gamle bøsser. Alacalufaerne var lige modsat, grimme og beskidte. Som våben havde de kun pile og fiskespyd med sten- eller benspidser. Desuden var Alacalufaen hævngherrig og mistænksom, måske ikke uden grund. På steder, hvor han færdedes, måtte man være på vagt altid; thi han var en mester til at få en sovende fjende ekspederet sporeløst ud af denne verden. Var fjenden vågen, gik Alacalufaen nødigt til angreb.

Efter røveriet af hundene blev sejladsen fortsat ud gennem Brazo Suroeste (se kortet), farvandet mellem Gordon øen og Hoste øen, for at komme ud mellem de tusinde større og mindre øer på vestsiden af Ildlandet. Sejlad i de farvande er ej lystsejlad. Ve den kutter, hvis rorsmand, med underarmen hvilende på rorpinden, kun løst fattende om den, henfalder i fortabelse over Ildlandets barske, vilde og forrevne natur, dets gigantiske storhed, men så ufattelige skønhed! Thi selv i læ af klipper, i en smul sø og moderat vind kommer pludselig, ud gennem klippeslugterne, kastevinde af orkanagtig styrke. Det er nødvendigt stadig at „stand by“ skøder og fald og vel vogte sit ror. På læsiden af særlig høje og stejle klipper, tilsyreeladende godt i læ, kan et fartøj nemt komme i vanskeligheder, når sydvesten-stormen rejser sig. Det gør den i løbet af en halv time, fra stille vejr til orkan. Med umådelig kraft kan vinden ramme en lodret klippevæg, føres til vejrs op over klippens top, og dér, frigjort fra den spærrende klippevæg, vælter luftmasserne sig brølende og buldrende næsten lodret mod søens overflade, som piskes til et frådende skum. Overraskes et fartøj under sejl af et sådant pust, blæser rigningen ud, eller fartøjet kæntrer.

Da „Fortuna“ var kommet ud i munden af Brazo Suroeste, havde Bjarne betænkeligheder ved at fortsætte, da han ikke stoled på, at vejret ville holde sig fint, som det var. Kutteren blev derfor bragt til ankers i en lille bugt på vestenden af Hoste øen. Og ganske rigtigt, som Bjarne havde ventet, kom stormen, og det blæste i 16 dage. Det var, som havde vinden i sinde at vælte alt overende; men ankrene holdt. Bjarne mente, efter den storm ville vinteren være forbi, og at de, omend de ikke kunne vente magsvejr resten af rejsen, så dog fik noget

mere moderate storme, som kunne rides af bag en skærmende pynt.

Den 17. dag lettede „Fortuna“, satte sejl og holdt kurs ud mellem øerne, hvor der var mange oddere. Jagten begyndte så efter en fast plan. Når man havde fundet en snug ankerplads, blev jollen, når vejret tillod det, tidligt om morgenen sat i vandet og bemanded med to mand. Den tredje blev på skift om bord som vagtmand og kok, så et godt måltid kunne være klart, når jollen om aftenen kom tilbage.

Jollen, hvori også hundene befandt sig, blev så roet ind til et sted på stranden, man i forvejen havde udset sig. Dér blev hundene sat i land. Mændene i jollen sad, en forude og en agter, med ansigtet vendt forefter. De roede ikke som almindeligt, men skoddede jollen gennem vandet langs strandbredden i kortest mulig afstand fra denne. Bøssen stod skudklar, støttet mellem mændenes knæ. Skal man skyde oddere, skal man være hurtig i vendingen. Sålænge hundene ikke havde fært af odder, ville de løbe langs med stranden i sigte af jollen. Når odderen nu var på vej fra sin hule, som lå i bjergskræningen, til vandet eller omvendt, hørte den båden komme, længe inden båden var nået ud for det sted, hvor den var. Den satte derfor i løb op mod sin hule, men hundene, som nu havde fært, satte gøende efter den. Når hundene begyndte at gø og forandrede retning, var det tegn til mændene, at nu var der odder i landskabet. På land var hundene langt hurtigere end odderen; det blev den snart klar over, og så den sig afskåret fra at nå hulen, vendte den om for at nå vandet og undslippe; men når odderen kommer ud af kratbevoksningen, som strækker sig helt ned til strandbredden, er to bøssepiber rettet imod den, og er skytterne hurtige nok, undslipper den ikke. I det korte øjeblik, det tager odderen at komme fra kratet til vandet, skal der sigtes og skydes. Ofte når odderen vandet, og jagten på den kan da godt opgives for den gang.

Til tider skete det, at odderen nåede hulen. At det skete, blev mændene varskoet om, ved at hundene begyndte en rasende gøen og i stormløb fjernede sig fra kysten. Jollen bliver så sat på land, og jægerne finder nu ved hjælp af hundenes gøen frem til hulen. Odderens hule har altid flere ind- og udgange, oftest fire til seks; men Søren har fortalt mig, at han har været ved en hule med fjorten åbninger. Men selv om odderen har nået sin hule, er den ikke i sikkerhed. Mennesket er klogere end som så. Med fugtige græstørv f. eks. eller andet, som kan udvikle en kraftig røg, stoppes alle åbninger undtagen een. Der sættes så ild til græstørvene, og den kvælende røg, som udvikles, fylder hulen og driver odderen ud gennem det eneste åbne hul, hvor to bøssepiber og to hunde er klar til at modtage den. Men ikke desto mindre skete det, at odderen nåede vandet og undslap.

Således forløb sommeren for de tre mænd i regn og rusk, til tider for en fair vind, til andre skarp bidevind for klosrebede sejl.

Til rejsens vestligste punkt tæt vest om Bahia Desolada var sejladsen indenskærs og, bortset fra de farlige

Fortættets side 27



Selv en haj kom jeg til at slagte -

siger 79-årige ALFRED BAGGE

Ved CARL ØSTEN

Orlogsgast nr. 422 Bagge.

Slagtermester A. Bagge.



Der er stadig slagtere af profession blandt orlogs-flådens indkaldte værnepligtige personel. I tjenesten kommer de dog ikke til at hugge så meget som hovedet af et stykke fjerkræ. Anderledes forholdt det sig om bord i skibe for ca. 50 år siden — den epoke, denne artikel vedrører — da levende, ombordværende kreaturer såsom ko, kalv og gris måtte lide døden før værnepligtig slagters hånd. Derfor havde hver større orlogsmænd mindst én slagter om bord. Som tilføjende apropos kan anføres, at så sent som i begyndelsen af 1920'erne slagtedes kreaturer til skibs-proviant på Holmen.

Vikingen overgiver hermed roret på erindringens fartøj til herr Alfred Bagge, fhv. slagtermester på Frederiksberg, der som værnepligtig udførte sit civile håndværk om bord i „Valkyrier“ på togt til Dansk Vestindien 1901—02:

— Det var i september 1901, jeg mødte til orlogstjeneste i fregatten „Jylland“, hvilken anvendtes til logiskib. Jeg var i civil-liv: udlært slagter. Ved udstikningen af besætningen til krydser-korvetten „Valkyrien“, som skulle på vintertogt til Dansk Vestindien, stillede vi op håndværksvis. Først udtoges de af os, der meldte sig frivilligt — jeg som der eneste af 4 slagtersvende. Slagterjobbet om bord bestod i både at slagte dyrene og partere dem, hvilket foregik på midtskibs dæk. Første gang jeg i uniformen kom til at udøve mit håndværk blev i Cadiz, et af anløbsstederne før sejladsen over Atlanten. En aften, jeg var ved at gå til køjs — jeg skulle senere stille på hundevagten — blev jeg beordret til at slagte 2 geder, som lige inden var bragt om bord. Et par af skibets officerer havde skudt dem inde på en nærliggende ø. Med min store slagterøkse gav jeg dem et dødbringende slag på parden, hvorefter de for partering hejstes op i en line. For denne slagting fik jeg mine første drikke-penge om bord, idet l. maskinmester gav mig 2 shilling og 1 Gammel Carlsberg, sidstnævnte med tilladelse til nydelse, idet vi værnepligtige samt visse andre undermænd ellers ikke måtte drikke bajere og spiritus om bord, end ikke på frivagterne. Ved afsejlingen fra Cadiz havde vi fået de første firbenede, levende væsener med, et par køer, som overintendanten havde været i land og købe. Dem slagtede jeg successive på rejsen over Atlanten. Hver ko-krop udparteredes i 4 fjerdinge, hvilke anbragtes i kød-sækken, som hang

agten for mærset i forreste mast. Overintendanten vidste imidlertid ikke, hvad vi skulle gøre med huderne. „Det skal jeg nok ordne,“ sagde jeg, „om jeg kan få en spandfuld salt?“ Bestrøet hermed rullede de sammen for at stuves i et af last-rummene og så forblive dér, indtil København atter rædes. Her klarede jeg den også for overintendanten med at få huderne solgt. Læsset på en trækvogn fik jeg med en makkers hjælp kørt dem til en hude-opkøber i Vestergade, som jeg kendte. Herved fik overintendanten sit ved salget tilkomne beløb, nogle få kroner, og vi som lidkøb af hude-manden en gang godt smørrebrød med øl til.

Øvre under øerne blev jeg vist den blandt kammeraterne, som oftest kom i land, idet jeg i tjeneste som regel fulgte med hovmesteren på hans indkøb af kød. Af og til slagtede jeg dog kalve om bord, af hvilke indkøbtes 3—4 stykker ad gangen, og hvis kød blev en kærkommen forandring for den megen dåsemad. Til officererne lavede jeg nogle gange også rulle-pølse, som nu ikke helt blev, hvad den skulle være, fordi jeg manglede visse ingredienser, blandt andet fedt.

En enkelt gang — vist 3. juledag — blev jeg roet i land med mine rekvisitter for at slagte en tyr, hvilken var en gave til officererne fra øens dyrlæge. Den stod tøjret til en palme ved havnen. Først „løb jeg den ind“ til stammen, så tøjret blev kortest muligt, hvorefter jeg beordrede en kammerat til at holde den i hornene, hvad han ikke syntes at føle sig videre tryk ved. Hele affæren blev noget af en folke-forestilling, idet en mængde indfødte stod i kreds om stedet; men så snart de så, jeg hævede øksen til det dødbringende slag, flygtede de rædselsslagne. Under parteringen af dyret, som i talje var hejst op i palmen, vendte de dog tilbage, ikke så meget for at betragte mit arbejde som for at få noget spiseligt. „Have you a beef for me,“ råbte kvinderne, ofte med ledsagende tilbød om at følge med hjem til the eller rhum samt „intimere samvær“. De fik så de for os ubrugelige indvolde og hovedet, medens de parterede stykker af mine makkere blev båret ned i båden. Hele tiden skulle vi samtidig være på vagt overfor tyverier. Huden overlodes en neger, for at han skulle sælge den for os, og han kom tilbage med en vestindisk dollar, for hvilken vi købte 1 flaske vin til deling på stedet.

Selv en haj kom jeg til at slagte, dog kun delvis. Af

disse havets uhyrer var der jo nok i farvandene omkring øerne, selv inde i havnene. En dag fik nogle af officererne den indskydelse, det kunne være sjovt at fange en haj til nærmere iagttagelse. Et stykke flæsk på en stor jernkrog i line, hvis tamp var fastgjort til den udriggede fartøjsbom, kastedes udenbords, hvorefter udkiggen på broen fik ordre til at varsko, når der var bid på krogen. Det kom der, medens vi menige sad ved middags-skafningen. En snes af os blev kaldt på dækket for at assistere ved hajens indbjergning. Med sine kraftige haleslag piskede den vandet om sig til skum. Selv et par riffelkugler, som en løjtnant gav den, var ikke dødbefordrende. Herefter slog et par mand, der var dirigeret ned i „Moses“, vor jolle, halvtik med en line om halen på hajen, som vi endelig ved hjælp af mange par armkræfter fik hevet indenbords. For der var en ordentlig krabat på ca. 200 kg's vægt og med en længde af 4—5 m. Endnu var den ikke mere død, end den kunne slå med halen, hvis slagkraft var nok til at brække benet på en mand. Jeg fik så ordre til at hente min økse og kappe halen af, hvad jeg slap godt fra.

Nogle af officererne kunne godt tænke sig at smage, hvordan hajbøf var, så jeg skar nogle filetter ud af de bedste kødstykker på hajen. Deres tilberedning måtte kokken om. Resten af hajen varpedes så udenbords, hvor den med glæde bjergedes af et par indfødte, der i håd lå ventende ved „Valkyrien“s side på et eller andet brugbart. Navnlig havde hajens ryggrad værdi for de indfødte, for af den kunne laves en meget fin spadsrestok. Derimod, som det senere erfarede af officerernes ansigtsminer, havde bøfferne vist sig langt mindre værdifulde som nyhedskulinarite!

Var der end mange hajer ved St. Thomas, vor ordnære stations-plads, var der endnu flere ved St. Croix. Når indbyggerne her ville fange haj, som på grund af sin størrelse ikke kan tages fra småfartøjer, skete det fra kysten ved hjælp af lokkemad, for eksempel dele af et eller andet dødt kreatur, der var sat på krog med line, hvis tamp var fastgjort til et eller andet fast punkt i land.

Øernes indfødte havde forresten ikke frygt for hajer. Vel var de alle fine svømmere, men alligevel? Når de store turistdampere, amerikanske såvel som tyske, havde sat anker i havnen, flokkedes negrene i både om dem for at tjene penge på deres dykker-kunst. „Have you a silver-shilling,“ var det altid stående spørgsmål, og når så en mønt blev kastet i vandet, varede det ikke længe, før en neger havde den i hånden. Det dybe vand hindrer nemlig mønten i at synke hurtigt, den glider langsomt i zig-zag. Vi, „Valkyrien“, var næppe kommet dertil, før de også var om os og stillede samme opfordring, dog med indledningen „landsmand“ og tilføjslen: „Haj spise dig og ikke mig,“ idet de fra bukselinningen trak en stor kniv frem og lagde den på toften i båden. Nu er der vist nok noget om, at hajer ikke normalt tager hurtigt-bevægende bytte, i dette tilfælde en lynhurtig neger-dykker, men skulle en haj komme ham for nær, kunne han gøre den kraftløs ved at ridse den i bugen med kniven. Udover denne sikkerheds-foranstaltning havde de dykkende

et reb om halsen, hvis tamp var fastgjort til båden. Heldigvis blev ingen af vore mønter anledning til, at nogen af vore sorte landsmænd saksedes af et hajgab.

Hvor lokkede end vandet i Charlotte Amalies havn var til et bad, måtte vi afstå herfra på grund af hajfaren. I det hele taget var her som ved de fleste andre klippe-øer så dybt inde under land, at småskibe som skonnerter kunne ankre ganske få meter fra kysten. Når vi havde landlov, kunne vi ganske vist tage havbad fra en lille badeanstalt i havnen, men om nogen svømmetur kunne der ikke være tale, eftersom bassinet for at holde hajer ude var lukket med et skød af tætstående pæle. — Jeg havde ikke troet, at en haj også kunne springe som en springer. Men jeg fik selvsyn herfor. En dag, da en tysk damper, som lå i vor nærhed i havnen, satte sin skrue i gang, fløj en stor haj flere meter i vejret. Jeg antager, det var slaget af et skrueblad, som fik den til det.

Af hvad grund ved jeg ikke, men i begyndelsen troede mine kammerater, jeg ikke var rigtig slagter. Efterhånden fik de dog beviser nok herfor, selvom dette vel ikke blev anledningen til, at de i stedet for „Slagter“ kaldte mig „Løjtnanten“. At være slagter om bord var jo ikke arbejdsgivende nok, så jeg var tillige skansevagtstamt og artillerist ved forreste 21 cm, og ydermere ophøjet til kanonkommandør, hvis pågældende underofficer var fraværende. Som ekstra tjans vaskede jeg en underkanoners tøj, hvilket ofte indbragte mig 1 flaske rhum eller vin, men på den udtrykkelige betingelse, at jeg ikke viste mig beruset. Så på denne konto fik jeg og nogle besindige kammerater adgang til at lave os en ekstra grog om bord.

Som skik og reglementer dengang påbød, vaskede vi selv vore uniforms-dele om bord. I Cadiz var den blå uniform blevet udskiftet med hvidt paradetøj, 2 sæt. Efter vask og tørring ruljedes det, kraver også, i tøj-rullen med håndsving, som stod på dækket midtskibs. Sikke knivskarpe folder, der kunne blive i bukserne! Disse var fortål, modsat den blå uniform, forsynet med klap, altså som de nutidige i vor marine. — Vask af hængekøjerne, som med visse reglementerede mellemrum også skulle gøres, fandt sted på havnen i Frederikssted på St. Croix, fordi her fandtes bedste indretning hertil. „Valkyrien“ aflagde jo tjeneste-besøg på alle 3 øer, og stundom brugtes den af guvernøren, C. E. Hedemann, for hans befordring. Han, der tillige var oberst for hærstyrken, var i flåde-reglementet som *eneste danske guvernør* takseret til 15 salutskud, når han kom om bord. i visse tilfælde også, når han gik fra borde, samtidig med at guvernørflaget sattes på skibets fortop. På sådanne rejser mellem øerne fungerede „Valkyrien“ undertiden som passagerskib ved at medtage negre; jeg husker engang således et hundrede stykker fra St. Thomas til St. Croix; men ih, hvor de brækkede sig på grund af nogen søgang!

Vist alle ved, at der er godt lunt på den 18. breddegrad. Dansk Vestindien, øerne St. Thomas, St. Croix og St. Jan, ligger omtrent her, så vi fik i stedet for vinteren derhjemme en endog meget hed sommer. Selvom øvelser var henlagt til dagens mindst varme timer, var

for eksempel bajonet-fægtning, til hvilken vi var iført maske og plastron, en hård omgang. Næstkommanderende havde en dag fundet ud af, at jeg trængte til en lektion heri af en underofficer, og da han kunne sit job til ug, strømmede sveden ned ad mig. Chefen, den flinke, der var kommet til, fandt det for hårdt, så han beordrede mig i styrtebad med påfølgende hvil. Vi havde jo syge nok i forvejen, syge-lukafet var næsten altid belagt med 3—4 patienter. — Dækket, som vi ikke skulle lægge os på for ikke at blive stribede, spuledes over i middagsstunder med vand fra pøse for at nådernes tjære skulle blive mindre blød. Og det lå endda beskyttet af solsejl. Helst havde vi selv om natten lagt os deroppe, hvilket desværre var os forbudt. Efter overstået hundevagt kunne vi dog som regel stjæle os til at søge ind under kanonerne eller andet godt gemmested, men her kunne jo ikke være ret mange. Om læ til køjs lå vi gerne nøgne, og jeg, der havde min køjeplads ved bageovnen, glædede mig altid over, at der ikke blev bagt i den før tidlig morgen. Nogle væsener befandt sig ellers udmærket i denne stærke varme: kakerlakker, store og i massevis. Disse skibsfæller kom dog først om bord, efter at Vestindien var nået, ligesom de syntes forsvundne, da København nåedes. — I en så evindelig hede skabes stærk og lige så evindelig tørst, til hvis imødegåelse den lille daglige ration vin langt fra slog til. Den var dog en nydelse, mečens det supplerende drikkevand i beholderer på dækket langt fra var det i sin næsten slimede lurkenhed. Nej, så var det noget ganske andet, når vi på landlov kunn drikke guava-rhum eller de store Gl. Carlsberg Lager. Da øl var en importvare, var det noget dyrere end rhumen. Denne som uhyre billig blev skyld i, at lidt for mange rhumkæfarter blev slæbt om bord. De heraf prægede gaster blev så lagt ned på banje-dørken, side om side som sardiner i dåse, hvorefter læge og sygepassere gik i gang med at pumpe dem „læns“.

Selv nogle af vore underofficerer kunne komme om bord med rhumhumør på! Og enkelte gange endog lade det udløse ved morsomme, harmløse kommandoer, såsom den aften, da fritønnen på skiftet, der lå og sov under repos'erne til salut-kanonerne, blev beordret til at stå på hænder med fødderne imod kabyskoddet. Det blev lidt af en gåde for dagvagtskiftet, hvordan de af morgengryet afslørede fodtryk var kommet på et så mærkeligt sted. Endnu havde man jo ikke hørt om, at personer kunne gå op ad et skod i vandret stilling. — Den daglige ration vin, som afholdsfolkene blandt de værnepligtige ikke hentede, tog underofficererne sig gerne af, hvorved de fik mangan ekstra-fest i deres messe.

Havnen ved Charlotte Amalie (St. Thomas) overgik dengang Københavns, hvad antallet af fremmede orlogsmænds besøg angik, vel forresten også turist-damperes. Næppe var en fremmed orlogsmænd afgang, før en anden kom. Undertiden kom endog eskadrer. Vi oplevede således at en amerikansk på 5 enheder, en anden gang ikke mindre end 11 forskellige nationers krigsskibe på samme tid, der alle havde at salutere såvel

fortet i land som „Valkyrien“. Det var tider! Blandt europæiske nationer var tyske orlogsmænd oftest forekomne. Deres besøg her var ikke alene for at vise flaget, men havde også forbindelse med en vis flåde-strategi. Eftertiden har jo således kunnet læse, at Tyskland var stærkt ude efter at erhverve sig en flådebase i Vestindien. For disse tyske krigsskibes besøg gjaldt det særlige, at de undertiden udskiftede besætning på den måde, at tyske passager-campere kom med den nye og tog den gamle om bord. Og tæt udenfor dansk territorialgrænse holdt amerikanerne somme tider skydningsøvelser. Et så stort livsrøre i havnen kom selvfølgelig til at give genklang i byen, hvor op mod et tusinde marinere af forskellig nationalitet da enten sloges om plads i værtshusene eller om negerpigerne.

Mod dette lette flåde-liv stod den ceremonielle flaghejsning hver morgen kl. 8 som noget alvorligt og højtidstidstid, idet den ledsagedes af de forskellige nationsskibes spillen „Kong Christian . . .“, hvormed vi da ofte i „Valkyrien“ kunne komme til at stå ret med blottet hoved op til en halv time. — Hvad der blev afgivet og besvaret af salutskud fra „Valkyrien“, fortet og de fremmede krigsskibe var bare for en måned vældig mange, næsten som en evindelig kanonade. — En dag i februar 1902 fik havnen særligt flot besøg, nemlig af „Hohenzollern“, tysk kejser Wilhelm II's meget store lystyacht med sin 300 mands besætning. Alene dens musikkorps bestod af 70 mand, sagdes der. Kejseren var dog ikke med om bord. Derfor blev det kun til høfligheds-visitter mellem cheferne for yachten og „Valkyrien“. Under yachtbesøget, som varede et par dage, hørte vi vor udkig praje fra broen: „Fartøj fra borde på Høseholderen,“ så vi stak jo i grin. Det var nu ikke morsomt villet af udkiggen, „Bette Hans“ fra Marstal, for han, der var „lidt tilbage“, kunne end ikke på officerernes opfordring sige „Hohenzollern“, det blev hver gang til „Høseholderen“!

Mod kejseryachtens store musikkorps var vort intet: 12 mand, af hvilke 2 var værnepligtige. Om bord spillede det blandt andet til officerernes middags- og aften-skafning stående på dækket, dog så nær de åbenstående messe-skylligher som muigt. I land spillede det som forrest marcherende i lændgangskompagniet, desuden i begravelsesprocession eller i anden anledning.

Så var der om bord den mere private musik, som vi selv forlystede os med i fritiden. En mand var den flotte ejer af et horn-instrument, men da det var for lidt til et orkester, skillingede vi gaster sammen til en harmonika for en kammerat. Og til de sammenspillede toner gik det så løs på dækket midtskibs — det eneste vi udenfor tjenesten havde adgang til — med dans og halløj i den grad, at officererne ofte kom hen og betragtede os. Desuden sang vi en hel del „hjemmestrikede“ sange, som var begået af vor husdigter om bord, „Gørtleren“ kaldet, og som selvfølgelig for det meste omhandlede livet om bord. Han optrådte tillige som ikke udygtig skuespiller for os. Disse sange samledes og tryktes til 50-års jubilæer i 1951. En af dem hedder „Vagtskibet Valkyrien“ og synges på en melodi fra

„Sommerrevyen 1897“. I et af refrainerne hånes den norske margarine, vi en kortere tid fik udgivet:

„Ja, før var der vrøvl nok om Mønsted,
men jeg holder dog på Otto Mønsted.
Blot en måned på Pellerins „pensel-smør“,
ja, så holder vi s'gu alle på Mønsted.“

En anden af hans viser omhandler hatte af strå, som vi noget hen på togtet fik udleveret, og som var lavet af franske fiskere inde i Charlotte Amalie. For deres anbringelse ude af brug blev der trukket snore under dækket til mandskabs-banjerne, altså oppe over køjerne, når de var riggede op. Imidlertid blev de ikke udgivet til hver mand; af hvad grund ved jeg ikke. Jeg vil lige citere et par linier:

„Så hændte det forleden dag, da det var vintervejr,
så koldt som bare fanden, så jeg frøs om mine tæer,
så kom de s'gu med hattene, en skæbnens ironi,
det lod jo næsten til, at sommervarmen var forbi . . .“

Af anden lettere påklædning indkøbte intendanturen undertrojer af flonel, som vi alle fik, da foråret satte temperaturen op. Takket være nordøst-passaten, som blæser fra november til august, lå gennemsnitstemperaturen dog på ikke mere end 26—30 grader C. Svalende regn faldt tilmed jævnlige, altså modsat mange andre tropeegne, og i sidste halvdel af maj kom vi ud for en tordenperiode. Enhver regndråbe var velkommen hos os, så når det regnede, stillede vi alle mulige tomme beholdere ud på dækket for at opsamle det for tøjvask så udmærkede regnvand. — Trods de varme dage kunne natterne være uforholdsmæssigt kølige, så for at gardere sig herimod gik skildvagt og udkig med kappe.

Engang imellem måtte „Valkyrien“ lægge til bolværk i Charlotte Amalie for kulindtagning, hvorved lejlighed gaves til eftersyn af ankerkædernes tilstand. Kullene blev båret om bord af negerkvinder, et halvt hundrede ialt, som bar dem i kurve på hovedet. Sikken en palaver, de holdt! For enden af landgangsbroen, som de gik ad, sad en mand, der stak en brik ud til hver passerende kvinde, hvilke brikker bagefter ombyttedes med penge. Negre som andre farvede folk er i regelen lade til deres arbejde, sådan også her, hvorfor de fik „musik til arbejdet“, for at der kunne blive mere fut i tingene. Det gav desværre bagslag, idet kvinderne straks smed kurvene og gav sig til at danse og steppe af hjertens lyst, indtil den mand, der havde til opgave at piske dem, når de ikke var rappe nok, gav dem nogle ordentlige snert.

Som tiden gik, og den oprindelige hjemfart til Danmark var overskreden uden nogen bestemmelse herom, plagedes en del værnepligtige af hjemve og delvis tropekuller. En af kammeraterne sprang således i fuldskab udenbords hele tre gange i den hensigt at drukne sig, men hver gang fik vi ham bjergtet ind i live. Hajerne havde han nok ikke tænkt på! Det kan ikke nægtes, at flere af kammeraterne blev straffe-gaster, hovedsagelig for beruselse og møden for sent efter landlov. Én havde iøvrigt forset sig i den grad, at krigsretten, der bestod af officerer om bord, måtte trække i blå uniform med

trekantet hat og sabel og afholde forhør, hvilket foregik inde i guvernements-bygningen.

Også „Valkyrien“s skrog fik tropekuller! En dykker havde flere gange været nede og rense ventilerne i bunden, foruden at andet mandskab skrabede skroget i vandgangen. For at frembringe tilstrækkelig krængning herfor hængtes den tunge dampbarkasse udenbords i udlæggebommen, først om styrbord og derefter om bagbord. Dette var dog ikke nok, for bunden var efterhånden blevet delvis tilgroet og delvis dækket af en kalkholdig skal af bløddyr i indtil 1 tommes tykkelse, hvorved farten, der i almindelighed lå på 10 knob, nedsattes til 9. Særkedokken i Charlotte Amalie kunne dog ikke tage „Valkyrien“, før den var lettet for adskilligt grej samt dens halve snes fartøjer.

Som i nutiden gik landlov på skift mellem kongens og dronningens kvarter. Jeg var på det sidste. Ofte og længe kom vi dog aldrig i land, kun på søndage og kun et par timers tid, som regel fra kl. 15 til 18. På togtets sidste del blev onsdage også landlovsdage, og på søndage ved havn kunne de vægtsfrie, der ville, tage i land til gudstjeneste. Det var dog ikke alle, der nåede så langt som til kirken! Nattegn kendte vi overhovedet ikke til. Så det hændte jo, at en og anden gast „brændte den af“, hvad jo ikke kunne passere uden straf-følger. Men hvis en mand havde rene papirer, kunne han søge om udvidet landlov til kl. 2. og få den.

På grund af tropevarmen lå den daglige øvelsestid om bord noget anderledes end normalt, som regel mellem kl. 6—8 og 15—16.45. I den udførtes hovedsagelig geværcærsits, kanonskydning etc., hvortil kom sprængning af øvelsesminer, torpedoskydning og fartøjsøvelser. I land havde vi skydning med gevær, brand-øvelse, marchering i førtets kasernegård, og var det landgangskompaniet på enten 50 eller 100 mand, da gik vi gennem gaderne med musik og flagbærer. — For badning om bord var en bruse indrettet på dækket, men det var ikke os alle, som kunne tåle det stærkt saltede havvand i huden. Jeg hørte til de, der fik blodige striber og måtte søge lægehjælp. Saltet sad ligefrem i lag på hele kroppen, så det kunne børstes af.

Sundhedsvisitation fandt sted så godt som hver uge af hensyn til faren for kønssygdommene i land samt morskaber. Den foregik på fordækket, og ordren hertil lød: „Alle mand på dæk, højre ærme smøget op, klar til at lade livremmen falde.“ Så passerede vi revy for lægen, som for hver af os vaskede hænder i et ved siden stående vandfad, medens en underofficer stregede os af på sin liste.

Vor chef var kommandør H. P. Holm, som vi på grund af hans flinke og humane væsen så op til. Men han havde en særegen måde at hilse på, når han skulle besvare sine undermænds hilsen: Ved føring af hånden til huen for værnepligtige var det kun med en opstrakt finger, for underofficerer med to, for løjtnanter med tre og for grader herover med alle fem! Næstkommanderende var også bemærkelsesværdig, omend på et helt andet område: På hans korskaftede støvler stak strop-

perne bagi ofte op over kanterne, et ikke videre flatterende syn i forbindelse med en officersuniform!

— — —

Min trofaste kammerat, 440 Kragsskov, har til Vikingen fortalt om kyllingen, der som reddet fra Martinique-katastrofen kom til at følge med „Valkyrien“ helt hjem til Danmark. Hvilken sensation kunne den ikke være bleven i vore dage? Jeg skal blot lige berette som pudsig tilfælde, at jeg, måske også andre af „Valkyrien“s besætning, mødte den igen — i Tivoli som høne, i hvert fald til *min* store overraskelse. Der var den blevet et led i en udstilling i telt, som i panorama gengav Martiniqueulykken med ildsprudende vulkan etc. Ved at komme med en henkastet bemærkning om, at jeg både havde set det hele i virkeligheden og været med som redningsmand, var de omkringstående ved at vælte mig af både beundring og nysgerrighed. Det kan nok være, man spurgte mig ud. Fra Tivoli kom hønen til Zoologisk Have som fast pensionær.

På min hjemsendelsesdag var jeg 12 kr. rigere end de fleste af mine kammerater, hvilken sum udgjorde den ekstra betaling, jeg fik for mit job som slagter om bord. Aflønningen for en værnepligtig androg ca. 9 kr. månedlig.

— — —

Ja, min tid til orlogs og vore smukke tropeøer, som aldrig glemmes af den, der en gang har været der, hører til mine og nulevende kammeraters skønneste oplevelser.

Carl Østen.

På odderjagt ved Cap Horn Fortsat fra side 22

kastevinde på læsiden af klipperne, oftest i smult vande. Men sejladsen østover, med den farligste klippekyst i læ, en kyst, mod hvilken tusinde miles af hav, døgn efter døgn fra verdens tilblivelse til dens undergang løber storm, til „Falske Cap Horn“, sønden om Wollaston øen, imellem denne og selve Horn øen, var dristig sejlads med en 24 tons kutter.

Under rejsen havde man, når indianerne viste sig, spurgt om guld, og uagtet man vidste, at en indianer for en gammel bøsse, eller hvad han ellers i øjeblikket havde mest brug for, ville, om så skulle være, forgyldte hele Ildlandet og grine godt ad den hvide mand, som havde troet på oplysningen, så søgte man alligevel det opgivne sted. Men aldrig havde man fundet mere end de mikroskopiske aflejringer, som mange andre før havde fundet i de små vandløb, som kom fra bjergene.

På en af de sidste dag af rejsen var kutteren ankrat op et sted mellem Navarino og Picton øen for om muligt at tage endnu nogle oddere. Hundene var sat i land, men de halsede ind over øen, og man så dem aldrig mere. Formodentlig havde de fået fært af ræv, eller måske, hvem ved, fået fært af den indianerfamilie, fra hvem de 7 måneder forinden var blevet stjålet. Stedet, hvor de løb bort, var ikke så langt fra, hvor de var blevet røvet. Da hundene var væk, var det forbi med jagten, og i begyndelsen af 1905, da den første snestorm satte ind det år, løb „Fortuna“ i havn i Ushuaia med 440 odder-skind i lasten. Hvert skind betaltes med 24 chilenske dollar.

C. G. Saltoft.

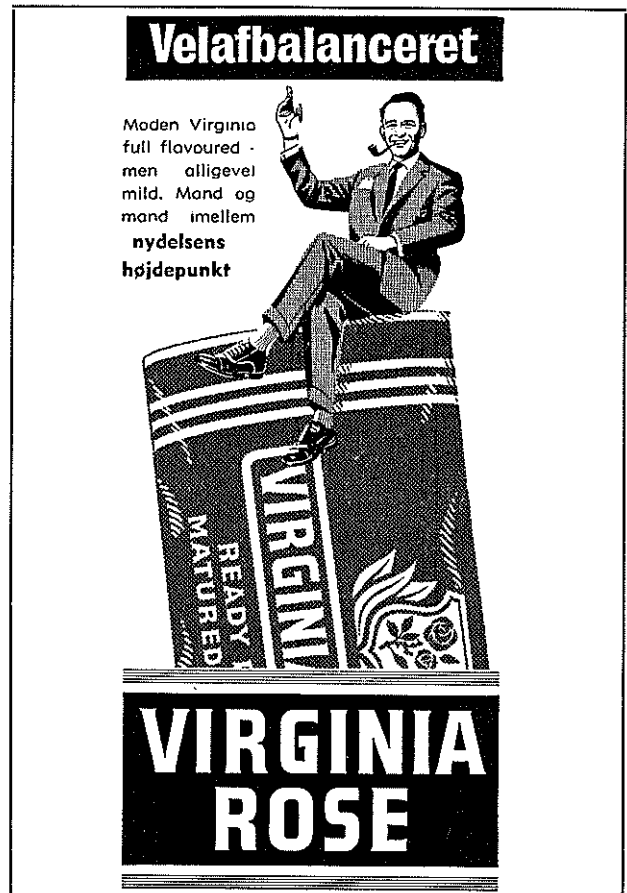


LARSSEN
COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C

LARSSEN
COGNAC

Invincible!



Velafbalanceret

Moden Virginia
full flavoured -
men alligevel
mild. Mand og
mand imellem
**nydelsens
højdepunkt**

VIRGINIA
READY
MATURED

**VIRGINIA
ROSE**

NYT I NOTER

M/S „Käthe Jepsen“ af stabelen

På Nobiskrug-værftet i Rendsborg er bygge-nummer 615, fragtmotorskibet „Käthe Jepsen“ til rederiet M. Jepsen A/S, Åbenrå, løbet af stabelen. Nybygningen er et søsterskib til m/s „Clara Jepsen“ (bygge-nummer 610) fra samme værft og måler ca. 6000 tons dw med følgende hoveddimensioner: Længde pp. 104,4 m, bredde på spant 15 m, sidehøjde 9,45 m, dybgående 7,63 m. Bruttotonnagen er ca. 4200 brt. Fremdrivningsmaskineriet består af to MAN-diesel, som arbejder over et „gear“ og udvikler 3360 hk, hvilket garanterer en fart på 14,25 knob. Ligesom søsterskibet „Clara Jepsen“ skal også „Käthe Jepsen“ indsættes i Kina-farten, Jepsen-rederiets gamle fartområde.

Hollands nye „Rotterdam“

Mens dette nummer går ud til læserne, gør Holland-America-Linie, Rotterdams nye flagskib „Rotterdam“ sig klar til jomfrurejsen, der finder sted natten mellem 2. og 3. september 1959. Skibet, der har byggenummer 300 på værftet De Rotterdamsche Droogdok Maatsch, N.V., Rotterdam, løb den 13. september 1958 af stabelen, døbt af Dronning Juliana af Holland. Det er det største passagerskib, der nogen sinde er blevet bygget i Holland. Byggekontrakten for dette skib blev undertegnet den 4. januar 1956, og kølen blev lagt den 14. december samme år. „Rotterdam“ får en tonnage på ca. 38.000 brt, kan befordre ca. 1400 passagerer, medens besætningen består af 750 mand. Skibet får 12 dæk og er ca. 230 m lang med en bredde på spant på 28,6 m. Fremdrivningen sker ved 2 Schelde-Parsons-turbiner,

der yder ca. 35.000 hk, medens dampen leveres af fire Schelde-Combustion-kedler. Kraften overføres til to skruer, som gør, at nybygningen sejler med en fart på 21,5 knob. Det nye ved „Rotterdam“'s udseende er, at den ikke har en eller to almindelige skorstere, men at røgen føres ud af to i agterskibet opstillede stålrør. Efter flaghejsning hører t/d „Rotterdam“ til et af verdens 6 største passagerskibe.

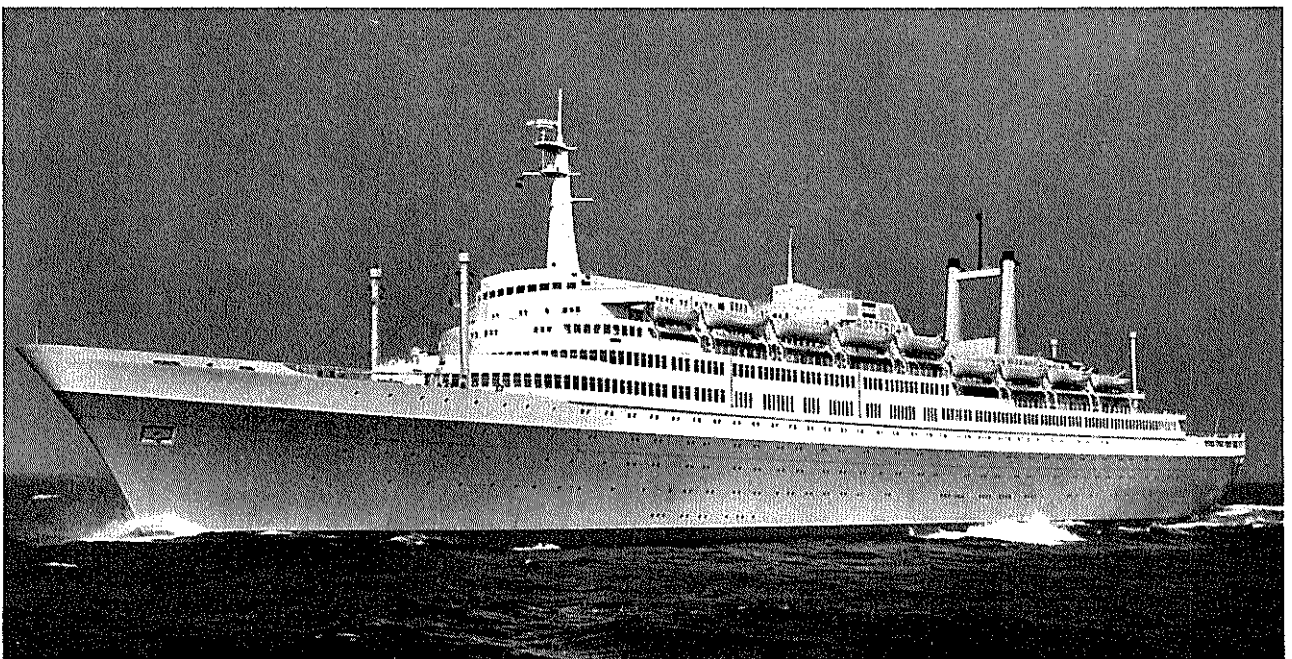
„BP Nette“ til BP, København

Værftet W. Holst, Hamburg-Neuenfelde, der nu hører til værftet J. J. Sietas, har afleveret kystmotortankeren „BP Nette“ til BP i København. Skibet laster ca. 400 t og har følgende hoveddimensioner: Længde 41,4 m, bredde på spant 7,8 m. Nybygningen har diesel-elektrisk maskineri, der er bygget af Thrige, Odense.

Efter „Orange Sun“ nu „Orange Moor“

Værftet J. J. Sietas i Hamburg-Neuenfelde søsatte byggenummer 452, passagerskibet „Orange Moor“ til rederiet Orange Linjen I/S, København (Basse & Co., København). Nybygningen, der er et søsterskib til „Orange Sun“ fra samme værft og til samme rederi, kan befordre ca. 600 passagerer og skal indsættes på ruten København-Malmö. Skibene blev oprindeligt bygget til en tysk rederi-nydannelse, der har overdraget skibene i „bareboat“-charter til det danske rederi. Efter fem år overføres bådene til dansk flag. „Orange Moor“ er 54 m lang, 9,5 m bred og har et dybtgående på ca. 3,25 m. Drivkraften leveres af to MWM-dieselmotorer, der hver yder 720 hk og giver skibet en fart på 15 knob. Nybygningen er forsynet med tre gennemgående dæk.

Nauticus.



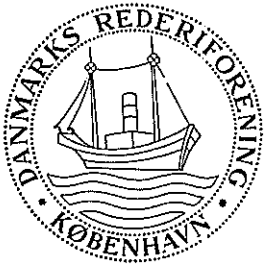
„Rotterdam“.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. september 1959



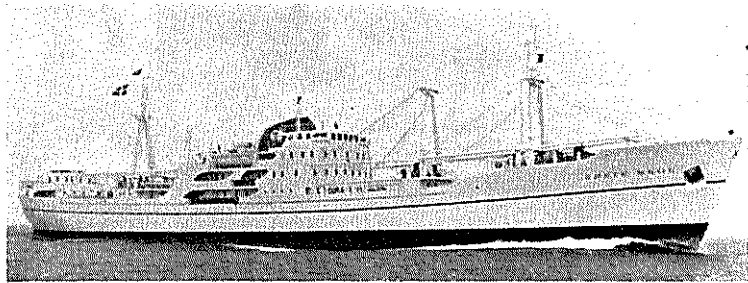
Medlemmer

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, Fønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D.F.K.“ A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jebben 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 „Solnas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenning
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Ny cargoliner til rederiet Ove Skou

Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes den 21. juli 1959 et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Grete 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 samt m/s „Hanne Skou“ leveret 1958 fra Helsingør Skibsværft.



„Grete Skou“.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,7 m
Dybgående til sommerfribord	7,3 m
Dødvægt	7000 tons

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“, pladestævn og krydserhæk. Skibet har højtanke og vingetanke for vegetabilisk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og er forsynet med tre tobensmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods-lossebomme.

I midtskibshuset findes der en passageraptering til 12 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 midt-

skibs, den menige besætning agter, alle, undtagen de yngste drenge, i enekamre. 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, otte-cylindret, to-takts dieselmotor med turboladning, type Helsingør/B&W 862-VTBF-115, bygget i værftets dieselafdeling, indrettet til at forbrænde både gieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

Skibets fører er kaptajn J. M. Sørensen, medens maskinchef J. M. Rothgærdt har ansvaret for det maskinelle anlæg.

MARINE DIESEL MOTORER - leading in the maritime world

B&W

25000 **EHK**

med 12 cylindre

84-VTBF-180

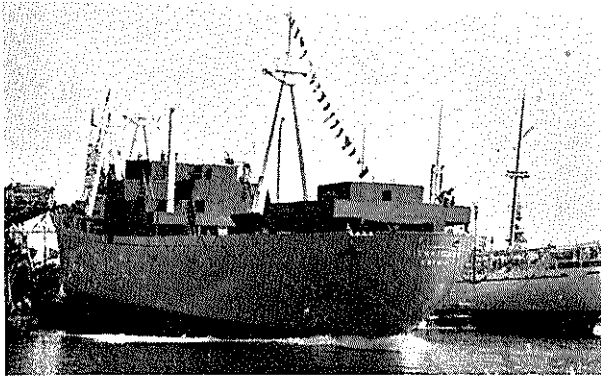
2100 EHK

pr. cylinder

Denne type B&W mari-
nemotor fastslår diesel-
motoren som det mest
økonomiske fremdriv-
ningsmiddel i alle oce-
angående skibe, uanset
størrelse.



BURMEISTER & WAIN
København Danmark



„Sienkiewicz“.

Søsætning af polsk nybygning

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes lørdag den 18. juli et moderne diesel-motorskib til Polish Ocean Lines, Gdynia. Skibet, der blev navngivet af den polske ambassadørs frue, madame Dobrowolski, kom til at hedde „Sienkiewicz“. Det er således opkaldt efter den polske forfatter Henry Sienkiewicz, der modtog Nobel-prisen i litteratur i 1905, og hvis bedst kendte roman hedder „Quo vadis?“. Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	138,70 m
Største bredde på spant	18,06 m
Sidehøjde	11,45 m
Dybgående	8,69 m
Dødvægt	10.300 tons
Kubikindhold af lasterne, ca.	16.000 m ³

Skibet forsynes med en ni-cylindret Helsingør/B & W dieselmotor med trykladning, der udvikler ca. 8300 ihk og kan give fartøjet en fart på ca. 16,5 knob.

Nybygningen er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og er en åben/lukket shelterdækker med bak; den er forsynet med 5 luger, der betjenes af seksten 5 tons bomme, en 15 tons bom og en 30 tons bom.

Hele apteringen er forsynet med et fuldt moderne ventilationsanlæg med luftkonditionering. Der er en smuk passageraptering for 12 passagerer.

Skibet udstyres med alle moderne navigationsmidler. Levering ventes at finde sted i december 1959.

M/s Topdalsfjord

Ved Lindholmens Varv søsattes den 8. juli et 7800 tons lastmotorskib til Den norske Amerikalinje A/S, Oslo. Skibet fik af fru Berit Strand navnet „Topdalsfjord“.

Skibet bygges som lukket shelterdækker med lang bak til højeste klasse i Det norske Veritas inkl. F-klasse og udrustet efter Board og Trade's forskrifter med følgende dimensioner:

Længde overalt	129,1 m
Længde mellem perpendikulærerne	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,4 m
Sidehøjde til andet dæk	7,6 m
Middeldybgående lastet	8,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	7800 tons

Fremdrivningsmaskineriet skal være en syv-cylindret trykladet, to-takts, enkeltvirkende dieselmotor med trykforstøvning af Lindholmen-GV-typen, der normalt yder 6.200 ihk og giver skibet en fart lastet på 15,5 knob.

Hjælpe-maskineriet skal bestå af tre fem-cylindrede, enkeltvirkende, fire-takts dieselmotorer af Rustons fabrikat med normalt 300 ehk og hver direkte koblet til 250 kva dynamoer.

Skibet får en moderne aptering til 12 pasagerer.

Samtlige dæksspil er udførte for 5 tons løft og med Ward Leonard regulering.

Det er det syvende søsterskib, som Lindholmen bygger for NAL, hvilken type rederiet har fundet meget formålstjenlig for nordatlantisk fart og for dets linie på den afrikanske østkyst.

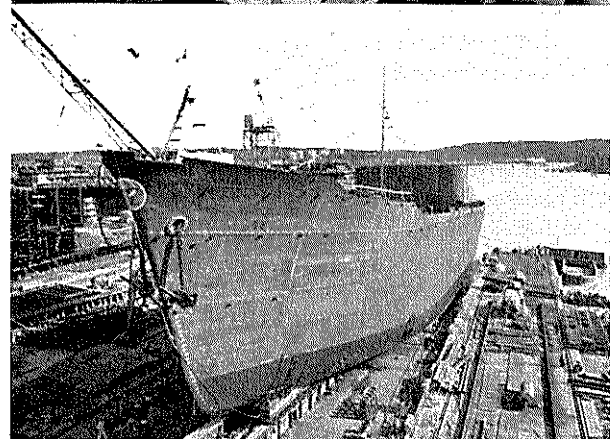
Overskud på tankskibe endnu i 2½ år

Selv under de mest ugunstige forhold må man sandsynligvis regne med et betydeligt overskud på tankskibstonnagen i mindst de næste to og et halvt år. Denne forudsigelse gives i en detaljeret statistisk undersøgelse over driften af tankskibe, som er udført af et ledende japansk rederi Lino Kaiun Kaisha. Undersøgelsen omfatter forholdene frem og til og med 1963 og skønner en årlig forøgelse på 6% af verdensbehovet for olie i



»ESSO AALBORG«, bygget på Odense Stålskibsværft A/S til Dansk Esso A/S, er det største danskbyggede – og samtidig et af verdens mest moderne tankskibe. Det kæmpemæssige skib blev malet med Sadolins skibsfarver fra køl til mastetop.

denne periode. Den beregner, at overskuddet på tankskibe vil nå sit højdepunkt næste år. 1961 vil det mindskes noget for at synke yderligere i 1962. Omkring 1963 venter man, at det forøgede olieforbrug sammen med ophugningen af ældre skibe og visse annullerede ordrer på tankskibsbygning vil medføre ligevægt mellem transporterne og verdens tankflåde. I 1963, eller muligt tidligere, ventes der til og med at opstå en vis mangel, siges det i undersøgelsen.



Øverst fra venstre: Direktør Tore Segerdahl, fru Christa Odfell og skibsreder O. Odfell. Nederst: „Older“.

Aflevering og stabelafløbning på Uddevallavarvet

Den 6. juli afleveredes m/s „Thorscarrier“ til Aktieselskabet Ørnen o. A/S Odd (A/S Thor Dahl, Sandefjord).

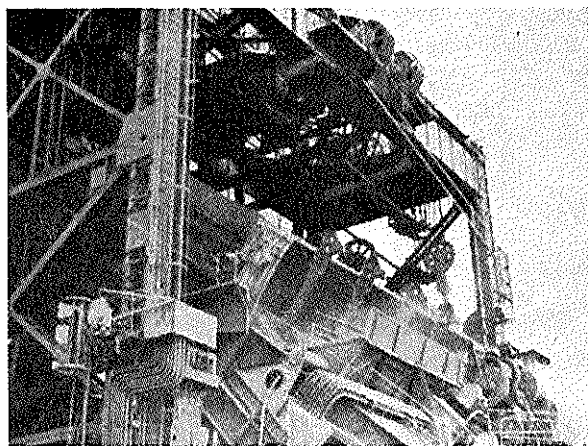
Den 16. juli søsattes m/s „Older“ til Skibs A/S Hassel (skibsreder Odfell), Bergen. Skibet blev navngivet af fru Christa Odfjell.

Begge skibe er af værftets 12.500 tons dødvægt type, som gentagne gange har været omtalt i Vikingen.

Skibene er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas som lukkede shelterdækkere med forstærkninger for gang i is samt for malmtransporter.



„Thorscarrier“.



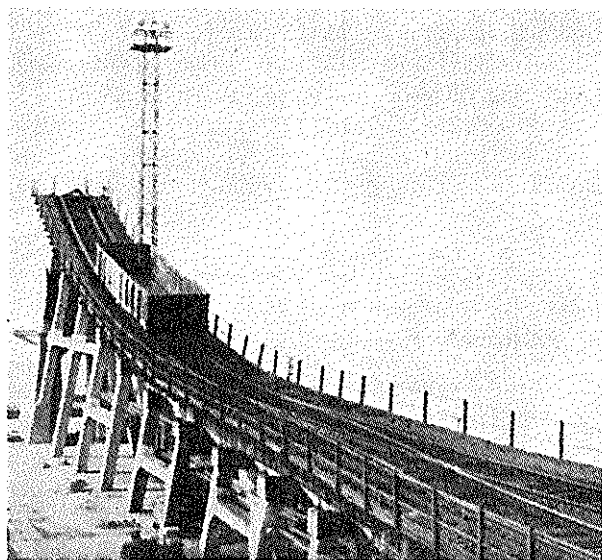
En del af lastningstårnets maskineri.

Kullastning i USA

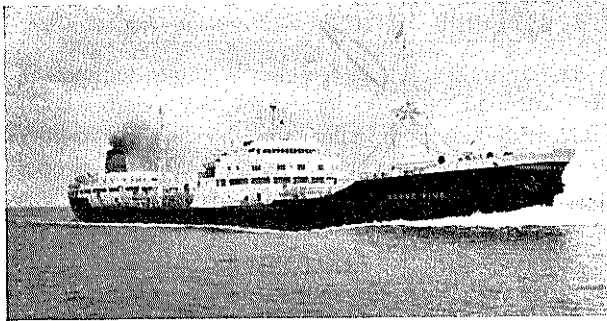
Ud over verdenshavene fragtes daglig tusinder af tons kul med skibe lige fra gamle dampere til hypermoderne masselastskibe. Nat og dag, hverdag og søndag står maskinanlæggene rede til at laste kul gennem skibenes luger. Fra West Virginia og Kentucky kommer kullene til anlæggene i Newport News.

Ved den 328 m lange og 25 m brede lastningskaj med en kapacitet på over 1.000 tons i timen kan fire skibe laste samtidig. Anlæggenes transportbånd fører kullene til de bevægelige lastningstårne. På sidespor med automatiske sporskifter går de tomme vogne tilbage til udgangspunktet for påny at fyldes med kul. Transportbåndene har en mekanisk trimningsanordning, som i høj grad letter lastningen og stuver kullene bedre i lastrummene, hvilket er af stor betydning for de skibe, som siden skal have stykgods i de øverste dele af lastrummene.

Dette lastningsanlæg, som tilhører Chesapeake and Ohio Railway Company, er naturligvis kolossalt dyrt, men det er effektivt og betaler sig sikkert.



Det automatiske sporskifte for kulvognene.



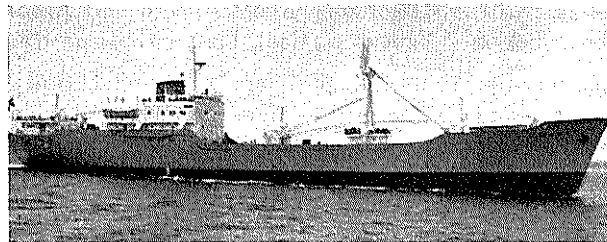
„Norse King“.

M/s **Norse King**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 21. juli tankmotor-skibet „Norse King“ på ca. 34.000 tdw til Rederi A/S Norseman, Oslo. Værftet har tidligere leveret to skibe af denne type, men de var forsynet med to skrue i mod-sætning til „Norse King“, der kun har een skrue.

Ud over det i Vikingen nr. 6 for juni måned omtalte, hvortil vi henviser læserne, skal her yderligere nævnes:

Behovet for elektrisk energi, der fremstilles som vekselstrøm, dækkes af et anlæg på tre dieseldrevne generatoraggregater på 250 kvæ og et dampturbinedrevet på 350 kva. Dieselmotorerne er syv-cylindrede, enkeltvirkende fire-takts af Skandiaverkens fremstilling og type F 35-7, der yder ca. 370 ahk ved 514 o/m.



„Ursa“.

M/s **Ursa**

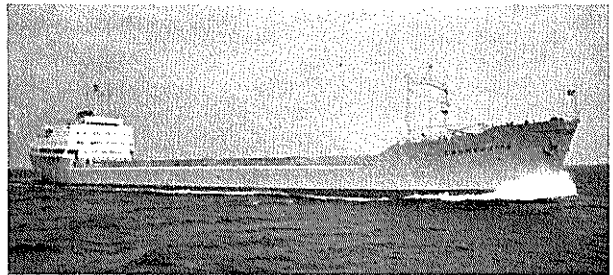
Den 16. juli afleveredes fra Helsingborgs Varfvs AB lastmotorskibet „Ursa“ til AB Transmarin, Helsingborg.

I Vikingen nr. 5 er givet en udførlig beskrivelse af skibet.

„Ursa“ har en seks-cylindret, turboladet, enkeltvirkende, to-takts dieselmotor af Burmeister & Wains fabrikat på 3.300 bhk, der på prøveturen gav skibet en fart på 16,75 knob.

M/s **Carmencita**

Som det sidste fartøj i en serie af tre har Öresundsvarvet AB i Landskrona afleveret m/s „Carmencita“ til A/S Uglands Rederi i Grimstad i Norge. Skibet, der har en dødvægt på 16.300 tons, er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har følgende hoveddimensioner:



„Carmencita“.

Længde mellem p. p.	147,97 m
Bredde på spant	19,91 m
Dybde til hoveddæk	11,58 m
Dybgående	8,87 m

Maskineriet og al aptering er placeret agter. Skibet er delt i fire lastrum, der alle er lige lange. Da desuden bundfladen er rektangulær og siderne glatte, er fartøjet særlig egnet for lastning og losning med maskinelle anordninger, især da dets to eneste bomme kun er beregnet for betjening af forråds- og strongroom i forskibet.

Lugerne er ställuger af „single pull“ typen. Apteringen er af værftets høje standard, og mandskabet har alle enmandskamre.

Skibet er udrustet med alle moderne navigationsinstrumenter såsom radar, gyrokompas med autopilot, ekkolod, SAL-log etc.

Hovedmaskineriet består af en seks-cylindret dieselmotor, konstrueret af AB Götaverken. Med en cylinder-

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...

The advertisement features a central cartoon octopus with large eyes and a smile, holding several paintbrushes. Below it are seven cans of Hempel's ship paint, each with a different label: HEMPALIN PRIMER, HEMPALIN Møllestrygning, HEMPALIN Lakfarve, HEMPALIN Dæksfarve, Hempel's KRONGRAA, Hempel's ROSTICO, and Hempel's BOOTTOP. The background shows a stylized ship at sea. On the right side, there is a circular logo for 'HEMPEL'S FABRIK' and the text 'AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K.'.

diameter på 680 mm, en slaglængde på 1500 mm udvikler motoren normalt 4500 ehk ved 112 omdr./min.

Hjælpe maskineriet består af 2 sekscylindrede dieselmotorer på hver 360 ehk ved 350 omdr./min., som driver hver sin jævnstrømsgenerator på 240 kw.

På prøveturen opnåedes en fart af 14,2 knob, medens skibet beregnedes at opnå 13 knob på fuld last.



„Gylfe“.

M/s **Gylfe**

Til Skibsaktieselskabet Gylfe. Oslo, har Oskarshavn Varv afleveret et shelterdækket motorskib, m/s „Gylfe“.

Skibet tilhører en af værftets standardtyper og har som lukket shelterdækker er dødvægt på ca. 12.700 tons, medens den som åben laster ca. 10.600 tons.

„Gylfe“ er bygget til højeste klasse i Norske Veritas med is- og malmforstærkninger og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	147,88 m
Længde mellem p. p.	134,64 m
Bredde på spant	18,75 m
Dybde til hoveddæk	9,30 m
Dybde til shelterdæk	12,04 m
Dybgående „lukket“	9,12 m

Skibet er af helsevejst konstruktion med hovedsagelig korrugerede skodt og har maskinrummet placeret midtskibs. Her findes også officerernes og kabyspersonalets kamre. Desuden er kabys, messer og dagrum ligeledes anbragt i midtskibshuset. Mandskabet, der alle har enmandskamre, bor agter i en kort poop med dækshus.

Dæksudrustningen er meget rigelig og består af 14 fem tons elektriske spil, der Letjener 10 fem tons, 2 ti tons og 2 tredive tons homme. Både ankerspil og styremaskine er elektrisk drevne.

Lastrumskubikken er 18.575 m³, medens brændselsoliekapaciteten er 1850 m³, og skibet er ballastet i stand til at føre 3200 m³ vandballast.

I prøveturskondition opnåede skibet en fart af 15 knob ved et dybgående på 8,1 m.

Fra cyklende lærling... Fortsat fra side 4

kedet har undergået ændringer. I gamle dage var La Plata-kornmarkedet et barometer for fragtmarkedet. Efter sidste krig kom kullene fra Amerika ind i billedet og gav tonen an, men er nu igen faldet bort. Kul er fra at være en mangelvare blevet til en overskudsvare.

— Tidligere havde vi her i rederiet en tradition, fortsætter Ove Amsinck. Fra kentoret kippede vi med flaget for de af vore skibe, der sejlede gennem Langebro. Men kulfrakterne til Gasværkslavnen er blevet færre, og iøvrigt sker det sjældnere, at vore skibe kommer til København, så den tradition er blevet brudt.

— Joh, meget har ændret sig, og det har været interessant at være med i udviklingen. Jeg har været glad for mit arbejde. Jeg har haft gode medarbejdere og i mine begynderår gode læremestre. Når man ved et jubilæum som mit nu skal i projektørlys, så har man vel også lov at udtrykke et ønske, og mit ønske for dansk skibsfart er det, at den vil kunne klare sig i den fortsatte konkurrence og stadig være den store faktor, den er for landets økonomi, slutter jubilaren.

—wig.

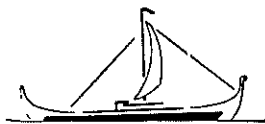
Arkivernes verden

Engang, da kong Frederik II's admiral Peder Oxé foreslog at give et nybygget orlogsskib navnet „Maria“ (søsat 1576), fastholdt kongen, det skulle hedde „Wohl, Herr, in Gottes Namen“ („Godt, herr, i Guds navn“).

Det maritime udtryk „koferdam“ har fundet ind i tandlægeverdenen og med en lignende brugsmåde, idet et stykke plastic placeres således i munden, at tandpartiet, som skal behandles, holdes fri for spyt og ånde.

Gallionsfiguren til det danske linjeskib „Christian den Ottende“, der i kamp sprængtes i luften udfør Eckernförde 1849, er i 1958 som værende i tysk eje overført til det slesvig-holstenske landsmuseum i Gottorp slot ved Slesvig by.

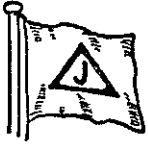
KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



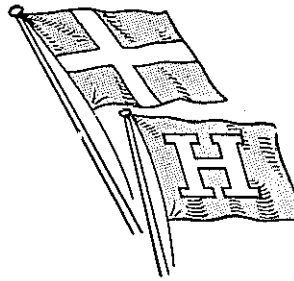
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



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

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

BASSE & CO.

Amaliegade 33. København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresser: »Damphetland« 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

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

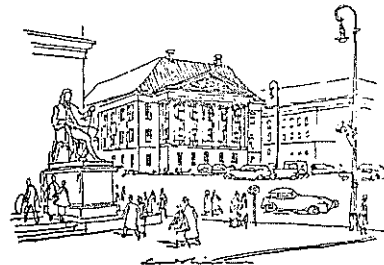
DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



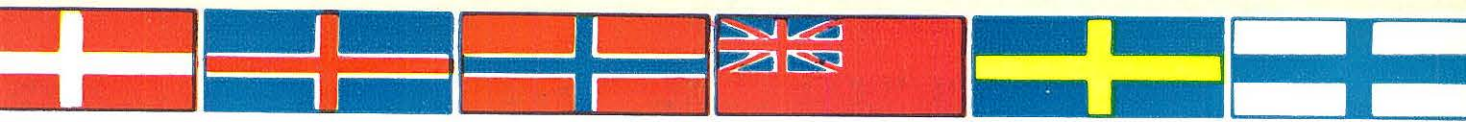
101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Bibliotek nr 63

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





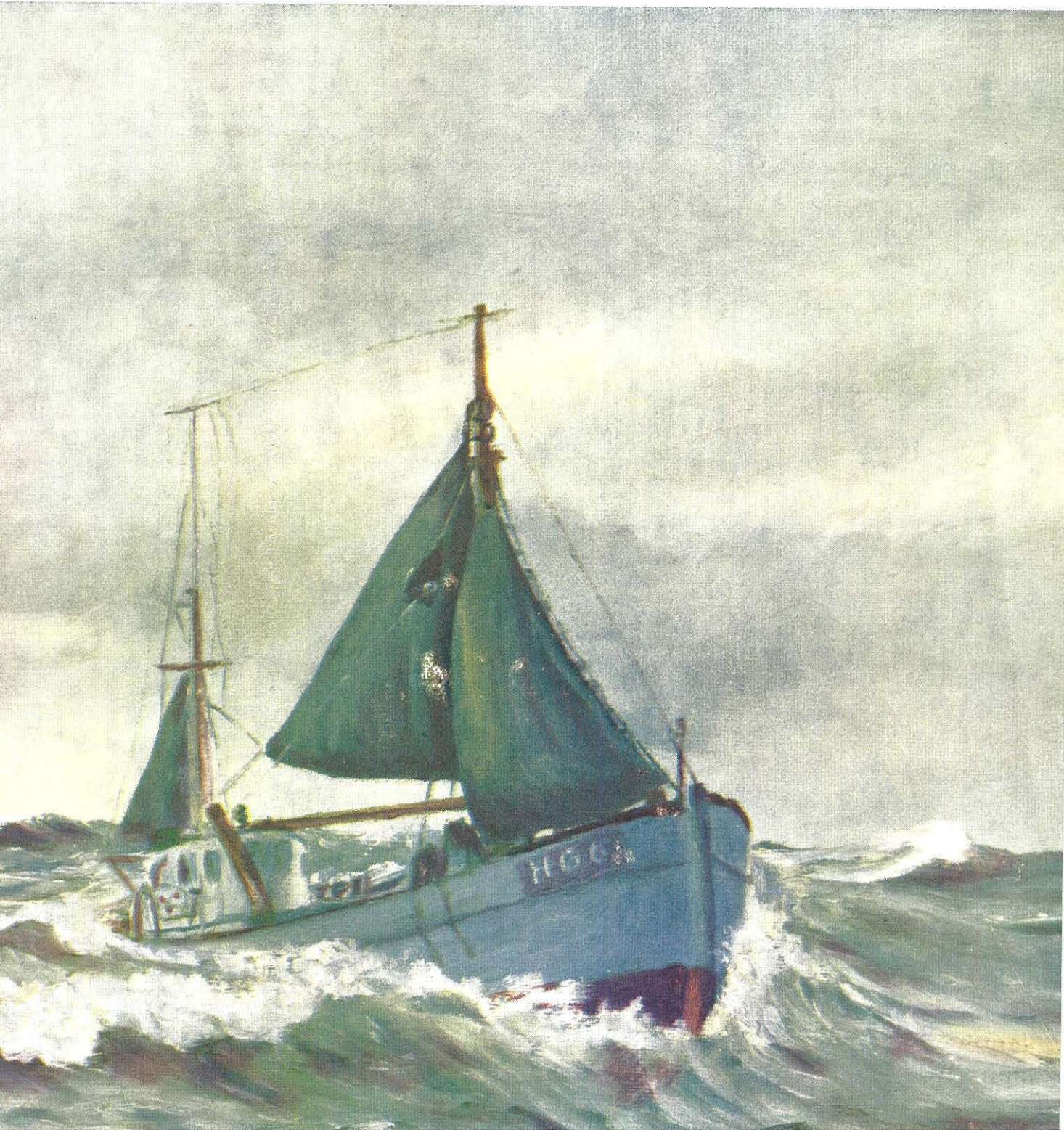
VIKINGEN

Kr. 1,85
1. oktober

NORDSØ-KUTTER

Maleri af NIELS JENSEN

✓ 1959 - nr. 10
36. årgang



EGENE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

SYDAFRIKANSKE UNION
INDIEN
TANGANYIKA
UGANDA
U.S.A.
VESTINDISKE ØER
VIETNAM

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

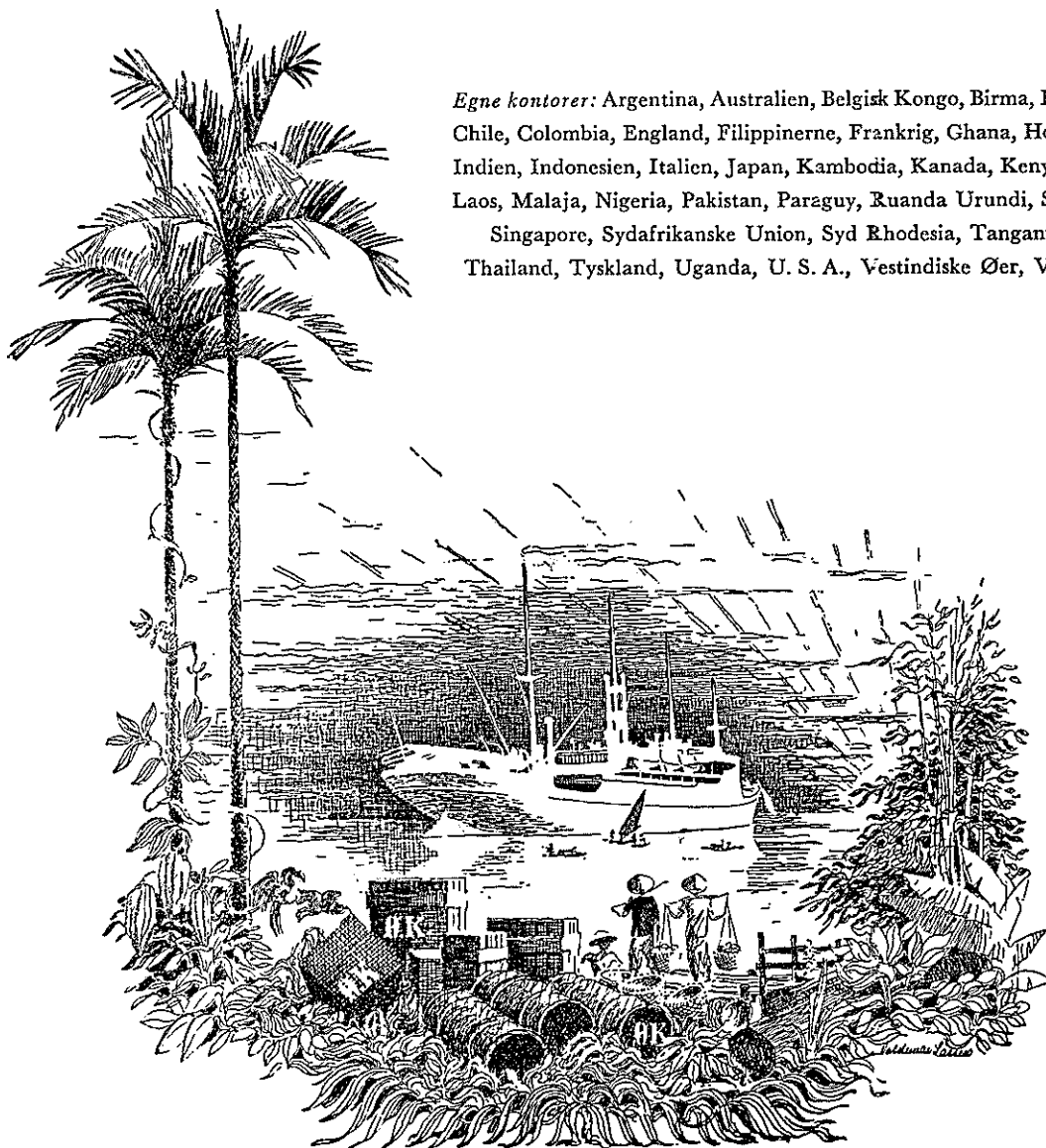
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Vestindier, 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 Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Direktør Normann jubilerer

Skibsfarten har intet ønske om en Storebæltsbro

Direktør L. O. Normann, som den 29. september fejrede sit 25 års direktør-jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskab, er selvfølgelig klar over, at man ikke kan standse udviklingen, og at broen over Storebælt, måske før eller senere bliver en realitet. Men han peger på de uheldige konsekvenser, broen vil få for grene af dansk erhvervsliv.

DFDS har passagermæssigt haft en sommer som aldrig før. Rejselysten har nået omfang, som man før krigen ikke havde tænkt muligt, siger direktør Normann. Vort nybygningsprogram omfatter da også bygningen af nye rute-skibe, men på langt sigt er vore fremtidsplaner m.h.t. indenrigsfarten afhængig af Storebæltsbroen. Hvis broen kommer, vil den få indflydelse på hele den indenrigs søtrafik. Småskibsfarten vil i stor udstrækning miste sit eksistensgrundlag, og mange havne foruden Korsør og Nyborg vil få betydeligt mindre at bestille. Men også de danske skibsværfter vil få broens virkninger at mærke. De vil miste arbejdet med bygning og reparation af færger for statsbanerne. Men ikke nok med det. Færgerne er kendt i udlandet som et dansk speciale. De danske værfter har ved bygningen af store færger fået en kolossal reklame i udlandet. Færgerne har stimuleret efterspørgslen fra udlandet. Men den reklame ophører, når broen er en realitet.

— Da De blev direktør i DFDS, direktør Normann, var der ligesom i dag depression inden for skibsfarten?



— Ja, forholdene dengang lignede på mange områder dem, hvorunder vi kæmper i dag. De fleste lidt ældre københavnere vil huske de mange oplægninger i begyndelsen af 30'erne. Ved Langelinie lå skibene oplagt i lag. Dengang var de såkaldte Nord- og Østersø-både i overtal. Det var skibe på mellem 2.000 og 4.000 tons. I dag er denne skibsstørrelse næsten forsvundet. Oplægningerne i 30'erne gjorde måske nok et større indtryk på menigmand, fordi flere skibe var ramt. Men skibene er blevet betydeligt større siden da, og derfor slår oplægningerne af i dag hårdt, selv om et mindre antal skibe er berørt.

— Oplægningerne rammer jo også skibsværfterne, ligesom det var tilfældet i 30'erne. Ingen redere har lyst til at bygge, for ingen ved, hvor længe depressionen inden for skibsfarten vil vedvare. Grunden til miseren er den, at verdenshandelsflåden er vokset alt for hurtigt. Efterspørgsel, behov og tilbud på fragtmarkedet står ikke længere i forhold til hinanden, og mange skibe er derfor overflødige. Suez-krisen bevirkede, at der blev kontraheret yderligere. Man vidste selvfølgelig, at der ville komme et tilbageslag, men få troede vist, at det ville komme så voldsomt.

— Men mange værfter verden over har dog arbejde år fremover?

— Ja, flere værfter har kontrakter til 1962—63. Men mange kontrakter er allerede annulleret, og flere vil sikkert blive det. Og det bliver nødvendigt at ophugge

den gamle tonnage. Flere af de skibe, DFDS har oplagt for øjeblikket, kommer næppe ud at sejle mere. Nå, alt i alt var situationen dengang — i 1934 — på en måde værre end i dag. Men allerede i midten af 30'erne lysnede det. Ingen ved, hvor længe den nuværende depression vil fortsætte.

— De sagde, at passagertrafikken satte ny rekord i sommer. Kan der gives tal, og har flyvningen ikke betydet nogen konkurrence?

— Vi har desværre endnu ingen tal, fortsætter direktør Normann. Om flyvningen kan jeg sige, at den ikke har ødelagt noget for vort selskab. Det er klart, at hvis der ingen luftfart var, ville der være endnu mere at bestille for ruteskibsfarten. Men den samlede mængde rejsende er steget, og derfor er der stadig nok til begge parter.

— Hvor mange år har De arbejdet i skibsfartens tjeneste?

— I næsten 50 år, men allerede i 1906, da jeg begyndte i marinen, stiftede jeg bekendtskab med søen. Da jeg kom i selskabet i 1910, var der endnu hjulskibe på ruten Kalundborg—Århus. Selv om skibsskruen havde slået igennem allerede i 1860'erne, havde skibstyperne stort set ikke forandret sig siden. Den store forandring indtraf i virkeligheden først, da det første dieselmotorskib i 1912 så dagens lys. DFDS fik året efter sine første dieseldrevne skibe. I dag har vi næsten kun motorskibe i fart. Vi har stadig nogle enkelte dampskibe, men de er alle oliedrevne. Den næste store forandring af skibstyperne kom efter krigen.

— Og den næste indtræffer vel med atomskibene?

— Jeg ved ikke, hvornår atomdrevne skibe får nogen praktisk betydning. Endnu er de for kostbare. Verdens første atomdrevne handelsskib, det amerikanske „Savannah“, skal jo på prøvetur til foråret. Det laster ca. 10.000 tons og vil kunne medføre 50 passagerer. Skibets pris bliver omkring 300 millioner kroner. Vi vil kunne bygge et almindeligt, moderne handelsskib på samme tonnage og med plads til samme antal passagerer for 24—25 millioner kroner! Der er jo også de praktiske vanskeligheder — først og fremmest frygten for radioaktivitet ved kollisioner i havnene m. v. Dette problem er stadig ikke løst. Måske vil det vare 20 år, måske mindre, før atomskibene slår praktisk igennem.

— Men for at holde os til hjemlige og mere nærliggende problemer: DFDS er begyndt at indskrænke farten på visse danske havne?

— Ja, og det skyldes provinshavnernes takstpolitik. Skibsfarten belægges med stadig stigende afgifter. Derfor har vi indstillet farten på enkelte havne. I virkeligheden saver provinshavnene med den førte takstpolitik den gren over, hvorpå de selv har siddet. Resultatet er blevet, at varerne nu kommer til byerne ad jernbane og landevej — uden at der betales én øre i afgift. Ydermere gennemtvang Ministeriet for offentlige arbejder fornylig en forhøjelse af havnenes bropenge på 15 %, uanset om havnene trængte til en sådan forhøjelse eller ej.

— Mangler den danske handelsflåde stadig — på trods af depressionen — maskinofficerer og navigatører?

— Jeg er, som De ved, fratrådt som Rederiforeningens formand, og jeg har besvaret det spørgsmål et antal af gange. Må jeg ikke nok blive fri nu?

— Jo, men lad os høre lidt om selskabets planer?

— Uanset konjunkturerne vil udviklingen kræve fornyelse af flåden. Og udviklingen går hurtigt. Tænk bare på, hvordan passagerskibene så ud for 50 år siden. Der blev brugt masser af træ i apteringen. Alt var stereotyp med lange borde og med stole, der var boltet fast til dækket. Og man kan blot sammenligne et passagerskib fra før den anden verdenskrig med et af i dag. Der er en betydelig forskel. Når der bygges passagerskibe i dag, lægges der stor vægt på apteringen — håde på bekvemmeligheden og udseendet. For øjeblikket har DFDS to 10.000 tons skibe og en ny låd til Norges-farten under bygning.

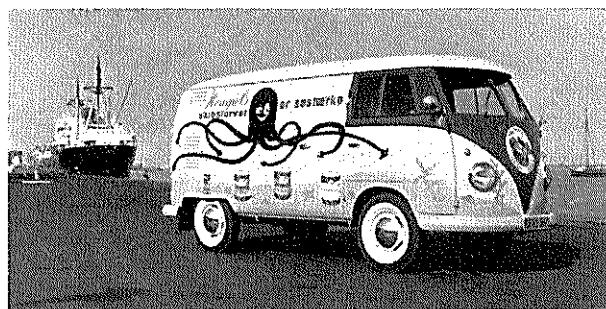
— Dansk passagerfart er ofte rosende omtalt i udlandet?

— Ja, der er ingen tvivl om, at de danske passagerskibe er anerkendt overalt for renlighed og disciplin.

— Sejler De selv i Deres ferier?

— Jeg har rejst og sejlet meget i mit liv, men nu nyder jeg mine ferier som bonde. Jeg har en gård i Nordsjælland. Efterhånden bor jeg den længste tid der. Når man hver dag har med skibe at gøre, er det rart at slappe af med noget helt andet og komme i kontakt med jorden. Dybest set er der vist lidt af en bonde i os alle sammen — fordi vi vist alle i vor fortid er rundet af jorden! slutter direktør Normann.

—wig.



I. C. Hempel's servicevogn

I de sidste par år har informationsafdelingen hos I. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S fra sømandsskoler, navigationsskoler, sømandshjem, fiskeriskoler og sejlklubber fået flere og flere henvendelser om forevisning af film.

For også på dette område at kunne yde den bedste service har firmaet nu anskaffet en film- og informationsbus, hvori hele forevisningsudstyret er samlet, således at man let og hurtigt kan imødekomme ønskerne om filmforevisning, der selvfølgelig er en gratis service fra firmaets side.

Nordens sidste handelsbrig

vugger på Gävle å

af OTTO ELBO

Septembersolens strålebundter leger i rigningen på Nordens, måske verdens sidste handelsbrig, da jeg på en sensommerpromenade går langs Gävle å, og synet af dette gamle skib med den stolte rigning i behold virker betagende på en tid, hvor de mekaniske skibe dominerer, og hvor udviklingen peger over imod atomdrift for søtransporten.

Den hedder „Gerda“, den gamle brig, og dens majestætiske gestalt taler tyst om fordums stolte traditioner, om den søens romantik, der nu er historie.

Er det et søfartsmuseum, svenskerne har liggende her i åen? Nej, det er et skib, endnu intakt, taget lige ud af driften og opankret her, passet og plejet af nænsomme hænder, hvis ejermænd har været i besiddelse af den pietet og de midler, det har skortet på så mange andre steder.

Briggen „Gerda“ er hverken søfartsmuseum, vandrerhjem eller på anden måde kommercielt udnyttet. Den er slet og ret Nordens eneste tiloversblevne af sin art, bevaret som et dyrebart mindesmærke over de mange stolte skuder, som gik til på havene, i skærgårdene eller endte deres dage på ophuggerbeddingerne - borte er de.

Der er ikke nogen „sensation“ i „Gerda“'s historie. Den ligger her blot som et velbevaret, håndgribeligt minde om en tid på søen, hvorfra man ikke har så forfærdelig mange af en sådan karat, som denne brig har.

„Gerda“ byggedes på O. A. Brodins værft i Gävle — den store svenske havneby halvandet hundrede kilometer nord for Stockholm — i midten af 1800-tallet og indgik i en flåde på ca. 400 svenske brigger, for hvilken den med sine to ranke master og fulde rigning var en pryde. Den bar råsejl på begge master, gaffelsejl på agtermasten og diverse forsejl. På ankerspillet står stadig hjembyens navn, og de to pitchpine master hæver sig over det velspulede dæk, fra hvilket der står en lugt af beg og tjære. Skibet er 33,46 m lang, 8,23 m bredt, der er 3,47 m fra dæk til køl, og briggen stak med last 3,6 meter. De gamle planker i lastrummet bærer stadig spor af mangeartede laster og ar efter tusinder af skovle. Fra dæk til mastetop er der 30 m, og rigningen er særdeles velproportioneret. Det siges om „Gerda“ og dens søstre fra Brodins værft, at en erfaren sømand kunne kende Gävleværftets skibe på lang afstand på grund af riggens form og rejsning.

I kaptajnens kahyt i dækshuset, som desuden rummer kahyt for styrmand og søewart, messe, lagerrum for proviant og salon, ses „sladrekompasset“, hvoraf skipperen kunne ligge i sin kjeje og aflæse kursen, så rorgængerens kunne få sin røffel, hvis han ikke rettede sig efter instrukserne.

Ude i forrummet ligger sejlene stadig stuvet ned, de



Briggen „Gerda“.

store ankre med de svære træ-tværbjælker hænger på styrbords og bagbords side, alt er bevaret intakt.

Desværre er briggens logbøger gået til, men af gamle papirer ved man, at skibets første kaptajn hed Thorbjørnsen, og det var efter hans datter, at skibet fik sit navn.

Briggen søsattes i 1869, og dens første rejse gik med planker og stangjern fra Gävle til Grimsby. Rejsen formede sig som en veritabel kapsejlad: tre andre handelsbrigger afgik sammen med „Gerda“ fra Gävle med Grimsby som mål, og det var den norske „Clio“ samt de to englismænd „Conqueror“ og „Balmoral“. Philibert Humbla, der har skrevet en bog om „Gerda“, beretter, at skibene i Østersøen kom ud for varierende vindforhold, og den første, som passerede Kronborg, var „Clio“. Først fire døgn senere stod „Gerda“ Sundet ud, men englismændene var endnu senere — nemlig seks døgn.

Under den videre rejse lykkedes det den svenske brigs kaptajn og besætning ved dygtigt sømandsskab og taktisk klog udnyttelse af sø- og vindforhold ikke blot at passere „Clio“, men man øgede også forspringet så meget, at „Gerda“ lagde til i Grimsby efter 28 døgn, to døgn senere ankom „Clio“, og så kom „Conqueror“ efter 33 døgn i søen og endelig „Balmoral“, der brugte ialt 38 døgn.

Samme dag som „Gerda“ nåede Grimsby — den 10. juli 1869 — hærgedes Gävle af en frygtelig brandkatastrofe, som lagde hele den del af byen, der ligger nord for Gävle å, i ruiner, og der brændte to store nybygninger på et af Gävles skibsværfter, det bangske værft.

Som alle andre sejlskibe kom „Gerda“ ud for lidt af hvert. De gamle optegnelser fortæller os, hvordan en af besætningen døde på en rejse fra Brasilien. Den omkomne begravedes i oceanet under tilbørligt ceremoniel. Når man i dag står på „Gerda“'s dæk, kan man med lidt fantasi forestille sig, hvorledes kaptajn Thorbjørnsen med biblen i hånd har læst begravelsesritualet stående ved den i hast sammentømrede kiste dækket af det svenske flag, medens besætningen med blottede hoveder hørte efter, inden de lempede kisten ud over rælingen og lod den opluge af det urolige hav.

Skibet gik på langfart til Brasilien, Australien og andre pladser fjært fra hjemmet, og under den første verdenskrig blev det i de hjemlige farvande og sejlede på skandinaviske havne. „Gerda“ har flere gange skiftet ejer og har haft hjemsted i Göteborg, Malmö og Pataholm.

Briggens sidste ejer var kaptajn Pehr Olsson fra Pataholm. Mens han sejlede den, sprang briggen læk i en storm ved Åland, og besætningen forlod skibet, der imidlertid blev taget på slæb af s/s „Wilton“ og afleveret i Sandhamn. Den blev atter repareret, og efter at den påny havde fået udstedt sødygtighedspas, førte kaptajn Pehr Olsson den på rejser bl. a. til Frankrig og England, men udvislingen var løbet fra „Gerda“, og i 1930 blev briggen lagt for anker i skærgården. Her lå den i 6 år, og kaptajn Olsson passede og plejede den, til den i 1936 blev købt af Gävle by og overdraget museet, som lod den opankre i Gävle å kun et stenkast fra det sted, den i sin tid var blevet søsat.

Det sidste år, Pehr Olsson sejlede med „Gerda“, var briggen allerede et berømt skib, en seværdighed. Humbla fortæller, at når „Gerda“ ude på havene mødte fremmede landes skoleskibe, så lod disses førere ræerne bemandede til ære for dette stolte minde om sejlskibsfartens storhedstid. Briggens sidste færd — da kaptajn Olsson sejlede „Gerda“ fra Pataholm til Gävle — blev et sandt triumftogt for det gamle skib. Overalt, hvor skibet kom frem, kippedes der med flagene som en ærbødig hilsen til veteranen, der nu gik til ankers for stedse.

Når man færdes ombord på briggen, ser man, at alt er klart, som skulle det lette i morgen. Her er ingen museumsagtige samlinger eller udstillinger — alt er, som var skibet just forladt af sin besætning.

„Gerda“ ligger her som en enestående illustration til de talrige litterære skildringer, der er skrevet om livet ombord på de gamle sejlskibe, skildringer, hvorom der står en duft af romantik af en egenart, man ikke har noget modsvarende i moderne søfartshistorie.

At sejle de gamle sejlskibe var for datidens søfolk et teamwork af et på sin vis sportsligt tilsnit. Det krævede styrke, koldblodighed, sømandskundskab og evne til at udnytte forholdene, kende strømme, vinde og farvandes karakter. Hver rejse var en kamp med elementerne, hvad enten disse var i ro eller oprør, og det var meget modstræbende, de gamle søulke erkendte den udvikling, der gjorde sejlskibstiden til et kapitel i historiens bog, man var bladet forbi. Den langvarige ensomhed ombord mellem himmel og hav gav sejlskibenes sømand hans egenart.

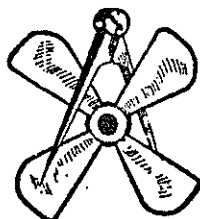
Havene eller ophugningspladserne blev de gamle skibes kirkegårde, og man må i dag nære en dyb ærbødhed for de mænd, der traf foranstaltninger til, at Nordens sidste brig bevarede og stadig vedligeholdtes.

Enestående i verden

Feriehjemmene for sømands- og fiskerenker samt deres skolesøgende børn er enestående i verden. Når Indenlandsk Sømandsmission inviterer udenlandske gæster til at bese „Aggershøj“ i Marstal og „Brinchly“ ved Roskilde Fjord, lyder der mange beundrende ord. De udenlandske gæster bliver forbavsede ved at høre, at alle sømands- og fiskerenker hvert år får indbydelse til et af feriehomeene, og at arbejdet støttes f. eks. både af kommuner, rederier og mange organisationer.

Sømandsmissionen har udsendt beretning for feriehomeenes drift, og det fremgår heraf, at homeene stadig har en stor mission. De støttes da også i særlig grad af organisationer, der står søfarten nær. Men også mange firmaer og private helt uden tilknytning til søen har ydet støtte både i form af penge og naturalier.

O. L.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1960 til nedennævnte eksaminer:
Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.
(Nye undervisningsplaner): maskinmestereksamen for elever, der har bestået mellemskoleeksamen med mindst 13,33 points eller højere eksaminer.
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, lørdag kl. 9-13, mandag, onsdag og fredag kl. 15-20. Telf. Ryvang 1863

Verdens tankskibsflåde i fortsat vækst

Norge nu det trediestørste tankskibsland i verden

John I. Jacobs, det store og kendte, engelske tankskibsmæglerfirma, har udsendt sin oversigt for første halvår af 1959. Den indeholder en mængde interessante oplysninger — først og fremmest om ændringerne i verdens tankskibsflåde.

Ved udgangen af 1958 var verdens tankskibsflåde på 55,7 mill. tons dødvægt, mens den pr. 30. juni 1959 — seks måneder senere — var steget til 58,7 mill. tons. Tilgangen af ny og moderne tonnage androg i første halvdel af 1959 3,6 mill. tons dødvægt, mens kun 0,7 mill. tons gammel tanktonnage gled ud af billedet — for største partens vedkommende for at blive ophugget.

I tal skulle stigningen andrage omkring 5,3 pct., men i realiteten er den i „carrying capacity“ ikke mindre end 7 pct. i første halvår af 1959. Benytter man som grundlag tankflåden i sommeren 1958, viser det sig ganske rigtigt, at den effektive stigning i løbet af eet år er 14 pct. Også i andet halvår af 1959 må man regne med en betydelig stigning, så det er forståeligt, at denne udvikling virker deprimerende på de redere, der allerede har tanktonnage oplagt.

For Norges vedkommende er tilvæksten 40 pct.

Interessant er det at konstatere, at den norske tankskibsflåde, der i andet halvår af 1958 voksede med 380.000 tons dødvægt, i første halvår af 1959 fik en tilvækst på ikke mindre end 530.000 tons.

De samme tal var for Liberia — verdens førende tankskibsland i dag — henholdsvis 820.000 tons for andet halvår af 1958 mod 680.000 tons i første halvår af 1959. For USA's vedkommende var tallene 290.000 mod 140.000 tons. Storbritannien kunne for de to samme perioder notere 370.000 mod 380.000 tons.

Af disse tal fremgår det ganske klart, at der for Liberia og USA's tankskibsflåder har været en mindre tilvækst end sidste år, mens der for Storbritanniens vedkommende nærmest er tale om status quo. Norge kan derimod notere en tilvækst på ca. 40 pct., når man som sammenligningsgrundlag anvender de sidste to halvårsperioder. Den store fremgang har bevirket, at Norge nu har distanceret USA og ligger på tredjepladsen blandt verdens største tankskibslande.

Den græske flåde har i første halvår af 1959 haft en tilvækst fra 335.000 tons dødvægt til 540.000 tons, noterer Jacobs & Co. Denne fremgang må formentlig kunne tydes derhen, at Liberia-registrerede skibe nu for alvor begynder at vende tilbage til det græske flag igen, hvilket må hilses med tilfredshed. Endnu er denne overførsel vel uden større praktisk betydning, men den græske regering gør sig fortsat store anstrengelser for gennem favorable lovbestemmelser for rederne med hensyn til skat o. lign. at stimulere disses interesse for at lade deres skibe overføre til registrering i hjem-

landet. Det skal blive interessant at følge denne udvikling i den nærmeste fremtid.

Verdens tankflåde 10 pct. for stor

Der er stadig en stor mængde tanktonnage i bestilling, skønt verdens tankskibsflåde allerede nu beregnes at være omkring 10 pct. for stor. På grundlag af tilgængelige oplysninger om påbegyndte eller bestilte skibe anslås det, at tilførslen af ny tanktonnage i de kommende år vil andrage: 6,25 mill. tons dødvægt i 1960, 5 mill. tons i 1961, 4,25 mill. tons i 1962 og 2,5 mill. tons i 1963. Hertil kommer så de 3,7 mill. tons, som forventes at ville udgøre tilvæksten i sidste halvår af 1959. Det vil i alt sige næsten 22 mill. tons ny tanktonnage i løbet af 4½ år. Det er mere end en trediedel af hele verdens tankskibsflåde!

Man kan selvfølgelig ikke se bort fra, at dette store tal reduceres noget, men under alle omstændigheder må man fortsat regne med en betydelig tilvækst til verdens tankskibsflåde, da nye kontrakter jo også vil blive indgået.

Halvdelen af Danmarks tankflåde kun fem år gammel

Taget i sin helhed er verdens tankskibsflåde af i dag yderst moderne. Omtrent de to trediedele af flåden udgøres af fartøjer, der er under ti år gamle, og for visse landes vedkommende (Liberia, Danmark og Holland) gælder det, at halvdelen — eller mere — kun har en alder på omkring fem år.

Samtidig går tendenser i retning af større tankskibe. Ved udgangen af 1958 lå den gennemsnitlige størrelse på omkring 18.700 tons dødvægt, men pr. 30. juni i år var gennemsnitsstørrelsen steget til 19.300 tons. Måske falder denne forskel ikke så stærkt i øjnene, men man må betænke, at gennemsnitsstørrelsen for de tankskibe, der afleveres i første halvår af 1959, var på ca. 31.800 tons dødvægt.

Af de såkaldte supertankere findes der i dag 640 i verden. Som bekendt er en supertanker et fartøj på over 24.000 tons dødvægt. Ca. 400 skibe af verdens tankskibsflåde er i dag på over 30.000 tons — kun 57 skibe er på 40.000 tons og derover. Men ser man på den tanktonnage, der vil komme til i de kommende år, er forholdet det, at ikke mindre end 90 pct. af den udgøres af skibe på 24.000 tons og derover. Af 40.000 tons tankere og derover vil der komme omkring 240 fartøjer.

Der kan dog næppe herske tvivl om, at hverken bygningen af flere, større eller hurtigere tankskibe kan forbedre de uhyggelig lave rater, der for tiden hersker på tankmarkedet. Skal en gennemgribende forbedring gennemføres, kan det formentlig kun ske ved, at alle verdens redere resolut griber til ophugning af alle de tankskibe, der er mere end 25 år gamle. H-n.

Dristig søfarer grundlagde NEW YORK

En af de sidste dage i august fejrede byen New York, staten New York — og i øvrigt hele USA — mindet om en mærkelig og dristig opdagelsesrejse, som menes at være den direkte årsag til, at New York og De forenede Stater grundlagdes. Med færdten op ad Hudson River i 1609 begyndte nemlig den eksplosive og kolossale udvikling, som har ført den nye verden frem til i dag at være vel nok den mest betydningfulde stormagt i verden.

Manden, som opdagede det sted, hvor kæmpebyen New York i dag er beliggende, var den engelske søfarer Henry Hudson, der var født i året 1550 og døde i 1611.

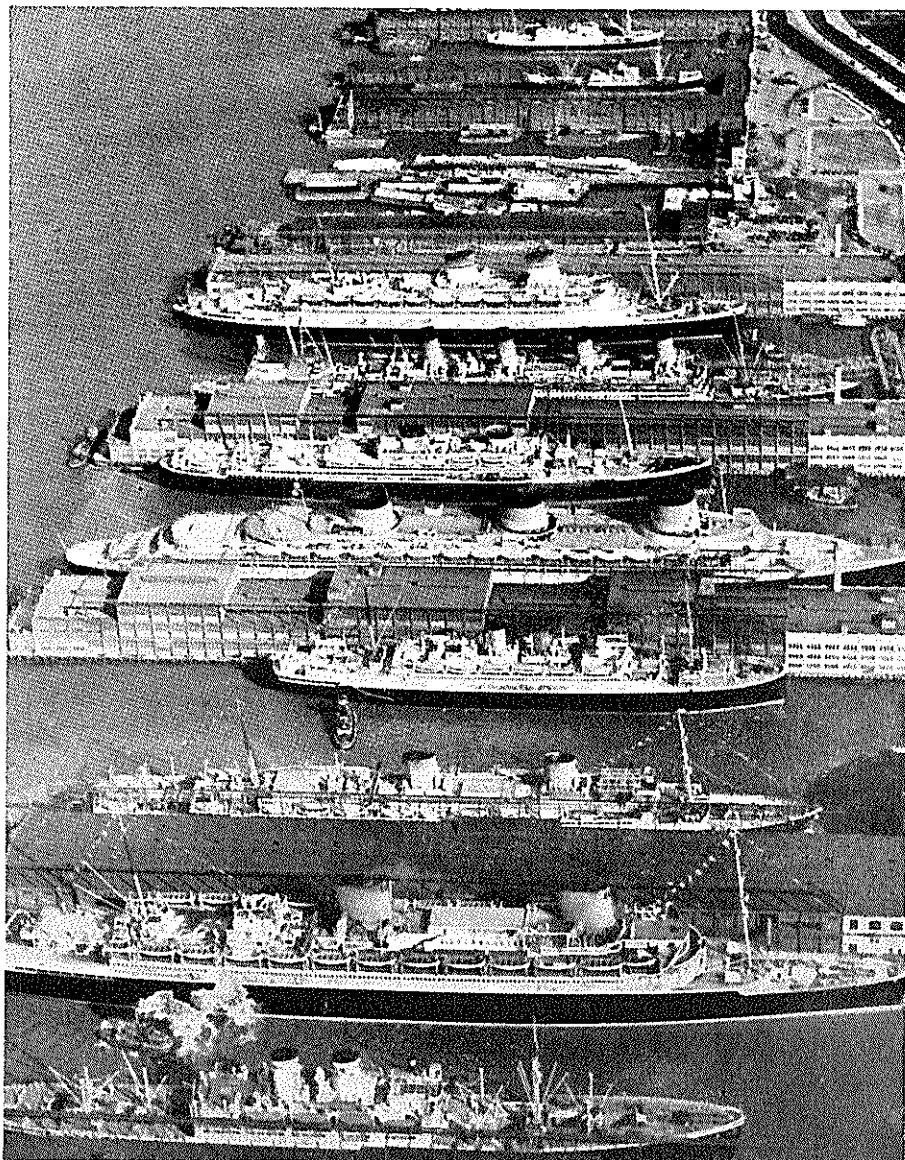
Selv om to andre søfarere, Giovanni da Verrazano og franskmænden Samuel de Champlain (den sidstnævnte grundlagde i 1608 Quebec og blev Canadas første guvernør) havde været på disse kanter før, betragtes Henry Hudson

imidlertid som den egentlige opdager af de territorier, der udgør Amerikas østkyst, syd og nord for New York.

Hudson foretog fire ekspeditioner med det formål at finde den nordlige søvej til Indien og Kina. Han sejlede nordpå og nåede helt op i nærheden af Nordpolen, hvor han mente, at søvejen mod vest mellem Europa og Asien gik. I året 1607 forcerede han isbarrieren ved Grønlands kyster, og han havde held til at trænge helt frem til Spitsbergen.

På en af sine rejser sejlede Henry Hudson tværs over Atlanterhavet til Delaware og fortsatte så langs kysten nordpå i sin søgen efter søveje til Kina. Han opdagede da den nuværende Hudson River, sejlede ind i den brede flod og nåede med sit fartøj frem til det sted, hvor byen Albany nu ligger. På dette tidspunkt opstod der imidlertid mytteri blandt besætningen, Hudson blev frataget kommandoen og lagt i lænker, hvorefter ekspeditionen vendte tilbage til England.

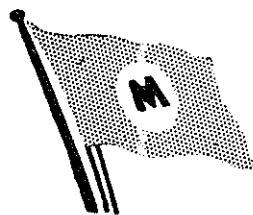
Men forinden var det lykkedes den djærve, engelske



Henry Hudson ville nok — 350 år efter sin opdagelse — gøre store øjne ved ovenstående syn fra New Yorks dokker.

søfarer at udforske både Hudson River, Hudson Strait og Hudson Bay — de tre vigtige søfartsveje på det amerikanske kontinents østkyst.

—ing.



MOORE & Mc CORMACK A/S

Frugt og Passagerer:

Borgergade 16, Tlf. Byen 2708 Telex 2424

Passageragenter for

UNITED STATES LINES og AMERICAN EXPORT LINES

Stålkuttere med Vølund Diesel på samlebånd

I juli måned blev den første svenskbyggede stålkutter søsat fra Nya AB Göteborgs Varv. Kutteren, der er på 110 tons og udstyret maskinelt i topklassen, blev oprindeligt bygget på spekulation. Imidlertid har det vist sig, at denne type kutter har vakt overordentlig stor interesse hos fagfolk, og kutteren blev solgt kort efter byggeriets påbegyndelse til fiskeskipper Lars Nilsson, Hönö, der i Sverige betragtes som foregangsmand indenfor fiskerikredse.

Imidlertid var interessen for kutteren så stor, at værftet besluttede at gå ind for en samlebåndsproduktion. Nybygning nr. 2 løber af stabelen i november måned og er allerede solgt til Mexico, og nr. 3 bliver kølstrakt i oktober. Kutterne er projekteret af Nordbergs Ingenjörbyrå ved ingeniør Olsson, og dimensionerne er:

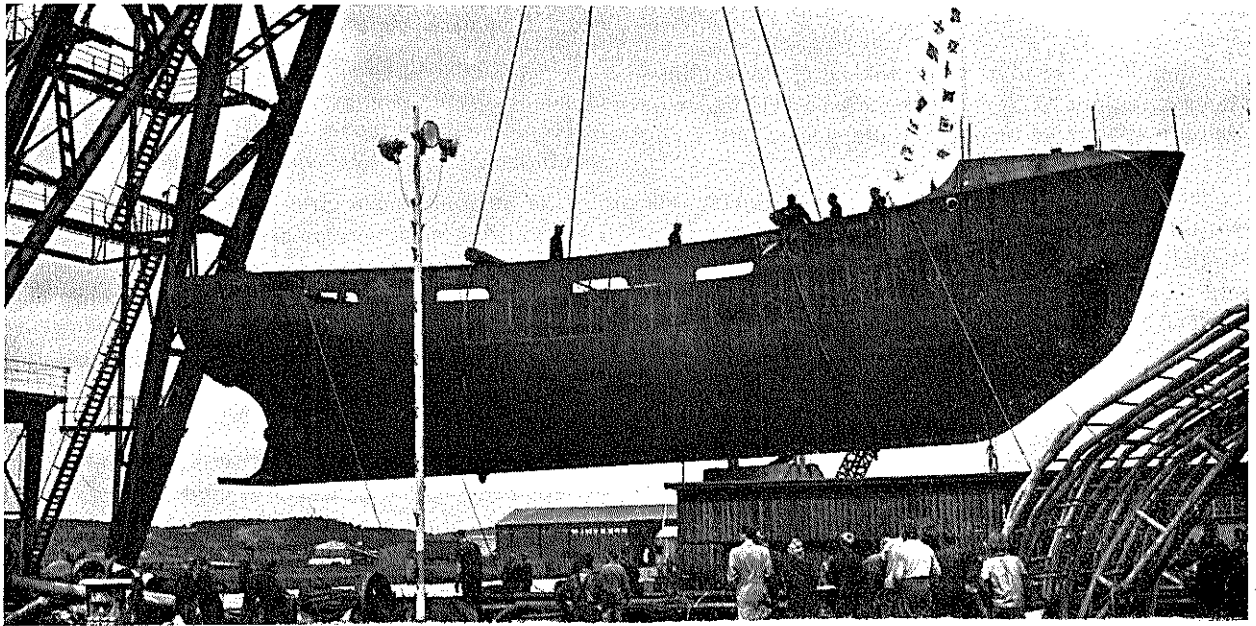
Længde 26,74 m, bredde 6,4 m, dybgående agter 3,10 m, classes i Norsk Veritas, Vølund diesel motor, 5-cylindret, 4-takts, 375 hk, vendbare skrueblade med hydraulisk omstyring.

Ingeniør Olssons rapporter over forsøg i prøvetank har vist resultater, der lover godt:

420 ahk ...	11,9 knob
350 ahk ...	11,65 knob
300 ahk ...	11,4 knob
250 ahk ...	11,0 knob
200 ahk ...	10,45 knob

Kutteren præsenteres under Fiskerimessen i København fra den 25. september til den 4. oktober.

Da mange af Vølund's forbindelser har været interesseret i denne nye kutter, har man besluttet at føre „Gerd“, som nybygning nr. 1 er navngivet, til København under Fiskerimessen. Her vil man sørge for forevisning for alle interesserede parter, ligesom standen i Forum udelukkende vil omhandle stålkuttere. Der er ingen tvivl om, at Vølund vil gøre en virkelig indsats for denne samlebåndsproduktion, ligesom værftet er indstillet på at fremstille det helt rigtige.



Søsetningen af stålkutteren var ikke helt traditionel, idet den blev søsat pr. kran, der løftede skroget fra beddingen ud i vandet.



»ESSO AALBORG«, bygget på Odense Stålskibsværft A/S til Dansk Esso A/S, er det største danskbyggede – og samtidig et af verdens mest moderne tankskibe. Det kæmpemæssige skib blev malet med Sadolins skibsfarver fra køl til mastetop.

Ny amerikansk opfindelse nedsætter arbejdsulykkernes antal

Farerne lurer på vore arbejdspladser, og man må tænke sig om og have øjnene med sig, hvis de skal undgås. Men meget kan også gøres gennem hensigtsmæssig udformning og indretning af arbejdslokaliteterne.

Arbejdstilsynet, der registrerer langt de fleste ulykker på arbejdspladserne, ved noget om disse ting, og i en artikel i tidsskriftet „PAS PÅ“ fremhæver fabriksinspektør N. E. H. Nielsson og civilingeniør Nørreklær Hansen bl. a., at bemærkelsesværdige er de store ulykkestal ved ophejsning og ved fald på trapper og gulve. Førstnævnte gruppe omfatter 17,2 % af samtlige registrerede ulykker, og den sidste 11,5 %.

For at imødegå de farlige fald indskærpes navnlig nødvendigheden af at sørge for orden og ryddelighed på arbejdspladsen samt at holde trapper og gulvbelægning i hensigtsmæssig og ordentlig stand.

Samtidig meldes der om, at man i de senere år i Amerika har fundet frem til en ny form for gulvbelægning: „Safety Walk“, et materiale med en overflade, der er ru som sandpapir, men samtidig behagelig at gå på.

„Safety Walk“ er absolut skridsikker, og da den limes til gulvet, er den uhyre let at lægge på i hele flader og i mindre stykker på særligt udsatte steder, som f. eks. på trapper og omkring maskiner.

„Safety Walk“ blev prøvet under de mest krævende arbejdsforhold indenfor den amerikanske marine, bl. a. på landingsdækket på de store hangarskibe, og det anvendes nu i stor udstrækning af den amerikanske handelsflåde og i industrien. Da det er muligt i dag også at få „Safety Walk“ i Danmark, må man forudse, at en udbredt anvendelse vil afstedkomme et glædeligt fald i den altfor høje procent af arbejdsulykker, der skyldes „fald på gulve og trapper“.

B&W-motorer i en trediedel af verdens motorskibstonnage

Ca. en trediedel af verdens motorskibstonnage er nu udstyret med B&W-dieselmotorer. Den samlede tonnage af motorskibe på over 2000 bruttoregistertons udgør nu 40.000.000 brt, og heraf er 30 procent, d.v.s. 12.000.000 brt., udstyret med motorer fremstillet af Burmeister & Wain og selskabets licenshavere.

Det er således en meget dominerende position, B&W-motoren har opnået, idet intet andet dieselmotorfabrikat har tilnærmelsesvis så stor udbredelse.

Tallene er baseret på Lloyd's Register 1958 og Lloyd's Statistical Tables 1958.

DET DANSKE KULKOMPAGNI
C. 9214

B & W slutter licensaftale med Polen

30 B & W-motorer allerede i ordre ved polsk værft

Burmeister & Wain har sluttet licensaftale med Polen, således at man i dette land for fremtiden vil kunne bygge dieselmotorer efter B&W's konstruktionstegninger. Der er fra begge sider lagt vægt på at få denne aftale i stand, og interessen for polskbyggede B&W-motorer er så stor, at 30 anlæg allerede er i ordre.

Aftalen er indgået mellem Burmeister & Wain og den polske statsinstitution Centromor, der bl. a. står for indkøb af skibe og skibsmotorer.

De polske B&W-motorer skal bygges på skibsværftet Stocznia Gdanska i Gdansk. Det er opstået ved en sammenslutning af Danziger Werft og Schichau Werft og har efterhånden ikke alene udviklet sig til Polens største værft, men også til et af de største og mest moderne i hele Europa.

Værftet er nu i gang med ombygningen og indretningen af store maskinhaller for fremstilling af B&W-motorer, og der er til denne produktion indkøbt mere end 120 moderne værktøjsmaskiner.

I første omgang vil der kun blive tale om produktion af en af B&W's mange motortyper. Der er valgt en turboladet to-takts motor, som yder ca. 5000 ehk, og som forlængst har bestået sin prøve i et stort antal skibe.

Efter at licensaftalen nu er underskrevet, går værftet i gang med at effektivere de mange ordrer, som allerede er indløbet. Man regner med et stort produktionsprogram for de kommende år, idet Polens skibsbygningsindustri er i rivende udvikling. I 1958 var den nybyggede tonnage fra de polske skibsværfter 175.000 tons dødvægt, men allerede i 1965 regner man med at være nået op på ca. 450.000 tons.

Burmeister & Wain har haft handelsforbindelse med Polen i mange år. I de senere år er der leveret et stort antal B&W Alpha-motorer til fiskekuttere og coastere, ligesom der er solgt større anlæg. Disse motorer er installeret i nybygninger til den polske handelsflåde eller i skibe, som Polen har skullet levere til andre lande. Der er således bl. a. benyttet Alpha-motorer i de coastere, som leveres til Indonesien.

Efter at den nye licensaftale er underskrevet, har Burmeister & Wain 26 licensnavere fordelt på 16 lande, og denne producentgruppe er i dag verdens største, hvad angår fabrikation af store skibsdieselmotorer. Produktionen af B&W-motorer har været stærkt stigende og lå sidste år på ca. en million ehk.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Søfolk gør ej mange ord...

Kaptajn Østrup Olsen fylder 60 år



Den 29. august vil sikkert mange danske kvinder og mænds tanker gå til kaptajn Ernst Østrup Olsen, i dyb taknemmelighed, fordi han i Danmarks trængselstid stod dem bi i en alvorlig stund. Han satte ofte sit liv ind som indsats for at redde andre.

Kaptajn Østrup, som nu fører s/s „Rota“, fylder nemlig den dag 60 år. Under Danmarks besættelse var han styrmand i bl. a. s/s „I. C. Jacobsen“, DFDS, der sejlede i rutefart mellem Tyskland—Danmark og Oslo. Utallige er de mennesker, han stuede af vejen, trods tyskernes grundige kontrol.

Han arbejdede i stilhed, og det hele gik så glat, tilsyneladende, og altid uden man fik noget igen. Når man spurgte, om vi ikke kunne gøre noget for ham, svarede han altid: „Tror I, jeg handler med menneskeliv“. Den engelske konge dekorerede ham med „Medal of Courage in the Cause of Freedom“, da krigen var slut, en hædersbevisning, som han sætter megen pris på.

I 1943 havde han de tre fra Den trojanske Hest, de senere så berømte Royal Air Force mænd, med her til København, hvor de gik rundt mellem os, uden at vi anede noget derom. Han havde fået dem ombord i Swinemünde, efter at de havde gravet sig ud af en fangelejr,

og da „I. C. Jacobsen“ atter forlod København på rejse til Norge, blev de igen gemt i skibets fore peak, og blev så afleveret til lodsåden ved Vinga (Göteborg), hvorfra de atter blev fløjet tilbage til England for at begynde forfra.

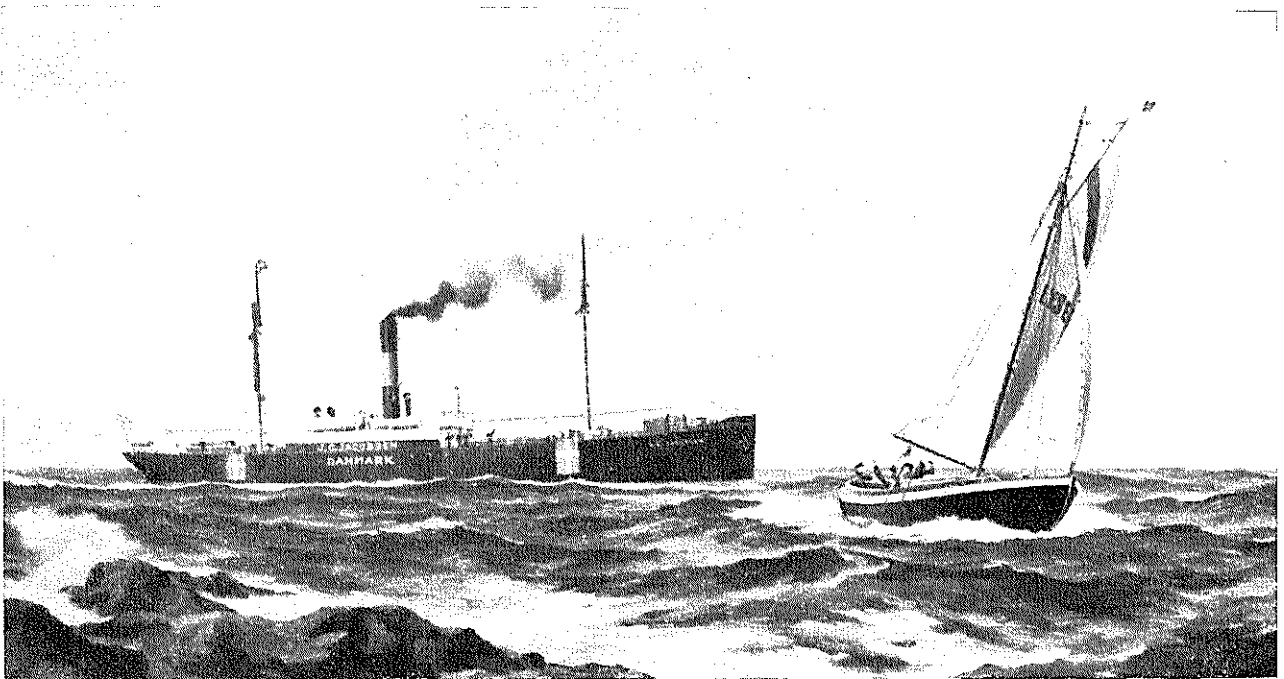
Der er heller ingen tal på de „madpakker“ og andre forsendelser, som Østrup Olsen bragte med til Oslo illegalt. Han blev da også modtaget i audiens hos den norske konge og fik tildelt „Kong Håkon VIII's Frihedskors“. I forvejen var han dekoreret med den engelske redningsmedaille for med fare for sit eget liv at have bjærget en engelsk orlogsgast, som var faldet i vandet mellem skibet og kajen.

Kaptajn Østrup Olsen er en dygtig sømand og en brav dansk mand, sine venners ven. Han lader sig ikke gå på af noget, skønt han i de senere år har skrantet lidt, vel nok reminiscenser fra krigens tid, der nu melder sig.

Vi var et lille gäng dernede ved Toldboden, der halede på det samme skøde, nu er der kun to tilbage; de andre er gået ud på den sidste rejse. Vi vil mindes både de mørke og de lidt lysere stunder fra dengang med tak til dig, Ernst Østrup Olsen; du var samlingspunktet og samtidig den udførende kraft. — Tak.

Vi kipper vort flag
på din 60 årsdag
med tak for de minder,
som søfolk sammenbinder.

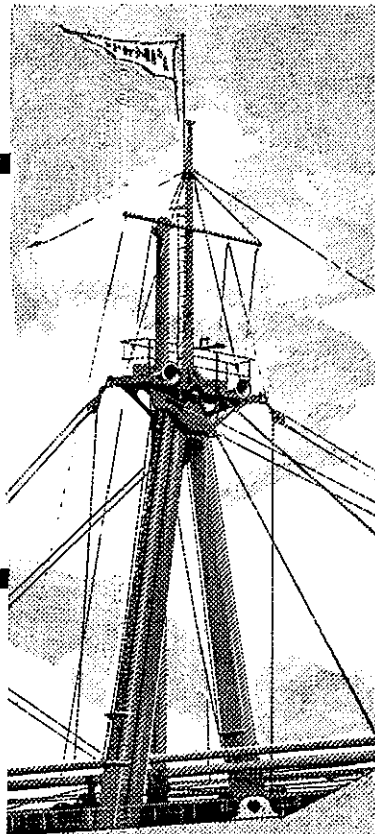
Vennen Chris.



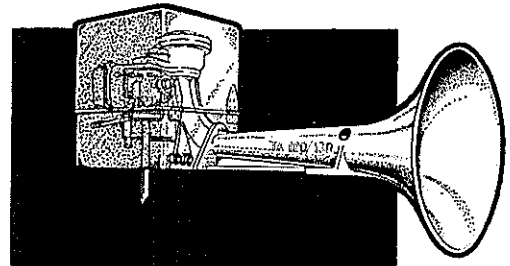
Da „I. C. Jacobsen“ afleverede de tre engelske RAF-flyvere til lodsåden „Vinga“. Maleri af H. Schosler-Pedersen, skænket af „Havnens Venner“ i København til „Den trojanske klub“.



REGISTERED
TRADE MARK



NORTHERN CLIF



KOCKUMS[®] SUPERTYFON

er installeret på tusindvis af passager-,
tank- og lastfartøjer over hele verden.

DE VIGTIGSTE FORDELE
HOS SUPERTYFON ER

1. Minimal forbrug af luft eller damp
2. Uovertruffen hørbarhed
3. Elektrisk-automatisk manøvrering
4. Kan leveres både indbygget og med elektrisk opvarmning

Forlang prospekt nr. 690

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STELL & SHIPPING AGENCY,
Amaliegade 16, København

*Hvis damp skal
bruges —
rekvirer så
TYFON-prospekt
nr. 691.*

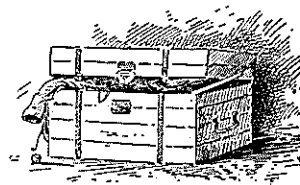
KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

GRUNDLAGT 1840

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Gås og søslag

Hvert år på mikkelsdag, den 29. september, spiser man gås i mange engelske hjem. Denne skik stammer fra 1588. Den 29. september det år sad Dronning Elizabeth I på sit slot og spiste gås. Midt under måltidet indløb der meddelelse om, at den britiske flåde havde slået den „uovervindelige“ spanske armada. I glæde herover besluttede dronningen, at mikkelsdag hvert år derefter skulle stå i gåsens tegn — til minde om den britiske flådes store sejr.

Well done

USA's ubådspersonel udgjorde under den anden verdenskrig kun 1,6 procent af den samlede personelstyrke i den amerikanske flåde. Alligevel skrev det amerikanske ubådsvåben sig for 54,6 procent af al den japanske tønnage, som blev sænket under krigen. Den af de amerikanske ubåde, der gjorde den største host i Stillehavet, var „Flasher“. I løbet af 15 måneder sænkede dette fartøj 21 skibe på tilsammen omkring 100.000 tons. Blandt Flashers ofre var 2 krydsere, 2 destroyere og 2 tankere på over 10.000 tons hver.

I døgens indledning

Den danske flådes første rybygning efter den anden verdenskrig blev søsat på étårsdagen for Tysklands kapitulation, nemlig den 4. maj 1946. Skibet var torpedobåden „Krieger“.

Sådan handles der

Krigsskibe har i tidens løb været gode handelsobjekter, og mange orlogsmænd har haft en mærkelig skæbne. Før den første verdenskrig bestilte den rumænske flåde således 4 jagere på et italiensk værft. I 1915, da skibene endnu ikke var færdige og stadig stod på stabelen, overtog den italienske flåde selv de fire enheder, der fik navnene „Sparvier“, „Niobio“, „Falco“ og „Aquila“. Italienerne gjorde brug af skibene i krigen igennem, men i 1920 overdroges de to førstnævnte endelig til Rumænien. De to andre forblev i den italienske flåde helt til 1937, da de solgtes til Spanien, hvor de omdøbtes til „Ccuta“ og „Melilla“.

Møge sjægs vind

I den japanske flådes storhedstid før og under den anden verdenskrig var mange af denne flådes jagere opkaldt efter forskellige grader af vind — lige fra „aftenstille“ („Yunagi“) til forskellige former for orkæner. En af jagerne hed „Kamikaze“, hvilket betyder noget i retning af „storm, sendt af guderne“. Forklaringen på dette navn må man helt tilbage til 1275 for at finde. Dengang sendte en mongolsk kejser en vældig flåde, som havde ord for at være „uovervindelig“, mod Japan for at underlægge sig dette land. Men ud for Japans kyst blev armadaen ødelagt af en tyfon, og landet var reddet. Japanerne mente, at tyfonen var sendt af guderne.

Fantastisk bedrift

I juni 1869 bugseredes en for den tid vældig flydedok over Atlanten fra England til Bermuda. Denne bedrift blev betragtet som en af de største i den britiske flådes historie. Flydedokken blev bygget i North-Woolwich og var den største i verden. Den havde en længde af 381 ft. og vejede 8.000 tons. Den kunne løfte et skib på op til 8.300 tons. Dokken skulle bruges af den britiske flådestation på Bermuda. — Der måtte 5 slæbedampere til at bugserer flydedokken til havs, hvor panserskibene „Northumberland“ og „Agincourt“, der var ledsaget af 4 transportskibe, over-

tog slæbet. Ved Madeira afløstes de to panserskibe af to „kolleger“, „Black Prince“ og „Warrior“, der nåede frem til målet med dokken den 28. juli.

Tordenskjold med bjørn

Tordenskjold havde i lang tid en tam bjørn om bord i sit skib. Han havde selv dresseret det store dyr og kunne få det til alt. Engang kommanderede han den til at sætte sig på bagbenene, hvorefter han med en pistol skød en kugle gennem hver af dens øreflipper. Bjørnen var med i flere træfninger. Tordenskjold havde også engang et par ulve om bord, men de døde under kamp mod en svensk fregat, hvis chef Peder Wessel selv skød ned fra skansen.

Hjælp konkurrenten

3 gange har der været planer om at bygge en stor havn på Hirtsholmene i Kattegat. Sidste gang var i 1871. Øerne blev da købt af et interessentselskab, som ville bygge en dæmning fra den projekterede havn til Frederikshavn, hvorved øerne ville få forbindelse med østjyske jernbane. Forresten da ikke nogen tosset plan! Men det var Frederikshavn, der fik havnen i stedet for, og planen om dæmningen blev ikke til noget. I 1883 købte marineministeriet øerne, og disses nyanlagte stenhuggeri måtte nu levere sten til konkurrenten Frederikshavns havnebygning! — Hirtsholmene sorterer iøvrigt stadig — ligesom Christiansø — under marineministeriet, d.v.s. nu forsvarsministeriet.

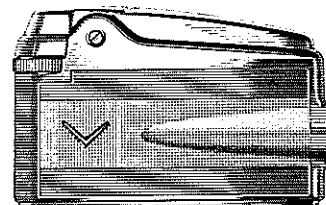
Passer ikke

På Hirtsholm findes også en lille kirke, hvis altertavle har en lidt usædvanlig historie. Tavlen var på vej med skib til Riga. Men skibet strandede, og altertavlen drev i land på en af holmene, hvor den siden er blevet. — Den lille kirke har skam også sit eget kirkeskib hængende under det lave loft. Det er en model af en fregat — meget smuk forøvrigt. Det fortælles, at Tordenskjold ofte kom i denne lille kirke, og at det var ham, der skænkede modelskibet. Men det kan ikke passe. Tordenskjold døde nemlig i 1720, og skibsmodellen bærer årstallet 1722!

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

En ny epoke i form og teknik...!

RONSON



Varaflame

revolutionerer begrebet gasligthet!

Ventilation i skibe

Nordisk Ventilator Co. A/S, Næstved, der som bekendt fremstiller de verdenskendte Hi-Press anlæg for luftkonditionering i skibe, er udgiver af en smuk publikation med titlen „Hi-Press News“. Heftet udkommer periodisk, giver udførlige oplysninger om firmaets forskellige anlæg, som jo til stadighed undergår moderniseringer i takt med den tekniske udvikling, og behandler i det hele taget emner af interesse for alle kredse, der har med shipping og skibskonstruktion at gøre.

Det nye nummer indeholder udførlige beskrivelser og ualmindelig klare og smukke, farvelagte diagrammer af de almindeligst forekommende typer luftkonditioneringsanlæg til skibe. Siden det første anlæg i 1952 sættes i drift, har man ved forskning og ved udnyttelse af erfaringerne fra et stort antal i drift værende anlæg skabt nye anlægstyper og systemer, således at man nu kan tilfredsstille ethvert behov for luftkonditionering af skibsaftering på de forskellige skibstyper, der bygges i dag.

Samtlige omtalte anlæg — ialt fem — er konstrueret således, at der opnås en perfekt luftfordeling til de enkelte rum om bord, hvilket ikke alene betyder, at luftkonditionerne i disse rum vil være de bedst tænkelige for det fysiske velvære uanset rummenes placering i skibet, men også at anlæggene vil være økonomiske i drift.

Det interessante hefte, der udsendes på dansk, engelsk

og tysk, kan fås blot ved at skrive til firmaet, som i øvrigt står til tjeneste med yderligere oplysninger og er rede til at bidrage til løsning af ethvert problem i forbindelse med luftkonditionering i skibe. h-n.

Et dusin bryllupper i sømandskirken

I vor tid, hvor statistikraseriet stadig sætter nye skud, vil der blive spurgt om tallene, skønt tallene kun sjældent fortæller ret meget af sandheden.

Sådan skriver man i forordet til årsberetningen for sømandshjemmet og sømandskirken i Nyhavn. Og det er jo rigtigt. Men vi vil også gerne høre tallene, og dem får vi:

Sømandshjemmet havde i regnskabsåret 1958—59 fuld belægning på sine værelser. 2425 personer boede i løbet af året på hjemmet, der havde ialt 37.230 logi-nætter.

I sømandskirken blev der holdt 54 gudstjenester, 7 × barnedåb, 12 × bryllupper, og der var fra kirken 2 begravelser. Sømandshjemmet havde 30 film- og underholdningsaftener med 2400 deltagere. Fjerusyusudsendelserne blev set af ca. 12.000! I hjemmets postkasse blev nedlagt ca. 10.000 breve. Over hjemmets sparekonto er der af søfolk indbetalt eller ekspederet ½ million kroner!

Og så har vi vist fået tal nok. Der er ingen tvivl om, at sømandshjemmet i Nyhavn gør gavn, og det fortjener fortsat støtte. O. L.

*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

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

•
DAMPSKIBSELSKABET
DANNEBROG A/S

•
REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

•
REDERIAKTIESELSKABET
K. E. D.

•
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

•
AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

Norges Rederforbund har fejret 50-års-jubilæum

Den 15. september fejrede Norges Rederforbund 50-års jubilæum. Forbundet stiftedes i en brydningstid for den norske skibsfart, da omlægningen fra sejl til damp medførte en lang række nye problemer, ikke blot af teknisk art, men også af finansielle og organisationsmæssige, skriver Aftenposten, Oslo. Udviklingen medførte også, at statsmagten greb mere aktivt ind på områder, hvor rederne før havde haft frie hænder, f.eks. når det gjaldt skibskontrol og lasteliniebestemmelser. Derfor trængte erhvervet til et fælles, repræsentativt organ til varetagelse af rederens interesser.

Det oprindelige formål med Rederforbundets stiftelse er vel ikke lige så aktuelt i dag, men udviklingen gennem de 50 år har ført til, at forbundet lidt efter lidt har fået flere og flere opgaver såvel på det interne norske som på det internationale område. Især efterkrigstiden har været begivenhedsrig på det skibsfartspolitiske område — ikke mindst i forbindelse med sejladserne under bekvemmelighedsflagene, der har givet stødet til en almindelig diskussion om norsk skibsfarts konkurrencemæssige stilling, dersom denne specielle form for skibsfart fortsætter sin vækst, hvad meget jo kan tyde på.

Et mindre kendt, men alligevel betydningsfuldt felt er forbundets humanitære virksomhed. Den er udtryk for ønsket om at påskønne søfolkernes indsats. Efter første verdenskrig blev rederens andel af overskuddet

fra krigsforsikringen for skibe, 20 mill. norske kroner, afsat til „Norges Rederforbunds Sjømannsfond av 1918“. Afkastningen anvendes hvert år til bedste for søfolkene — især de ældre — ved direkte pengebidrag, ved bidrag til opførelse af hjem for gamle søfolk o.lign. Efter den anden verdenskrig blev 186 mill. norske kr. af Nortraships overskud efter forslag fra rederne hensat som grundlaget for den sømandspensionsordning, der oprettedes i 1948. Også på en række andre områder er forbundet aktivt med i det humanitære og sociale arbejde for søfolkene og erhvervets udøvere i øvrigt.

h-n.

386 søulykker på et år

Man kan lære af sine egne dumheder, men også af andres ulykke. Det er vel derfor, ministeriet for handel, industri og søfart år efter år udsender sin søulykkestatistik.

For året 1958 er der opført 386 søulykker, hvilket er noget mere end i 1957 og 1956, da tallene var henholdsvis 334 og 321. I 1958 gik af større skibe ét på 2990 brutto tons tabt. Der var 14 tilfælde af brand i danske skibe. 9 menneskeliv gik i årets løb tabt ved overbordfald. I alt mistede 47 danske søfarende livet ved årets søulykker.

I søulykkestatistikken er hver enkelt ulykke omtalt. 24 tilfælde af afsagte domme er omtalt. Enhver, der færdes på søen, kan have gavn af at læse dette hefte.

O. L.

Hvor ofte har man ikke ønsket en dørk så ru som sandpapir . . .

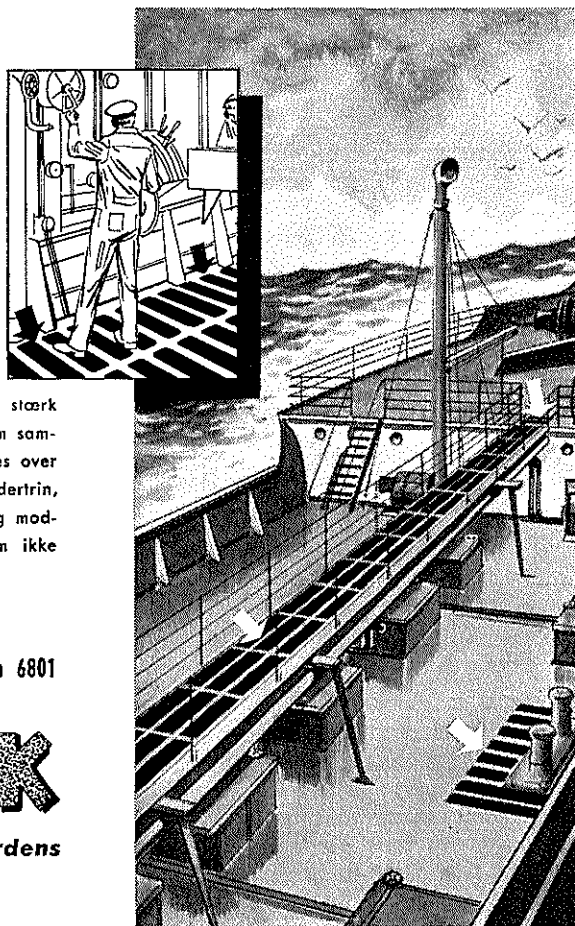
Det ny, amerikanske gulvbeklædningsmateriale SAFETY-WALK har en stærk kornet overflade, der giver et fuldkomment skridsikkert grundlag, og som samtidig er utrolig modstandsdygtigt overfor slid. Det kan uhyre let lægges over hele dørken, eller på særligt skridfarlige steder såsom løbebroer, lejdertrin, faldereb, kahytstrapper, ved køre m. m. Det er rimeligt i anskaffelse og modstandsdygtigt overfor vand og alle de kemikalier og fedtstoffer, som ikke kan undgås ombord.

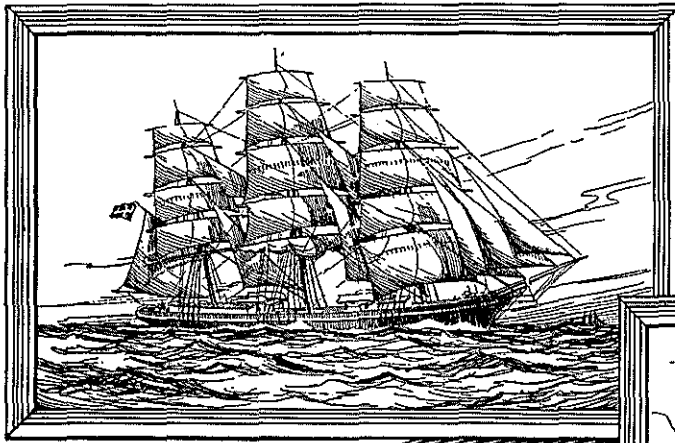
Forlang nærmere oplysninger om SAFETY-WALK, ring eller skriv til:
DAN-REFLEX A/S · Løngangstræde 16, København K. · Telf. Minerva 6801

SAFETY-WALK



vinder sikkert fodfæste indenfor verdens skibstonnage både i handelsflåden og marinen



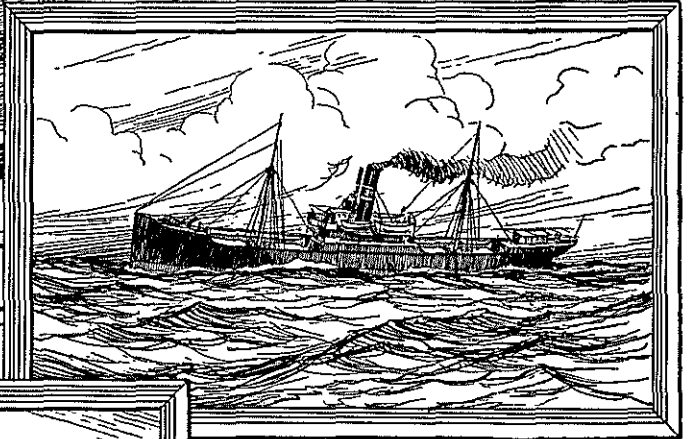


H. SGM - P. 3

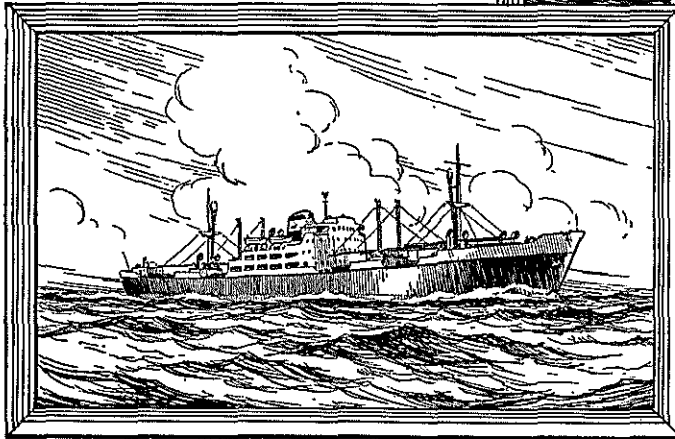
GENNEM



TRE



GENERATIONER



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Den afrikanske krydser

En engelsk løjtnants dagbog fra 1841

Fortsat

„Nå, så må vi efter den lige på stedet!“ råbte løjtnanten og ilede ned til kaptajnen med nyheden. Kaptajnen kom øjeblikkelig på dækket.

„Pib alle op, klar til at vende!“ lød hans kommando uden at gøre flere spørgsmål. Folkene fløj til deres poster, og briggens stævn kom rask omkring og satte kursen efter den formentlige sørøver.

„Slå klart skib, mr. Hawkins,“ sagde kaptajnen til trediekommanderende.

Som man kan tænke sig, varede det ikke længe, inden skonnerten opdagede, at briggen forfulgte den. Man satte alle de sejl, den kunne bære og luftede så tæt op i vinden, man kunne, for at komme til lavart af briggen. Begge skibe stævnedes nu NNO, dog kunne skonnerten gå tættere til vinden.

Med den forreste kanon gav briggen den et varselskud som et signal for den til at dreje bi, men den tog ingen notits deraf. Atter sendte briggen et skud, det traf skonnerten i låringen; man så splinter flyve fra tømmeret, men på skonnerten brød man sig ikke mere om dette end om det første skud.

„Nå, folk, tag nu godt sigte og fyr jævnt. Vi må se at få nogen af dens stænger til dæks for at være sikker på den. I kan regne med, at det er en clipper; får vi ikke stængerne ned, løber den fra os.“

Det var næstkommanderende, der opmuntrede folkene. Folkene svarede med et „hurra“ og arbejdede hurtigt og præcist med bøvkanonerne.

Don Diego Lopez de Mendoza opgav nu at være passiv, han fik to kanoner baksat agterud, og pludselig røg en kugle gennem briggens forre mærsejl. Samtidig lykkedes det briggen at skyde skonnertens pikfald ned. De to skibe sejlede nu så temmelig ens. den tid, det tog skonnerten at få repareret sit pikfald og atter hejst storsejlet, havde ladet briggen indhente det forspring, skonnerten fra først af havde haft.

Det var tydeligt, at Don'en ikke ønskede at kæmpe, skønt han havde chance for at gå af med sejren, da han havde både flere kanoner og flere folk end briggen, men da han havde alt at tape og intet at vinde, foretrak han klogeligt at undgå at falde i orlogsmandens kløer; han forsøgte på at løbe sin vej.

Da det tilmed snart ville blive mørkt, havde han store chancer for at undslippe i mørket, og tillige trak skyerne sig sammen, så himlen blev meget mørk. Vinden var tilmed blevet ustabil og variabel, alt dette kunne blive en fordel for skonnerten; det var nødvendigt for briggen at stække vingerne på den, medens der endnu var lidt dagslys.

„Åh, hør her, Thompson,“ sagde næstkommanderende til kanoneren, der blev anset for der bedste skytte i

skibet, „se hvad De kan gøre, skyd den fyrs stænger ned.“

„Jeg skal prøve på det for tjenestens ære,“ svarede kanoneren og så med sit klare øje op ad sigtet på kanonen, idet han klappede den.

„Nå, gør nu din skyldighed, gamle bass.“ — Han fyrede.

„Akkurat som jeg ville have det,“ udbrød han, idet han sprang tilside, og ned ramlede skonnertens bovenbramstang.

„Bravo!“ råbte flere stemmer.

„Nok engang, mr. Thompson!“

Det næste skud, han fyrede, fejlede, men det tredie traf og beskadigede storstangen.

„Fortræffeligt! Sådan et par skud til, og vi vil have fyren bekvemt i læ af os og kan håndtere ham, som vi har lyst til,“ råbte næstkommanderende med stor fryd.

Folkene arbejdede muntert og baksede kanonerne, som var det eksercits. En tid lang skete der intet af betydning, der blev ikke gjort synderlig skade nogen af stederne; nu og da gik sørøvernes kugler gennem briggens sejl eller skød et tov over, men det blev hurtigt splejset sammen igen.

Solen stod bag en svær skymasse som en rødlig tåge og kastede et rødt skær på skonnertens sejl, og bølgernes krusede toppe hævdede sig med den tiltagende kuling.

„Nå, folk,“ sagde næstkommanderende, da han kom forud, „vi må se at få ram på ham, inden han sniger sig fra os i mørket. Kom, lad mig prøve et skud!“

Han fyrede og havde det held at ramme skonnertens mærserå. Man kunne se folk entre tilvejs for at reparere den, men inden de blev færdige hermed, traf et stærkt vindstød skibet; råen bøjede sig forefter og faldt ned, samtidig med at de folk, der lå på råen, styrtede ned, og en del af dem faldt udenbords.

Denne skade bevirkede, at skonnerten ikke mere kunne holde så tæt til vinden, men den fordel, briggen derved vandt, forrindskedes noget af den tiltagende kuling, der tvang briggen til at beslå sine lette sejl; men den kom dog stadig nærmere på skonnerten.

Sådan endte dagen; solen gik ned, og snart efter var det helt mørkt. Der blev holdt skarpt udkig efter skonnerten, da man regnede med, at den ville benytte mørket til at ændre kurs. Næstkommanderende, master Green, to kadetter og kanoner Thompson stod på bakken og holdt øje med skonnerten. Sprøjtet fra de nu store søer gennemblødte dem, meders de af al magt søgte at stirre gennem det mørke skytæppe.

Pludselig faldt der et skud fra skonnertens agterkanon. Det havde held og traf briggens forstang lige over

æselshovedet; da den styrtede ned, tog den klyverbommen med i faldet. Alle gik i gang med oprydningen, men der holdtes dog skarpt udkig efter skonnerten. Denne var hørt op med at skyde og bevægede sig ikke så hurtigt bort fra briggen, som man kunne have ventet, antagelig havde den fået så mange grundskud, at skaden der ombord var større end på briggen.

Pludselig sås et glimt som fra et pistolskud, men der høretes intet knald.

„Hvad var det?“ råbte næstkommanderende.

„Det er sagtens én, der har stået og set til sine våben, og så er skuddet gået uforvarende,“ mente masteren.

„By fingo! Man må have ordentlige glugger for at kunne se i sådan en nat, mine begynder at blive tågede, tror jeg. — Hvor s . . . blev skonnerten nu af?“

„Hvor,“ råbte næstkommanderende, „jeg kan heller ikke se den. Kan De se den midshipman Jenkins?“

„Nej, Sir, den gik lige ind i den tykke tågesky der,“ svarede midshipmanden.

„Se, der er den igen!“

„Det er mere, end jeg kan se,“ svarede kanoneren.

„Det forekom mig, at den vendte sådan til luvart af os, men jeg kan ikke se en snus til den forude, hvor vi skulle have haft den, hvis det var tilfældet. Jeg kan ikke hitte ud af det.“

„Hvad lægger den nu an?“ råbte kaptajnen i sin råber.

Næstkommanderende sendte Jenkins agter for at melde chefen det.

De stirrede og stirrede forgæves i næsten en hel time,

men sørøverne var ikke til at se. Briggen holdt stadig samme kurs, idet chefen antog det for rimeligt, at skonnerten ville gøre det samme, idet den regnede med, at briggen ville vende eller lægge bi.

Således gik natten. På briggen fik de klaret dækket op og fik en ny stang rigget op ved daggry. Briggen var helt klaret op, kanonerne surrede og frivagten gået til køjs. Næstkommanderende kiggede ud til luvart; det var ligesom han så en hel masse komme frem af mørket.

„Hvad mon det er der?“ spurgte han masteren, der netop kom op for at løse af.

„Ved Jupiter! Det er et skib!“ råbte han, „sørøverne, så sandt jeg lever!“

Chefen kom på dækket. „Pur ud overalt! Slå klart skib!“

„Han holder ned mod os,“ bemærkede næstkommanderende.

„Og vil falde lige over os.“ svarede Green.

„Giv ham det bagbords lag!“ kommanderede chefen.

„Han drejer til og vil ombord i os. Fyr!“

Hele briggens lag blev fyret ind i fjendens skrog på pistolskuds afstand. Høje hyl og skrig lød gennem larmen, men fjenden kom stadig nærmere.

„Entregaster, klar til at afslå entring!“ kommanderede chefen.

Matroserne greb deres huggertor og stillede sig på deres post. Der lød en frygtelig bragen, begge skibe skurede siderne mod hinanden. Jerntræhagerne blev hugget ombord i briggen, og hundrede forvorne an-

Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old

CRABBBIE
WHISKY

When the choice is yours say "CRABBIE'S"

LARSEN
COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C



sigter viste sig i línkennetene og i det stående gods, be-
lyst af glimtet fra pistoler og svingbasser.

„Entregaster, følger mig, entregaster!“ råbte næstkommanderende, idet han svang sir: sabel og sprang op i storrejsningen. Der traf han på en flok sørøvere; disse kastede han tilbage så ned på dækket tillige med folkene — og over dem faldt et halvthundrede fjender under vilde skrig og råb.

Det af briggens mandskab, som var posteret på skansen, ryddeliggjorde imidlertid sørøvernes agterskib, medens de to forreste kanoner blev ved med at skyde ind i boven på skonnerten. Næstkommanderende kom hurtigt på benene igen og var uskadt; han huggede dygtigt ind på fjenden, godt fulgt af sine folk. Langsomt blev sørøverne drevet over mod deres eget skib. En del af dem styrtede ned mellem skibene og blev enten knust eller druknede.

Det var en infernalsk aarm; braget fra de to skibes skuren mod hinanden, splintring af tømmer, skud af kanoner, svingbasser, geværer og pistoler, alt blandedes med blæstens hyl, søens slag og de såredes skrig til en eneste døvende, rædsom dissonans.

Efter at have afslået antringen af briggen trængte næstkommanderende og masteren, fulgt af deres folk, over på skonnerten. Her stødte de på Don Diego Lopez de Mendoza, som kæmpede som en desperat. Endelig lykkedes det Green, med et hug, at fælde ham i dækket, hvor nogle af briggens folk, der havde været med båden ovre ved skonnerten, da øen blev visiteret, kendte kaptajnen og hurtigt fik slået en klo i ham og bragt ham som fange over i briggen.

Løjtnant Upton ryddede forskibet, medens næstkommanderende og masteren kæmpede sig frem agterfra. Da det nu ikke mere var muligt at bruge kanonerne, kom kanonbesætningerne deres kammerater til undsætning i håndgemængt på skonnertens dæk. Sørøverne sprang ned i skibet, og briggens besætning fulgte efter dem. Næstkommanderende og masteren trængte ind i den pragtfulde kahyt, hvor en lampe under dæksbjælken lyste på alle kostbarhederne.

I næste øjeblik var alt dog forandret, spejlene knust, det kostbare betræk oversmurt med blod. Sørøverne sløges som vilde, de vidste, at der ikke ventede dem nogen barmhjertighed; de var som dæmoner.

Pludselig lød masterens røst gennem skibet:

„Tilbage folk, tilbage til briggen, det gælder livet, skonnerten er ved at synke, og der er tilmed ild i den!“

Næstkommanderende gentog ordren, og idet han kom op på dækket, så han Green, bærende på en lille pige samt to folk, der bar en bevidstløs kvinde over i briggen.

Det var i sidste øjeblik. De to skibe hang endnu sammen ved storrøstet, og da den sidste mand var kommet over, skiltes de. Alt hvad der endnu var filtret ind i hinanden, blev hurtigt kappet, thi ilden i skonnerten brødte sig hurtigt.

„Bras firkant agter, fir småt på bagbords forbraser!“

Briggen faldt af for vinden, mandskabet kappede de sidste surringer, der forbandt briggen til skonnerten.

Der lød et dødsangstens, fortvivlelsens og rædselens skrig fra de tilbageblevne sørøvere, som de stod der på dækket af deres usalige skib. De vidste, at intet kunne frelse dem. Skibet stoç i flammer og var desuden gennemskudt både for og agter, det blev nu kun et spørgsmål, hvilket element der først ville dræbe dem, ilden eller vandet. Pludselig skød en svær flamme op mod himlen, der lød et brag, og så var skib og mennesker forsvundet; ilden kom før til krudtkammeret end vandet.

Sørøverskonnerten var sunket. Årsagen til dens angreb på briggen havde været, at den allerede da havde fået så mange grundskud, at den ikke kunne reddes. Sørøverne havde haft valget enten at gå ned med skibet eller erobre briggen; det var deres sidste udvej, men det lykkedes altså ikke.

Briggen selv så ikke godt ud efter kampen. Bagbord ræling og storrøst var borte, låringen var stødt ind, hele siden skuret og skåret helt ned til vandlinien. Var skibene blevet på siden af hinanden stort længere, var briggen også blevet vræg.

Da solen endelig stoç op efter en lang og rædsom nat, var der nok at tage fat på. Dækket var stadig slibrigt af blod, næsten alt ombord var knust eller ødelagt. Ved mønstringen manglede briggen 5 mand, som enten var blevet dræbt ombord i skonnerten eller faldet overbord. To mand var faldet ombord i briggen, 9 var sårede, så dens tab var stort. Først ved otte glas om morgenen havde næstkommanderende tid til at gå ned i sit lukaf for at vaske sig og for at få nogen søvn.

Idet han åbnede døren til lukafet, så han, at det var optaget: i hans køje lå en meget smuk, ung dame og sov. Green stak i det samme hovedet ud fra arkeliet.

„Se master,“ sagde løjtnanten, „jeg har fået en gæst i mit lukaf.“

„Åh, mit lukaf er også optaget,“ svarede masteren. „Prøv, om der ikke er plads hos forvalteren, han snorke i hvert tilfælde alt, hvad han kan; men skynd Dem, så vi kan få noget i livet, jeg har et og andet at fortælle Dem.“

Noget efter sad de i messen og huggede sammen med lægen ind på det beskecne morgenbord. Upton var også til stede, han havde fået et slemt hug over venstre arm og sad nu efter at være forbundet og forlangte at tage sin vagt som sædvanlig. Chefen lå såret af en geværkugle, og en af kadetterne var meget hårdt såret af en kanonkugle. Forvalteren, mr. Heepwell, havde fået en kugle gennem hatten, men var ellers ligesom løjtnanten og masteren uskadte. Green fortalte nu:

„Medens jeg var nede i skonnerten, forfulgte jeg et par sørøvere, som jeg havde mistanke om ville prøve på at sprænge skibet i luften og tillige sig selv. Jeg havde netop givet dem på hovedet, inden de fik udført deres hensigt. Det forekom mig, at jeg hørte et skrig fra et lukaf. Jeg stødte døren ind og fandt en kvinde på knæ med en lænke om livet og et barn, der klyngede sig til hendes hals. Damen skreg endnu højere, da hun så mig og bad mig på engelsk hellere dræbe hende straks end forlænge hendes lidelser. Hurtigt fik jeg lænkerne

af hende, men jeg kunne ikke få hende til at fatte, at vi var venner, uagtet den lille pige straks begreb det og fulgte godvilligt med mig, medens jeg måtte lade to af vore folk bringe den stakkels lady over på briggen. For at det er en lady, er der ingen tvivl om at dømme efter hendes udseende og tale, men hun er ganske forstyrret.“

„Mener De, at det stakkels menneske er vanvittig?“ spurgte Haggis.

„Ja, det er hun efter de rædsler, hun har måttet udstå ombord på skonnerten,“ svarede Green.

„Ved nogen, om hun har været en af passagererne på det ulykkelige skib, der blev taget af sørøverne og brændt?“

„Det er der ingen tvivl om,“ svarede Green.

„Har negeren, vi fiskede op, set hende?“

„Nej, den stakkels fyr blev såret af en af de første kugler og har siden ligget i sin køje,“ svarede lægen.

„Ja, vi har da fangerne, dem kan vi da forhøre. Deres ven, den spanske kaptajn, kan vist sige en hel del.“

„Min ven!“ svarede løjtnanten. „Lever den bandit da for at blive hængt! Jeg tvivler nu meget på, at De får noget ud af ham.“

„Det har De ret i,“ svarede Upton, „han har ikke sagt et ord, lige siden han kom her ombord, og han ser ud til at ville dø stum; men den lille pige vil vel kunne fortælle sin historie.“

„Ja, når hun vågner og har sundet sig, kan vi spørge hende,“ sagde Green. „Men det stakkels barn var i en sådan sindsbevægelse, at jeg ikke har fået noget ud af hende endnu; jeg havde næppe lagt hende på køjen, før hun faldt i søvn.“

Da måltidet var forbi, vidste alle, hvad hver enkelt havde oplevet. Løjtnanten kastede sig på dækket i arkeliet og sov fast.

To timer efter kom han atter på dækket. Solen strålede, og søen havde lagt sig, så briggen gik med en rolig og støt fart.

Da løjtnanten var den eneste ombord, der talte og forstod spansk, beordrede chefen ham til at afhøre sørøverkaptajnen. Løjtnanten gik med marinekorporalen ned i forlasten, hvor Don Diego Lopez sad i et lille aflukke, lænket på hænder og fødder. Han sad med hovedet dukket mellem knæene, med forrevne klæder, der var oversmurt med blod. Hans hår hang ned over ansigt og skuldre og var også sammenfiltret af blod. Da skinnet af lanternen, som korporalen bar, faldt på hans ansigt, flammede hans øjne med en tigers stirren, som om han ville springe på den person, der kom og forstyrrede ham.

Da hans øjne havde vænnet sig til lyset, genkendte han løjtnanten. „Åh, jeg troede, De var faldet, da jeg ikke så Dem,“ bemærkede han. „Det glæder mig, at De er gået fri, thi De forstår mit sprog, og jeg må have nogen at tale med.“

„Sagerne har forandret sig betydeligt, siden vi så hinanden sidst, og Deres barbariske skibskammerater har ikke behandlet mig som en gentleman. Vil de være så elskværdig at forklare Deres kaptajn, at jeg, som en

Hidalzo, ikke bør behandles på denne upassende måde. Sig mig dog engang, hvorfor De angreb mig, efter at De havde ladet mit skib passere? Jeg skal klage til min regering, og den vil fordre oprejsning.“

„De tager fejl, Senor, når De mener, at vi ikke kender Deres skibs karakter,“ svarede løjtnanten.

„Hvad antager De mig da for?“ spurgte han med påtaget koldblodighed.

„For en sørøver!“ sagde løjtnanten.

„Nå, så det er mig, der er en sørøver,“ udbrød han, „det er snarere jer, der er sørøvere. Jeg sejlede ganske fredeligt, da I fyrede på mig. Da jeg tænkte, I var en sørøver, forsøgte jeg at flygte, indtil I bragte mit skib i synkefærdig tilstand.“

„De kan ikke føre os bag lyset,“ svarede løjtnanten. Der vil fremkomme flere vidner mod Dem; en dame og hendes barn er blevet reddet, og fra vraget af det skib, De brændte forleden, har vi fisket en neger op.“

Han før sammen og ligesom blegnede, så tog han sig sammen og var atter ganske rolig.

„Det kommer der af ikke på det omhyggeligste at tilintetgøre ethvert menneskeligt væsen ombord,“ bemærkede han i en hverdagstone, som om han talte om ganske ligeegyldige ting. „Jeg sagde nok, at slig tåbelig barmhjertighed ville føre til vor undergang, Nå, lad gå, skal jeg dø, så lad det ske som en cavallero og ikke som en gemen tyv i galgen.“

Løjtnanten svarede ham, at briggens officerer ikke ville få nogen indflydelse i sagen, han ville blive forhørt efter Englands love i Sierra Leona, og hvis han blev fundet skyldig i sørøveri, ville der ikke blive gjort forskel på ham og hans kammerater.

Derefter spurgte løjtnanten ham, om han ville give nogle oplysninger angående den ulykkelige dame, de havde reddet fra hans skib.

„En dame og hendes barn?“ spurgte han. „Jeg ved, hvem De mener. Der var en hel del andre ombord, thi vi er alt for galante til at fornærme nogen af de damer, vi fangede, de er ret fåtallige på havene; men da de andre damer var forude, kan jeg tænke, de må være gået ned med skibet. Hvad denne dame angår, kom hun ombord i min skonnert, fordi der var ild i hendes skib, men forresten ved jeg ikke mere om hende end De. Kan hun ikke selv give nogen forklaring?“

Løjtnanten fortalte ham, at damen var blevet vanvittig og ikke kunne give nogen forklaring.

„Åh, så kan hun ikke vidne mod mig,“ lo han.

„Der bliver nok af beviser til at få Dem hængt,“ svarede løjtnanten.

„Den hør er endnu ikke vækset, der skal hænge mig,“ var hans svar.

„Vær ikke så sikker på det,“ svarede løjtnanten, „vi behandler sørøvere med meget lidt ceremoni.“

„Sørøvere! Ja, men jeg er ingen sørøver,“ udbrød han, som om han havde fået en ny forsvarsplan. „Hvad jeg har sagt Dem i spas, vil De som en cavallero dog ikke bruge mod mig.“

(Fortsættes i næste nr.)

Brand og forlis

Nogle „Hill“-skibes skæbne

I denne artikel skal De høre om endnu en række „Hill“-skibe, hvoraf de fleste fik et voldsomt endeligt.

Jernbarken „Kirkhill“ var bygget af A. Stephen i Dundee og løb af stabelen i oktober 1891. Den var på 1540 brt. I september 1905 var den på rejse fra Newcastle til San Francisco med en kokslast. Den 23. sejlede den på Wolff Rock ved Falklands-øerne, hvor Fanø-barken „Sixtus“ to måneder tidligere havde mødt sin skæbne.

I 1905 forliste iøvrigt flere skibe i de egne. 11 dage før „Kirkhill“s forlis måtte fuldskipet „Carsdale“ af Liverpool forlades i synkefærdig stand i Kap Horn-egnene.

Også jernbarken „Deuarath Castle“, der iøvrigt var et søsterskib til Fanø-barken „Sixtus“, mødte sin skæbne i disse farvande. Skibet var på rejse til Carrizal i Chile med en kullast fra Newcastle. Først fik det ild i lasten og måtte søge ind til Montevideo, hvor hele lasten blev udlosset, før ilden kunne slukkes. Rejsen gik videre, men nede i Kap Horn-egnene kom skibet ind i en svær storm, der stækkede dets ringer. Det måtte søge ind til Port Stanley på Falklands-øerne for at få skaderne repareret. Da jernbarken efter endt reparation var nået til Kap Horn, var det sket med den, og den blev forladt af besætningen i synkefærdig stand i november 1905.

„Niobe“ ex „Damson Hill“

Om Fanø-barken „Sixtus“ forlis kan oplyses, at det skete den 28. juli 1905, da skibet var på rejse fra Barry Dock til Valparaiso med kul og koks. Heldigvis blev hele besætningen reddet, men næste dag var der intet spor af skibet. Søerne og Wolff Rocks skarpe klippesten havde splintret alle vragester.

Og så kommer vi til 4-mastet bark „Damson Hill“. Den var bygget af Harland & Wolff i Belfast og løb af stabelen i januar 1893. Den var på 2087 brt. I de første år sejlede den mest på Pacific-kysten og gjorde også nogle rejser over Stillehavet med enkelte afstikkere til Calcutta og rishavnene i Burma. Ca. 1899 blev den solgt til rederiet Visurgis i Bremen og fik navnet „Niobe“.

Efter den første verdenskrig blev „Niobe“ overgivet til englænderne, der kort efter solgte den til et rederi i

Hamborg for £ 2000. Nu fik skibet navnet „Harald“. På de sidste rejser voksede underskuddet imidlertid stærkt, og i marts 1925 blev skibet solgt til ophugning i Wilhelmshafen.

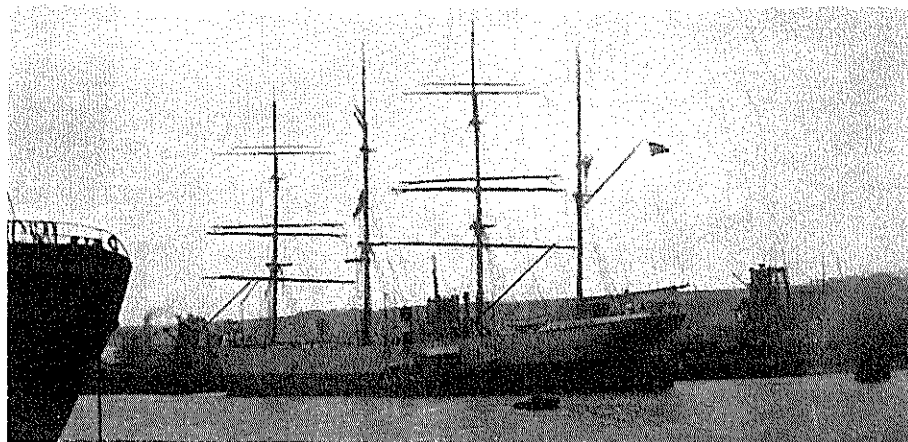
I brand med petroleumslast

4-mastet bark „Cairniehill“ var bygget af Russel & Co. i Glasgow og gled i vandet i september 1899. Den var på 2524 brt. Efter sigende var den et smukt skib og iøvrigt et søsterskib til „Glencaird“. Den førte dobbelte bramsejl, røjl og skøjsler på de tre toppe. I 1895 brændte skibet i New Yorks havn, og skønt man gjorde sig store anstrengelser for at slukke ilden, lykkedes det ikke at komme flammene til livs, før skibet var sænket. Imidlertid blev „Cairniehill“ hævet påny og købt af det store rederi Flint & Co. Skibet sejlede for dette rederi og under navnet „Charles R. Flint“ til april året efter. Det kom nu under Nicaraguas flag, men var atter uheldig. Igen var det ilden, der var ude efter det. På rejse fra New York til Shanghai med petroleum blev det helt ødelagt i april 1896.

36 druknede

Det allerede nævnte søsterskib til „Cairniehill“, „Glencaird“, fik også et voldsomt endeligt. Barken forliste med mand og mus — på 3 mand nær — ved indsejlingen til Le Maire-strædet i Kap Horn-egnene omkring årsskiftet 1896—97. Forliset kostede 36 mand — deriblandt capt. James English — livet.

Derefter skal omtales 4-mastet bark „Mayhill“. Dette skib var bygget af A. Stephen & Sons i Dundee og løb af stabelen i april 1890. Det var på 2123 brt. Det fik ikke nogen lang karriere. 1891—92 sejlede det fra Dover til Melbourne på 74 dage. I 1892 sejlede det en kullast fra Newcastle NSW til San Francisco på 57 dage, og året efter gjorde det samme rejse på kun 50 dage.



„Niobe“ ex „Damson Hill“
fotograferet i Barry 1908.

I 1895 skulle „Mayhill“ sejle en ladning jernbanematerialer fra Middlesborough til Champion Bay i Vest-Australien. Da man omtrent havde målet i sigte, strandede skibet den 10. august 1895 på Mona Point Reef i Champion Bay. Forliset skete under en hård storm fra WNW. Hele besætningen og skibets eneste passager blev reddet. Men „Mayhill“ blev totalvrag.

Og så var der jernbarken „Easterhill“. Den var bygget af A. Stephen & Sons i Duodec. Skibet, der var på 937 brt, løb af stabelen i juli 1876. I 1894 blev det solgt til redere i Arendal og fik navnet „Tana“. Skibet kom ud for lidt af hvert i sin lange karriere. I august 1916, da det var på rejse til New Orleans, traf det i det caraimiske hav en flåde med 5 mand, nemlig 1. styrmanden og 5 matroser fra den amerikanske damper „Admiral Clark“. Damperen var gået ned under en storm. De skibbrudne havde da tilbragt 5 dage på flåden. „Tana“ landsatte de redede i New Orleans.

Alle blev redde:

Samme år, da „Tana“ var på rejse fra Norge til Rio de Janeiro, grundstødte det på Cross Sand ved Norfolk-kysten i England. Om bord var en ladning granitsten, der vejede fra 1/2 til 5 tons stykket. Ved grundstødningen mistede skibet det meste af storriggeren. Det lykkedes imidlertid slæbebådene „Gleaner“ og „King Edward“ at få barken bragt flot og slæbt ind til Yarmouth. Her måtte hele lasten udlosses. Yarmouth var dog ikke en plads, hvor havnearbejderne var vant til at håndtere svære grejer, så det varede en evighed, inden skibet var udlosset og kunne komme i tørrok for reparation. Efter endt reparation fortsattes rejsen til Sydamerika.

Omkring 1922 blev skibet, der beholdt sit navn, solgt til et rederi i den svenske Øresunds-havn Råå. Resten af sin levetid tilbragte det i Østersø- og Nordsø-farten,



Pålandsvind

Da styrmand Jensen gik i land med lommen fuld af hyre, så var han på et øjeblik slet ikke til at styre — —

indtil det forliste. Det skete den 8. december 1924 nord for Skagen. „Tana“ blev oversejlet af Göteborg-trawleren „Ibis IV“. Trawleren optog sejlskibets besætning og landsatte den i Göteborg; men „Tana“'s dage var talte.

Oplysninger og foto fra lods P. A. Gruelund.

Håndbog om 1600 havne

Den 14. reviderede og udvidede udgave af *Myhr's Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports* er udkommet på forlaget Fiolstræde 24, København K.

Denne shipping-håndbog, som giver en mængde vigtige oplysninger om ca. 1600 havne, tager i særlig grad hensyn til tømmerhandelen i Sverige, Finland, Norge, Danmark, Polen, Vest- og Østtyskland, Holland, Belgien, Storbritannien, Irland, Frankrig og Rusland. Den indeholder oplysninger om helligdage, havneregler, havnetakster, liste over skibsmæglere og stevedores, lodsforhold, havnedybder m. m. samt priser for lastning og losning. Ikke mindst det sidste kan det jo nok være af interesse at kende i en tid med lave fragtrater.

I forordet gør håndbogens redaktion opmærksom på, at de mange oplysninger er indsamlet på frivillig basis, men at man, så vidt det har kunnet lade sig gøre, har ladet dem kontrollere gennem officielle kanaler. At oplysningerne er til at lide på, må bogens anvendelse i shipping-kredse gennem ca. 40 år være et godt bevis på.

h-n.

Velafbalanceret

Moden Virginia full flavoured - men alligevel mild. Mand og mand imellem
nydelsens
højdepunkt

VIRGINIA
ROSE

Limede konstruktioner til skibe

I mere end 4000 år har skibe og både af træ besejlet verdens vandveje og haft en nøglestilling i menneskers søgen efter videre horisonter. De mange opdagelsesrejser ville sandsynligvis ikke have været mulige uden en stærkt udviklet dygtighed i skibsbygningen. Skibsbygning er i virkeligheden en af de ældste organiserede industrier. Drevet frem af sømagternes endeløse kamp om herredømmet på havene opnåede skibsbygningskunsten og den håndværksmæssige dygtighed et meget højt stadi. Kendskab og kunnen gik i arv fra fader til søn, og hver ny generation gav udviklingen et lille stød fremad.

Ved overgangen fra træ til stål fik træskibsbygningen dog ikke dødsstødet, men lige op til den sidste verdenskrig var alle konstruktioner af træskibe baseret på de fra fædrene nedarvede traditioner. Krigens tryk tvang til ukonventionelle metoder. Torpedobåde og landgangslartøjer af krydsfiner så dagens lys. Koreakrigen fremkaldte et endnu større brud med traditionerne. Der blev bygget en del særlige minestrygere af træ. Styrkeelementer af limet træ blev for første gang godkendt til skibe af denne størrelse.

Nu har USA's marine over 300 skibe til forskelligt formål bygget af træ. Også andre marinere som den danske, den norske og den svenske har skibe af træ og i nogle tilfælde i forbindelse med umagnetisk materiale.

Da den svenske marine for nogle år siden skulle have en serie minestrygere, valgte man efter indgående undersøgelser at bygge dem helt af træ. Således foretog Svenska Träforskningsinstitutet undersøgelse af spanter, oplimet af 8 mm tykke trælameller, og på orlogsværftet i Stockholm blev der udført belastningsprøver med spanter i fuld størrelse.



Limet påføres lamellen.

Et spant presses og formes.



Marineforvaltningen bestilte konstruktionen og bygningen af de første ministrygere ved AB Oscarshamns varv, som derefter antog Fisksitra Motorbåtsvarv som underleverandør for selve skrogene.

Ministrygerne er 45 m lange og har 75 spanter, der alle er lamellimet af 8 mm brædder. En del af spanterne er 40 og 50 cm tykke, hvor de er sværest, hvilket vil sige, at der findes omkring 50 limfuger i et sådant spant. Til limningen anvendtes Cascofen 1701, og der medgik til hvert skib 4 tons lim.

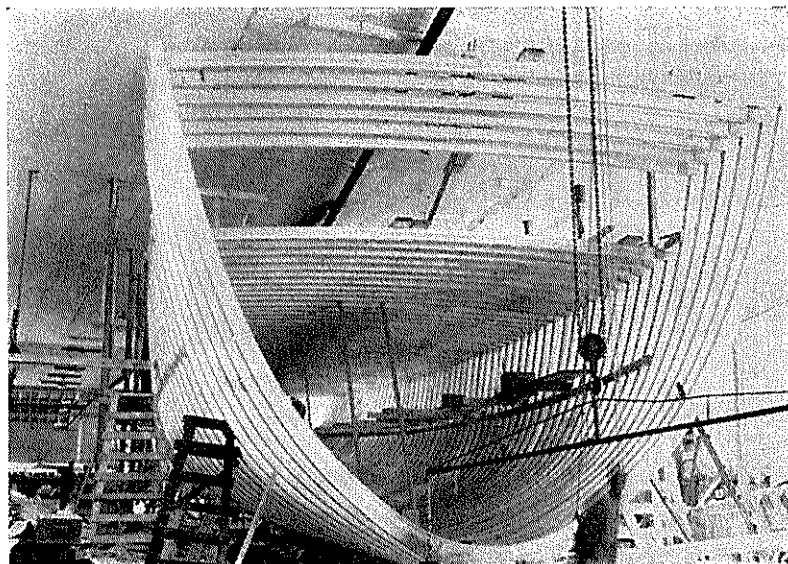
Lamellerne blev færdigbearbejdet i maskine til målet. De længste lameller er 15 m lange og måtte derfor skarves, hvilket blev udført med en sædvanlig limet bladlask med en længde på 8 gange lamellens tykkelse. De færdige lameller blev oplagt i særlig rækkefølge klar til den efterfølgende samling. Spanterne samles på en plan bestående af I-bjælker. Til bjælkerne fæstes klamper, som placeres efter spantets form.

Hver lamel passerer en limspreader, som giver den en limfilm af passende tykkelse. Lamellerne anbringes derefter i den rigtige rækkefølge og gøres fast ved planens (spantets) midtlinie. Pakkens ender skydes derpå opad, så der fås et godt anlæg mod skabelonen, til hvilken det hele tvinges opad og udad. Når spantets mindste tykkelse er opnået, pålægges udefter alt kortere længder brædder, hvorved spantets dimensioner — mindre oppefter og tykkere ned mod kølen — opnås. Laskene må selvfølgelig forskydes. Da de nylimede lameller let glider mod hverandre, er selve bøjningen ganske enkel.

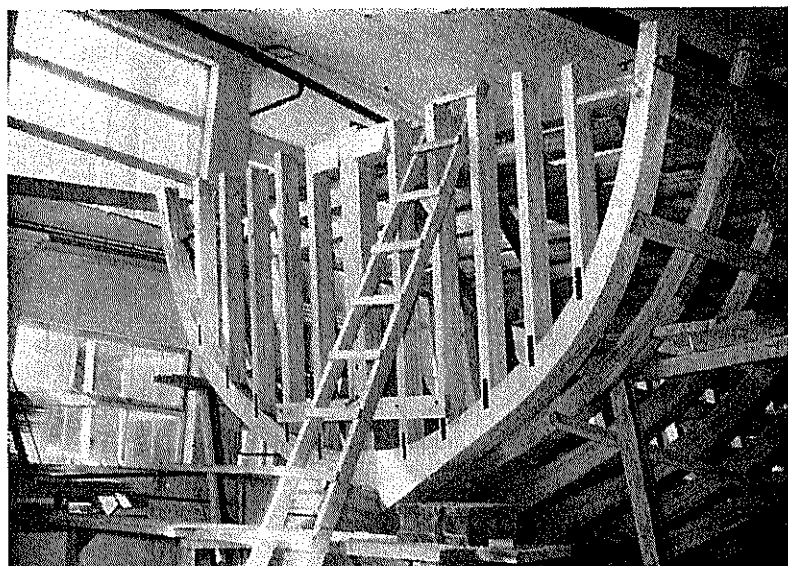
Træets fugtighedsindhold pæjer at være omkring 10 % og temperaturen 20—25°. Det har undertiden været vanskeligt at holde temperatur og fugtighedsgrad i byggehallen, og en kontinuerlig kontrol med fugtighedsgraden var derfor føreskrevet. Hele arbejdet, fra den første lamel kører gennem limspreaderen og til hele spantet er færdigbøjet, tager for 8 mand ca. 30 minutter. For at holde så jævn temperatur som muligt under hærdeningen anvendes en varmeslange under planen, og spantet dækkes med presenninger.

Spantet løsgøres efter en pressetid på 12 timer, d.v.s. i praksis sker limningen om eftermiddagen, og spantet tages løs om morgenen. Da det tager nogen tid for limen at modne, får spantet lov at ligge nogle døgn inden den videre bearbejdning, der er som et spant af fuldt træ.

Når spanterne, som uden tvivl er det mest komplicerede og fordrer den største nøjagtighed, er lykkelig



Spanterejsningen foretages.



Agterspejlet for beklædningen.

rejst, er det værste overstået, og andre dele af ministrygeren volder næppe større vanskeligheder, da de er af simplere konstruktion.

Kølen fremstilles i tre store dele i limet konstruktion, som derefter limes sammen. Laskene har her en længde på ca. 5 m.

Yderklædningen er dobbeltlåg og krael. For at opnå den størst mulige tæthed bliver ydersiden af de inderste lag strøget med en passende tætningsmasse. Det yderste lag kalfatres på sædvanlig måde.

Træet stryges under bygningen gentagne gange med rå linolie tilsat et middel mod råd.

De anvendte belte er standardiserede til tre tykkelser. Der findes ingen boltehoveder, men skive og møttrik i begge ender. Hulierne i klædningen er udfyldt med en blanding af Cascofen og savsmuld.

Alt boltemateriale er af umagnetisk, austenitisk rustfrit stål.

De tværskibs skodder er udført af en speciel art krydsfiner med afstivning af limede stivere. Det samme gælder apteringsskodder, dækshuse m. m.

Marineforvaltningen mener, at den uden alt for store vanskeligheder har fået en velegnet konstruktion frem og opnået en god fremstillingsmetode til bygning af selv relativt store skrog af træ. En væsentlig fordel er, at man med denne fremgangsmåde opnår stærkere byggelementer med relativt lav vægt, hvilket altså formindsker skrogets procentuelle andel i skibets totalvægt til fordel for en forøget lastevne. Desuden kan fremstillingen ske på mindre og mellemstore værfter.

Et Svendborg rederi

For 40 år siden begyndte mægler og reder A. E. Sørensen sin virksomhed, som skulle føre ham til at blive provinsens største reder, der i dag disponerer over en flåde moderne fragtskibe, beskæftigede såvel i den indenlandske fart som i oversøisk fart strækkende sig fra Grønland til Falklandsøerne og vestkysten af Sydamerika.

Han begyndte som 21-årig med to bare næver, men gennem ihærdigt arbejde har han skabt et foretagende til gavn for sin by og for Danmark, og hans fartøjer er kendt overalt, hvor der sejles og bringer stadig den gamle søfartsby i erindring, idet de alle som stævnprydelse er forsynet med Svendborgs byvåben, ligesom de alle er indregistrerede i Svendborg.

I anledning af 40 års dagen har to af de rederier, for hvilken han er korresponderende reder, ladet de to kendte maritime skribenter, F. Holm-Petersen og Kaj Lund, udarbejde en kortfattet skildring af rederiets start og senere udvikling, som de har delt i fire afsnit, hver kendetegnende en periode i skibsfartens udvikling, begyndende med rene sejskibe for at gå over til sejskibe med hjælpemotor, derefter en blanding af motorskibe og en enkelt damper, for at ende med en flåde af bestående af moderne motorskibe af den mest effektive type, nu beskæftiget på verdenshavene.

Forfatterne har som sædvanligt, når de skriver om maritime emner, samlet et materiale, der vil være et kildeskrift om dette rederi, og som desuden giver en masse oplysninger om rederiets skibe fra dets begyndelse til i dag, og dette er ikke alene uvurderligt for senere forskere, men de har også samlet et billedmateriale, der gør dette festskrift til noget mere, end det man plejer at få fremstillet i et sådant, men giver også en udmærket beskrivelse af selve den drivende kraft igennem de 40 år, nemlig rederen A. E. Sørensen, og man kan kun være glad for, at denne bog er bleven til, idet den giver et billede af, hvad der kan opnås, når viljen er der til at gøre en indsats selv, om det til tider så alt andet end lyst ud for den unge reder.

Bogen kan på det bedste anbefales alle, der er interesseret i maritime emner. Den gør sine forfattere ære.

N. A.

Fart over feltet

Man sidder med en tryksag i hånden. På dens forside er et billede af en stor bygning med lys i alle vinduer og med bogstaver i neon tværs hen over indgangen. — Er det mon en reklame for et nyt storhotel? Ja, noget i den retning. Det er Indenlandsk Sømandsmissions årsberetning. Billedet viser „Aalborg Sømandshjem“!

I det forløbne arbejdsår har sømandsmissionen rejst sømandshjem i Grimsby, Nakskov, Aalborg og Skagen. Endvidere er sømandshjemmet i Skive blevet genindviet efter en udvidelse.

Men der er planer om nye arbejder. Da den sidste årsberetning gik i trykken, var der bl. a. givet „grønt lys“ for bygningen af et fritids- og sømandshjem i Holsteinsborg på Grønland.

Disse store opgaver koster det mange penge at gennemføre, men Indenlandsk Sømandsmission har kunnet glæde sig over mange gaver. Til Aalborg Sømandshjem har f. eks. også Tipstjenesten ydet tilskud.

Og sømandshjemmene følger skam med tiden. Handelsflådens Velfærdsråd har således skænket sømandsmissionen 18 TV-apparater til sømandshjemmene.

— wig.

Rustfri kogekar i højeste kvalitet

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



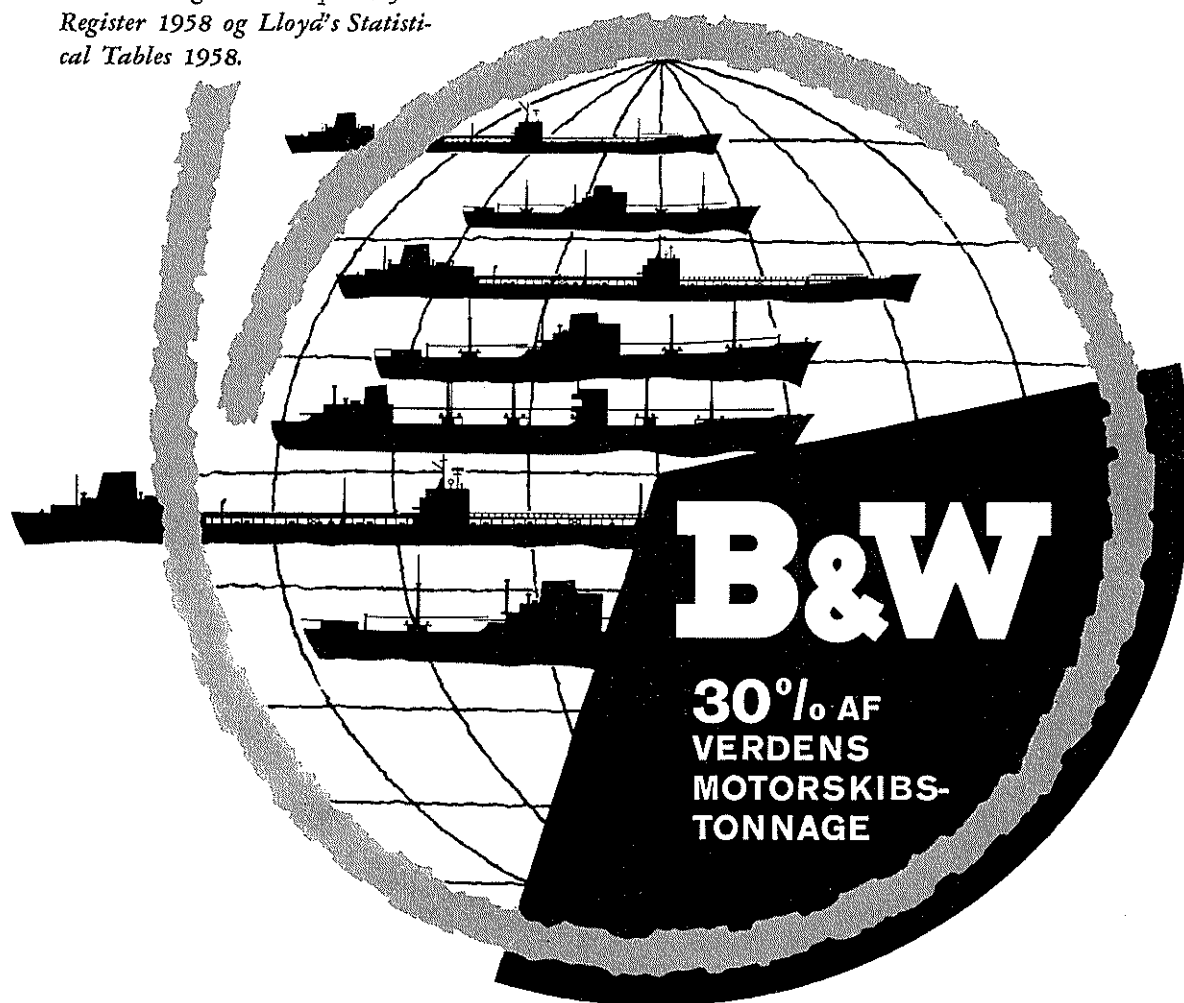
TLF. CENTRAL 8750

— lige lag

KØBENHAVN K

Stærkekassen!

● Tallene dækker skibe på over 2000 BRT og er baseret på Lloyd's Register 1958 og Lloyd's Statistical Tables 1958.



12 MILLIONER BRT I SERVICE MED B&W DIESELMOTORER

30% af verdens motorskibstonnage, der sejler i dag - målt i bruttoregistertons - er udstyret med dieselmotorer bygget af Burmeister & Wain og deres licenshavere. B&W-motoren har opnået denne fremtrædende position i kraft af sin pålidelighed og økonomi i service parret med

konstant forskningsarbejde, som til stædighed frembringer nyskabelser af afgørende betydning inden for marinedieselmotorens område... således motorer med højere turboladningsgrad og større dimensioner, så der nu kan leveres motorer med indtil 25.000 H.K. pr. aksel.

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1959



Medlemmer

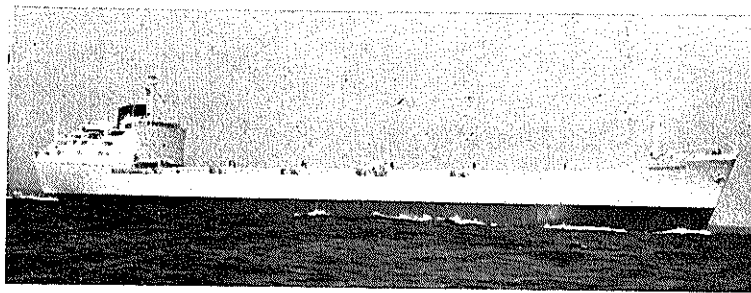
Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement 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 Bogserselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heinadal“
 Hellenes & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jølsen 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 „Solnas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatisk Kompagni

M/s Providence

Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen, København, afleverede den 11. august 1959 nybygning nr. 761, m/s „Providence“, kontraheret af rederiet Jacob Odland

S.S. for D/S A/S Produce, Hauge-sund.

Nybygningen, der er bygget til Det norske Veritas' fordringer, klasse + I.A.L., „T“, har følgende hoveddata:



„Providence“.

Længde mellem perpendicularer	163.065 m
Bredde moulded	21.894 m
Dybde til øverste dæk	13.410 m
Dybgående	9.525 m
Dødvægt	20.000 tons
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob
Lastrummenes kapacitet	26.883 m ³ grain

M/S „Providence“, som er det største tørlastskib, der hidtil er bygget i Danmark, er konstrueret som enkeltskruet „bulk carrier“, med pladestævn, krydserhæk, hytte og bak. Fremdriftsmaskineriet er anbragt agter. Foran motorrummet findes ialt 6 tørlastrum med sidetanke under øverste dæk.

Rigningen består af 3 selvstagende lægemaster med en 3 tons lossebom og en 1 ton proviantbom. På agterkant af skorsten desuden en 3 tons maskinbom.

Nybygningen er forsynet med to retningsbåde af aluminium og to joller. Bådene betjenes af davider af Schats type SPG(L), og joller har davider af luffing typen.

M/S „Providence er udstyret med de mest moderne navigationsmidler såsom radar, radiopejler, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum og kamre for telegrafist og lods. Disse kamre har malede skodder, medens møbler og døre er udført i poleret mahogny.

På det underliggende bådendæk forefindes aptering for kaptajn og reder, med opholdsrum, soverum og bad. Møblerne er her udført i siamteak, skodder i kaptajns opholdsrum er beklædt med siamteakpaneler, iøvrigt er plastictapeter anvendt på skodder.

Hus på officersdæk rummer apte-

ring for officerer, og for maskinchef. Maskinchef og 1. styrmand har i tilknytning til deres opholdsrum kontorer for henholdsvis maskin- og dæksbesætning. Skodderne er malede, med undtagelse af skodder i maskinchefens opholdsrum, der er plastictapetseret. Møbler er udført i siameak og mahogny.

I hus på hyttedæk har hovmester, kokke og messe-drenge deres kamre. Men ellers optages dækket af spisesalon, messer og opholdsrum for både officerer, under-officerer og mandskab. Spisesalonens skodder er beklædt med matbehandlet lys bøg og med møbler i poleret nød. I officersmessen er siameak anvendt til møbler og til skodbeklædning i halv højde, med plastictapet foroven i en lys, grå tone. De øvrige messer har møbler og skodbeklædning af lys eg.

Officerernes opholdsrum har mahogny som den anvendte træsort, både til møbler og på skodder. Egetræ er anvendt i mandskabets opholdsrum, med egetræs-beklædning på skodderne i den halve højde og til møb-

ler. Den samme træsort går også igen på øverste dæk, hvor mandskabskamrene, fortrinsvis énmandskamre, er beliggende.

Hovedmotoren er en søvcylindret dieselmotor af B&W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbare krydshovedtype 74-VTBF-150 med trykforstøvning og tryksmøring. Normal ydelse 9800 ihk svarende til ca. 8750 bhk ved ca. 115 omdrejninger pr. minut. Motoren er indrettet for drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet består af to femcylindrede og en trecylindret dieselmotor — type 25-MTBH-40 af B&W's enkeltvirkende, turboladede, firetakts trunkmotorer, direkte koblet til hver sin væxslersrømsgenerator. Normal ydelse 2×350 kva og 1×210 kva ved 440 volt, 60 p/s og 514 omdrejninger pr. minut.

En oliefyret kedel og en „La-Mont“ udstødsgaskedel, begge beregnet til en dampproduktion på ca. 1000 kg/time. Kedlerne har et arbejdsstryk på 7 kg/cm^2 og kan arbejde sammen.

Prøvetur med

M/T **Primero**

Tirsdag den 25. august afgik nybygning nr. 152, m/t „Primero“, bygget til A/S Ivaran, Oslo, på prøvetur fra Naskov Skibsværft. Prøveturen foregik i Kattegat.

Skibet er et enkeltskruet tankskib med følgende hoveddimensioner:

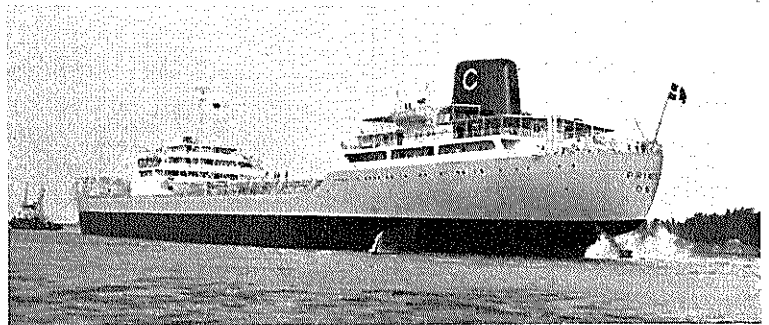
Længde overalt	175,1 m
Længde mellem perpendicularererne	167,6 m
Største bredde på spant	27,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	12,0 m
Dødvægt	20.600 tons
Dybgående	9,1 m
Brutto register tønnage	13.543

og det bygges til Det Norske Veritas klasse + I.A.1.F „Tankskip for ojelast“. Betegnelsen „F“ angiver, at skibet er forsynet med en særlig brandbeskyttelse. Skibet har hytte, bro og bak. Lasten er inddelt i 10 midtskibstanke og 2×5 sidetanke, og den totale kapacitet er 28.150 m³.

Skibet er helsevejst i lasttanke og i næsten hele for- og agterskibene. Dobbeltbunden under maskinen agter er indrettet til brændsels- og smøroleie og fødevand. Tværskibs skodder er korrugeret lodret, medens de langskibsgående skodder er korrugeret vandret.

Midtskibshuset har tre dæk med aptering for kaptajn, dæksofficerer, hovmester og lods. Desuden er der rederens suite.

På kommandobroen findes bestik-lukaf og radiostation samt styrehus. Sidstnævnte er forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter såsom: radar, ekko-



„Primero“.

lod, gyro med selvstyrer, radiopøjler. På badedækket nedenunder findes hospitalet, der har 4 senge, samt lodskammer, rederkammer og kaptajns beboelse, og i forbindelse med kaptajns dagligstue er indrettet et konference-værelse.

Spisesalonen er placeret på brodækket ved siden af rygesalonen. Spisesalonen betjenes fra det nærliggende pantry, der har køleskabe og elektrisk komfur.

Agten i hytten findes kabyssen (med elektrisk komfur og bageovn), junior-officerernes messe, mandskabs-messe med to cafeteria diske og foran i hytten findes opholdsrum og aptering for en del af mandskabet. Den øvrige del af mandskabet bor i enmandskamre, hvorfra der er let adgang til toiletter, baderum, vaske- og tørrerum. Agterst i hytten er der to store proviantrum og kølerum. Sidstnævnte forsynet med Frigidaire maskineri.

På badedækket findes officerernes pantry med elevator fra kabyssen. Der er officerers messe, opholdsstue samt aptering for maskinmestrene. I et særligt hus er vaskeri med vaskemaskiner, tørre-centrifuger og tørrerum.

Alle vægge i kahytter og messer og gange er beklædt med plasticlaminater.

Skibet er forsynet med to teleskop-antenner, der tjener som fællesantenner for besætningens modtagere, idet

der er tilslutning i såvel kahyt som opholdsrum. Alle rum er luftkonditionerede.

Redningsudstyret består af fire redningsbåde af letmetal, de to med motor, samt en jolle.

„Primero“s fremdrivningsmiddel består af en syvcylindret, to-takts krydshoved-dieselmotor, der udvikler 9250 ihk ved en fart af 15 $\frac{1}{4}$ knob lasret. Dieselmotoren er leveret af Burmeister & Wain. Hastigheden på prøveturen blev kontrolleret ved hjælp af Decca.

De to skotske kedler, leveret af Aalborg Skibsværft,

er forsynet med oliebrændere, hver kedel har en hede-flade af 350 m² og et arbejdstryk af 12,65 kg/cm², og de forsyner dæks- og hjælpemaskineri samt varmespiraler med damp. Skibet er desuden forsynet med en udstødsgasfyret kedel. Lastpumperne er dampdrevne og leveret af Carruthers & Co. i Glasgow. De dampdrevne lossespil såvel som ankerspillet er leveret af De Forenede Maskinfabrikker i Nakskov. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk og af Hasties fabrikat.

M/S **Chilean Reefer**

afleveret den 10. september

Aalborg Værft A/S's nybygning nr. 121, „Chilean Reefer“, som er et frugtkøleskib, er bygget til rederiet J. Lauritzen, København.

M/S „Chilean Reefer“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings klasse +100. A.I. med fribord. Forskrifterne i den nyeste danske lov med tillæg for tropefart, samt international konvention af 1948, „British factory act“ og Ministry of Transport er opfyldt.

Dimensionerne er:

Længde overalt	132,6 m
Største bredde på spant	18,0 m
Dybde til øverste dæk	11,4 m
Dødvægt ved 7,86 m dyngående ca.	5800 tons

„Chilean 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 sældæk samt en lang bak.

Skibet har 6 vandtætte skodder, hvoraf 5 er ført til øverste dæk. Dobbeltbunden strækker sig gennem hele skibets længde.

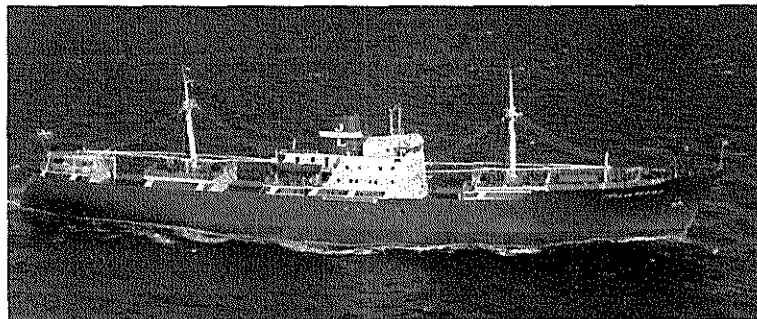
Det har 4 luger, der betjenes af otte 5 tons bomme med 5 tons elektriske spil. Masterne er selvstgende. Luggedækslerne på vejrdækslugerne er vandtætte staldæksler, som i løbet af få minutter kan ruller af lugerne.

Der er 15 isolerede lastrum med en kapacitet på 238.000 kubikfod, og lasten kan nedkøles til \div 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 er lodret ventilation af lasten.

Til kontrollering af, at der holdes den rette temperatur i lastrummene, er installeret 2 forskellige elektriske termometeranlæg, hvoraf det ene er registrerende. For anlæggene gælder, at det registrerende aflæses på broen, medens det andet anlæg aflæses både på broen og i maskinrum.

Isolationen af lastrummene er udført med glasuld,



„Chilean Reefer“.

som er afdækket med aluminiumsplader. Anvendelse af aluminium i modsætning til træ som tidligere, imødekommer ønsket om den største hygiejne for de forskellige laster, skibet kan komme ud for. Til tanktopisolationen er ligeledes anvendt glasuld.

Ved konstruktionen af skibet er der taget væsentlige forholdsregler for brandsikring. Ved til isoleringen af lastrum at benytte glasuld og aluminium i stedet for kork og træ, er den ret store brandfare, som før fandtes i korkisolerede køleskibe, nu fjernet. Også den store aptering er brandsikre: efter de nye erfaringer, idet apteringen er delt op med brandsikre skodder, ligesom de øvrige skodder er udført af brandimprægneret møbelplade. På broen er installeret røgmeldeanlæg, der tilkendegiver, hvis der er røgudvikling i et lastrum. Der er installeret kulsyreslukningsanlæg både til lastrum og maskinrum, og et stort skumslukningsanlæg, væsentlig beregnet for maskinrummet, men det kan også benyttes ved apteringsbrand. Derudover findes de normale slukningsanlæg med vand og håndslukkere.

Skibet er udstyret med 2 redningsbåde, hvoraf den ene er en motorredningsbåd, der er bygget af aluminium og ophængt i Schatts gravitets davidder, hvor bådens tyngde automatisk sørger for nedfiring. Elektrisk bådspil er anbragt for hver båd. Foruden redningsbådene er skibet forsynet med 3 oppustelige redningsflåder.

Ankerspil er elektrisk og styremaskinen er elektrisk-hydraulisk. „Chilean Reefer“ er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler som radio, radar, Anschutz-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, dæks- og maskinofficerer samt



Passagerkabine på „Grølean Reefer“.

hospital. I huset på bådédæk er indrettet aptering for 10 passagerer og stewardesser samt spisesalon og en rygesalon.

I huset på øverste dæk er indrettet kamre for øvrige skibs- og maskinofficerer, hovræster, maskinassistenter, elektriker, båds-, tømmer- og donkeymand, kontorer, rygesalon og messe for officerer. For at kunne give mandskabet lejlighed til at dyrke en eller anden hobby i fritiden er der også indrettet hobbyværksted og mørkekammer.

På mellemdækket er indrettet kamre og messe for kokke og restaurationspersonale, kabys samt kamre og messe for det øvrige mandskab.

I dækshus agter er indrettet kamre for 5 matroser samt vaskeri med elektrisk vaskemaskine og centrifuge samt særligt strygerum med elektrisk strygemaskine. Endvidere er indrettet opholdssalon for mandskab.

Som noget nyt er der i officers- og passageraptering gjort forsøg på at komme væk fra de i skibe gængse træsorter og hvide farver. Kamre og gange i officers-apteringen er malet i gule, grå og carry-gule farver, afstemt i hvert rum for sig med de øvrige farver i rummene, såsom træsorter og tekstiler, sidstnævnte er alle udvalgt blandt de nyeste kollektioner. Ligeledes er de anvendte belysningsarmaturer blandt de typer, der ved hensigtsmæssig placering giver godt lys og har en god dekorativ virkning.

Passager-kamrene er udført i mahogny og oregon pine; der er anvendt lette stalmøbler, og hvert kammer er udstyret med entre og separat bad.

Spisesaloner, messer og rygesaloner for såvel passagerer som for officerer er udført efter et såkaldt åbent princip. Dette vil for passager-salonerne vedkommende sige, at skodderne mellem salonerne indbyrdes er fjernet, og ud mod gange og hall er der anvendt rigelig glas, der går fra gulv til loft. Loftet er udført i oregon pine og fortsætter ubrudt gennem begge saloner og ud i hall og gange. Dette giver i forbindelse med lamperne, der er indbygget i loftet, ligeledes i ubrudte linier, et indtryk af helhed og større rumforbindelse. Skodderne i passager-salonerne er udført i palisander og oregon pine. Stole, sofaer og borde er med stålårsunderstel.

Officersmesse og rygesalonen er udført efter samme princip som passager-salonerne, dog er loftet her udført af akustiske plader, hvor hullerne i pladerne samtidig tjener som ventilation fra rummet. I messen er skoddernes underdel udført af teak, medens overdelen er malet i lyse, festlige farver; møblerne er her af en speciel type med faststående, drejelige stole beregnet til skibsbrug. I rygesalonen er skodderne af teak og oregon pine med stole, sofaer og borde af samme type som i passager-salonerne.

De lyse og festlige farver er ligeledes kommet mandskabets messer og opholdsrum til gode, idet de samme principper er fulgt ved indretningen af disse rum.

Da skibet er beregnet til „fart på alle have“, ventileres alle kamre ved hjælp af elektrisk GW-Press system med luftkonditionering.

Skibet er dobbeltskruet og har to hovedmaskiner, fabrikat B & W, direkte omstyrede, enkeltvirkende, sycylindrede, totakts, lukkede, tryksmurte krydshoveddieselmotorer, type 750-VTBF-110, med udstøds-turboladere og trykforstøvning. Motorerne udvikler ialt 9000 ihk ved 170 o/m, hvilket giver skibet en fart på 17,5 knob fuldt lastet og 18,5 knob på fruglast.

Hjælpemaskineriet består af 4 B & W seks-cylindrede hjælpedieselmotorer med trykforstøvning af den ikke-omstyrede, enkeltvirkende firetakts, lukkede tryksmurte type, motorerne er forsynet med udstøds-turboladning og er med disse hver i stand til at udvikle 510 ehk ved 500 o/m, trækkenes hver sin dynamo på 340 kw ved 220/230 volts spænding. Det øvrige hjælpemaskineri omfatter blandt andet to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, tre smøreoliepumper, en brændselolie-transportpumpe, to elektrisk drevne, vertikale, totakts manøvre-luft-kompressorer, en håndluftkompressor, to cylindriske startluftbeholdere og 2 startluftflasker for hjælpemotorer m.m.

For ventilation af motorrum anbringes to kraftige elektriske ventilatorer.

I motorrummet er der værksted med to drejebænke, 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 fire elektrisk drevne, otte-cylindrede kompressorer, der ved normal drift kan køle lastrum og last til $\pm 20^{\circ} \text{C}$ under tropet forhold.

Spar op på **index-konto** og få
skattelettelse

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

M/T **Kaupanger**



Stålkutter fra Svendborg.

Stålkutter fra **Svendborg Skibsværft**

Den 17. september søsattes den tredje stålkutter af A/S Svendborg Skibsværfts serie. Bygherren er direktør J. Jørgensen, Kolding, og kutteren fik navnet „Karin Jørg“ af bygherrens datterdatter, den 14-årige Karin Borum. — Ordren blev i sin tid formidlet af købmand P. Saxberg, Skagen.

Stålkuttere i omtalte serie måler 149 brt. — Ved søsætningen afgav direktør J. Jørgensen ordre på en stålkutter til, og samtidig indløb der yderligere en ordre fra jyske fiskerikredse. Værftets serie er dermed oppe på 6 kuttere. — Yderligere forhandles med købmand P. Saxberg og bundgarnsfisker Henry Hjort, begge Skagen, for tiden om 3 kontrakter inden for samme serie.

Værftets første stålkutter, „Sønderstrand“, til fiskeskipper Erik Andersen, Skagen, gik på prøvetur mandag den 21. september, og værftets anden kutter, „Silver Star“, til fiskeskipper Niels Bork, Skagen, vises på fiskerimessens havneafdeling i København.

Den lige søsatte stålkutter har haft en beddingstid på 7 uger.

Kockums Mekaniske Verkstad søsatte den 2. september tankmotorskibet „Kaupanger“ på ca. 19.800 tdw til Westfal-Larsen og Co. A/S, Bergen. Fru Vivi Erpecom navngav skibet.

Skibet er den niende nybygning til Westfal-Larsens siden 1950. Tilsammen svarer disse 9 skibe til en lastevne på 123.400 tdw.

„Kaupanger“ bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og er helsvejst. Kommandobroen findes midtskibs og pumperummet agter ved maskinrummet.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	170,0 m
Længde mellem perpendikulererne	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgående	9,4 m

Lastekapaciteten er 27.200 m³ i 9 midtskibs og 2×9 sidetanke. I hovedpumperummet installeres fire turbinedrevne lastoliepumper, hver på 500 tons i timen, og to duplex slikkepumper, hver på 150 tons i timen.

Farten på fuld last er kontraheret til 15,6 knob. Hovedmaskineriet skal bestå af en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 9.000 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Elektrisk strøm skal leveres af to dieseldrevne og et turbinedrevet vekslestrømsaggregater på 290 kva, 440 v, 60 per., og damp af to skotske kedler, hver på 300 m² samt en udstøds-gaskedel på 200 m². Arbejdstrykket er 10,5 atm.

„Kaupanger“ beregnes klar til levering ved årsskiftet.

M/T **Avafors**

Ved Götaverken søsattes den 24. august et masselastskib på 14.000 tdw, som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet fik af mrs. Peggy Kyle navnet „Avafors“. Nybygningen er den syvende i den serie af A-både for rederiet, som blev indledt i 1955 med „Abisko“.

Skibet er ligesom søsterskibene først og fremmest

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...





Øverst: Fra venstre direktør Erlend Wallenström, mrs. Peggy Kyle og direktør Hilding Nielsen. Nederst: „Avafors“.

beregnet til malmtransport, men egner sig også for andre masselaster som kul og korn. De fire lastrum har et rumfang på 17.000 m³ grain. Lastlugerne manøvreres hydraulisk og er af værfæts konstruktion.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

Typen har gentagne gange været omtalt i Vikingen.

M/T **Sea Song**

Ved Öresundsvarvet i Landskrona søsattes den 15. september et 40.000 tdw tankskib til Salenrederierne AB, Stockholm.

Skibet er det hidtil største, der er søsat fra værfætt, og det første, der er bygget på den nye stabelbedding, på hvilken der kan bygges skibe op til 100.000 tdw. Med „Sea Song“ indledes en serie på seks skibe af lignende type.

Til Salenrederierne skal endnu leveres et skib af samme størrelse foruden et turbinedrevet frugtskib.

Skibet blev navngivet af fru Eva Odner.

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 sommerfribord	10,9 m

Skroget har langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er de udført af flangede plader og i bund og dæk af fladstål kombineret med kraftige pladespanter. De langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede.

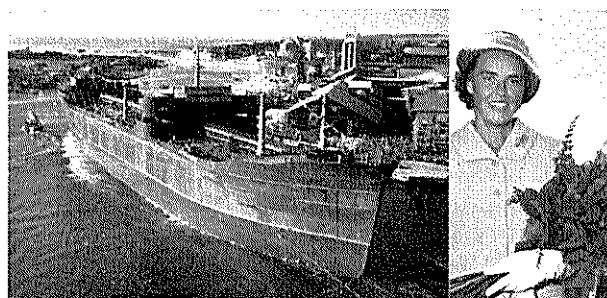
Olielasten skal føres i 11 midtskibs og 20 sidetanke. Tilsammen har tankene et rumfang på 53.225 m³.

Skibet skal have en moderne udrustning med alle slags nautiske apparater og instrumenter — radar, gyrokompass med automatisk styring, ekkolod, SAL-log etc. Radiotelefonanlæg får det også, ligesom et lokalt telefonnet og kommandohøjttaleranlæg. Götaverkens lastfordelingsapparat Lodicator installeres. Aptereringen bliver af højeste klasse og helt luftkonditioneret.

Skibet er kontraheret for 27,4 knob på fuld last og er det hurtigste skib, Öresundsvarvet endnu har bygget.

De to hovedmotorer leveres af Götaverken. De er turboladede og har otte cylindre. De er konstrueret for drift med tyk olie og yder ved 115 omdrejninger pr. minut sammenlagt 23.800 ihk eller ca. 20.000 ahk. For fremstilling af elektrisk kraft installeres to dieseldrevne generatorer med en effekt på 320 kva samt en turbinedrevet på 440 kva. Vekselstrømsanlægget har en spænding på 440 volt for kraft og 110 volt for lys.

Lastoliepumperne — to stømpeldrevne og to turbinedrevne — har en kapacitet svarende til 4000 tons vand i timen.



Til venstre m/t „Sea Song“. Til højre gudmoderen, fru Eva Odner.

Vil danske rederier gå over til „bekvemmelighedsflag“

I tyske skibsfartsblade læses, at danske rederier overvejer at registrere danske skibe under „bekvemmelighedsflag“, hvis regeringen ikke læmper bestemmelserne om bemanningen.

For nogle år siden nægtede tyske redere at gå ind for „bekvemmelighedsflag“, fordi de sagde, at det ikke kunne forenes med deres stilling (lån fra forbundsregeringen). Nu synes det imidlertid, som om situationen på verdensfragtmarkedet har foranlediget, at nogle tyske redere søger herind. Firmaet Thyssen/Phönix-Rheinrohr-gruppe, Düsseldorf, har bestilt to masselastskibe, hver på 25.600 tdw. Da det første blev færdigt, blev der malet Monrovia som hjemsted. Noget lignende skete på Howaldtswerke Hamburg A. G., som har to tankskibe i ordre for Esso Tankschiff-Reederei, Hamburg. Mens det første blev sat i fart som „Esso Stuttgart“, blev det andet, som skulle have haft navnet „Esso Köln“, overdraget til Panama Transport Company, Panama. Man må afvente, om andre tyske redere vil gå over til „bekvemmelighedsflag“.

Nyt norsk stort værft

En milepæl i norsk skibsbygningshistorie passeredes d. 12. september, da det nye Stordværft søsatte sit første 33.000 tons skib. Det nye værft er bygget med „amerikansk“ hurtighed, siden Aærs mek. Verksted i Oslo i 1956 traf beslutningen om værftet. I de tre år er 50 millioner norske kroner investeret i værftet. Det har i ordre tre 33.000 tons skibe og tre 67.000 tons og kan bygge skibe på 110.000 tons.

M/s Slesvig

Fra Lübecker Flenderwerft er fragtmotorskibet „Slesvig“ på ca. 15.000 tdw til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab løbet af stabelen. Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som masselastskib uden lossegrejer. Det har en længde på 145 m, største bredde på spant er 20,2 m og dybgåendet 9,6 m, sidehøjden 13,2 m. Fremdrivningsmaskineriet skal være en totakts B&W dieselmotor på 6.750 hk, der vil give nybygningen en fart på 15 knob. Lasternes rumfang er ca. 21.000 m³.

Skibet, som ikke ville vente, men søsatte sig selv

Den 10. september skulle Finnboða Varv i Stockholm have søsætning af et 12.700 tons skib om eftermiddagen.

Om formiddagen arbejdedes der på fuld kraft med at gøre skibet klar til begivenheden, bl. a. blev løbetøjet smurt. Da kølblokkene blev taget, hørte en del arbejdere, at det begyndte at knage, og pludselig satte skibet sig langsomt i bevægelse.

Alle indså faren for dem, der befandt sig under skibet og råbte til dem om at kaste sig ned eller hoppe til siden. Skibet forøgede farten og gled hurtigere end det er normalt ned i vandet. Bremskæderne fungerede dog, som de skulle, og søsætningen betegnedes af kenderne som udmærket. Agterenden stødte dog mod et klippeparti, men syntes ikke at have fået nogle alvorlige skader. Ombord befandt sig over 100 mand, som ikke mærkede noget, før kammeraterne råbte.

To dykkere arbejdede nede ved vandet. Den ene, som ikke havde hjælm på, blev grebet i kraven af en ingeniør og holdt oven vande, til hjælp kom til. Den anden svømmede bort fra farezonen. Luftslangerne blev revet over, en robåd knustes delvis, og et skur på en flåde blev presset sammen.

Først frygtede man, at nogen var trukket med ned i vandet eller knust under skibet, så ambulancer og frømand blev alarmeret, men frygten viste sig heldigvis at være uden grund, ingen var kommet til skade.

Skibet blev bugseret til udrustningskajen og i hast blev der bygget en tribune, så det om eftermiddagen kunne blive navngivet på sædvanlig måde af mrs. J. R. Ropner.

M/s „Willowpool“ er bestilt af The Pool Shipping Co. Ltd., Darlington, England, et af rederierne i Ropnergruppen. Det har en dødvægt på ca. 12.700 tons og er det største skib, Finnboða har bygget. Længden overalt er 148 m og bredden 18,75 m. Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en sekscylindret trykladet dieselmotor på 5000 hk ved 125 omdrejninger pr. minut. Farten på fuld last bliver ca. 14 knob.

Orange Moon og Orange Star

Efter afleveringen af „Orange Sun“ — omtalt i Vikingen nr. 6 — har Sietasværftet i Hamburg-Neuenfelde afleveret søsterskibet „Orange Moon“ til Orange Line (Basse og Co., København). „Orange Star“ hedder nu „Uthland“, men sejler under samme rederi også på ruten København—Malmo.

Yderligere skibe til Øresundsfarten

Skandinavisk Linietrafik A/S, København (skibsreder Jørgen Jensen) har hos Hansa Stahl- und Schiffbau Ges. m. b. H., Köln Rhein, bestilt to motorskibe til ca. 500 personer og 50 biler til overfarten København (Turborg havn)—Landskrona. Skrogene udføres i Holland, mens skibene færdigbygges i Köln. De har følgende dimensioner: Længde 78 m, største bredde på spant 14 m, og dybgående ca. 4 m. Skibene får to 1.000 hk Deutz dieselmotorer, som giver dem en fart på 14,5 knob. De vil hver koste ca. 7 millioner danske kroner. Leveringen skal ske i løbet af 1960.

Redere kan atter bestille til faste priser

Efter nogle konjunkturår, hvor rederne kun kunne bestille til priser med glicende skala, er denne situation nu forbi. Værfterne har i de senere år ikke fået mange bestillinger, og nu kommer de første ordrer frem til faste priser.

Rederiet Chapman and Willan Ltd., Newcastle, har bestilt en 11.000-tonner hos Short Brothers Ltd., Sunderland, til fast pris, og New Zealand Shipping Co. Ltd. og Blue Star Line har hver hos Bartram and Sons bestilt en 8.000-tonner ligeledes til fast pris og med kort leveringstid.

Forsikringsproblemer for atomdrevne handelsskibe

Hvem skal betale for strålingsskader, som kan opstå, når et atomdrevet handelsskib eksploderer, kolliderer eller støder på grund? Kan et sådant skib tages ind i en havn uden særlige forholdsregler? Spørgsmålene bliver mere aktuelle for hver dag, som går, da det atomdrevne handelsskib, det amerikanske „Savannah“, kan ventes i drift om få år.

I „Savannah“ er klædningen i nærheden af reaktoren forstærket og selve reaktoren omgives af kollisionsskoder, en væg af stålblader og træ samt beskyttelsesskal af bly, plastic og stål. Man tror, at dette vil holde for hver tænkelig eksplosion eller sammenstød, men garantier på hundrede procent kan selvfølgelig ikke gives, da erfaringer savnes.

I flere lande må der særlig tilladelse til for at drive en privat reaktor, og samme krav vil sandsynligvis også blive stillet til et atomdrevet skib, som følgelig ikke kan komme og gå som et andet skib.

Comité Maritime International har taget spørgsmålet på dagsordenen ved et møde i Rijika i Jugoslavien den 20. september. Ansvar for trediemand skal diskuteres i to dage på basis af et udkast til konvention, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe. Man håber, at konferencen — som også behandler andre søretslige spørgsmål — kan vedtage en konventionstekst. Man må antage, at den på en eller anden måde samordnes med de konventionsforslag for landbaserede reaktorer, som er ved at blive udarbejdet i OEEC i Paris og FN's atomorganisation i Wien.

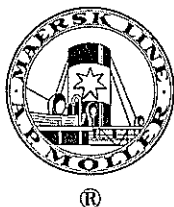
Det konventionsudkast, som ligger til grund for diskussionen, går ud fra, at ejeren til en atombåd er erstatningspligtig for strålingsskader til en vis økonomisk

grænse, selv om skaderne er opstået ved en kollision, der er forvoldt af et andet skib. Det er et skridt bort fra de gængse søretsprincipper, som er uundgåelig. En sammenligning belyser bedst forskellen: hvis en cyklist påkører en anden, er han normalt erstatningspligtig, men hvis den påkørte cyklist har en usikret granat på bagagebæreren, hvem er så ansvarlig for katastrofen, som voldes ved eksplosionen?

15 millioner dollars er nævnt som maksimumsgrænsen for det økonomiske ansvar, men der har lydt røster for endnu større beløb af hensyn til de utrolige økonomiske konsekvenser, som kan opstå. Det er ikke udelukket, at forsikringspræmierne kan blive så høje, at private redere ikke kan drive reaktordrevne skibe.

CMI's konventionsforslag skal overgives til den belgiske regering, som sammerkalder en diplomatisk søretskonference, som skal behandle udkastet.

BALTICA FORSIKRING



A. P. MØLLER ★ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

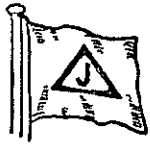


KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MÆRSK

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børentzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V

For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



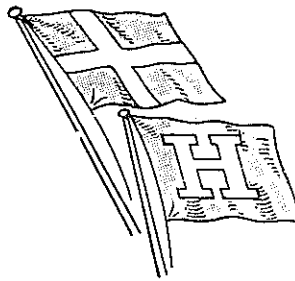
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



REDERI-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Telefon Central 69 - Telex 2574



A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entrepriise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 6310

C. CLAUSEN



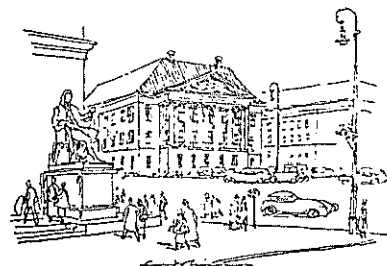
DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



Rederiet „Dania“ A/S

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

den moderne bank med de gode traditioner

*Søfartens Selskab
nr 63*

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



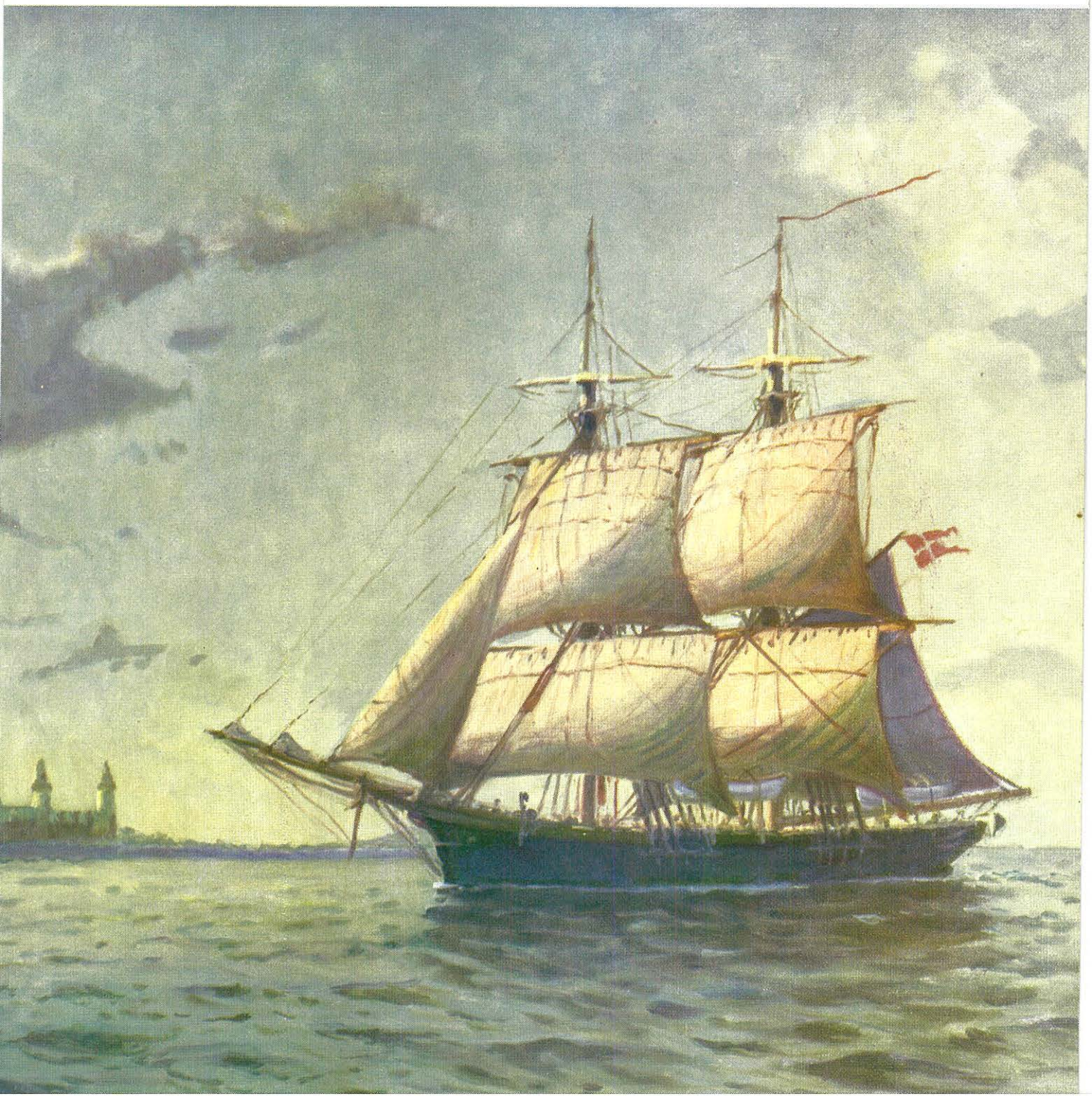


VIKINGEN

Kr. 1,85
1. november

Briggen „Ørnen“ står Sundet ind
Maleri af PAUL SINDING

1959 - nr. 11
36. årgang





HI-PRES

**valgt til
mere end**



**millioner
tons d.w.**

INTERNATIONAL HI-PRES

AIR CONDITIONING A/S
NORDISK VENTILATOR CO. A/S
FABRIKKER OG HOVEDKONTOR
NÆSTVED - DANMARK
TELF.: (03725) 3000 - TELEX: 2311
AFDELINGSKONTOR I KØBENHAVN
TELF. MINERVA 3003



HI-PRES SERVICE OG SALGSKONTORER I

Rotterdam
København
Helsingfors
Paris
Marseille

Hamborg
Osaka
Tokio
Oslo
Bergen

Lissabon
Barcelona
Göteborg
Malmö
Stockholm

Newcastle-on-Tyne
London
New York
Baltimore
New Orleans

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Lærlingen kan lære sin læremester

Japans Mitsubishi-koncern

Allerede i 1956 erobrede Japan stillingen som verdens største skibsbygningsnation fra Storbritannien. Omtrent samtidig besøgte en lille, japansk herre, Kaneo Niwa, England. Han havde været der før — for år tilbage — for at studere skibsbygning og konstruktion af dampmaskiner. Han var dengang 32 år og følte sig som en lærling blandt sine engelske ingeniør-kolleger. Da han var der for anden gang, var han 58. Han var nu en så betydelig mand, at man interviewede ham og lyttede til hans kommentarer.

— Før var det de britiske skibsværfter, der viste os japanere, hvordan vi skulle bygge skibe. Nu vil jeg tro, at de engelske skibsbyggere kan lære en del af os! sagde Kaneo Niwa.

Samme Kaneo Niwa er formand for de japanske skibsværfters sammenslutning og indtager mange andre betydelige tillidsposter inden for Japans industri. Men først og fremmest er han leder af den store Mitsubishi-koncern.

I 1958 noterede Japan en nedgang i den søsatte tonnage i forhold til året før, men alligevel beholdt den japanske skibsbygningsindustri sin førerstilling. Sidste år søsattes 2.067.000 brt, fordelt på flere japanske værfter. Japan har specialiseret sig i bygningen af super-tankere, og i 1958 søsatte landet 131 tankskibe på tilsammen 1.176.000 brt. Blandt de søsatte tankskibe var 3 på hver 51.320 brt og et på 69.100 brt.

Koncernen, der regerede Japan

Japan har, som nævnt, mange værfter, men landets stilling som verdens største skibsbygningsnation skyldes i virkeligheden nogle få, vældige værfter. De største af tankerne blev afleveret til Universe Tankship Inc. i New York fra Kure-værftet. Både rederiet og værftet i Kure er domineret af nogle få menneskers kapital — først og fremmest storskibsrederen J. K. Ludwigs.

Ludwigs-koncernens Kure-værft søsatte i 1958 266.000 brt og rangerede dermed som verdens største.

Som nummer 2 kom Kieler Howaldtswerke i Tyskland og som nr. 3 Mitsubishi i Nagasaki.

Før den anden verdenskrig regeredes hele den japanske industri i realiteten af Mitsubishi-gruppen, der dengang var et monopolforetagende med mange forgreninger. Denne koncern — sammen med enkelte andre — bestemte ikke alene Japans økonomi, men i samråd med militære ledere også landets politik i omkring et århundrede.

Amerikanerne iikviderede koncernen

Selv om Mitsubishi-koncernen stadig er en magtfaktor, er dens politiske indflydelse nu meget begrænset. — Kaneo Niwa, der blev koncernens leder i 1950, interesserer sig ikke så meget for politik som for industrielle resultater, selv om hele hans liv har været knyttet til koncernen.

Mitsubishi-koncernen grundlagdes i midten af forrige århundrede. Grundlæggeren var en baron Yataro Iwasaki. Denne Iwasaki interesserede sig ikke alene for skibsbygning, men for alt, hvad der kunne give penge. Han og hans familie dannede Mitsubishi Honsha-kompagniet, der beskæftigede sig med både skibsbygning, søfart, minedrift, bankvæsen og andre nøgleerhverv.

Før og under den anden verdenskrig var Mitsubishi-koncernen af afgørende betydning for Japans militære slagkraft. Mitsubishi-værfterne byggede bl. a. nogle af verdens største krigsskibe til den japanske flåde. Det var derfor ikke så underligt, at denne koncern var en torn i øjet på de allierede, og at amerikanerne efter besættelsens ikrafttræden begyndte at splitte den.

Baron Iwasaki, en efterkommer af koncernens grundlægger og dens „stærke mand“ under hele krigen, døde i 1947. Forinden oplevede han, at general MacArthurs likvidations-domstol beslaglagde næsten alt, hvad han og hans elleve familiemedlemmer ejede. Mitsubishi-Honsha-kompagniet opløstes, og koncernen blev delt op i flere foretagender, der var helt uafhængige af hinanden. De allierede var bange for, at koncernen igen skulle vokse sig stærk, og derfor spredtes aktierne

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

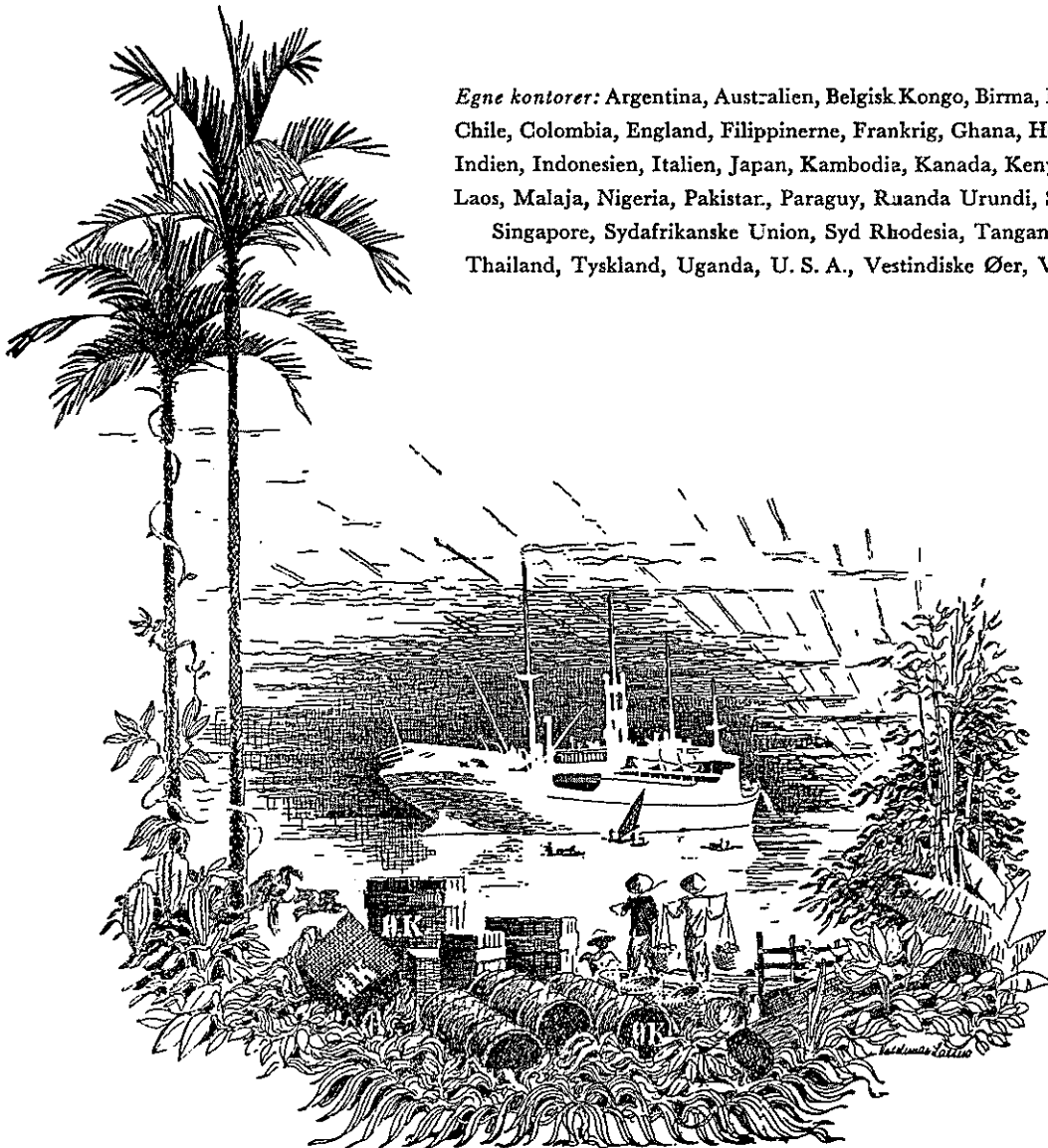
Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen

Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam



ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA ENGLAND FILIPPINERNE FRANKRIG GHANA HONGKONG INDIEN INDONESIEN ITALIEN JAPAN KAMBODIA KANADA KENYA KINA LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

til tusinder af ejere. Der blev dannet helt nye foretagender af koncernens gamle, der skulle glemmes helt og holdent.

Længe varede denne tilstand imidlertid ikke. I San Francisco fik Japan i 1950 sin suverænitet tilbage, og da japanerne nu selv bestemte igen, fik Mitsubishi-koncernen sit gamle navn og sine varemærker igen, og Mitsubishi Shipbuilding and Engineering Industries dannedes.

Det var på et for Japan ueldigt tidspunkt, at det fik sin suverænitet tilbage. På grund af krigen i Korea fik den japanske industri nu nok af arbejde. Der var stor efterspørgsel efter skibe, og værfterne blev genopbygget i lyn tempo.

Han lærte af englænderne

Sjælen i Mitsubishi-koncernens genopbygning var Kaneo Niwa. Denne mand, hvis far var dommer, fik sin uddannelse som ingeniør ved det kejserlige universitet i Tokio. Efter at have fået sin eksamen kom han i Mitsubishis tjeneste. I nogle år arbejdede han ved værftet i Kobe. Men så sendte baron Iwasaki, der havde fattet interesse for den unge, dygtige ingeniør, ham til England.

Kaneo Niwa brugte tiden godt i England, og han blev en af baron Iwasakis nærmeste medarbejdere. Kort før Pearl Harbor blev han direktør for værftet i Kobe, og nogen tid efter fik han til opgave at bygge et nyt Mitsubishi-værft i Hiroshima.

I virkeligheden var Niwa under krigen en af de allieredes farligste fjender — alene i kraft af sin tekniske og organisatoriske dygtighed og mindre på grund af sin politiske indstilling. Baron Iwasaki havde udset ham til at føre koncernen videre efter sin død, men i 1947, da døden indhentede Iwasaki, var der ikke meget tilbage af den tidligere så mægtige industrigruppe.

Men Kaneo Niwa blev i 1947 direktør for resterne af Mitsubishi-koncernen og administrerende direktør for Nagasaki-værftet, der under krigen bl. a. byggede verdens største slagskib, „Musashi“ på 73.000 tons. I 1950 satte han sig i spidsen for samtlige afdelinger under koncernen, der nu omfatter værfterne i Nagasaki, Hiroshima og Shimonoseki samt Fukuoka-fabrikkerne i Nagasaki og de mægtige værksteder for præcisionsmaskiner i Hiroshima. Koncernen beskæftiger sig med næsten alt mellem himmel og jord og tæller mange mindre firmaer. Hele Niwas skibsværfts-koncern søsatte i 1958 en tonnage på tilsammen 260.000 brt, hvoraf altså værftet i Nagasaki skrev sig for de 214.000.

Flere andre japanske skibsværfter hedder noget med „Mitsubishi“, men er altså ikke tilknyttet Kaneo Niwas koncern. Der er bl. a. Mitsubishi Nippon i Yokohama, der i 1959 lå på 9. pladsen blandt verdens største værfter med en søsat tonnage på 144.000 brt.

Kritik fra lærlingen

Da Kaneo Niwa i 1955 var i England efter 30 års udnyttelse af de erfaringer, han indhøstede under sit første besøg i landet, udtalte han sig om konkurrencen

inden for skibsbygningen. Han sagde, at når England var sattet bagud i forhold til Japan, skyldtes det bl. a. englændernes ofte gammeldags byggemetoder. Han tilføjede dog:

— De britiske skibsmaskiners kvalitet er bedre end de japanske!

Han lod dog også falde bemærkninger om, at Japan også på maskineriernes område stadig gør fremskridt, og vi ved jo, at flere japanske værfter i dag bygger B&W-motorer på licens.

Kaneo Niwa sagde videre:

— Hemmeligheden ved Japans konkurrenceevne inden for skibsbygningen ligger bl. a. i vor brug af halvfabrikata og i arbejdskraften. Japanske arbejdere arbejder hårdere og er mere produktive end engelske. Desuden er vore arbejdere ikke bundet af fagforeningsaftaler og forskrifter!

Hovedparten af 2.067.000 tons, der søsattes fra japanske værfter sidste år, var bestemt for eksport — nemlig 60,8 procent. Under opholdet i England fortalte Kaneo Niwa, at en 40.000 tons tanker i Japan kunne bygges på gennemsnitlig 3½ måned. Det er navnlig de hurtige leveringsmuligheder, der har gjort Japan til verdens største skibsbyggende nation. Landets værfter ligger stadig inde med vældige ordrer, men også de har oplevet, at redere har måttet tilbagekalde ordrer på grund af den nuværende depression på fragtmarkedet.

Skibsbygningsindustrien betyder umådelig meget for Japans vældige befolkning, der er klempt sammen på et ret ringe areal, hvis jord ikke er nok til at brødføde dem alle. Derfor håber ikke mindst japanerne på en bedre fremtid for søfarten.

Når man tænker på, at det kun er lidt over 100 år siden, den amerikanske flåde tiltvang sig adgang til japanske havne for at åbne Japan vejen ud til verden og for at skaffe USA et nyt marked, forbavses man over den udvikling, der har fundet sted i landet siden. Japan har været en stormagt, der militært var ved at styrte verden i grus. Landet er igen ved at blive en virkelig stormagt i industriel henseende, og med mænd som Kaneo Niwa i spidsen har det gode muligheder.

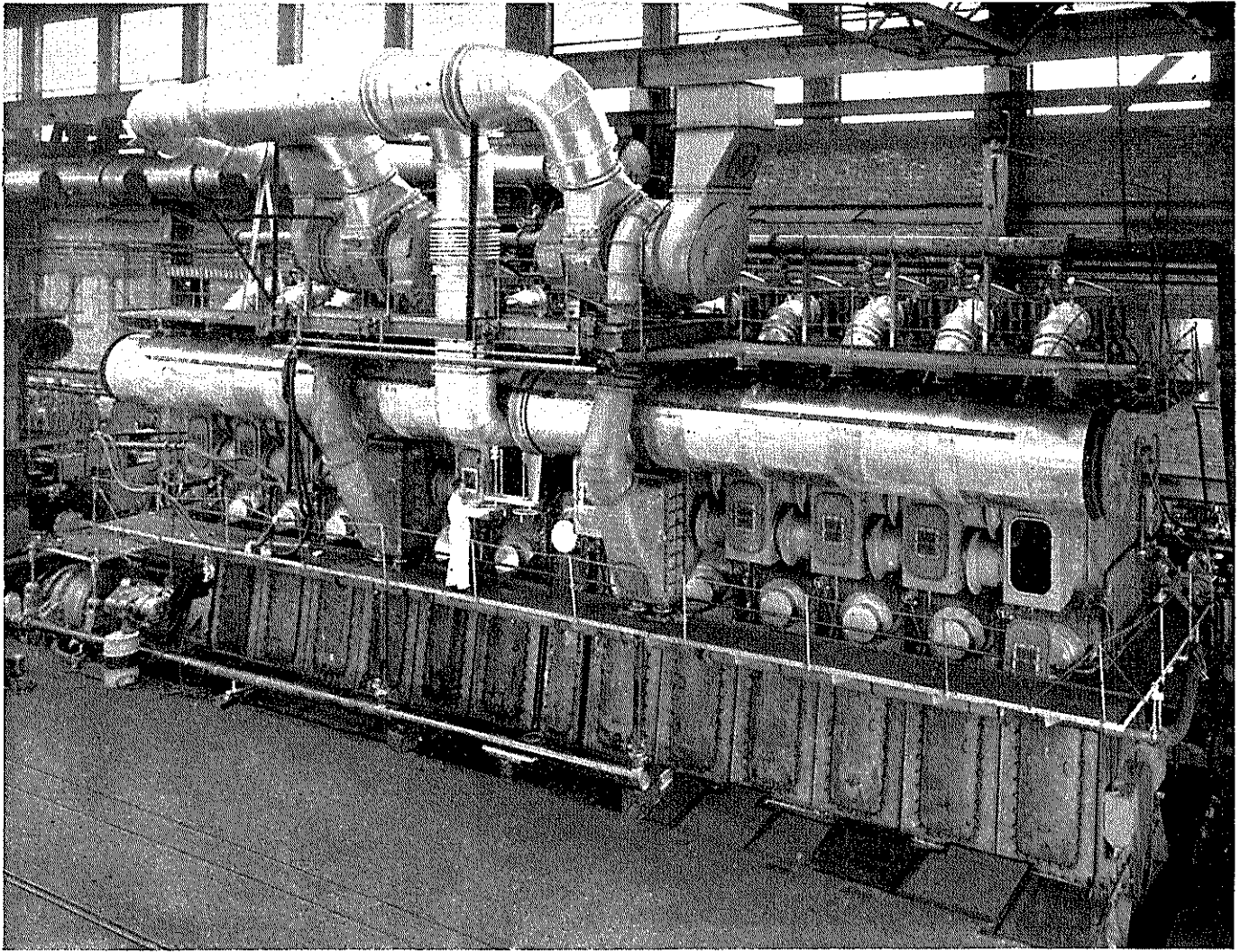
Kaneo Niwa er en gentleman i vestlig betydning. Hans personlighed udstråler charme. Han er en mand, som selv USA ville være glad for at have som statsborger — ikke mindst fordi han også er en dygtig golfspiller og amatørarkæolog. —wig.

SELPENSIONERINGSKONTO

SPAREKASSEN

for
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor: Niels Hemmingsensgade 24, K.
Brochure tilsendes på forlangende



*12-cylinder turbo-charged Diesel engine of 15,000 b. h. p.
Built by Uddevallavarvet, Sweden.*

GV
ÖTA ERKEN

**TURBO-CHARGED DIESEL ENGINES
UP TO 22,000 B.H.P.**

International Søfartskonference i Rijeka, Jugoslavien

I slutningen af september afholdt Comité Maritime International sin 24. konference, som denne gang afholdtes i Rijeka i Jugoslavien. Den danske delegation til konferencen bestod af landsdommer N. V. Boeg, professor, dr. jur. Bernhard Gomard og direktionssekretær A. Gärtner. I konferencen deltog delegationer fra ialt 24 lande.

Der vedtoges følgende tre konventioner:

- 1) en konvention vedrørende ansvaret for atomdrevne skibe, således at „the operator“ er den eneste og absolut ansvarlige for „nuclear damages“.
- 2) en ny affattelse af konnossementkonventionens § 10, hvorefter en vis udvidelse og klargørelse af bestemmelsen er opnået.
- 3) en ny affattelse af § 14 i bjergningskonventionen af 1910, således at bestemmelserne også kommer til anvendelse, når hjælp er ydet et statsejet skib, og således at Staten kan kræve erstatning, hvis stats-ejede skibe har ydet assistance.

Det er tanken, at konventionen om atomdrevne skibe snarest muligt skal forelægges for en diplomatisk konference i Bruxelles.

Comité Maritime's præsident, den belgiske vicestatsminister Albert Lilar, arbejder på, at denne konference indkaldes allerede i 1960, men formodentlig vil den først finde sted i foråret 1961.

I Rijeka blev forskellige andre emner som „skibes ophold i fremmede havne“ og „letters of indemnity“ nærmere behandlet. De forskellige herhenhørende forhold skal nu gøres til gensand for en nærmere undersøgelse, før yderligere forhandlinger finder sted.

Den kommission med den svenske dispacheur, Kaj Pineus, som formand, som fremlagde det ovenfor anførte forslag til den ny affattelse af § 10 i konnossementkonventionen, fik til opgave at gennemgå Haag-reglerne (som denne konvention sædvanligvis kaldes) med henblik på på den kommende konference at fremkomme med et forslag til ændringer i den nuværende tekst baseret på de praktiske erfaringer, der er indhøstet i de 25 år, konventionen har været i kraft.

Det bestemtes, at den næste søretskonference skulle finde sted i Athen den 4. september 1960 og den derpå følgende i Stockholm i 1965.

Det står imidlertid hen, hvorvidt der vil foreligge tilstrækkeligt arbejdsstof til en konference i Athen i 1960, med mindre det findes nødvendigt, at konventionen om ansvaret for atomskibe genovervejes, før den forelægges diplomatkonferencen.

Comité Maritime International blev stiftet i Antwerpen i 1897 på initiativ af en belgisk premierminister, en assurandør og en sagfører: Auguste Beernaert, Charles Lejeune og Louis Franck, en værdifuld kombination af politik, økonomi og jura, som det viste sig at være.

CMI's mål er at give søfarten, som det naturlige led mellem nationerne, ensartede retsregler, som er rationelle, klare og rimelige og i en praktisk udformning.

Med andre ord: at skabe „en kode“ af ensartede regler for den internationale søfart.

Komitéens forarbejde er i årenes løb blevet fuldført af diplomatkonferencer før søret, hvoraf er resulteret konventioner om kollisioner, bjergning og assistance, begrænsning af rederansvaret, konnossementer, panteret i skibe, stats- og privatejede skibe, strafferetlig og civilretlig kompetence i kollisionssager, arrest i skibe og blindpassagerer m. v.

CMI er i dag det samlende midtpunkt for de nationale søretsforeninger, hvilket betyder, at 24 søfartsnationer i nøje kontakt samarbejder på CMI aktiviteter.

Statsministeren hos I. C. Hempel



Den kære statsminister H. C. Hansen skyer ikke noget personligt besvær, når det gælder om at støtte erhvervene, og han var også topfigur på den nylig afholdte fiskerimesse.

Her ses han på besøg i I. C. Hempels stand på messen. Han forhørte sig interesseret om firmaets virksomhed (Hempels skibsfarvefabrik er landets største fabrik for skibsfarver), og salgsinspektør Leif Johning samt laborant fru Kirsten Hansen (sidstnævnte i en til lejligheden komponeret kjole med Hempels slogan „Hempels skibsfarver er søstærke“) gav beredvilligt statsministeren alle oplysninger.

A. B.

Lloyd's Register har ingen aktionærer

Institutionen arbejder både til havs og i laboratorier

Lloyd's i London er vel nok den maritime institution i verden — med undtagelse af den britiske flåde — hvorom der er skrevet flest avis- og tidsskriftartikler. Denne kæmpeinstitutions historie er spændende læsning, og alle, der interesserer sig for søfartens udvikling gennem tiderne, har læst spændende beretninger om, hvordan Lloyd's har afsløret svindlere, som på uretmæssig måde ville have udbetalt erstatning for forsvundne skibe eller ladninger.

Men de færreste ved, at Lloyd's f.eks. også driver laboratorievirksomhed, og at denne del af arbejdet er næsten lige så spændende som den del, der beskæftiger korporationens „detektiver“, inspektørerne og agenterne.

Hurtig udrykning

Lloyd's har også en afdeling, der hedder Engineering Investigation Department. Denne afdeling beskæftiger sig med „detektivarbejde“ af en noget speciel art. Selv det bedste skibsmaskineri kan havarere, og E.I.D. har da til opgave at finde frem til årsagerne til havariet. Alle konstaterede maskinfejl katalogiseres af Technical Records Section.

E.I.D. har et meget stort og kostbart udstyr til sin rådighed, og afdelingens medarbejdere er ingeniører, matematikere og andre eksperter på forskellige områder. E.I.D. er parat til at rykke ud med sit udstyr og sine eksperter til enhver tid. Inspektørerne må tit tage af sted til en havn på den modsatte side af kloden med kun få timers varsel. Når de kommer frem — som regel med fly — sker det, at de må indhente oplysninger hos Technical Records Section. Måske har der været en lignende maskinfejl som den, man nu står overfor, tidligere, og i så tilfælde kan kartoteket give værdifulde oplysninger om, hvordan skaden bør udbedres.

Hvis opståede fejl eller havarier både angår maskineri og skrog, kan E.I.D. tilkalde assistance fra Lloyd's Ship Research Department, der ligeledes rykker ud med kort varsel til alle dele af kloden.

Lloyd's har, som allerede nævnt, sine egne laboratorier og udfører et stort forskningsarbejde. Man skulle tro, den slags var helt og holdent overladt til skibsværfterne. Men forskningsarbejdet er på sin plads i forbindelse med enhver klasning af et nyt skib. Om bord i næsten enhver nybygning er der anvendt nye byggemetoder eller nye materialer i en eller anden del af skibet.

Her er et eksempel: Da de første planer om at transportere flydende gas over Atlanten kom frem, blev Lloyd's Register anmodet om at kontrollere ombygningen af et skib til dette specielle formål. Man vidste ikke ret meget om, hvordan legeringen i tankene ville opføre sig ved de lave temperaturer, hvorunder den flydende gas skulle transporteres. Derfor undersøgte Lloyd's laboratorier forskellige metallegeringer og op-

nåede resultater, som senere er kommet hele metalindustrien til gode.

Skader på hulkort

Lloyd's laboratorier udfører forsøg af meget vidt forskellig art. Maskindele, ståiplader og andre materialer udsættes for belastnings-, træk- og slagprøver, røntgenfotograferes o.s.v. o.s.v.

Technical Records Section indførte for en halv snes år siden hulkortsystemet i sit arkiv over skader på skibsmaskinerier og skrog. Har særlige skibstyper, maskintyper eller skibe, bygget på bestemte værfter, tendens til bestemte skader, opdager man det hurtigt ved hjælp af kartoteket.

For øjeblikket findes der i kartoteket over 20.000 kort med maskinskader og over 23.000 med skrogskader.

Lloyd's Register hævder at det udelukkende er til for at yde service — til skibe af alle nationaliteter. Institutionen har ingen ejere og ingen aktionærer. Ingen skal tjene på dens arbejde.

—wig.

Peter Freuchen:

„De syv Have“

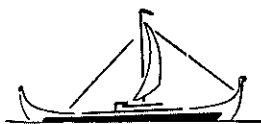
Gyldendal. Kr. 42,00.

Gyldendal har udsendt bogen om De syv Have, en interessant og underholdende bog med en masse skønne illustrationer, som vil glæde enhver, der læser denne Peter Freuchens sidste publikation. For søens folk vil den have særlig interesse, selvom de nok vil nikke genkendende til mange af de genfortællinger, som bogen er fyldt op med. Hvis man skulle kritisere, må man faktisk beklage, at det ikke er Peter Freuchen, som fortæller, men et udpluk af hvad der har været skrevet om havene. Det synes, som om man har villet have alt med, men har glemt meget stort, som ville have større værdi. For søens folk vil bogen dog have værdi som en samlet oversigt fra havenes tilblivelse til vor tid; men nægtes kan det ikke, at man af og til falder over oversættelser, som vil falde en sømand for brystet

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



Traktormotor til søs

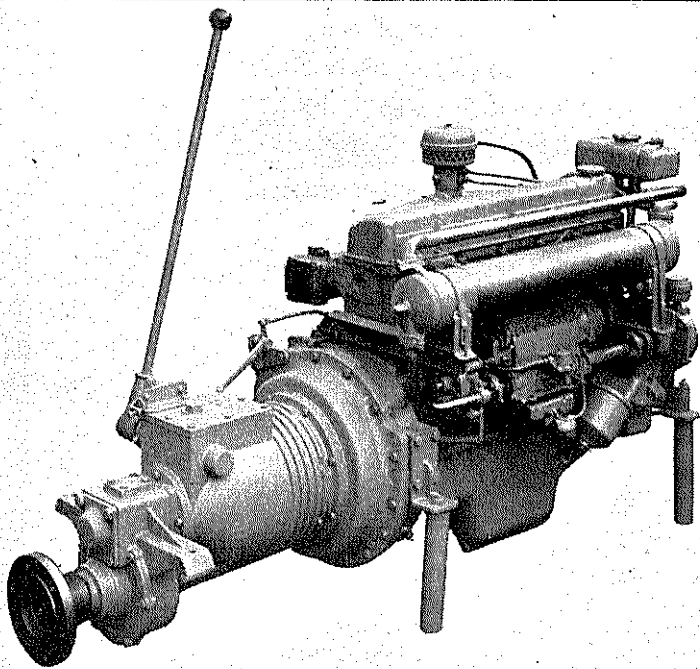
Fiskerbåd forsynet med Fords sekscylindrede dieselmotor, der er en videreudvikling af den kendte traktormotor

I Hirtshals havn har man fornylig tilendebragt arbejdet med montering af en sekscylindret Ford dieselmotor i en fiskerbåd. Det er den første motor i sin art, som Ford leverer til den danske fiskerflåde. Der er tale om en marineversion af den sekscylindrede dieselmotor, der igen er en videreudvikling af den verdensberømte Fordson Majcar traktormotor, som indtil nu i et antal af over 1 million eksemplarer har bevist sin duelighed verden over. Nu får en variant af denne motor altså lov at prøve kræfter med det urolige Vesterhav og Skagerrak.

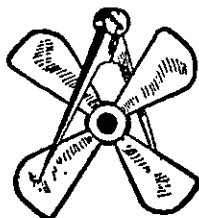
Det er maskinfabrikken BHK A/S i København, der har leveret motoren til fiskeskipper Martin Thomsen, Hirtshals, og som desuden har konstrueret den tilhørende gearkasse, der er særlig egnet til brug i fiskerkuttere.

Tidligere var den 7½ tons store fiskerbåd forsynet med en encylindret „tøftøft“-glødehovedmotor, der ydede 20 hk og vejede 1½ ton! Den ny motor præsterer med sine 6 cylindre ved 2200 o/m hele 86 hk under kontinuerlig brug, vejer kun 685 kg og fylder langt mindre. Dertil kommer, at driftsomkostningerne er under halvdelen af den gamle motors. Den er endvidere termostatstyret og ferskvandskølet, så den er modstanddygtig overfor tæring og forurening. I sammenligning med den gamle motor er dieselmotoren vibrationsfri, og adskillige fiskerskipper overvejer da også udskiftning af glødehovedmotoren, der med ubehagelige rystelser nedbringer bådenes levetid.

På en prøvesejlads fra Hirtshals til Løkken præste-



rede fiskerbåden at sejle strækningen på lige godt 2 timer mod 3 timers sejlads tidligere med glødehovedmotoren. Færdiginstalleret står Ford dieselmotoren fiskerskipper Thomsen i ca. 16.000 kroner.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1960 til nædennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstallatørprøven for maskinister.

(Nye undervisningsplaner): maskinmestereksamen for elever, der har bestået mellemskoleeksamen med mindst 13,33 points eller højere eksaminer.

Aftonskole. (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, lørdag kl. 9-13, mandag, onsdag og fredag kl. 18-20. Telf. Byvang 1863

SPERRY

MARK E GYRO KOMPAS

er installeret bl. a. i nedennævnte danske skibe:

s/s **Botnia**
m/f **Dronning Ingrid**
m/t **Elsa Tholstrup**
m/t **Eva Tholstrup**
m/t **Inger Tholstrup**
m/t **Kitte Tholstrup**
m/t **Rasmus Tholstrup**
m/t **Signe Tholstrup**
m/f **Kong Frederik IX**
m/s **Kronprins Olav**
m/s **Kronprinsesse Ingrid**
s/s **Laura Dan**
m/s **Tikerak**

m/s **Misigssut**

hvorfra følgende udtalelse foreligger:

Det er mig en glæde at kunne bekræfte, at det ombord på m/s „Misigssut“ for ca. 2 år siden installerede Sperry gyrokompas MARK E. 1 har virket til min fulde tilfredshed.

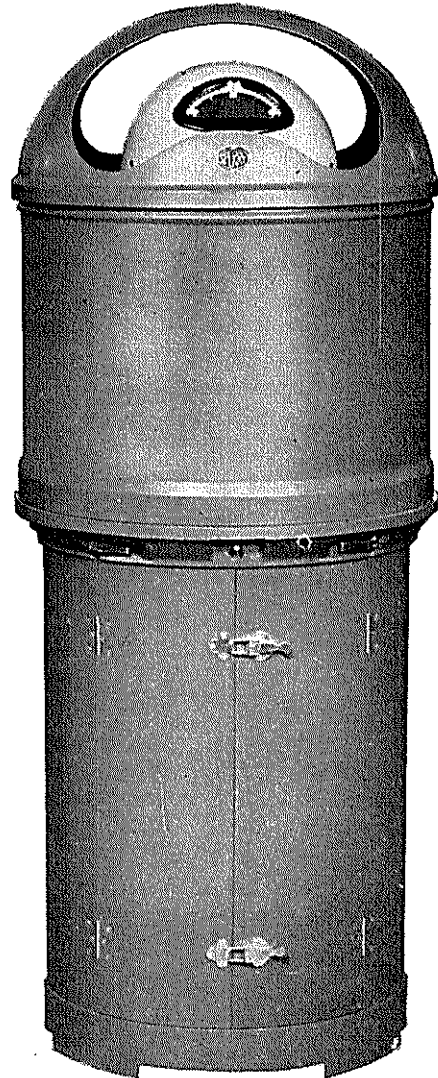
På rejserne i de grønlandske farvande har skibet været så langt nordlig som til Thule, og selv på disse høje breddegrader virkede kompasset uførligneligt.

Det har iøvrigt siden installationen arbejdet uden, at service var påkrævet, hvilket har sin særlig store betydning for skibsfarten i så fjerntliggende egne.

København, den 5. april 1957

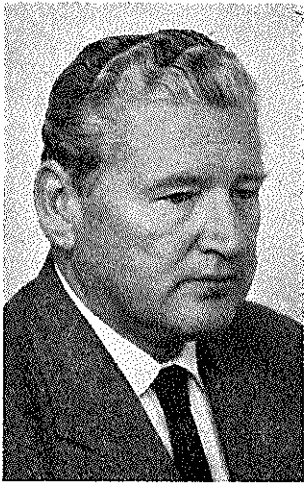
A. Raastad Nielsen

Kaptajn på m/s Misigssut



SOPHUS BERENDSEN A/S

»Ørstedhus« - København V - Tlf. C. 8500 - Tlgr. Berendsen



R. Fischer-Nielsen

25 års jubilæum

Under almindelig opmærksomhed fejrede skibsreder R. Fischer-Nielsen den 8. oktober 1959 25-års dagen for sin virksomhed som selvstændig shippingman, idet han den 8. oktober 1934 oprettede sit eget firma under navn R. Fischer-Nielsen og samtidig stiftede Dampskibsselskabet Draco, for hvilket han er korresponderende reder.

Skibsreder Fischer-Nielsen begyndte som lærling i D/S Pacific i 1928 og fortsatte sin uddannelse på den måde, som dengang var den traditionelle, nemlig med flere års uddannelse i udlandet, Belgien, Frankrig, Tyskland og England. Efter hjemkomsten til Danmark var han en kortere tid befragter i Hecksher & Søn, men hans trang stod til at blive selvstændig, og med ikke ringe dristighed fik han, trods de alt andet end opmuntrende tider for skibsfarten i 30'erne, begyndt for sig selv. Draco's første skib var s/s „Riga“, som han købte af D/S Pacific. Til trods for de elendige kår i årene op til den 2. verdenskrig gik det dog støt og roligt fremad for virksomheden.

I årene efter krigen havde rederiet god fremgang og

udvidede både flåden og selskabernes antal gennem stiftelsen af I/S Coasting og senere Rederiet Seaway. Rederiet disponerer nu over 5 skibe, hvoraf de 4 er moderne såkaldte motorcoasters på op til ca. 1500 tons dw. Hertil kommer yderligere en nybygning, der passer ind i rederiets flåde, og som ventes afleveret i 1961. Navnet motorcoaster er efterhånden blevet ganske misvisende, fordi disse skibe sejler snart sagt over hele verden. Skibsreder Fischer-Nielsen er blandt pionererne i denne udvikling, som er blevet af væsentlig betydning for dansk skibsfart. Rederiets skibe har i de senere år hovedsagelig sejlet på Great Lakes, Vestindien og Sydamerika.

Skibsreder Fischer-Nielsen har fra en meget beskedent begyndelse arbejdet sin virksomhed frem til et anseeligt omfang.

Ved siden af sin egen virksomhed har han sæde i bestyrelsen for D/S Pacific og Rederiet Bien A/S. Endvidere er han medlem af Sø- og Handelsretten for Københavns Amt.

Inden for kollegernes kreds har han vundet anseelse og tillid, hvilket har givet sig udslag i, at han i 1959 blev indvalgt i bestyrelsen for Danmarks Rederiforening. Inden for foreningen har han endvidere siddet i forhandlingsudvalget siden 1950 og i assuranceudvalget siden 1954.

Red.

Havenes olieforurening

På et møde i Nordisk Råd den 15. april 1959 i København og Stockholm blev på den energiske danske folketingsmand Holger Eriksen og den svenske fru Ragnhild Sandström's initiativ vedtaget en resolution gående ud på, at de skandinaviske lande i fællesskab skulle anmode Polen og Unionen af socialistiske sovjetrepublikker (USSR) om at ratificere London-konventionen af 12. maj 1954, således at tilladelse til at udtømme olie i de to zoner i Østersøen, hvor det nu er tilladt at udtømme olie, blev ophævet, idet der stadig forekommer meget store olieforureninger i Østersøen, hvorved søfugle, især havetter, i hundredtusindvis er blevet dræbt.

I dagene den 3. og 4. jul. afholdt „The Co-ordinating Advisory Committee on Oil Pollution of the Sea“ møder på Christiansborg Slot med mr. James Calaphan, M.P., som formand, og som viceformænd ekspeditionssekretær Sven Lunddahl, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, og dr. Bøje Benzons, formand for Dansk Havjagtforening.

Der deltog 57 personer repræsenterende 6 internationale organisationer og 9 søfarende nationer.

Konferencen kom til det resultat, at den eneste virke-

lig effektive løsning på havenes olieforurening var et fuldstændigt forbud mod nogensomhelst form for olieudtømmning i havene, men indtil dette forbud var trådt i kraft, ville man meget henstille at udvide de zoner, hvor olieudtømmning er forbudt, til også at omfatte sådanne farvande som St. Lawrence bugten, New Foundland bugten samt de arealer i Østersøen og Nordsøen, hvor olieudtømmning stadig var tilladt og gjorde stor skade på fugle og tilsølede kyster og badestrande.

London-konventionen er nu ratificeret af 12 søfarende nationer, og under mødet kom der meddelelse om, at ikke alene USA, Panama, Honduras og Liberia, i hvilke lande 17 % af verdens tankskibstonnage er hjemskrevet, men også USSR og Polen forberedte dens ratifikation.

Påtale og straf til norsk tanker

Det norske tankskib „Vanessa“ spildte en del olie i Portland, da skibet lå i havn for at blive losset for sin olielast. I henhold til Portlands lov om oliespild måtte skibet deponere 5000 \$, inden det sejlede videre. En lignende forurening skete i Southampton, hvor føreren af det danske skib „Aase Mærsk“ måtte vedtage en bøde på 50 £.



®

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.: MÆRSK

**Hvor ofte har man ikke
ønsket en dørk så ru
som sandpapir...**

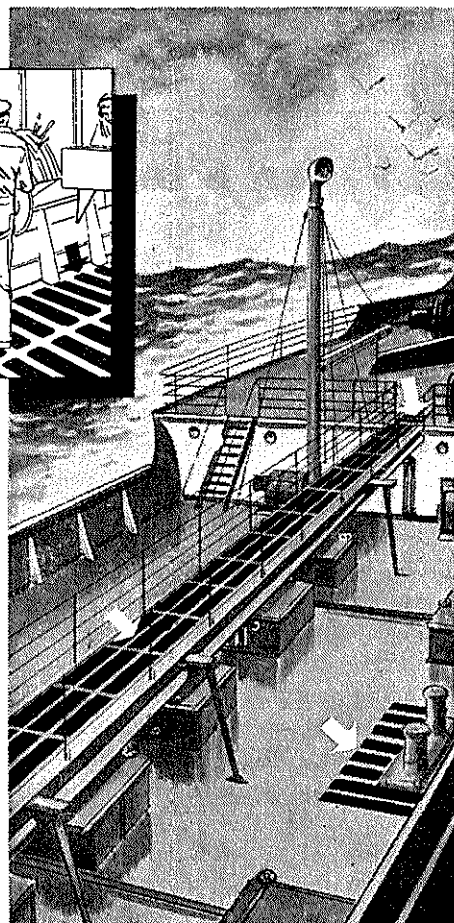
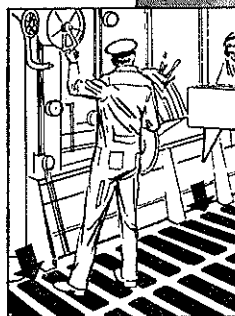
Det ny, amerikanske gulvbelægningsmateriale SAFETY-WALK har en stærk kornet overflade, der giver et fuldkommen skridsikkert grundlag, og som samtidig er utrolig modstandsdygtigt overfor slid. Det kan uhyre let lægges over hele dækket, eller på særligt skridfarlige steder såsom løbebroer, lejdertrin, faldereb, kahytstrapper, ved døre m. m. Det er rimeligt i anskaffelse og modstandsdygtigt overfor vand og alle de kemikalier og fedtstoffer, som ikke kan undgås ombord.

Forlang nærmere oplysninger om SAFETY-WALK, ring eller skriv til:
DAN-REFLEX A/S · Løngangstræde 16, København K. · Telf. Minerva 6801

SAFETY-WALK



**vinder sikkert fodfæste indenfor verdens
skibstonnage både i handelsflåden
og marinen**



Kompasset - over 2000 år gammelt!

Kompasset er utvivlsomt den vigtigste opfindelse, der nogensinde er gjort til gavn for skibsfarten. Før dette i vore dage så uundværlige navigationsinstrument kom i brug, måtte søfolk, hvis de var så letsindige at vove sig ud, hvor de ikke kunne se land, udelukkende seje efter solen og stjernerne og deres instinkt ligesom trækfuglene — med mulighed for skæbnesvangre fejltagelser.

Man mener — skønt det ikke kan bevises — at europæerne lærte kompasset at kende gennem araberne omkring år 1200. I 1190 skrev en forfatter ved navn Guyot de Provence om løsningen af skibsfartens vigtigste problem — „at det ikke kan fejle, når man bruger en brunlig sten, som tiltrækker jern. Søfolkene søger efter det rigtige punkt, og så lægger de stenen derpå og lader det flyde på vand. Da drejer den sig ufejlbarligt mod (polar)stjernen“. — Ganske vist måtte Dantes lærer, Brunetto Latini, 100 år senere beklagende meddele: — „Ingen kaptajn tør bruge det (kompasset) af frygt for at blive mistænkt for at øve trolddom.“ — Og det var som bekendt en meget farlig ting at give sig af med på den tid.

Men hvor fik araberne kompasset fra? — For at løse dette problem må vi som i så mange andre tilfælde søge helt over til østen — til Kina, hvor så mange grundlæggende opfindelser er gjort.

Skønt arkæologerne ikke er enige om, når udvindingen af jern først fandt sted i Kina, er der dog sikre vidnesbyrd om, at jernredskaber brugtes allerede så tidligt som 400 år før Kristus i egnen omkring Den gule Flod. Her fandtes det mest fremskredne kulturliv i oldtidens Kina, og ikke alene våben, men også værktøj og landbrugsredskaber af både støbt og smedet jern var i brug.

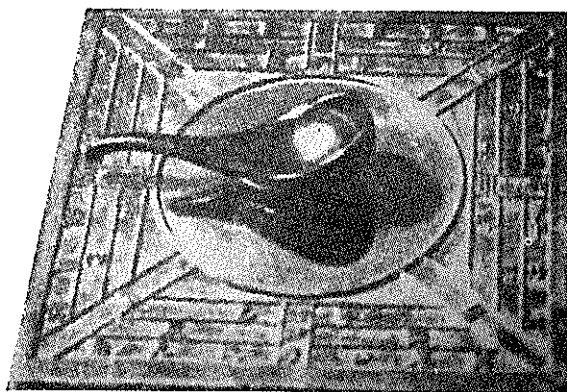
Da kineserne først var begyndt at udvinde jern, varede det ikke længe, inden de lagde mærke til magnetjernets særlige egenskaber. I bøger, der er skrevet over 300 år f.Kr. omtales 2 slags jernlejer — dem med magnetjern og dem med almindeligt jern. Det førstes uforklarlige evne til at tiltrække var genstand for mange spekulationer, men endelig blev man stående ved følgende efter vore begreber komiske forklaring: magnetjernet måtte være det almindelige jerns moder! — og da alle mødre elsker deres børn, var her altså en fuldstændig rimelig forklaring på, at de små jernstykker hagede sig fast, ligesom små børn klamrer sig til deres moders skorter! — Rigtig kunne være mere naturligt! — Derfor kaldte kineserne også magneter for „tzu shih“, hvilket betyder „moderkærligheds-sten“ — et navn, der bruges den dag i dag.

Snart blev kineserne også klare over, at en nål af dette jern, frit ophængt, vil dreje sig, til den peger i retning nord—syd — og dermed var kompasset opfundet! Den tidligste omtale, man kender, findes hos filosofen Han Fei i det tredje århundrede f.Kr. Han

skriver, at „herskerne i fordums tider brugte den nord-syd-pegende nål („shih nan shen“) til at bestemme retningen. Det er tydeligt, at kompasset faktisk har været i brug længe før hans egen tid.

En anden forfatter fortæller, at kompasset var formet som „en ske anbragt på en inddelt plade“. Den mærkelige form af „nålen“ skyldes efterligning af et ældgammelt redskab, brugt til påfyldning af vin. En sådan „ske“ balancerer udmærket på en blankslebte flade, og fremgangsmåden var simpelthen den, at man brugte skeen som en snurretop, hvorefter den ifølge forfatteren ville standse med skeens hank i retning mod syd.

Man har rekonstrueret kompasset efter sådanne



ældgamle billeder. Illustrationen her viser, hvorledes det omtrent må have set ud. Det har vist sig umuligt at holde skeen i perfekt balance under rotationen, men friktionen var alligevel ganske minimal, og selv om resultaterne ikke kan blive så nøjagtige som med en fritsvingende nål, var fejlene *aldrig* over 5 grader! — Og denne nøjagtighed har man åbenbart fundet fuldt tilstrækkelig.

Langt senere fandt kineserne ud af at lave *kunstigt* magnetjern. Disse nåle blev lavet i form af fisk, og svømmende på vand blev de påvirkede af jordmagnetismen. Denne konstruktion omtales i det uhyre omfangsrige værk om militær organisation af Wu Ching Tsung Tao — omkr. 1023.

En videnskabsmand, Shen Kou Han, kundgør 1030 den yderst betydningsfulde opdagelse, at den magnetiske og den geografiske nordpol ikke falder sammen. Det er den første kendte omtale af dette fænomen.

Han beskæftigede sig også med ophængningen af magneter og fandt de tre principper, der gælder den dag i dag. 1: ophængning i tråd. 2: flydende. 3: balancerende på en spids. Han fandt den første metode sikrest og nøjagtigst.

Omkring 1100 begyndte kineserne at anvende kompasset i skibsfarten. De drev en yderst livlig handel med araberne på Afrikas vestkyst, og man kan roligt

gå ud fra, at disse dygtige søfolk har viderelært brugen af denne enestående værdifulde opfindelse til europæerne.

Det moderne kompas er naturligvis et langt mere kompliceret instrument end sin ældgamle forgænger, men som denne viser det kun ganske få steder på jorden den nøjagtige nord-syd-rekning. Man må derfor i hvert enkelt tilfælde finde ud af, *hvor* man befinder sig, og derefter beregne afvigelsen. Et nyere instrument: Gyrokompasset, hvor nålens stilling er afhængig af jordens rotation og altid viser stik nord-syd, er nu i brug overalt.

Det er i hænderne på fremragende arabiske og europæiske videnskabsmænd, at kompasset fra sin beskedne, men betydningsfulde kinesiske begyndelse har nået sit nuværende høje stade.

Hvordan ordet skonnert blev til

Udtrykke: skonnert blev første gang anvendt i 1712 om et skib, der søsattes i Gloucester, Massachusetts, USA. Da det gled ud i vandet, råbte nogle tilfældige tilskuere til begivenheden: „*Oh, how she scoons!*“

I New England var ordet *scoon* et udtryk, der brugtes, når man for morskabs skyld kastede en sten hen over vandoverfladen, så den så mange gange som muligt hoppede let og elegant hen over denne — altså det

begreb, der på dansk dækkes af udtrykket at „slå smut“.

Da den stolte skibskonstruktør hørte, hvad tilskuerne råbte, udrød han: „*A schooner let her be!*“ Og siden da er alle skibe af denne type blevet benævnt *schooner* (skonnert) verden over. —ing.

Knud Andersen:

Et menneskes hemmelighed

Borgens Forlag — Kr. 18,50

Det er fantastisk, at Knud Andersen nu igen har præsteret en ny bog, der tilmed i kvalitet og lodighed overgår, hvad han hidtil har skrevet.

Hans nye bog, „Et menneskes hemmelighed“, er litterært set noget af det bedste, der har været skrevet i mange år. Hans inderlige medfølelse med bogens hovedpersoner, den livstrætte pianist Louis og fiskeren Johan, er så intensiv, at man føler disse personers skæbne som en personlig sag.

Deres oplevelser i havnekejperne i Galveston eller på rejebåden „Zephyr“, deres lange rejser over Atlanten i en pram og meget mere følges med interesse. Og så er der også en spændende beretning om evakueringen fra Dunkirk. Jo, Knud Andersen kan, og hans bøger køber man ikke alene for at læse dem, men også for at eje dem. A. B.

KOCKUMS
SUPERTYFON[®]
MÄLMÖ SWEDEN

SUPERTYFON[®]
for komprimeret luft

TYFON[®]
dampdrevet

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMÖ · 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,
Analligegade 16, København

Rekordtrafik på

St. Lawrence Seaway

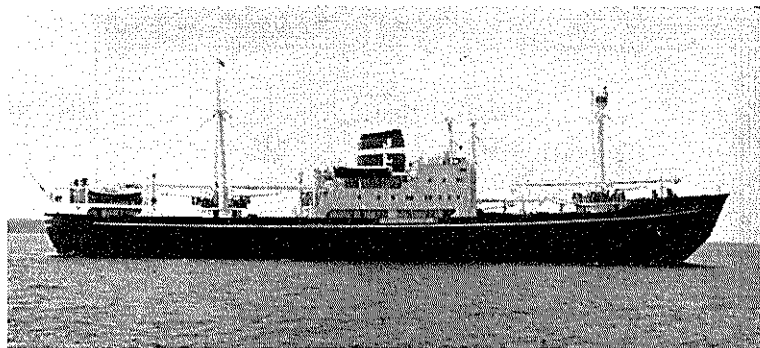
Fragterne gennem søvejens sluser er steget med 59 pct. — Nu også regelmæssig vintersejlad på Quebec med rederiet J. Lauritzens polarskibe.

Med stærke skridt nærmer det første driftsår for St. Lawrence Seaway sig sin afslutning. På grund af isen plejer sluserne normalt at blive lukket i november.

Efter de oversigter, som indtil nu foreligger om besejlingen af den nye søvej, der forbinder Atlanterhavet med de store amerikansk-canadiske indsøer og med det amerikanske Midtvesten, tyder meget på, at trafikken endog har overtruffet forventningerne. Søvejens administration har for nylig oplyst, at der hidtil er blevet fragtet 11 mill. tons last ud og ind gennem sluserne, hvilket er 59 pct. mere end i 1958. Hertil kommer de 16 mill. tons, der er gået gennem Welland-kanalen — det er en stigning på 23 pct.

Man havde i søfartskredse regnet med, at største parten af lasten ad den nye søvej ville blive *bulk-cargo* — ensartet last i større partier som f.eks. korn og malm. Interessen har imidlertid vist sig at være mindst lige så stor, hvad almindelige stykgodsladninger angår. I løbet af et tidsrum på kun fire måneder har der således været transporteret mere end 1 mill. tons almindelig last over de store amerikansk-canadiske indsøer.

Endnu er søvejen langt fra fuldt udbygget, og der har da også siden dens åbning været adskilligt at klage over. Havneanlæggene i byer som Cleveland, Chicago, Milwaukee og Buffalo er stadig mangelfulde, men de er dog alle under udvidelse.



M/S „Helga Dan“, et af Lauritzen-flådens skibe, der er bygget specielt til sejlad i isfyldte farvande.

Et af de vigtigste punkter, hvad forbedringer af søvejen angår, er den omstridte Welland-kanal, som forbinder de to store søer Erie og Ontario. Denne kanal har ikke været i stand til på fuldt tilfredsstillende måde at afvikle den stigende trafik og har som følge heraf været årsag til mange forsinkelser for skibene. Man håber imidlertid, at det vil lykkes at sætte mere fart i ekspeditionen af oceangående skibe gennem kanalen.

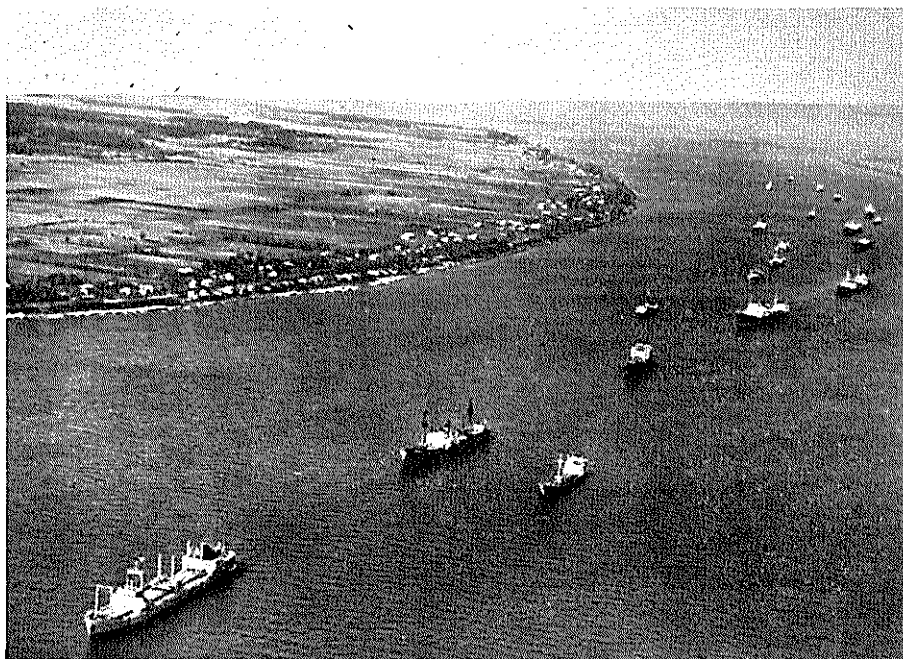
Vinterindsats af J. Lauritzens polarskibe

Det har hidtil været forbundet med de allerstørste vanskeligheder — ja, i realiteten har det næsten været umuligt at besejle Quebecs havn om vinteren på grund af den svære is. Til nytår påbegynder rederiet J. Lauritzens kendte polarskibe imidlertid en liniefart på Quebec og enkelte havne i selve St. Lawrence, hvor der vil blive lastet asbest, aluminium og stykgods. Lossehavnene i Europa bliver London og vestengelske havne samt Rotterdam og Antwerpen.

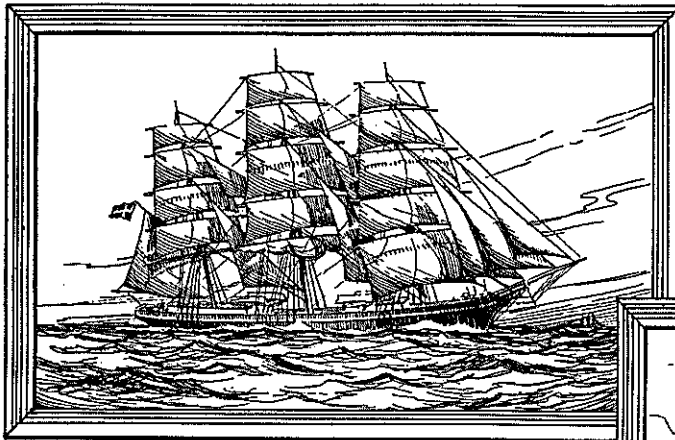
Efter bestemmelsen skal det første anløb af den til den tid isfyldte Quebec havn finde sted en af de første dage i januar næste år. Derefter er det hensigten at sejle regelmæssigt hver tredje uge.

J. Lauritzens polarskibe vil med starten af denne vintersejlad på de store canadiske industrihavne påny henlede verdens opmærksomhed på dansk skibsfarts formåen, når det gælder sejlad i svær is.

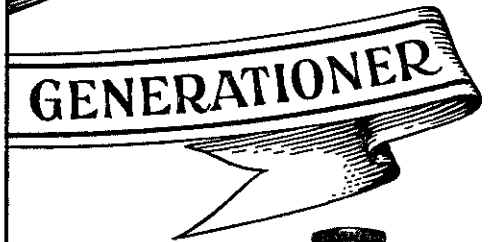
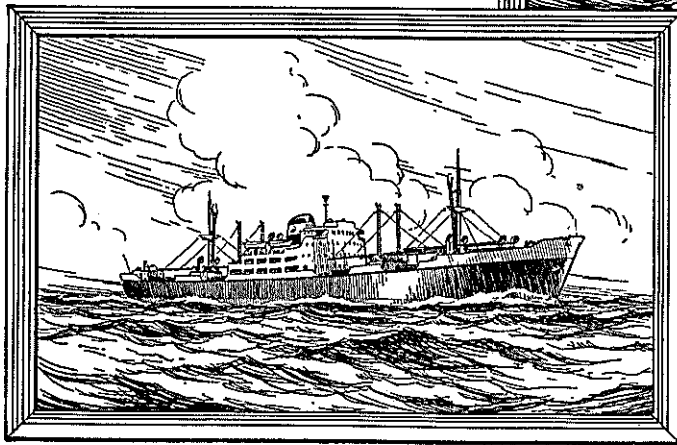
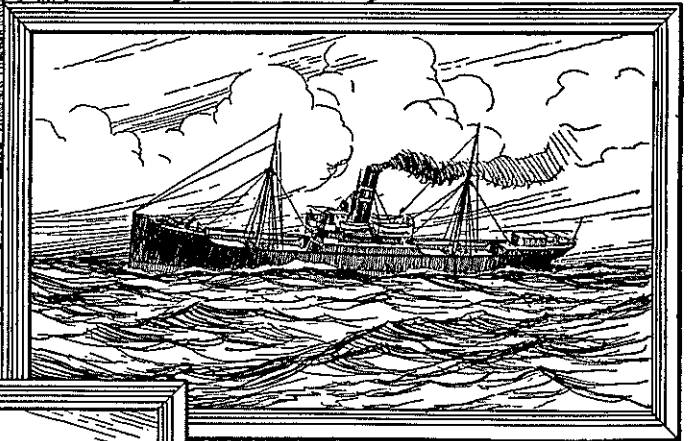
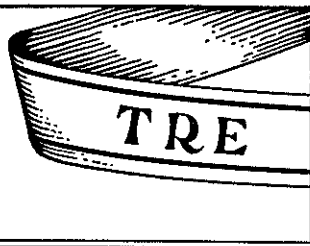
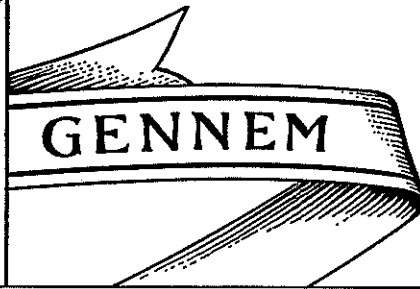
—ing.



Når man ser denne armada af fragtskibe stævne op ad St. Lawrence-floden, kan man ikke undres over, at trafikken ad den nye søvej har overtruffet alle forventninger.



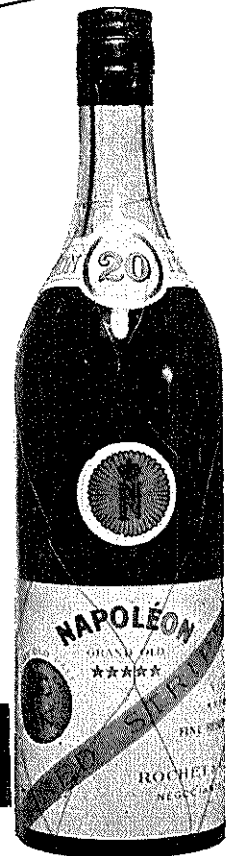
K. SCH-P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Den afrikanske krydser

Fortsat

En engelsk løjtnants dagbog fra 1841

Løjtnanten vendte ham ryggen og gik. Han udstødte en høj forbandelse og tilføjede nogle lidet passende udtryk angående officererne og skibsbesætningen.

Af de tre andre fanger, der var forbrydere af den gemeneste art, fik løjtnanten intet at vide. — —

„Land ret forude,“ præjede udkiggen nogle dage efter.

„Hvor er vi omtrent, master?“ spurgte forvalteren, der tillige med en del andre befandt sig i messen, medens Green stod og så på kortet.

„Knap 100 sømil nord eller syd for Sierra Leona, men vi kommer vel efter det, når vi når land,“ var masterens ubestemte svar.

Den lille pige var også i messen, hun var Greens myndling og holdt sig altid i nærheden af ham.

„Ah, hvor er det dejligt at være nær ved land, massa Green! Må jeg så nok løbe omkring og plukke blomster til min stakkels mor, sådan som jeg så tit gjorde før? Det er så dejligt at løbe omkring i skyggen af de store træer og høre fuglene synge. Vi må gå allesammen — ikke massa?“

Medens den lille pige talte, kom tårerne i øjnene på Green. Det stakkels barn vidste ikke, at hendes mor ikke kunne leve. Doktoren kom netop ind i messen. Officererne forsøgte at lokke den lille pige op på dækket, men hun ville ikke gå, før Green gik med hende.

„Hvorledes står det til med den ulykkelige dame?“ spurgte de øvrige lægen.

„Åh, den stakkel, hun kommer aldrig mere til at se land, jeg tror ikke hun lever til i morgen.“

„Hvordan går det med negeren?“ blev der spurgt.

„Ikke godt, han har ikke sagt et ord, siden han blev såret,“ svarede lægen.

„Det er sandelig slemt,“ bemærkede løjtnanten, „så har vi ikke et eneste vidne mod sørøverne; når alt kommer til alt slipper de banditter vel fri.“

„Nej, det kan aldrig være muligt,“ svarede lægen. „Der er dog nok her ombord, ved jeg, der vil kunne gøre deres ed på, at de fyrede på det engelske orlogsflag og dertil fjøede anden skade.“

„Åh, det har intet at betyde. Når de skal dømmes i land, skal der mange bevise til,“ svarede løjtnanten.

Lægen gik tilbage for at se til sin kvindelige patient, som nu var blevet flyttet ind i chefens kahyt. Hun var stadig ikke kommet til sig selv og blev svagere for hver dag. De andre officerer gik op på dækket. Søen var glat som et spejl, den svage brise kom inde fra det fjerne land. Over det hele lå en varmendis, som solen forgæves forsøgte at splitte.

Op på dagen kulede det op, og briggen nærmede sig hurtigt landet. En lods lagte sig på siden, han kom i en lille båd roet af 4 mand. Da han var taget ombord, gik

han med en vigtig mine agter efter, tog hatten af for kaptajnen og underrettede de tilstedeværende officerer om, at hans navn var Jack Ters, og at han havde fået dette navn i sin tidlige ungdom og derfor ikke kunne blive af med det, skønt han ikke satte synderlig pris på det. Senere var han ikke blot blevet kristen, men endog blevet præst i et kapel i Freetown, som han fortalte altid var stopfyldt om søndagen, når han prædikede for sine afrikanske brødre. Det var en bredskuldret karl med et godmodigt physiognomi, med en stentorstemme og et roligt gemyt. Omsider nåede briggen ankerpladsen og ankrede ud for byen.

Løjtnanten og den lille pige stod sammen på dækket og så ind på byen, som lå derinde, da kaptajnen kom og vinkede løjtnanten til sig.

„Vor kvindelige patient ligger på sit yderste, hun er ved bevidsthed og spørger efter sit barn,“ sagde han. „Green er hos hende og har lovet hende at tage sig af barnet. Kom, der er ingen tid at spille!“

Kaptajnen tog barnet ved hånden og førte hende ned, medens løjtnanten fulgte efter. Den døende trykkede sit barn til sig og lægde derpå Greens hånd i den lille piges. Kort efter døde hun, men havde dog forinden fået sagt, at hun hed Markham, og at datteren hed Eva.

Det varede længe, inden det gik op for den lille pige, at hendes moder var død. Green tog sig meget af hende og fik efterhånden trøstet barnet, det eneste overlevende væsen fra det store skib, sørøverne havde brændt, idet negeren var død dagen før af sine sår.

Briggs fanger blev først ført op på dækket. Den før så elegante kavalier så ikke godt ud, han var snavset, ubarberet, og klæderne hang i laser på ham; han så sig frækt omkring, dog ikke uden ængstelighed, idet han ikke var ganske sikker på, om han ikke skulle op og dingle i briggens fokkerå. Da han fik øje på løjtnanten, spurgte han med usikker stemme, hvad man havde i sinde med ham. Løjtnanten forklarede, at han straks ville komme i forhør, anklaget for sørveri og mord, og at han og hans folk, hvis de blev fundet skyldige, efter al sandsynlighed ville komme til at lide lovens straf.

De tre tiloversblevne af hans forbryderiske besætning fulgte ham i lænker, hvilket var nødvendigt, da det var tydeligt, at de pønsede på at hævne sig på dem, der havde overmandet dem. Men da de så vagten på dækket, fortet inde på kysten og de mange britiske flag fra skibe på reden, følte de det håbløse i deres forehavende og nøjedes med at udstøde svære forbandelser over briggens besætning. Nå, da det skete på spansk, forstod mandskabet det ikke og brød sig heller ikke om det.

Da den spanske officer kom til falderebet, vendte han

sig om og så agterefter med en fornærmet patriots blik og udbrød:

„Jeg kalder alle her tilstedeværende til vidne på, at mit skib på ulovlig måde blev taget, og at jeg er blevet behandlet som en gemen forbryder. Min regering vil ikke undlade at kræve den britiske til ansvar for den fornærmelse, den er blevet tilføjet i min person.“

Efter denne tale steg han ned i travailen, hvor Seaton med en marinevagt tog imod ham for at føre ham og hans folk til fængslet.

„Dersom nogen af dem prøver på at undvige, skyder De dem ned på stedet, mr. Seaton,“ sagde chefen, „af os fortjener de ingen skånsel.“

Dagen gik med for briggen at komplettere sine beholdninger af vand og proviant. Da stedet var meget usundt for hvide, hastede man med at komme bort så hurtigt som muligt.

Næste morgen, medens løjtnanten havde vagt på dækket, fik han øje på et mindre skib, der stod ind efter. Det var en skonnert på ca. 80 tons, dens sejl stod meget dårligt, og den blev endnu ringere styret, den girede, som om en fuld mand stod til rors. Kaptajnen kom netop på dækket, og løjtnanten viste ham skibet.

„Den har rimeligvis mistet de fleste af sin besætning og vil have vanskeligt ved at komme til ankers,“ bemærkede han. „Tag giggen og assister den efter fornødenhed.“

Medens han talte, kom det spanske flag op i signalfaldet i toppen af fokkemasten, og et andet flag blev hejst under gafflen.

„Hvad mon de mener med det?“ udbød en gammel kvartermester, der stod i nærheden. „De knægte forstår nok ikke synderligt af deres sømandsskab, efter hvad jeg kan se.“

Kort efter stødte løjtnanten fra briggen og roede ud mod skonnerten. Han opdagede snart, at det ikke var af mangel på besætning, at dens sejl var sat så kejtet, thi dækket var propfuldt med folk, der råbte og skreg af glæde.

Det var temmelig vanskeligt at komme på siden af skonnerten, der girede stærkt, og ingen der ombord havde forstand på at stikke den i vinden eller hive en ende over til fartøjet. Det lykkedes at hugge en båds-hage i storrøstet og kravle ombord den vej. Det var et løjerligt syn, der viste sig for løjtnanten og hans besætning.

Hundreder af negere, udpyntet som til karneval, opholdt sig på dækket. En neger stod til rors med trekantet hat på hovedet, iført en blåstribet skjorte, med et langt sværd spændt om livet og et par røde tøfler på fødderne, ellers nøgen, men meget stolt af sin dragt.

Nogle havde skjorter, andre hatte, nogle gik med benklæder om skuldrene som shawl, atter andre havde blot en vest på og ikke en stump mere. De var lykkelige, som kunne prale med kjoler, og endnu lykkeligere var de, som havde frakker på, fordi der var mere stof i dem; kun de fornemste af dem havde fået fat i enkelte uniformsstykker. Senere oplystes det, at der havde været stor rådslagning om, hvad der var fornemst, enten den

trekantede hat eller uniformsfrakken. Omsider havde de vedtaget, at den trekantede hat så afgjort var det fornemste stykke. Den, der var blevet valgt til kaptajn, bar derfor hæderstegnet.

På grund af sit større sømandsskab, større end nogen af hans kammerater var i besiddelse af, var han blevet valgt til denne post, selv om hans kundskaber i denne retning at dømme efter den måde, han styrede, ikke kunne antages at være synderlig store. Han havde dog gjort underværker og var den eneste ombord, der forstod en lille smule af sagen. En af årsagerne til den dårlige styring var, at han hvert øjeblik måtte forlade roret for at vise de andre, hvad de skulle gøre.

„How do, Sire, jeg kapt'n. Gæd' mi' si dig — styr du?“

De sorte stimlede sammen om løjtnanten og hans folk, klappede i hænderne og ytrede deres glæde ved tegn. Kaptajnen overlod endelig gerne posten ved roret til en af briggens matroser, de øvrige matroser satte sejlene rigtigt efter løjtnantens kommando, og nu satte han kurs mod havnen. Da alt var i orden, forsøgte løjtnanten på at få en forklaring ud af den sorte skipper. Forklaringen, fortalt på negerens mærkelige engelsk, var følgende:

„Hør nu, massa, ikke vred! Hva' mi gjort, gjort ret, dersom massa, mi gjort samme. Mi engang fri mand, konge lig massa. Mi gå en dag omkring — mange men'sker kom — slå mi ned — træerne danse, rundt — rundt. Mi vågn' op i mørk' hus, mange niggers der, mi ikke mer' se mi koner og mi småbørn, her kun hvid' men'sk', slæb' mi ombord på skib, sejl, sejl, så bang-bang! English officer ombord, tog posturgis. Allesammen til Sierra Leona. Nu alt lyk'lig, dans, sang. Vent' nogen tid, lær engelsk palaver. Mi gå tilbage til mi land, tæt ved Sherbro, si mi koner — si mi småbørn, dans, sang igen. En dag vil ha' en ny kjole for mi kone, mi gå i kano med ris at sælg' i Sherbro og bring' kjol' hjem. Mi sælg' de ris og få de kjol', so dejlig, ganske rød og blå og gul, for dronning af England, men så båd med hvid' men'sk. Vi ro til, ro, ro, ro til, ak de hvid' men'sk' tog os ombord den her skonnert, sænk' kano, tog dejlig kjol'. Mang' niggers ombord, mang' endnu kom, skonnert fuld. Vi sejl' af sted til Havannah, mang' fruentimmer ombord, kapt'n en stor tiger, en krokodil', en græselig gruelig, oh, frygtelig. Så vi si, kapt'n dræb vi, å — nej, ikke — vi dræb' kapt'n! Nu fruentimmerne indespærret i agterkahyt, og de våben, de pistol', de sabler og de geværer, alt i samme kahyt. Nu de kapt'n og de hvide men'sk' drik meget og go i seng, sov meget — og så — når mørkt, meget mørkt — mørkt som niggers ansigt, fruentimmerne snige sig ud — sagte — sagte — med våben til, hvor vi var. En bring' pistol, en krudt, en bring' sabel, en gevær, til vi fik alle våben i skibet. So fruentimmerne kom og tog jernene af, og so sprang al' op — et højt skrig — åh, det vækker kapt'n — han springe også op, men for silde — kunne ikke få våben. Vi slå ho'det itu på ham — vi kast' ham cverbord til hajerne — de knase benene på ham. Vi slå hele besætningen ihjel — vi kast' dem

overbord for at føde hajer — de hold' mer' af ham end af de niggers, som de kast' overbord ikke død for nogle dage siden. En lille avid dreng vi ikke slå ihjel — ham god dreng — bring vand til stakkels nigger, som kapt'n slog meget — vask' hans sår — so vi ikke gjord' ham fortræd. So vi sa'e: dræb kapt'n, vi dræb besætning. — Hvor vi go? Hvem kapt'n? Hvem mandskab? So al' de niggers hold på'ver, og de si — Blattupam — det er mi — han kapt'n, so mi kapt'n. So mi si: „Klar til at vende“, men mandskab dårligt — men det vare så længe — ikke vend', endelig dreng hjælp — de niggers hal' — mi styr' — skib vendt — vi sejl' og sejl' og sejl' — når mi sov, dreng styr' — når dreng sov, mi styr' — mi si sidst den havn, so mi sejl' ind der, Sire. Har De nu historie?“

Kaptajn Blattupams fortælling blev i et og alt bekræftet af drengen, hvis liv negerne havde sparet på grund af hans menneskelighed. Efter at den sorte skipper havde endt sin fortælling, blev der røre forude, idet briggens matroser fandt tre hvide, som sad indespærret der.

Løjtnanten beordrede dem på dækket, og tre elendige skabninger viste sig. Fæxsel stod malet i deres ansigter, det var tydeligt, at de mente, deres sidste time var kommet. Deres eneste klædningsstykke var skjorten, der var forreven og blodig. Fulde af smuds var de, og deres hår var langt og sammenfiltret.

„Åh, de knægt', jeg glæmt' dem!“ udbød negerkaptajnen og så på dem med dybeste foragt. „Dem passagerer, derfor ikke dræb' dem.“

Deres liv var blevet sparet på drengens forbøn og på negerkvindernes forsikringer om, at de ikke havde taget nogen del i mishandlingerne. De ulykkelige lod sig ikke berolige, før de var vel slupne fra skibet.

Omsider var den lille skonnert bragt sikkert til ankers og afleveret til der stedlige myndighed, for at den kunne blive kondemneret, og negrene blev landsatte og ført til en landsby i nærheden, hvor de blev modtaget med åbne arme af deres bekendte der. —

Sagen mod sørøverne kom nu for retten.

Don Diego Lopez de Mendoza, som han selv kaldte sig, stod anklaget, tillige med hans tre besætningsmedlemmer, for rov og mord på havet, for under en venkabelig magts flag at have angrebet Hendes britiske Majestæts orlogsbrig „Raparee“ og for at have dræbt nogle af hendes britiske undersætter i bemeldte brig.

Officerer og mandskab på „Raparee“ vidnede:

- at de i søen havde truffet et skib i brand;
- at de havde reddet en neger fra vraget;
- at bemeldte neger havde fortalt, at han havde været matros ombord på samme skib;
- at skibet var blevet entrez af en sørøverskonnert;
- at sørøverne havde myrdet besætningen og passagererne, bortført kvinderne og plyndret skibet, som derefter var stukket i brand;
- at fremdeles negeren, dagen efter, idet han fik øje på skonnerten, som briggen netop havde visiteret, da den forekom mistænkelig, bestemt erklærede, at det

netop var den sørøverskonnert, som havde angrebet skibet;

at skonnerten efter at have fået ordre til at lægge bi ikke alene nægtede at gøre dette, men forsøgte at flygte og endog skød på Hendes britiske Majestæts brig, at den en tid lang ikke var til at nå, at den senere om natten løb briggen ombord med det tydelige forsæt at entre denne ved overrumpling, ved hvilken lejlighed det var lykkedes briggen at sænke skonnerten og tage de fire i skranken fremstillede arrestanter til fange.

Endelig at den bjergede neger var død, ligesom en dame, som var blevet reddet fra skonnerten, også var død.

Et veltilfreds smil opklærede kaptajn Mendozas ansigt, da den sidste del af anklagen blev læst op for ham, men det forsvandt igen, da den lille Eva blev bragt ind i retssalen og stillet blandt vidnerne. Selv om hun kun var et barn, gav dommeren dog sit samtykke til at tage mod, hvad vidnesbyrd hun måtte være i stand til at afgive.

Til at begynde med var hun betaget af angst ved at befinde sig mellem så mange fremmede mennesker, men da hun blev mere rolig, så hun op, og hendes øjne løb salen rundt. Da hun fik øje på sørøverne, stirrede hun et øjeblik stift på dem og fløj så med et rædselskrig i Greens arme for at skjule sit ansigt. Da hun blev spurgt, hvad der var i vejen, svarede hun:

„Han tog mama og mig fra skibet — han dræbte stakkels papa — han brændte skibet.“

Dermed var vidneafhøringen forbi; man skulle have ment, at den var tilstrækkeligt afgørende til at dømme sørøverne.

Men deres forsvar blev ført godt. Det bestræbte sig på at godtgøre, at kaptajn Mendoza var en meget skikkelig mand og hans besætning ordentlige folk. Det lå langt fra dem at stikke ild på et skib, de havde aldrig villet gøre et menneske fortræd, men da „Raparee“ skød efter dem, havde de troet, at det var sørøvere, der angreb dem, og derfor havde de forsvaret sig efter bedste evne. At de var løbet ombord i briggen om natten, var kun, fordi det var deres eneste udvej til at frelse sig fra deres eget sønderskudte skib. Til slut opfordredes retten til at overveje dette meget nøje, irnden man fattede mistanke mod en sagesløs mand.

Dette forsvar var Don Diego Lopez de Mendoza værdigt. Han selv udbredte sig særdeles vidtløftigt og lagde betydelig oratorisk dygtighed for dagen.

Dommeren gav sit resume, og juryen erklærede ham, da den atter trådte ind i salen: „Not guilty“.

Mendoza bukkede høfligt for dommeren og meget dybt for briggens officerer, som om intet af betydning var forefaldet og ventede nu ganske bestemt at kunne forlade retten som en fri mand tillige med sine stalbrødre, da — ganske nye aktører trådte frem på scenen.

Det var resten af en besætning på en brig, der var blevet overfaldet og plyndret af ham og hans følgesvende. Dette bragte ham aldeles ud af fatning, og han brød ud i frygtelige forhandlinger, da håndjernerne, som

var taget af ham, atter blev sat på igen, hvorefter han blev ført tilbage til fængslet. — —

Dagen efter lettede briggen og stod syd på med Eva som briggens passager og skytsengel.

En tid holdt den sig krydsende langs kysten, snart klods på land, snart langt til søs, på jagt efter slaveskibe. Den jagede flere og tog også et med fuld ladning. Det blev sendt til Sierra Leona, hvor negrene blev frigivet og skibet kondemneret.

Så længe briggen holdt til søs, var sundhedstilstanden god ombord. Chefen indhentede imidlertid forskellige meddelelser og anså på grund af disse, at det var nødvendigt at sende briggens fartøjer op ad floderne, hvor slaveskibene kunne ligge skjult, medens de indtog deres ladning.

Løjtnant Fairfield ledede en sådan ekspedition op ad Quorra, en biflod til Niger. Tidlig en morgen tog han af sted i chaluppen og Green i jollen. Humøret var højt, da bådene gled ind over den skumle munding og op ad den mørke flod, hvor mangokrattet stod tæt på begge bredder.

Green kendte mennesker alle vegne, og alle steder var der folk, som hilste på ham. Overalt, hvor han kom, var han en velset gæst. Hele dagen roede flotiljen op ad floden; om natten måtte de sove i bådene, hvad der var direkte sundhedsfarligt for europæerne. Næste morgen roede de videre, men slaveskibe så de ikke nogle af.

Løjtnanten og Green passiarede sammen, og løjtnant Fairfield spurgte for at drille Green, om han ikke havde nogen bekendte i denne afkrog af verden.

„Det kunne nok være,“ svarede han, „men helt sikker er jeg ikke. Jimbo Pinbo var min korrespondent, men jeg tror, han er død.“

Næppe havde han sagt dette, før de fik øje på en flok negere, der badede i floden. De roede hen til flokken, og en af dem udbød:

„Åh, Massa Green! How him do? Glad to see massa Green. Know him Pillaloo.“

Med det samme fik massa Pillaloo fat i essingen og svang sig op i båden, hvor han satte sig på agtertoften. Det oplystes nu, at han var blevet fanget og bortført som slave, senere befriet og en tid blevet ombord i det skib, Green dengang sejlede med. Han forsikrede, at der ikke var slaveskibe på floden, men lovede at skaffe briggen underretning, hvis der atter skulle vise sig nogle.

Ekspeditionen kunne derfor atter vende hjem til briggen.

Nogen tid efter fik briggen underretning om, at en stor skonnert var blevet set af og til uden for munden af Coanza-reviret, og at en stor mængde slaver var bragt sammen ved slavehandler-depotet i nabolaget.

Briggen gik straks under sejl, men måtte bruge megen forsigtighed, hvis den skulle overrumple de folk på kysten, der drev slavehandlen, idet disse fik oplysninger fra deres pålidelige folk om, hvor briggen befandt sig.

Vinden kom fra landet, og så snart kaptajn Dainmore havde fået efterretningen, stod briggen for fulde sejl til søs. Derude traf den søbrisen, hvorpå den ændrede kurs

og stævnedes mod Coanza med alle sejl til. Alle var på udkig, da briggen nærmede sig stedet, priser var ikke hverdagskost, og alle ombord var interesserede i at få så mange som muligt. Trods den stegende søl var der bestandig udkig til vejrs for at se efter sejlene.

Da natten faldt på, lagde en tæt tåge sig, og den holdt til næste dag. Ved daggry skulle briggen efter bestikket være ud for munden af Coanza, men tågen var så tyk, at landet var ganske skjult. Briggen holdt gående på loddet, og der gik et par timer. Tågen blev hængende over den som en kappe; men omsider brød solens stråler igennem, og blå himmel viste sig over briggen, medens tågen som en mur stod mellem den og landet bagved.

„Jeg går til vejrs for at prøve på at se over muren,“ sagde Seaton, „måske fjenden ikke er så langt fra os.“

Han havde ikke været ret længe til vejrs, før han prajede:

„Skib tæt ved os to streger om styrbord!“

Råbet blev gentaget af udkiggen på fortoppen, og Seaton kom glidende ned på dækket.

„En svær skonnert,“ meldte han til chefen, der var kommet på dækket. „Det ser ud til, at den ligger til ankers, men jeg kunne kun se masterne rage op gennem tågen.“

„Det er bestemt „Andøentra“,“ udbød kaptajn Dainmore. „Han er nok ved at indlade slaver og drømmer ikke om, hvem der kommer her. Bagbord med roret — hold lidt af; hvorledes stævner vi nu?“

Fortsettes i næste nummer.

LARSEN
COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

LARSEN
COGNAC
FINE CHAMPAGNE

Invincible!

The advertisement features a central image of a bottle of LARSEN COGNAC. The bottle is tilted, showing its label which includes the brand name 'LARSEN' and 'COGNAC'. Above the bottle, the text 'LARSEN COGNAC' is prominently displayed in a bold, sans-serif font. To the left of the bottle, the words 'FINE CHAMPAGNE T.V.F.C.' are written in a smaller font. Below the bottle, the word 'Invincible!' is written in a stylized, cursive script. The background of the advertisement is a light, textured grey.

„Lawhill“

— barken, der klarede 61 års strabadser uden større havarier

Endte livet ved ophugning i Italien

Der har eksisteret mange stolte sejskibe med efternavnet „Hill“. Et af de kendteste var den 4-mastede bark „Lawhill“, og dens skæbne skal De høre om her:

„Lawhill“ havde hjemme i Dundee og løb af stablen samme sted på W. B. Thomsons værft i september 1892. Skibet var på 2.942 brt og lastede 4.700 tons dw.

Flere af Vikingens ældre læsere vil sikkert kunne huske synet af „Lawhill“, når det for fulde sejl sejlede igennem Øresund. Det kan som et kuriosum nævnes, at dette skib havde sine stænger på agterkant af masterne. Det var noget, som ikke var prøvet siden 1852.

Let at have med at gøre

„Lawhill“s sejlareal var på 38.000 kvadratfod. Skibet var bygget til capt. C. Barrie i Dundee, der havde valgt dobbelte bramsejl til det — og intet derover. For et sømandsøje var „Lawhill“ kluntet at se til i søen. Men så man skibet i dok, måtte man indrømme, at det havde fine linier i skroget. Nå, men „Lawhill“ kunne skam også godt flytte sig, når det blev presset. Folkene i den store overbygning midtskibs syntes godt om barken. Med sine dobbelte bramsejl — der ganske vist var store — var „Lawhill“ let at have med at gøre. Folkene blev ikke overanstrengt, når de var til vejrs for at bjerge sejl. Iøvrigt var „Lawhill“ et godt søskib.

I 1893 sejlede „Lawhill“ fra Penarth til Colombo på Ceylon på 90 dage. I 1899 sejlede barken fra Chittagong til Isle of Wight på 156 dage. Det var en langvarig rejse. Men dens søsterskib, „Juteopolis“, brugte 165 dage til samme rejse.

Den 3. august 1899 solgtes både „Lawhill“ og „Juteopolis“ for £ 39.000 tilsammen — og under ét. Køberen var Anglo American Oil Co. „Lawhill“ beholdt sit navn hele sin karriere igennem. Under sit nye rederi sejlede „Lawhill“ med olie fra USA til Det fjerne Østen. I 1904-05 mistede skibet riggen, men blev genoprigget. Iøvrigt udrustede de nye ejere skibet med bracewincher, faldwincher og andre besparende hjælpemidler, som datiden kunne opvise inden for sejskibenes verden.

„Lawhill“ under bugsering.

Med en dags mellemrum hele vejen

Sammen med en anden 4-mastet bark, „Eclipse“, sejlede „Lawhill“ med en last petroleum fra New York til Hongkong. De to skibe ankrede op ved Anjer Head på Java med kun en dags mellemrum — efter henholdsvis 95 og 96 dages rejse. Og de ankom begge til Hongkong ligeledes med en dags mellemrum. „Lawhill“ brugte 115 dage til rejsen, og „Eclipse“ 116 dage.

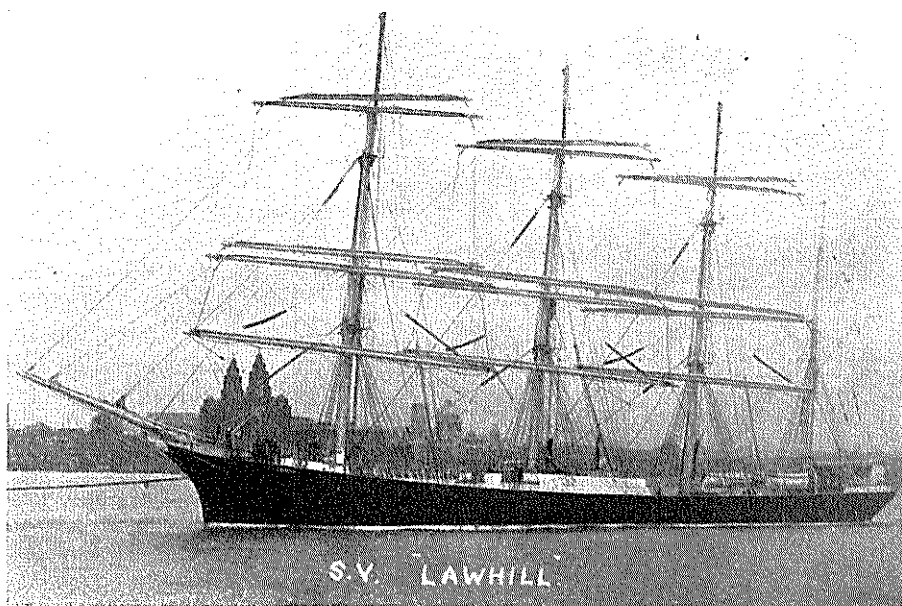
I 1911 solgtes „Lawhill“ til G. Windramm & Co. i Liverpool for £ 5.500 — eller for £ 2 pr. ton. Men skibet skiftede hurtigt ejer igen. Allerede i 1913 videresolgtes det til A. M. Troberg i Mariehamn for £ 8.500. Troberg ejede også 4-mastet bark „Garnet Hill“.

Seks år senere fik „Lawhill“ igen ny reder. Denne gang solgtes skibet til den berømte sejskibsreder Gustav Erikson i Mariehamn, og fra nu af sejlede skibet mest i kornfart fra Australien til Europa. Under finsk flag gjorde det flere fine rejser — bl. a. fra La Palice til Port Lincoln på 74 dage. En anden gang brugte det 78 dage til samme rejse, men det var også helt nede på 70 dage.

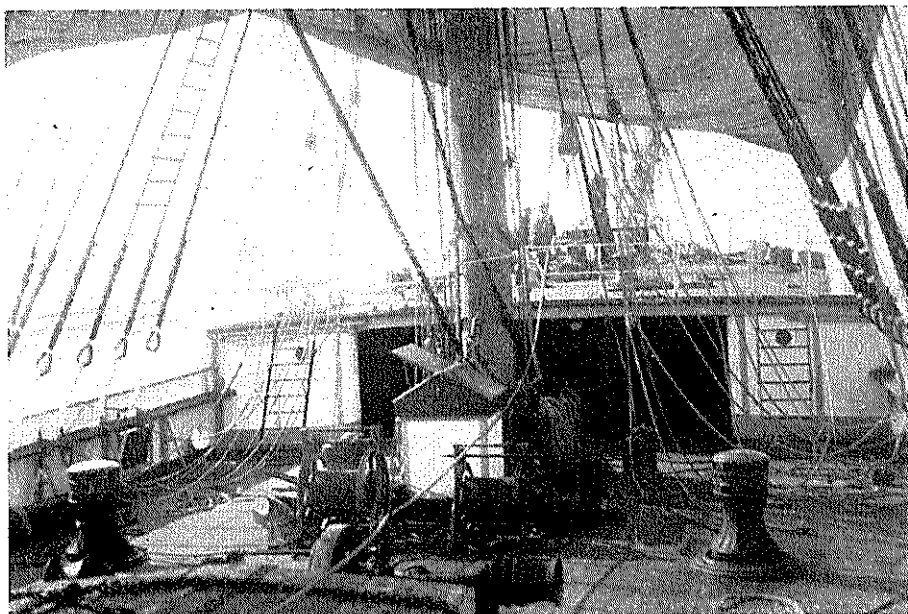
I 1926 ankom „Lawhill“ til Queenstown for ordre og med salpeter fra Iquique. Brügge i Belgien bestemtes som lossehavn, og efter endt udlosning her gik skibet i ballast til Cambeltown i New Brunswich på 44 dage. I Cambeltown lastedes tørrer til Melbourne, som nåedes efter 104 dages rejse.

Med i kornkapsejladserne

„Lawhill“ var gennem flere år med i de store kornkapsejladser. I 1927 hjemkom det som nr. 7 fra Austra-



„Lawhill“ under sejl.
Dæksbillede med kameraet rettet
mod forskibet.



lien efter en rejse med flov vind det meste af vejen. Kur ved Kap Horn kom skibet ud for hård sø. En brådsø tog er redningsbåd med sig og ødelagde bestiklukafet næster helt. Samme år løb „Lawhill“ iøvrigt fra London til Taltal i Chile på 107 dage.

Under den sidste verdenskrig blev „Lawhill“ rekvireret af den britiske regering. Barken sejlede udelukkende i farten mellem Sydafrika og Australien og var så heldig helt at undgå krigsmæssige handlinger.

Da sejlskibsfragterne til sidst faldt til et minimum, så at ingen sejlskibe kunne sejle uden underskud, blev „Lawhill“ lagt op — først i Lorenzo Marques. Senere blev skibet slæbt op ad en lille flod, Temple River, hvor det blev lagt op i nærheden af Matola. Her blev det under opankringen stærkt begroet af langhalse. Det var helt uden pasning, og rusten begyndte at æde sig igennem det.

I arbejde til det sidste

I maj 1953 var priserne på gammelt jern meget gunstige, og dermed var „Lawhill“'s skæbne beseglet. Skibet solgtes til et italiensk ophugningsfirma i Spezia. Men først blev barken slæbt til Durban, hvor den kom i dok. Ophugningsfirmaet brød sig ikke om at få tonsvis af begroning. Det var jern, firmaet havde købt og ikke barnacles. Altså blev skibsbunden rensat. Og så skulle den sidste rejse begynde.

Men „Lawhill“ måtte bestille noget, lige indtil dødstimen var inde. Efter dokningen indtog barken en last kul, en del gammelt jern og lidt korn og satte kursen mod Genua. Den 6.000 sømil lange rejse gik fint, men „Lawhill“ hinkede af sted som en krøbling. Den slæbtes af sted af bjergningsdamperen „Audaxe“.

Efter udlosningen i Genua gik turen til Spezia, hvor skærebrennerne hurtigt gjorde kål på den 61 år gamle windjammer, som vistnok var den sidste storsejler med efternavnet „Hill“.

Oplysninger og fotos fra lods P. A. Gruelund.

NEW YORK

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

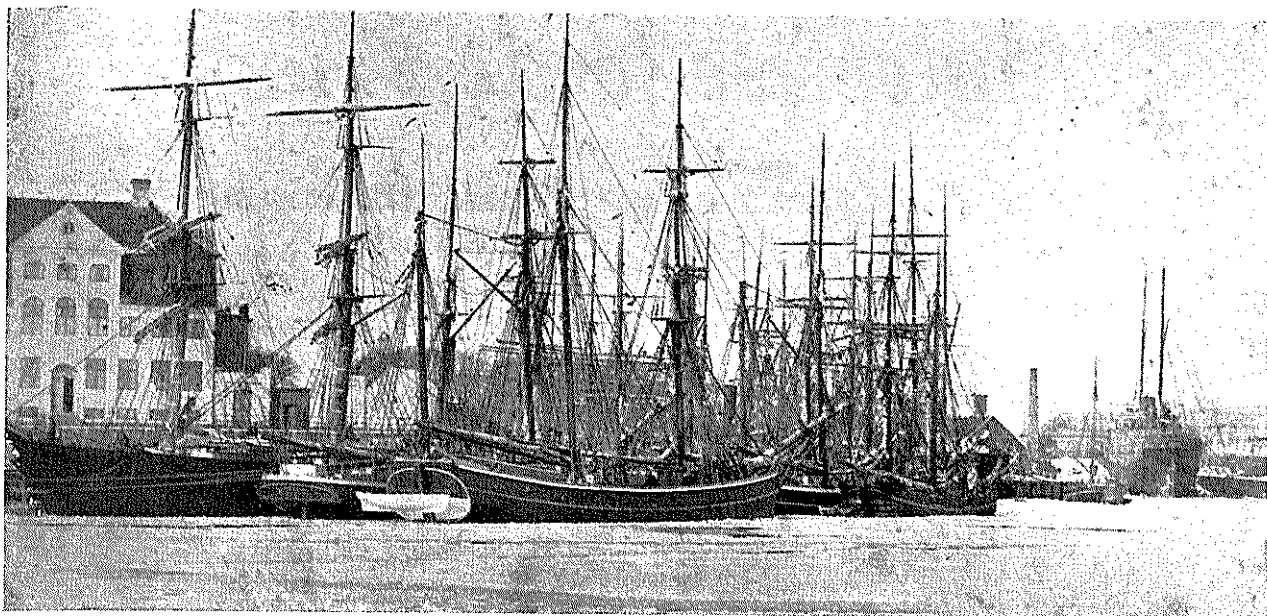
Nyt firma

Grosserer Knud Birkedal, som har været medindehaver af det kendte firma Lauritz Andersen & Co., er fratrådt og har etableret sit eget firma i hypermoderne lokaler i Bredgade 34.

Samtidig har Birkedal også flyttet Maritime Plastic Co. til samme adresse.

Knud Birkedals firma, som er kendt overalt i skibsfartskredse, kommer her til at ligge i midten af sin kundekreds, hvilket sikkert vil blive hilst med tilfredshed.

Samtidig er hr. Poul Michelsen knyttet til firma Knud Birkedal som prokurist, ligesom hr. Holger Larsen er udnævnt til prokurist i firmaet Maritime Plastic Co. A/S.



Helsingør havn en vinterdag omkring 1880

Et billede fra tiden, da sejlskibene dominerede, typisk med marstallernes jagtbyggede fartøjer og andre oplagte, afventende at isen skulle gå ud, så de kunne fortsætte deres afbrudte rejse til Østersøen eller ud i Kattegat og videre på verdenshavene. Billedet er interessant, idet det viser en gæl af Rohmann & Barfoeds Værft med den i 1862 anlagte ophalerbedding, hvor en

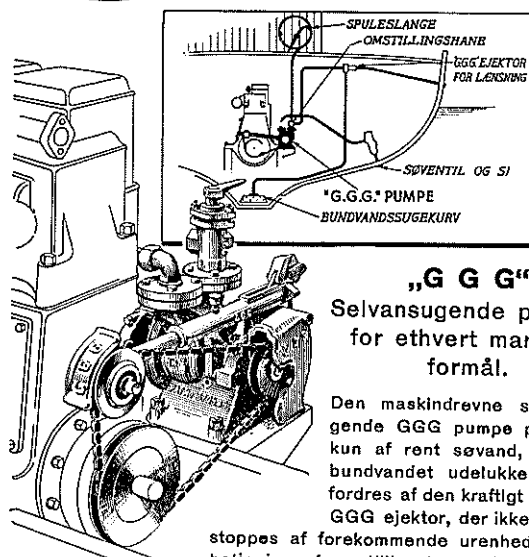
af datidens dampere er ved at blive halet op. Træerne i baggrunden er den allé, der gik fra bysiden ud til Kronborg, hvor nu Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri ligger; men på billedet er dette værft endnu ikke anlagt, idet det først blev startet i 1881. Træskibsværftet blev først nedlagt i 1896, da det blev købt af Helsingør Skibsværft, for at dette kunne udvides. N. A.

Velafbalanceret

Moden Virginia full flavoured - men alligevel mild. Mand og mand imellem nydelsens højdepunkt



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 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.

En julerejse jorden rundt!

„Jul på Havet“ er atter klar til afgang

I løbet af et sekund kan De komme fra Grønlands isbjergfyldte farvande til Kinas kyst — bare ved at vende hånden! Men så må De altså også have „Jul på Havet“, Vikingens julehefte, i hånden. Det smukke og indholdsrigge heftes omslag er udført af Oscar Knudsen. Forsiden viser et gammelt orlogsskibs ankomst til Grønland, og på bagsiden ses et moderne orlogsskib passere en kinesisk pagode.

Med „Jul på Havet“ kommer man som sædvanlig jorden rundt i tekst og billeder. På omslagets første indvendige side føres vi igen til Københavns havn med et dejligt maleri af dampskibenes store maler, V. Qvistorff. Under maleriet er aftrykt et af Axel Juels smukke digte fra samlingen „Himmel og hav“.

Digteren Allan Larsen fører os til farvandene omkring Sydpolen. Det sker med et illustreret digt, „Hvalfarnger Billy in memoriam“.

Og så er vi pludselig i Spanien. Henning Nielsen fortæller om „Verdens første dampskib“, der var på prøvetur i 1543, og som kunne have været en alvorlig trusel for den britiske flåde, hvis spanierne havde vist dampen større interesse.

Igen et vældigt spring til dansk havn. Aage J. Chr. Pedersen fortæller en fabel om skibe og mennesker, „Oplagt mellem bøjerne“. Denne fabel er både morsom og giver stof til eftertanke. — Derefter sættes kursen mod Vestafrika med forfatteren Hans Andreasen som lods. Han fortæller om en „Sejlad med 42 kruer om bord“, og han gør det med en dyb kærlighed til Afrika og dets oprindelige befolkning, som kun en virkelig kunstner kan det.

Orlogsskibenes uovertrufne maler Paul Sinding lodser os med et pragtfuldt maleri til Øresund, hvor han lader os overvære „Flåderevyen ved viceadmiral Vedels afgang som chef for flåden“. Derefter går rejsen op i Kattegat med maleren S. Kielland-Brandt ved roret. Med sit farveglade maleri „En skonnert sætter næsen i søen“ viser han endnu en gang, at han så ubestridt er småskibenes og skumspøjtets maler.

Den gamle søulk H. C. Røder, som tyskerne under krigen omtalte som Skipper Skræk, fordi han vakte deres irritation, fører os „På jordomsejling med et deep-water ship omkring århundredskiftet“.

Men tilbage til Danmark — til Jammerbugten: Jacob Løkken skildrer i en spændende fortælling, „Pengekrinet“, redningsfolkernes indsats på Jyllands vestkyst.

Maleren O. W. Dahlstrøm lodser os til København, som vi oplever i sejlskibenes tid. Dahlstrøms skønne maleri har titlen „Udsejling fra Kroneløbet i Københavns havn“.

Igen får vi Paul Sinding som lods på en rejse til Christiansø, som vi med to festlige malerier oplever i to forskellige tidsaldre. Det første billede har titlen „Fregat fortøjet i Christiansø havn, sommeren 1740“. Det andet hedder „Skoleskibet Georg Stage i Christiansø havn, sommeren 1958“.

Selvfølgelig skal vi også i år have sejlskibenes maler, Fr. Landt, med om bord. Landt, den malende lods, bringer os til Spodsbjerg. Hans saltvandsfriske maleri har titlen: „En gammel dansk øvert ud for Spodsbjerg fyr“.

Vi bliver lidt i de hjemlige farvande. Erik P. Augmann tager os med på en rejse „Fra Aars til Calundborg“. Han gør det med en hyggelig fortælling, som han i drengearene hørte af en gammel fisker. — Derefter følger en quiz om kendte, historiske slag og træfninger til søs.

Og så skal vi pludselig til Valhal! Op til Odin og hans vikinger — med Otto Ludwig som guide. Men vi havner et øjeblik efter med et brag på Rådhuspladsen i København, hvorfra vi skal ud på en usædvanlig rejse. Ludwig har kaldt sin grinagtige fortælling „Mike og vikingerne“.

Maleren Kielland-Brandt fører os tilbage til virkeligheden med billedet „Dory og moderskib“. Søerne på dette billede kan næsten gøre én søsyg! — Vi bliver iøvrigt i det stormende miljø. Fr. Landt viser os et dejligt maleri af „En gammel bark i storm“.

Endnu en gang skal vi til Afrika — på en fantastisk rejse med fortællingen „Pamo Ætir — safari i tid og rum“. Den er skrevet af „Will O'Kay“. Det kan vist godt røbes, at det er tegneren Oscar Knudsen, der skjuler sig bag dette pseudonym.

Med heftets sidste fortælling føres vi til Nordatlanten. Den færøske forfatter Adrian Johansen har skrevet den spændende skildring „Ad underlige veje“.

Vor rejse slutter med en overraskelse i Middelhavet. Maleren Otto Stoltenberg har været med som styrmand om bord i en rekonstruktion af det berømte skib „Serapis“. Skibet blev brugt ved optagelsen af en storfilm om pirater, og Stoltenberg har sendt juleheftet en smuk akvarel af Serapis' sidste søslag.

Tilbage er kun at nævne, at samtlige fortællinger er fint illustreret af Oscar Knudsen og Kjeld Simonsen, og at Brødrene Barentzens Clicheanstalt har stået for reproduktionerne og A/S L. Ihrichs Bogtrykkeri for trykningen. Heftets pris er kr. 4,75. Skal De sende et eksemplar til slægtninge i det fjerne udland, er det ikke for tidligt at gøre det allerede nu.

Redaktionen.

NYT I NOTER

Igen Korsør—Kiel?

Rederiet I. M. Skaugen, Oslo, fører forhandlinger angående oprettelse af en færgeforbindelse mellem Korsør og Kiel med to hurtiggående færger, indrettet hver til ca. 150 biler og et tilsvarende antal personer. Hvis forhandlingerne føres til ende, regner man med, at ruten genåbnes i foråret 1961. Til dette formål skal færgelejet i Korsør istandsættes og forbedres. Som det erindres, blev færgeforbindelse efter den anden verdenskrig genoprettet af rederiet Ivers, Kiel, der indsatte bådene „Harald Ivers“ og „Christian Ivers“, men det viste sig, at ruten var urentabel, og bådene bortchartredes til Skandinavisk Linjetrafik, der lod skibene løbe mellem København og Landskrona. Ruten Korsør—Kiel blev oprettet for ca. 180 år siden.

„Ketty Danielsen“ afleveret

Værftet Scheepswerf N. V. Ferus Smit i Foxhol (Holland) afleverede fragtmotorskibet „Ketty Danielsen“ til rederiet Otto Danielsen, København. Nybygningen er et søsterskib til fra samme værft afleverede m/s „Stella Danielsen“. Det er på ca. 900 tdw (ca. 1190 m³ grain, 1130 m³ bales) og laster ca. 290 standards træ. Der er installeret en 750 hk Deutz-diesel, der giver nybygningen en fart på ca. 11 knob.

Helsingør Skibsværft bygger til Portugal

Helsingør Skibsværft var så heldig at kunne kontrahere en nybygningsordre fra rederiet Empressa Insulana de Navegação, Lissabon, mod skarpeste konkurrence. Nybygningen er et fragt- og passagerskib til ca. 400—500 personer med en lastevne på ca. 25—30 biler. Skibet skal indsættes på ruten Lissabon-Azorerne/Madeira og være færdig i efteråret 1961. Fremdrivningen sker ved en dampturbin på ca. 13.500 hk, der vil give skibet en fart på 21,5 knob. Foruden et klima-anlæg får nybygningen stabilisatorer. Ordren er den største, Helsingør Skibsværft nogensinde har kontraheret, og byggeprisen vil beløbe sig til ca. 400 mill kr.

Vanskeligheder ved salget af m/s „Fusan“

Den danske sømandsfagforening har ved handelsministeriet i København protesteret mod fremgangsmåden ved salget af fragtmotorskibet „Fusan“ (se Vikingen 8/59, side 30) til det tyske rederi Rudolph A. Oetker, Hamborg. Skibet leveredes i slutningen af juni måned 1959 til rederiet „Atalanta“, København (A. N. Petersen, København), der har sluttet kontrakt med det tyske rederi om overdragelsen af skibet den 1. januar 1960. Dette strider mod loven, da danske nybygninger fra udlandet ikke må sælges før eet år efter afleveringen. Man er ikke glad ved at overdrage dette skib til tyskerne, idet man frygter, at sagen danner skole, og det tyske flag bliver et slags „tysk panamaflag“ for danske rederier,

idet driften under tysk flag betyder nogle besparelser for den danske reder.

ØK i Bremen

Rederiet Det Østasiatiske Kompagni, Køberhav, har dannet et nyt firma i Bremen, der fik navnet Ostasiatische Kompagnie G.m.b.H., Bremen. Stamkapitalen beløber sig til DM. 20.000. Der er indsat to forretningsførere. Det nye danske firma i Bremen har allerede optrådt som køber af større partier sumatra- og javatobak.

Russisk passagerbåd, „M. Uritzky“, anløber København

Mathias Thesen-Værft (VEB) i Wismar (Østtyskland, russiske zone) har afleveret fragt- og passager-motorskibet „M. Uritzky“ til det russiske statsrederi. Skibet, der er på ca. 4875 brt, kan laste 340 passagerer foruden ca. 300 tons fragt og er indsat på ruten Leningrad—London/Le Havre med anløbshavne Helsinki, Stockholm og København. Værftet har flere af disse skibe under bygning, og de skal også indsættes i feriefarten for østtyske arbejdere. Hoveddimensionerne er: Længde 110 m, største bredde på spant 16 m, dybgående 5,22 m. Fremdrivningen sker ved en MAN-diesel på 8000 hk, der giver „M. Uritzky“ en fart på 18,2 knob ved en aktionsradius på ca. 4200 sømil. Det mærkelige er, at skibet er treklasse-skib, nemlig: 36 kamre i 1. klasse til enten en eller to personer, 2. klasse har kamre til 4 personer, og 3. klasse har kamre til 4—6 personer. Besætningen er på 114 mand, der med undtagelse af officererne bor i 2—4 mands kamre.

Nyt røre om Detwiler og Cantor

Der er forlydender om, at L. Edgar Detwiler, præsident for American European Travel Project Inc., New York, har bestilt fire superlinere på hver ca. 120.000 brt på hollandske værfter. Skibene skal indsættes på Atlanterhavets nord- og sydrute (New York—Amsterdam og New York—Lissabon) og skal kunne befordre ca. 8000 passagerer og 2000 mand besætning. Det første skib skal hedde „United States“. Projektet skal afvikles på otte år. Et lignende projekt udarbejder den amerikanske hotelkonge H. B. Cantor, New York. Han vil bygge to superlinere på hver ca. 90.000 brt og har allerede udtrakt følere til forskellige tyske værfter, særlig Deutsche Werft, Hamburg, et af verdens største værfter. Noget afgørende er dog endnu ikke sket.

Nauticus.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresser: »Damptheland« eller »Steampacific«

Fjernskriver: no. 2250

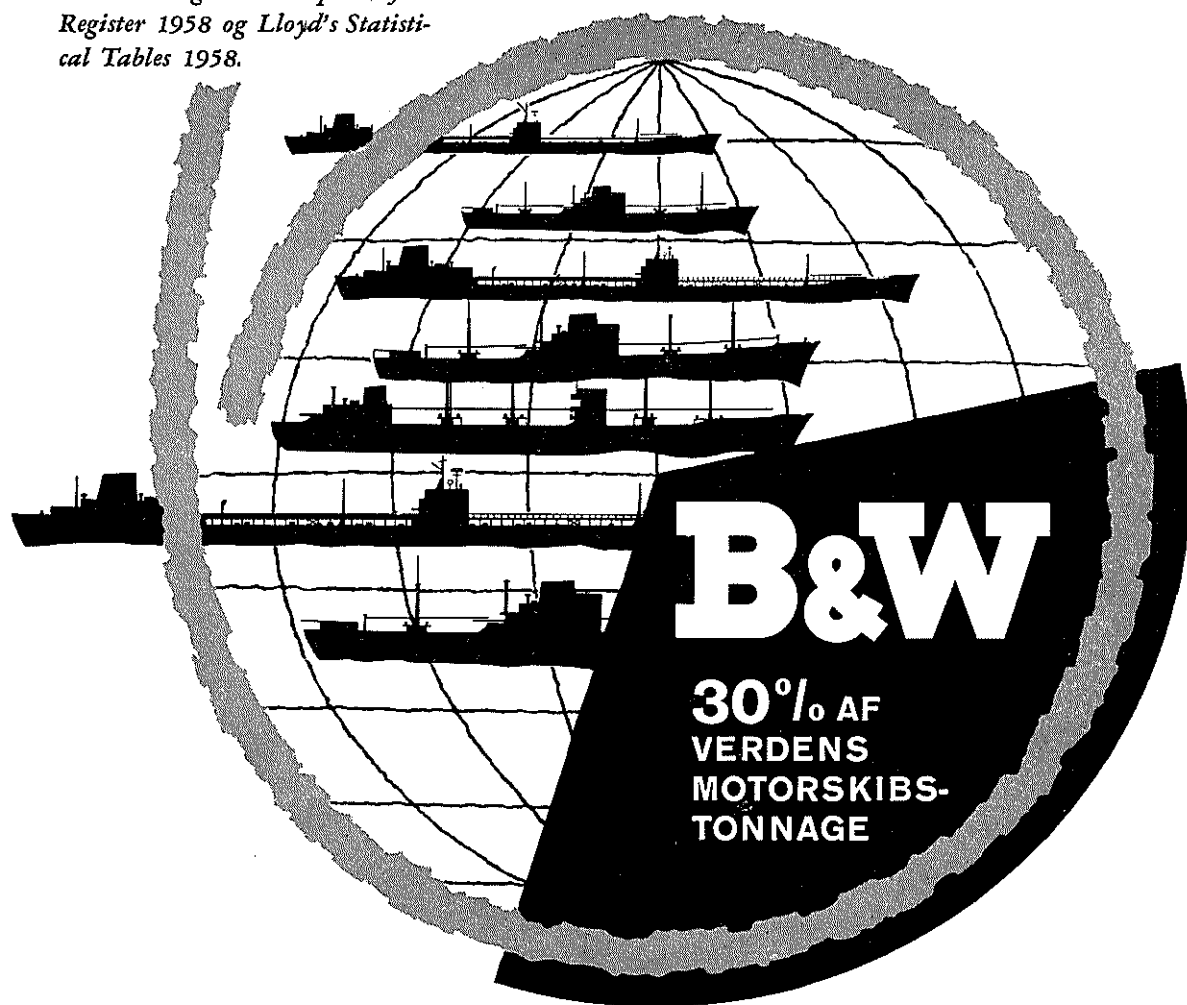
*

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

Joint Owners I/S

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

● Tallene dækker skibe på over 2000 BRT og er baseret på Lloyd's Register 1958 og Lloyd's Statistical Tables 1958.



12 MILLIONER BRT I SERVICE MED B&W DIESELMOTORER

30% af verdens motorskibstonnage, der sejler i dag - målt i bruttoregistertons - er udstyret med dieselmotorer bygget af Burmeister & Wain og deres licenshavere. B&W-motoren har opnået denne fremtrædende position i kraft af sin pålidelighed og økonomi i service parret med

konstant forskningsarbejde, som til stædighed frembringer nyskabelser af afgørende betydning inden for marinedieselmotorens område... således motorer med højere turboladningsgrad og større dimensioner, så der nu kan leveres motorer med indtil 25.000 EHK pr. aksel.

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1959



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 Bugseriselskab 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 „Myra“
 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 1935 — Per Svendsen
 Hans Svenningesen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/T Gunvor Mærsk

Tirsdag den 22. september 1959 afgik dette tankmotorskib på prøvetur i farvandet nord for Sjælland.

M/t „Gunvor Mærsk“, som er Odense Stålskibsværft A/S's nybygning nr. 50, er kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S,

København. — I prøveturen deltog mr. W. Wise fra Shell Tankers i London, som har befragtet skibet.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's klasse + 100 A.I. „Oil Tanker“ og har følgende hoveddimensioner:



M/t „Gunvor Mærsk“.

Længde overalt	178,3 m
Største bredde på spant	22,6 m
Dybde	13,6 m
Dybgående	10,4 m
Dødvægt	25.760 tons
Garanteret fart på lastet prøvetur	14,75 knob

Skibet er bygget med „softnose“, stævn og krydserhæk. Det har to langskibs gennemgående korrugerede skodder, som i forbindelse med 9 tværskibs skodder danner 24 tanke, nemlig 8 midtskibs- og 2 × 8 side-tanke. Lastpumperummet er anbragt umiddelbart foran for maskinrummet, og et mindre pumperum findes forude. Skibet har tre turbolastpumper, hver med en kapacitet på 850 tons/

time samt tre Duplex slikkepumper, hver på 150 tons/time.

Skibet har to 9 tons og to 5 tons bomme, som betjenes af Kromann dampspil. Anker- og varpespil er ligeledes dampdrevne, styremaskinen damp-hydraulisk.

I brohuset midtskibs er indrettet beboelse for kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, hovmester, styrmandsassistanter, passagerer, hospital, kontorer

samt spisesalon, officerers opholdsrum og baderum. Agter er indrettet beboelse for maskinofficerer, restaurationspersonale, sømænd, motormænd og drenge med enekamre for alle voksne. Her findes endvidere kabys, cafeteria for officerer og mandskab samt rygesaloner for officerer og mandskab.

Hele aPTeringen er indrettet efter moderne principper med god belysning og gode sanitære forhold samt med HI-Pres ventilationsanlæg og luftkonditionering overalt.

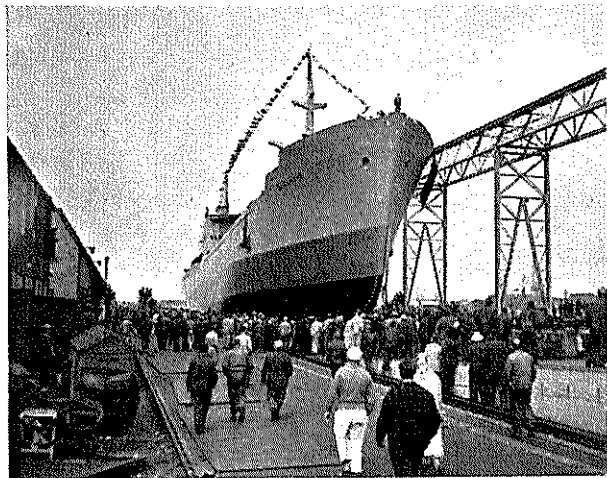
Skibet er udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter såsom radar, ekkoiod, gyro-kompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Hovedmotoren er en syvcylindret, enkeltvirkende totakts turboladet, direkte oræstyrbar krydshovedmotor med trykforstøvning af Burmeister & Wain's fabrikat, type 774-VTBF-160, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, og som udvikler 9200 ihk svarende til 8300 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemotorerne er tre firecylindrede dieselmotorer af Burmeister & Wain's enkeltvirkende, firetakts trunkmotortype 425-MTH-40, hver direkte koblet til en vekselstrømsgenerator på 180 kva.

Skibet har endvidere tre oliefyrede kedler, hver med en hedeplade på ca. 250 m² samt en udstødsgaskedel.

Skibet føres af kaptajn P. V. Juel Pedersen, og Egon Christiansen er maskinchef.



M/s „Angantyr“.

M/s **Angantyr**

Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 154, et 8820/10210 tons dw lastmotorskip til Rederi-Aktieselskabet Myren, København, blev søsat den 9. oktober.

Skibet fik af fra direktør J. Chr. Aschengreen navnet „Angantyr“.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem perpendikulerne	123,4 m
Bredde på spant	17,8 m
Højde til shelterdæk	11,2 m
Dw som åben shelterdækker	8.820 tons
Dw som lukket shelterdækker	10.210 tons

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse, forstærket for „Heavy cargo“ og „Empty deep-tanks“. Skibet har to fulde dæk, bak og dækshuse midtskibs.

Lastrummenes kapacitet er 15.000 m³, heri medregnet højtanke for vegetabilolie, der kan rumme 1150 tons.

Maskineriet bliver en syvcylindret B&W enkeltvirkende totakts dieselmotor, type 762-VTBF-115, der udvikler 4400 ehk ved 115 o/m, og som vil give skibet en fart af 14,25 knob fuldt lastet som lukket shelterdækker.

B & W-motor

i amerikansk rekordskib

Den peruvianske marine har overtaget tankskibet „Zorritos“, der med sine 6000 tons dødvægt er det største skib, som endnu er bygget i Sydamerika. Skibet er udstyret med en femcylindret B&W-dieselmotor, type 62-VTF-115, som udvikler 3000 ihk svarende til 2400 bhk ved 120 omdrejninger i minuttet. Med dette maskineri opnår „Zorritos“ fuldt lastet en fart af 12½ knob.

Tankskibet „Talara“, bygget af Burmeister & Wain, og det britisk-byggede tankskib „Sechura“, som blev afleveret til Peru's marine omkring årsskiftet 1954—55, er begge udstyret med en B&W-motor af samme type.

Bygningen af „Zorritos“ er overalt i Peru blevet fejret som en national bedrift, og der er på flådeværftet i Callao gjort en stor indsats for at indfri de forventninger, der er næret fra regeringens side.

Burmeister & Wain har forøvrigt endnu en hovedmotor af samme type i ordre til den peruvianske marine. Denne motor er ligeledes til installation i en nybygning på flådeværftet i Callao.

Sandpumperen Avance

Den 7. oktober 1959 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 164, en 565 tons dw dieseldreven sandpumper til A/S Carl Nielsen, København.

Skibet blev navngivet af fru direktør John Kai Nielsen og fik navnet „Avance“.

Hoveddimensionerne er:

Længde	47,0 m
Bredde	9,2 m
Højde	4,1 m

Skibet er bygget til Bureau Veritas klasse +I 3/3 P. 1.1. og i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for fartområdet: indenrigs fart, fart på svenske sundhavne samt sandsugning inderfor limierne Skagen—Winga, Kalmar—Rügenwalde, dog ikke udover 20 sømil fra nærmeste kyst.

Sandpumperen har et lasrum på ialt 292 m³, og den vil fuldt lastet kunne løbe ca. 11,0 knob.

Hovedmotoren er en ottecylindret, firetakts Vølund



Sandpumperen „Avance“.

M/s Minnesota

Fredag den 9. oktober løb der på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab. Det var skibsværftets nybygning nr. 346.

Skibet blev navngivet af frk. Anette Hauch, datter af kontorchef Viggo Hauch og datterdatter af direktør L. O. Normann. Det fik navnet „Minnesota“. Kølen blev lagt den 15. maj 1959, og det ventes afleveret i februar 1960, hvorefter det forventelig skal indsættes på Sydamerika-ruten.

M/s „Minnesota“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, „Alabama“ og „Virginia“, som blev afleveret i 1957, og „Colorado“ og „Pennsylvania“, som selskabet overtog i 1958 og 1959. Foruden disse 7 skibe har selskabet endnu et skib af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og dette ventes færdigbygget i 1960.

M/s „Minnesota“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,40 m
Længde mellem p. p.	126,50 m
Bredde	17,83 m
Dybgående	7,73 m
Lasteevne	9.100 tons

dieselmotor, type DOT 830, med trykladning, direkte omstyrbar, indrettet for drift med diesellole, og udvikler 750 bhk ved 320 o/min. Manøvrering af motoren sker fra styrehuset.

Hjælpeomotorerne består af to sekscylindrede, firetakts dieselmotorer af Frich's fabrikat, type 6185CT, hver på 300 hk ved 750 o/min. og koblet til en Thrige autovolt-generator, type AG 22/350, som leverer 160 kva vekselstrøm, 50 perioder, 3 × 220/380 volt.

Desuden en trecylindret, firetakts dieselmotor af Frich's fabrikat, type 3100 C på 27 hk ved 1500 o/min., koblet til en vekselstrømsgenerator af fabrikat DAE, som yder 18 kva 50 perioder, 3 × 220/380 volt.

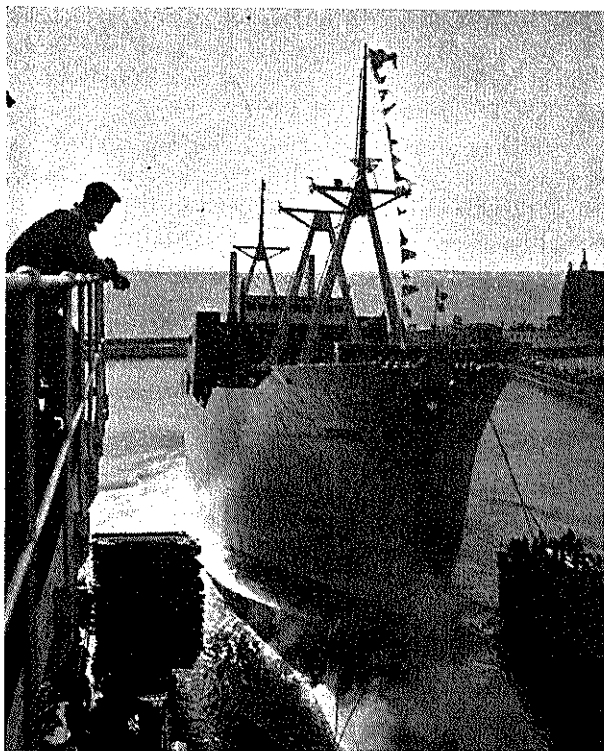
Pumper, spil og andre hjælpemaskiner er elektrisk drevet, og den elektriske udrustning er af Thomas B. Thriges fabrikat.

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 det blive forsynet med homme, 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 enekamre.



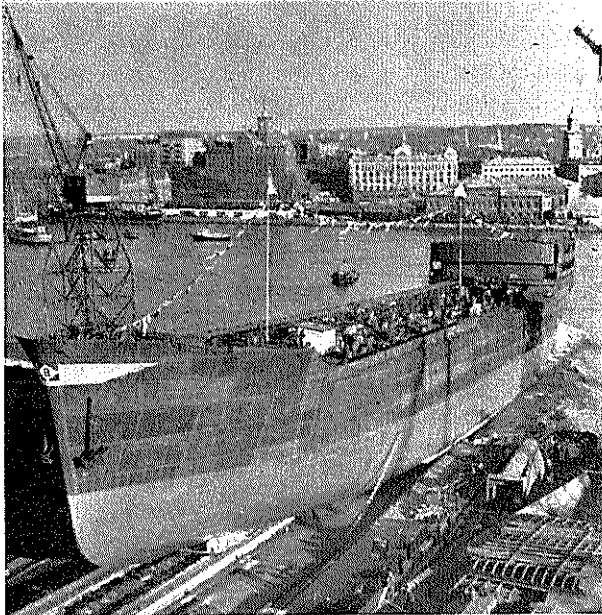
M/s „Minnesota“.

Frederiksstad Mek. Verksted

Frederiksstad Mek. Verksted søsatte den 9. oktober hvalfangeren „Kos 53“ til skibsreder Anders Jahre, Sandefjord. Skibet skal forsynes med en 2600 ihk FMV dampmotor.

Den 10. oktober afleveredes m/s „Hemsefjell“, et 15.440 tdw masselastskib, til rederiet Olsen og Ugelstad, Oslo. Hovedmaskineriet er en FMV/GV dieselmotor på 9.150 ihk.

Har Læst „Sejl og Motor“



Øverst: Skibspredare Ludv. G. Braathen og fru Marja Hedberg Braathen. Nederst: M't „Braconda“.

M/T Braconda

Fra Götaverken søsattes den 6. oktober et tankmotorskib på ca. 19.300 tdw til A/S Bralanta, Oslo. Skibet blev navngivet af fru Marja Hedberg Braathen.

Efter afleveringen skal skibet sættes ind på 8 års timecharter.

„Braconda“ 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
Lasttankenes rumfang er ca.	27.325 m ³ .

Skibet beregnes at gøre 16 knobs fart på fuld last.

Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tyk olie, bliver en svejst nicylindret, trykladet, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 11.600 ihk. Hjælpmotorerne er også Götaverkens egen konstruktion og fremstilling.

M/T W. Alton Jones

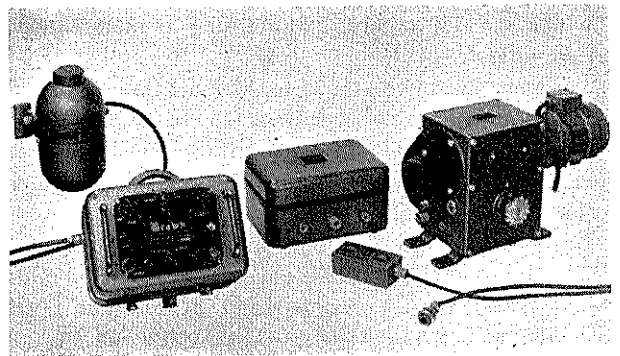
det første kæmpetankskib på 68.500 tdw, afsejlede den 15. oktober fra Uddevalla med kurs mod Holland for dokning, inden afleveringen til det amerikanske olieselskab Cities Service Co. finder sted.

Skibet er omtalt i Vikingen nr. 5.

„Viking Coxswain“

magnetisk selvstyring

Med et halvt hundrede års erfaring på kompasområdet har S. G. Brown Ltd. konstrueret en automatisk styreanordning ved hjælp af magnetkompas. Konstruktionen består af fire små enheder, som arbejder med 24 v



„Viking Coxswain“.

jævnstrøm, og som er anvendelig for fartøjer mellem 13 og 40 m.

Der er tre metoder til rovkontrol — auto, hånd-elektrisk og fjernstyring. Det ældste sker med en enhed i hånden, forbundet med et kabel, så der kan styres fra et hvilket som helst sted i skibet.

Indførelsen af magnetisk autostyring har allerede vist sig at være en økonomisk fordel for fiskefartøjer, hvor i mange tilfælde et par ekstra hænder kan frigøres for at forøge fangsten. Brugen af den i lystfartøjer af alle slags tager også til, da ejerne betragter den som en velkommen lettelse fra det sædige arbejde med håndstyring.

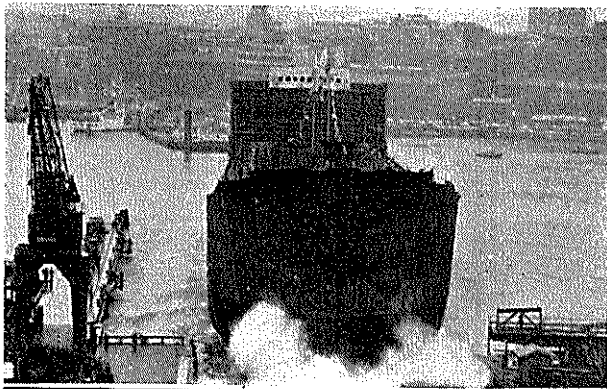
Clicheerne

til „Vikingen“, „Sejl og Motor“,
„Jul på Havet“ og „Årsheftet“

er fremstillet af

Brdr. Bærentzens Glicheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040



Øverst: M/t „Mertainen“. Nederst: Direktør Nils Svensson, Götaverken, og gudmoderen, fru Lisa Abenius.

M/T Mertainen

Fra Götaverken søsattes den 26. september et kombineret malm- og tankskib på ca. 34.000 tdw til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik af fru Lisa Abenius navnet „Mertainen“.

Værftet har nu ialt bygget 39 skibe til Grängesbolaget, og det er i år netop 50 år siden, det første af disse søsattes.

Skibet er et søsterskib til „Malgomaj“, som er omtalt i Vikingen nr. 3 og nr. 7 i år.

M/S Rosario

Som det femte i Johnson-linjens Rio-serie søsattes ved Lindholmens Varv i Göteborg den 14. oktober endnu et 9.000 tdw skib til Rederiaktiebolaget Nordstjernan. Skibet fik af madame Etchecopar, gift med Argentinas ambassadør i Stockholm, navnet „Rosario“, opkaldt efter Argentinas næststørste havneby.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

Hovedmaskineriet skal bestå af fire ved Lindholmen byggede dieselmotorer på 3.000 chh ved 425 omdrejninger pr. minut, koblet to og to sammen til skrueakserne gennem ASEA's glidekoblinger og gear.

Serien har gentagne gange været omtalt i Vikingen.

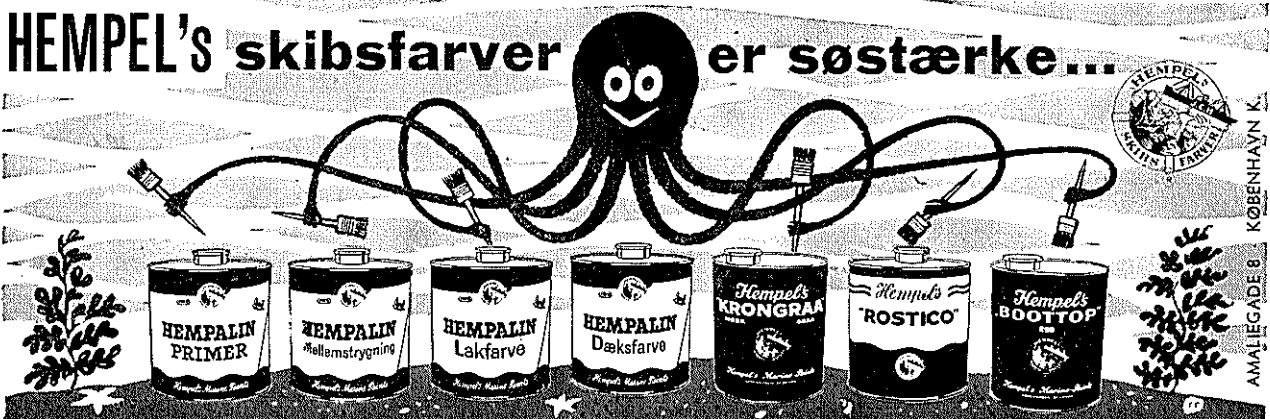
Erstatningspligt for atomdrevne handelsskibe

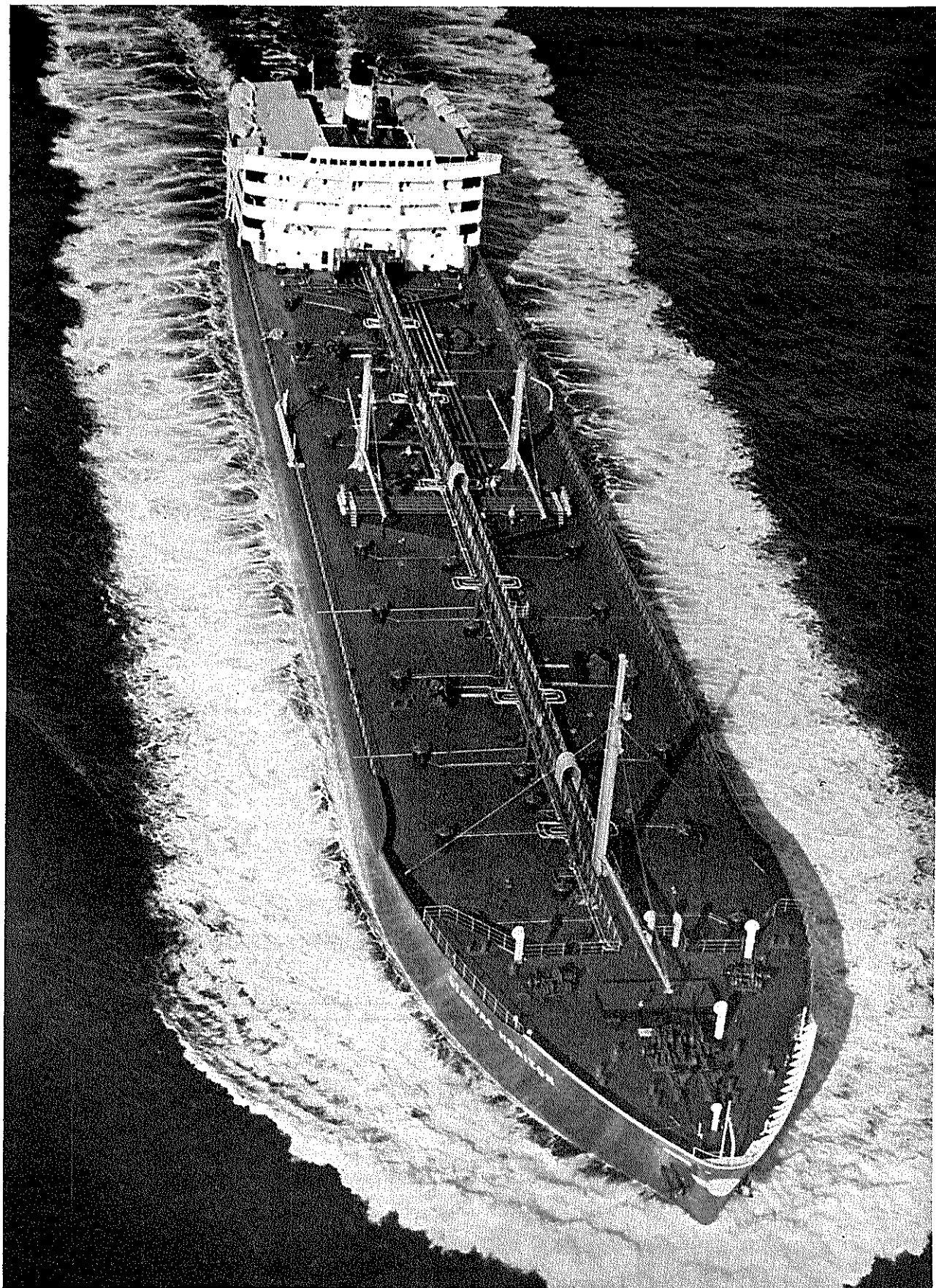
Som omtalt i forrige nummer af Vikingen har Committee Maritime International holdt møde i Jugoslavien, og den 29. september godkendte juridiske eksperter fra 20 lande udkastet til en konvention om skadesspørgsmål i forbindelse med atomsøfart.

Efter udkastet er ejere til et atomdrevet skib erstatningspligtig ved alle ulykker med radioaktivt materiale, selv om der ikke er noget bevis for, at han er skyld i ulykken. Juristkonferencen anså, at staterne må hjælpe rederne at betale de meget høje forsikringspræmier, som vil blive nødvendige for atomdrevne skibe. Udkastet skal nu forelægges de forskellige regeringer og skal derefter formodentlig drøftes på en konference, som ventes at blive sammenkaldt i slutningen af 1960 eller 1961.

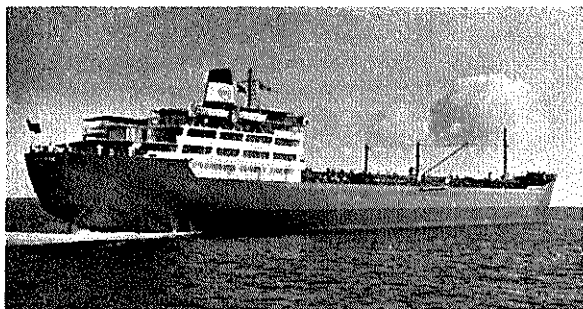
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...





T/t „Stanvac Horizon“, set fra luften (fot. Hammer).



T/t „Stanvac Horizon“.

T/T Stanvac Horizon

Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö afleverede den 9. oktober det turbinedrevne tankskib „Stanvac Horizon“ på 41.050 tdw ti. Standard Vacuum Tankers Ltd., Bermuda, et datterselskab til Standard Vacuum Oil Co., New York.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og opfylder, hvad ættering og udrustning angår, bl. a. British Ministry of Transports fordringer.

Skibet er det femte i Kockums 40.000 tons serie, som gentagne gange har været omtalt i Vikingen.

Den moderne påhængsmotor

I 1905 var en ung nordmand forelsket, men som det ofte går i Norge, var det vanskeligt for de elskende at mødes. Hver gang måtte den unge mand ned i en båd og tage fat i årerne. Det kunne i længden være lidt trælsomt, og vor nordmand begyndte at spekulere over, om ikke båden kunne drives mekanisk. Omsider lykkedes det ham at få fremstillet en motor, der kunne fastgøres til båden udenbords. Den første påhængsmotor var skabt, og mandens navn var Evinrude, et navn, som i dag er kendt verden over i forbindelse med påhængsmotoren.

Evinrude skænkede ikke opfindelsen større betydning og havde heller ikke penge til at starte en fabrikation. En anden nordmand, Mikkelsen, så imidlertid en fremtid i ideen og fik med meget besvær sat en fabrikation i gang i USA, hvor nu 90 % af alle solgte bådmotorer er påhængsmotorer.

Påhængsmotorerne dengang var lige så driftsikre som bilerne på den tid og skulle ligesom disse startes med håndkraft. I dag er de lige så driftsikre som bilerne og stør-

tes på samme måde for de større typers vedkommende. Hvad er nu fordelene ved påhængsmotorerne?

Set fra bådebyggerens side er det vigtigste måske, at påhængsmotoren er en fuldstændig enhed, som ikke kræver stævnrør, maskinfundament, brændstoftank eller ror. Den letter bådebyggeren og konstruktøren for at tage stilling til akslens hældning, tykkelse af dødtræet og anbringelse af maskinrummet i forhold til passagerætningen. Den giver også mulighed for at konstruere linerne mere økonomisk, da valget af motor ikke er afhængig af skrogets dimensioner, og det indre arrangement er uafhængigt af maskinen.

Set fra ejerens side er der mere plads i båden, ingen os eller brandrisiko, og motoren kan helt fjernes og staves bort, når den ikke er i brug. Skal den efterses, kan den bringes på værksted, i stedet for at mekaniker og værktøj måske skal transporteres langvejs fra. Der er ingen installationsomkostninger, en udbytning af maskinen er et øjeblikks sag, og hvis der ønskes større maskinkraft, kan en motor yderligere nemt anbringes.

Det er ganske klart, at de nævnte fordele må formindske omkostningerne for ejeren, og der er derfor grund til at tro, at det vil bidrage til at gøre en motorbåd overkommelig for et større antal mennesker og derigennem bringe bådebyggerne forøget arbejde.

Fordelene ved påhængsmotorerne belyses bedst gennem følgende forsøg: To søsterbåde, bygget af samme bådebygger, fik hver installeret en 25 hk motor, den ene fast indbygget, den anden en påhængsmotor. Båden med indenbords motor løb 5,1 knob lastet og 7,5 knob i let tilstand, havde et lastrum på 7,1 m³ og kostede komplet 2345 dollars. Båden med påhængsmotor gik 7,5 knob lastet og 14 knob let med et lastrum på 9,1 m³ og kostede ialt 1540 dollars.

Fiskere er de største brugere af påhængsmotorer. Hvad de betyder i social henseende i de underudviklede



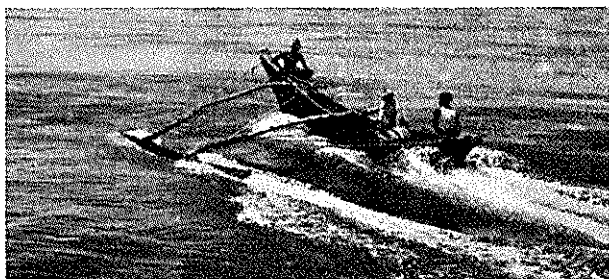
Stand for påhængsmotorer på fiskerimessen i København.

To påhængsmotorer kan fremdrive og styre en hvilken som helst flåde

lande, lader sig næppe måle. De indfødte fiskere, der har fået en påhængsmotor monteret på kanoen, har ved hjælp af denne op til firefoldede deres indtægter, da de ikke længere er bundet til nærliggende fiskepladser, men kan søge længere bort, hvor fangsten er bedre.

Outboard Marine Internationals påhængsmotorer af typerne Evinrude, Sea Horse eller Gale Buccaneer, som blev vist på fiskerimessen, findes nu overalt på jordkloden, i Alaska, i Sydamerika hos Choko-indianerne med deres kanoer, i „vanddrøsker“ i Singapores havn, hos bønder i Holland, i postbåde på Filippinerne og i Nigeria i Vestafrika. I Hamburg har havnepolitiet en påhængsmotor monteret på en oppustelig gummibåd.

I år udgik påhængsmotor nummer 2 millioner af typen Sea Horse fra fabrikken.



Indfødtes fiskerfartøj (outrigger kano) med påhængsmotor giver større portjeneste.



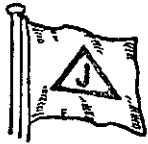
De to både er nøjagtig ens. Man ser tydeligt det større nyttige rumfang i båden med påhængsmotor.

**Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old**

**CRABBIE
WHISKY**

When the choice is yours say "CRABBIE's"

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1
Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering



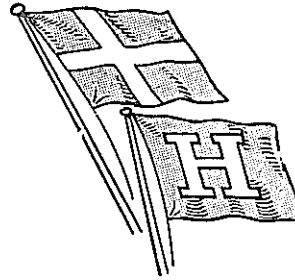
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



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

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

C.K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPKIBSSELSKABET
DANNEBOG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

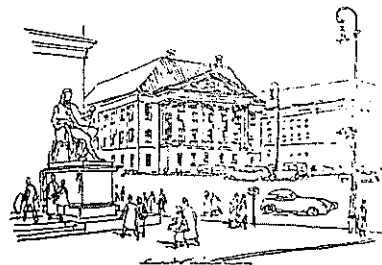
SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



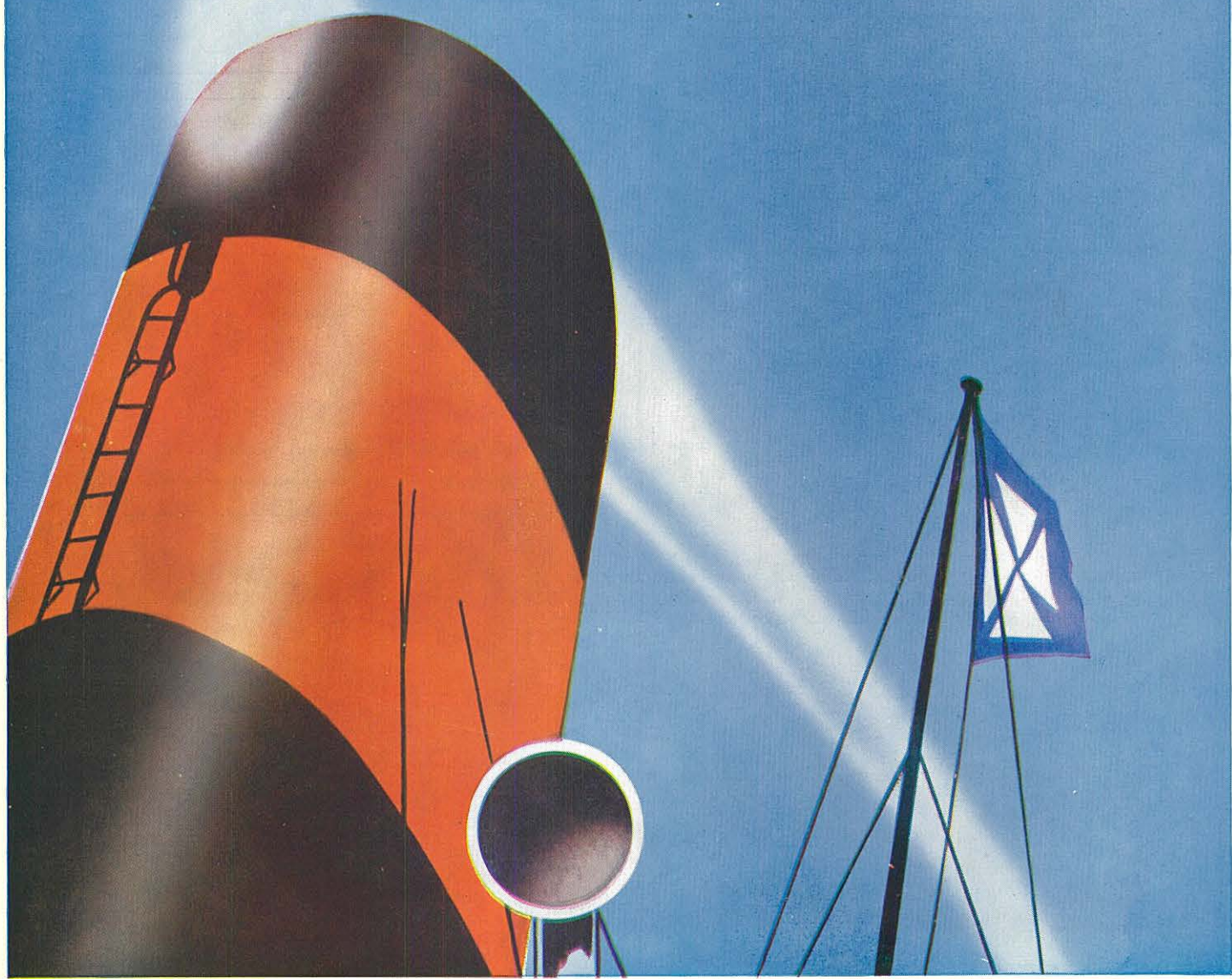
101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Selskab nr 658

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. december

Gammel Galease i Svendborg sund

Maleri af FR. LANDT

1959 - nr. 12
36. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

VIETNAM
FRANKRIG
U.S.A.
UGANDA
TYSKLAND
THAILAND
TANGANYIKA
SYDAFRIKANSKE UNION
SYD RHODESIA

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

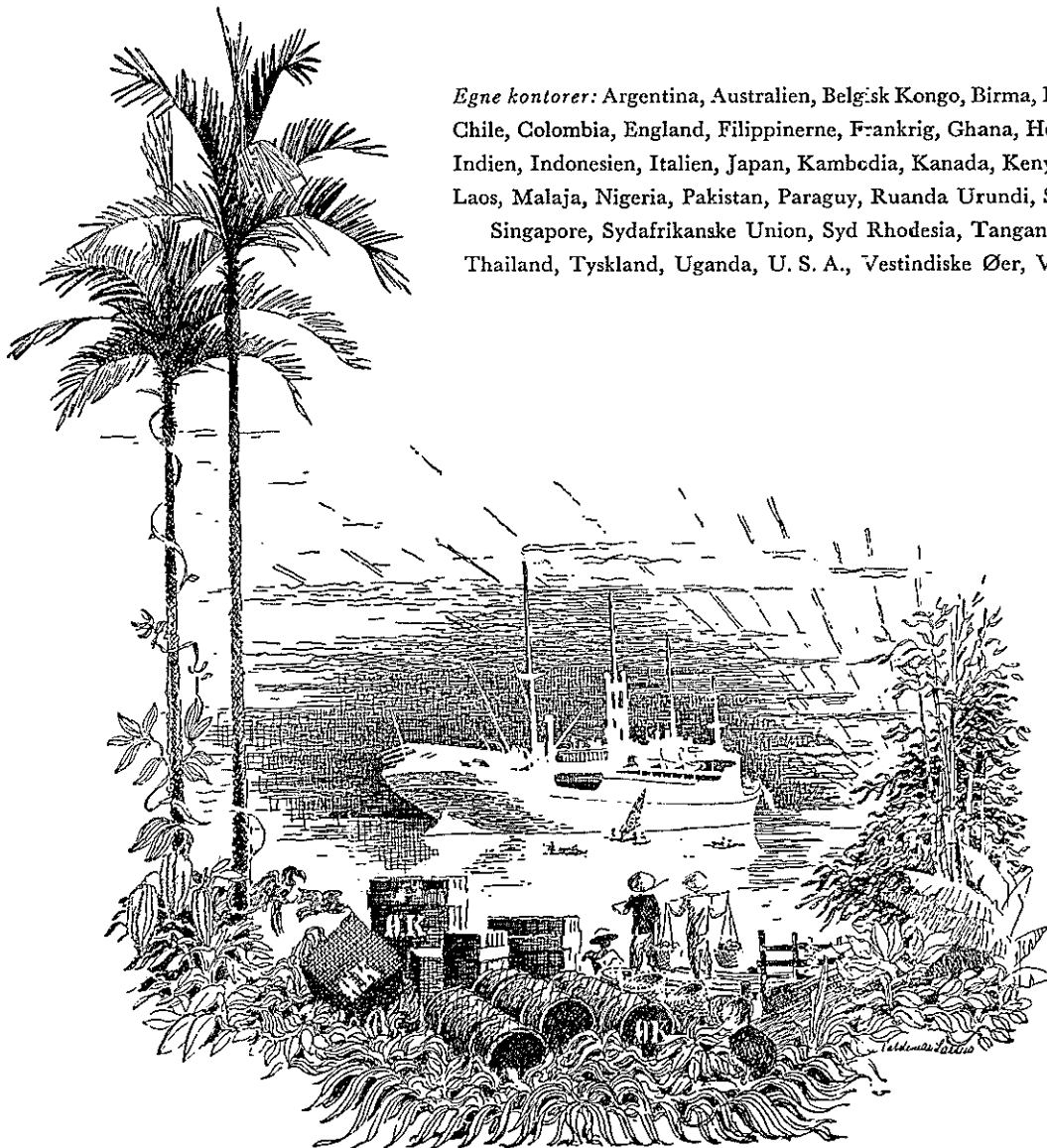
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter:

Industri-, plantage-, skov- og savnølle 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 Danmarks Rederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Fra Ladbyskib til supertankere

Odense Stålskibsværfts Lindø-afdeling og den i forbindelse hermed opførte skibsfartsby savner sidestykke i Danmark.

Der var trængsel af indvielsesgæster fra hele landet på vejene til Kerteminde mandag den 23. novbr., da Odense Stålskibsværft indviede sin store Lindø-afdeling.

Oprindeligt var det meningen, at gæsterne fra den østlige side af Storebælt skulle være ankommet med chartrede SAS-fly med statsminister *H. C. Hansen*, forbundsformand *Hans Rasmussen* og *A. P. Møller* selv i spidsen til indvielsen, der må betegnes som intet mindre end en milepæl i dansk industris historie — et eventyr, som på *H. C. Andersens* fødeø så at sige er groet op af betonhårdt ler ud mod Odense fjord. Men vejrguderne ville det anderledes. En klam novemberbølge umuliggjorde flyvning fra Kastrup, og transporten til Lindø km i stedet til at foregå i store busser, hvilket desværre afkortede det interessante besøg i ret væsentlig grad.

Blandt de indbudte gæster sås en lang række af offentlighedens kendte ansigter, bl. a. et repræsentativt udsnit fra danske rederivirksomheder og dansk skibsbygning. Vi nævner: Handelsminister *Kjeld Philip*, trafikminister *Kaj Lindberg*, direktør *J. Chr. Aschengreen*, ØK, direktør *L. O. Norman*, frv. handelsminister *Rytter*, skibsrederne *Iver og Knud Lauritzen*, direktør, dr. tech. *H. P. Christensen*, *Helsingør*, fhv. socialminister *Poul*



„Nu må vi håbe, det vil gå...“ *A. P. Møller* på talerstolen under indvielsestidspunktet.

Sørensen, havnedirektør *Aage Hendrup*, København m.m.fl.

Fra stråttækt landsbydy! til moderne industrisamfund

Der har i de sidste par år været talt og skrevet en hel del om det store Lindø-projekt. Men utvivlsomt er de mange gæster ved ankomsten til værftet alligevel blevet ikke så lidt forbavset over, at det har kunnet lade sig gøre på så kort et tidsrum, som det har været tilfældet, at opføre dette storværft og skibsfartsbyen i tilslutning til det.

For det lille samfund i og omkring landsbyen *Munkebo*, hvor kærne for et par år siden endnu gik og græssede, har værftet da også været årsag til en hel revolution. Over den frugtbare agerjord, af hvis afgrøder et par landbofamilier tidligere tjente til det daglige udkomme, skal nu larmen fra hvæsende svejseapparater, skærebrændere og svære stålplader lyde, og i læ af den store bedrift vil der vokse en by op, som sikkert om få år vil være lige så stor som selve *Kerteminde*.

Den festlige indvielse

De mange gæster blev ved ankomsten til værftet modtaget af Odense politiorkester med hornmusik. Foran marketenderiet, hvor selve indvielsen skulle foregå, var der rejst en smuk flagalle.

Direktør *E. Ringsted*, Odense Stålskibsværft — manden, som først fik ideen til Lindø-værftet, en ide, som Eltalte A. P. Møller så meget, at han i 1957 lod planen føre ud i livet — bød på værftets vegne indvielsesgæsterne velkommen og gav derefter ordet til statsminister H. C. Hansen, der bl. a. sagde:

Den nye arbejdsplads betyder øget beskæftigelse for danske arbejdere, teknikere og funktionærer, og den vil give Danmark øgede muligheder i konkurrencen både inden for skibsbygningsindustrien og søfarten.

Men lad os være realistiske og understrege, at hvis de øgede konkurrencemuligheder, som moderne skibsbygningsteknik, hurtigere arbejdsformer og klog rationalisering muliggør, virkelig skal slå igennem til gavn for det danske samfund, så er det nødvendigt, at både arbejdere og fagforbund, funktionærer, ledere og deres organisationer alle hver på sin vis søger at medvirke til, at den nye arbejdsplads kan være konkurrencedygtig i den meget hårde internationale kamp, som foregår både inden for skibsbygningsindustrien og inden for fragtmarkedet.

Vi kan vist nok med rette sige, at vi på skibsbygningsområdet har et forspring frem for de fleste lande, fortsatte statsministeren — og vi må alle gøre vort til, at dette fortrin bevares. Meget afhænger her også af vore hjemlige forhold. Vi har både som skibsbygningsland og som søfartsnation stolte traditioner at hævde. Det vil også i fremtiden være værftsarbejdernes, sømændenes og redernes dygtighed, der kommer til at spille en afgørende rolle.

Dette værft er en af de mange nye virksomheder, som skal tage konkurrencen op med verden omkring os, og jeg ønsker på regeringens vegne Lindøværftet, Dem selv, hr. A. P. Møller, og værftets arbejdstab, funktionærer og ledelse gode og lykkelige arbejdsår.

Efter statsministeren talte forbundsformand Hans Rasmussen, der på metalarbejdernes vegne med glæde hilste denne nye, store arbejdsplads. — Danmark er jo af struktur et bondeland, men industrien har efterhånden gjort sig så stærkt gældende, at landbruget sikkert ikke i fremtiden vil komme til at indtage en så dominerende stilling som tidligere. Bag bygningen af det store værft, vi i dag er med til at indvie, ligger der både dristighed og fremsynethed.

Videre sagde Hans Rasmussen: — Dette værft vil måske komme til at beskæftige op mod 2000 mennesker, og derfor kan vi kun fra arbejderside prise det initiativ, der ligger bag Lindø-værftet. At der vil blive vanskeligheder at overvinde, er vel ingen i tvivl om. Ikke mindst inden for skibsbygningen er konkurrencen som bekendt hård. Jeg ønsker A. P. Møller til lykke med håb om støt fremgang for Lindø-værftet og de mange hjem, der vil blive afhængig af denne store, nye arbejdsplads.

Skibsreder A. P. Møller rettede i sin tale en tak til myndigheder, institutioner og enkeltpersoner, der har bidraget til, at tanken om Lindø-værftet har kunnet realiseres, og fortsatte:

Planen til denne virksomhed blev lagt, før tanken om

et tilsvarende anlæg hos *Eurmeister & Wain* kom frem. Havde jeg dengang vidst, at man alligevel ville få mulighed for at bygge store skibe her i landet, er jeg ikke helt sikker på, at jeg ville have taget denne byrde på mig.

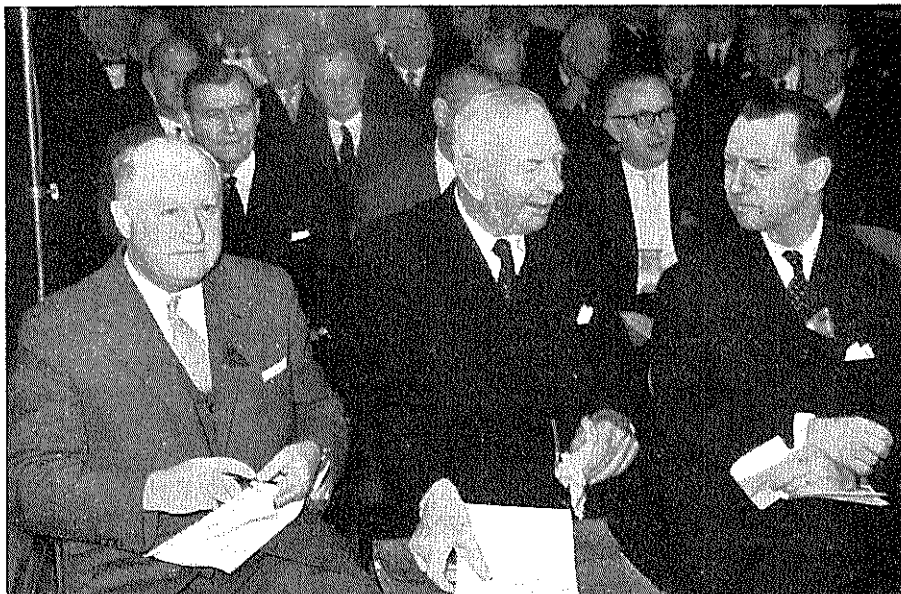
— Lindø-værftet er en nyttig virksomhed, sagde A. P. Møller, men uden fagforbundenes medvirken vil det ikke kunne gå. Jeg har haft mange samtaler med H. C. Hansen, og han er nu en flink mand. Selv om jeg er 83, føler jeg mig endnu som den unge, og det, jeg nu vil sige, må ikke opfattes som hverken en bebrejdelse eller en uhøflighed mod mine gæster. Fagforeningerne må passe på ikke at stivne i for megen konservatisme!

Lidt om storværftet

Efter den højtidelige indvielse var der frokost og senere lejlighed til en besigtigelse af det imponerende værft.

Går man fra marketenderiet over mod skibsbygningshallen, forbi denne og drejer mod vest, når man til de to byggedokker. Det er to store huller helt støbt i cement, 300 m lange og 45 m brede. Turen mellem dem på cementvejen afbryder vi for at gå ned ad trapper ved dokkanten. Her nede findes et underjordisk galleri med rørledninger af forskellig slags og elektriske ledninger og fordelings- og tilslutningspaneler. Værftets byggemåde er jo udelukkende baseret på elektrisk svejsning. Flere steder findes der forhåndslagre af værktøj og elektroder, så arbejderne ikke skal spilde for megen tid med at hente de forskellige ting, de skal bruge. Man må erindre, at vejlængderne er store her på værftet. Dokkerne lukkes mod vandet af porte, der kan bringes til at flyde op, når nybygningen skal sættes.

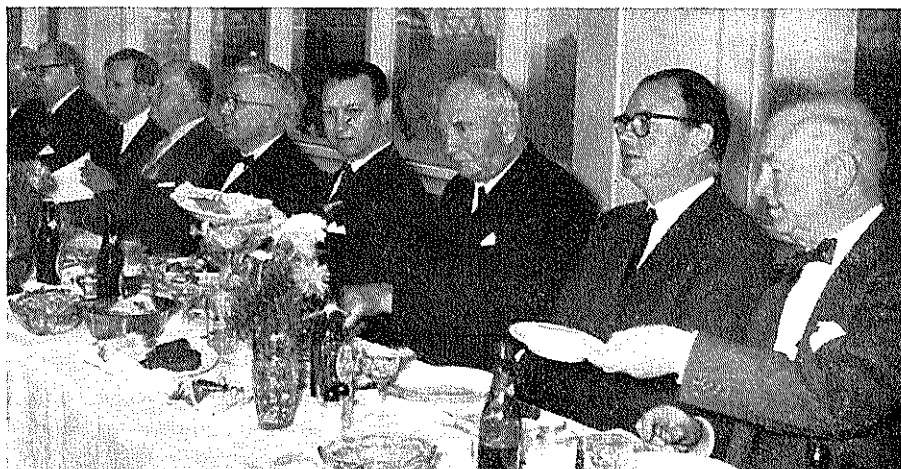
Kajen nord for den nordligste bedding er beregnet til losning af skibsbygningsmaterialet. Vi følger nu materialets vej op mod skibsbygningshallen. Langs vejen ligger stabler af plader i en skrå retning mod hovedvejen og med cementbaner mellem hver stabel. Vi kigger lidt på pladerne, de er tykke, 25 til 40 mm. Det er jo ikke småskibe, værftsanlægget er baseret på. Et langt stykke borte ser vi en underlig tingest over pladestablerne. Det ligner på afstand et lysthus fra en kolonihave. Men vi kommer nærmere og ser da, det er noget helt andet. Det er en kran, der kører ind over pladestablerne på cementbanerne. Under kranen og udlaggeren hænger en del elektromagneter. De fires ned på den øverste plade, strømmen slutes, og pladen løftes op, hængende i magneterne. Vi forstår nu, hvorfor pladerne ligger i skrå retning mod vejen. Kranen kører langs med skibsbygningshallen og afleverer pladen udenfor en lille bygning ved hallens østende. Efter kontrol her køres pladen ind i det mindre hus og stilles på højkant på en rullebane, der fører pladen gennem to tætsluttende valser ind i sandblæserummet, hvor den i løbet af kort tid bliver rensset for al rust og glødeskal samtidig på begge sider. Når den kommer ud for enden af skibsbygningshallen, er den fuldstændig ren overalt. Den smule rust, der måtte danne sig under opholdet på beddingen, er meget let at fjerne, og skitsskroget har dermed fået den bedst mulige behandling før konserveringen.



En smilende og glad A.P. Møller mellem statsminister H. C. Hønsen og forbundsformand Hans Rasmussen under indvielses-højtideligheden.



Da busserne med gæsterne fra den østlige side af Storebælt ankom til Lindøværftet. A.P. Møller i samtale med direktør J. Chr. Aschengreer, ØK. Til venstre, direktør, dr. tech. H. P. Christensen, Helsingør.



Et udsnit af hovedbordet under den hyggelige frokost. Fra højre ses: Bankdirektør P. Ingholt, handelsminister Kjeld Philip, A. P. Møller, statsminister H. C. Hansen, direktør E. Ringsted, Odense Stålskibsverft, forbundsformand Hans Rasmussen, skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller og trafikminister Kai Lindberg.

Pladerne føres nu ind i skibsbygningshallen, der er et imponerende rum, som ved første øjekast virker lidt tomt, skønt det allerede i nogen tid har været i drift. Der findes ikke mange maskiner, men de, der er nødvendige, er der — og af nyeste type. Rundt om maskinerne er der god plads til det materiale, der skal bearbejdes, og det, der er færdigt og kun venter på borttransport af løbekranerne, der kan betryge hele gulvarædet. Rettevalse, stansemaskiner — f. eks. til udhugning af spanter og bjælker — pladevalse, skæremaskiner, automatiske svejsemaskiner er alle opstillede, så bearbejdningen ikke nødvendiggør tilbagetransport. Når sammensvejsningen af de store stykker er færdig, lægges de på blokvogn og køres ud af værkstedet til de høje tårnkraner, som kan bringe stykkerne på plads på ethvert sted i nybygningen.

Efter søsætningen lægges skroget ved udrustningskajen syd for byggedokkerne. Ved denne kaj ligger også stationen for fremstilling af elektricitet og trykluft. Langs kajen findes et areal for henlæggelse af monteringsfærdige dele og syd derfor langs en gade forskellige værksteder, elektriker-, kløjnsmede-, maskin-, maller-, rigge- og andre værksteder samt hovedlager.

Skibsværftsbyen Munkebo

Men Lindø-projektet er nu ikke blot selve værftet — det er i sig selv en nyskabelse, som savner sidestykke i Danmark. Danfoss-fabrikkerne på Als har ganske vist udført nogenlunde det samme: bygget en hel by rundt om fabriksanlægget; men det er sket over en snes år, hvorimod det på Lindø er foregået på kun et par år.

Da man havde besluttet at opføre værftet, fandt ledelsen det mest hensigtsmæssigt også at rejse en by på stedet, da der jo skulle arbejdes i døgndrift på værftet, og der jo er 15 km ind til Odense. I den anledning blev Ejendomsselskabet Lindø A/S stiftet.

Den nye Munkebo by, skibsværftsbyen, er projekteret af arkitekt Max Bøye Rasmussen, der i forbindelse med indvielsen gav en kort oversigt over byggeriet.

Dette foregår efter en ganske bestemt plan, sagde han. I første række er det meningen overvejende at bygge enfamiliehuse, som anbringes som vænger omkring en større gennemkørselsvej. Hvert vænge ender blindt og begrænses af en række grønne områder, hvor der skal indrettes legepladser og spadserestier. Man vil ikke blot have en lang stribe huse, og derfor bygger man snart i en gruppe, snart i række. Til hvert hus hører der naturligvis have. Man regner med i 1960 at opføre omkring 400 huse. Det typiske Lindø-enfamiliehus består af en meget stor opholdsstue, soveværelse, to kamre samt naturligvis køkken og toilet. Huslejen ligger på omkring 235 kr. om måneden. Et stort forretningscenter er under opførelse, og inden længe vil der blive åbnet posthus i byen. Det er tiltrængt, for landpostens stak af breve vokser for hver dag.

Den, der har evnen, har også pligten

Det daglige arbejde er nu i gang på Lindø-værftet, hvor der i øvrigt allerede i et par måneder har været beskæftiget godt et par hundrede mand. Og optakten til dag-

værket er ikke dårligt: fem supertankere på hver 48.000 tons til USA og to til A. P. Møllers egen flåde. Det er syv ordrer, der tilsammen repræsenterer hen imod en halv milliard kroner. Kølen til den første af stortankerne er allerede strakt.

Senere vil turen måske komme til endnu større skibe. På Lindø-værftet kan man nemlig bygge skibe på helt op til 100.000 tons. En mærkelig tanke, når man sætter den i forbindelse med det gamle Ladbyskib, der som bekendt ligger i storværftets umiddelbare nærhed...

På en globus fylder Danmark ikke meget, men alligevel er det bl. a. på skibsbygningens område lykkedes vort lille land at skabe bedrifter, der giver grund til at tro, at Danmark måske er større, end man rent umiddelbart går og tænker sig. En sådan bedrift er Lindø-værftet. Og det er fremsynede mænd som A. P. Møller — den store, gamle mand, hvis valgsprog er: „Den, der har evnen, har også pligten“ — der berettiger til den slags tankeforbindelser.

Nordisk Ventilator køber fabrik i Tyskland og udvider i Næstved

Den store Næstved-virksomhed, Nordisk Ventilator Co., har købt en større fabriksbygning i Stadt Barmstedt ca. 35 km nordvest for Hamburg. Fabrikken ligger på en ca. 11.000 kvadratmeter stor grund, så der vil være muligheder for at udvide det bebyggede areal. Det ligger endnu ikke fast, hvad fabrikken i Tyskland hovedsageligt skal producere, men købet må uden tvivl ses på baggrund af ønsket om yderligere at befæste stillingen på det tyske marked, hvortil man har en stor eksport.

Også i Næstved foretages store udvidelser, således udvides hovedfabrikken med et betydeligt antal etagemeter, dertil kommer, at man har erhvervet firmaet Nauta-Boat ved kanalen i Næstved, hvortil støberiet flyttes. Med henblik på yderligere udvidelser har Nordisk Ventilator desuden købt et 29 tdr. land stort areal i Orup ved Tybjerg, for herved at sikre sig plads, såfremt denne ikke fortsat kan skaffes i Næstved.

Ny gulvbeklædning med mange fordele

En ny, skridsikker og elastisk gulvbeklædning, der forener mange fordele, er kommet frem på verdensmarkedet. Den hedder „Scotch-Tred“ og er — takket være sit stærkt klæbende underlag — utrolig hurtig at lægge på.

Blandt de mange fordele kan nævnes: „Scotch-Tred“ er behagelig at gå på, den har stor slidstyrke, et smukt udseende, er vandtæt, og desuden kan man færdes på den selv i våd eller olieret tilstand på grund af dens granulerede overflade.

„Scotch-Tred“ er et amerikansk produkt og kan fås i de neutrale farver grå, beige og sort. Den leveres i baner, ruller eller plader og kan især anbefales til brug på steder, hvor et virkelig skridtsikkert materiale er ønskeligt.

Dan Reflex A/S, Løngangsstræde 16, København K, der forhandler „Scotch-Tred“ her i landet, står gerne til tjeneste med alle yderligere oplysninger.



*Der findes stadig ungdom,
der har lyst til det friske liv
som havfisker.*

Havfiskeren har det hårdeste job i Danmark

De danske fiskere, stoute og hårdføre mænd, kæmper hver dag året rundt mod elementerne for at fravriste havet omkring Danmark dets rigdomme, så husmødrene i de mange hjem landet over kan sætte de dejlige fiskeretter på bordet, når som helst de ønsker det.

På denne årstid, hvor elementerne hyppigt viser sig fra deres mest uvenlige side, må fiskerne i kulde, is og sne tage mangan en drøj tørn. Således kan man ikke så helt sjældent i dagene umiddelbart før nytårsaften i dagspressen læse artikler som den følgende:

Nytårstorsken i jare. — Der er delte meninger om, hvorvidt der bliver nytårstorsk til alle. Julestormen har bragt kaos og virvar, og vandene er endnu i oprør. Nytåret nærmer sig med stærke skridt, og fiskerne ser med nogen betænkelighed på det store torskefiskeri, mens fiskehandlerne spændt venter på nyt fra havet. — Men nu ser det dog i det mindste ud til, at havguden Neptun har ladet nåde gå for ret, idet vejret det sidste par døgn har været nogenlunde tåleligt. Alle fiskekuttere gik ud i går, men vandet er meget uklart...

Hånden på hjertet, kære læser — plejer De at savne Deres nytårstorsk? Næppe. Den dristige danske fisker sørger altid for, at den æjelige, havfriske torsk, som foretrækkes af så mange oven på julens megen fede mad, når rettidigt frem til det festligt dækkede nytårsbord. Og på samme måde vil det utvivlsomt gå i år — stol trygt på det!

Da fiskeriet var et bierhverv
Fra de allerældste tider har fiskeriet haft stor betydning for indbyggerne i vort land. Allerede i oldtiden fik befolkningen en stor del af deres føde ved fiskefangst, og køkkenmøddinger fra den tid bærer tydelige beviser for, at man spiste både torsk, ål, fladfisk, østers og muslinger. Fiskeriet var dog i ældre

Fiskekuttere i havn.

tider kun et bierhverv. I det 18. århundrede var det således — navnlig i Vestjylland — almindeligt, at karle og piger fra gårdene flyttede ud i små, stråtaktede huse, der var opført i klitterne, og her boede de så i fisketiden, hvilke vil sige om efteråret og vinteren. Karlene drog ud på havet og fiskede, mens pigerne satte madning på krogene og gjorde fiskene i stand til ned-saltning.

Med tiden fik man dog øjnene op for, at fiskeriet også havde mulighed for at blive en væsentlig indtægtskilde for landet, og i 1860 lod den daværende indenrigsminister Monrad en undersøgelse af fiskeriets forhold påbegynde. Først i året 1888 gennemførtes dog en lov for saltvandsfiskeriet, som var gældende for hele landet. I denne indførtes de første mindstemål for fisk for herigennem at beskytte fiskeynglen.

Siden da har det danske fiskeri udviklet sig støt. Allerede omkring 1880'erne var man gået bort fra de åbne både (sejl- og robåde) og i stedet slået ind på dæksbåde, der var mere sødygtige. Desuden anlagdes efterhånden de store fiskerihavne ved Esbjerg, Tyborøn, Hvide Sande, Hirtshals, Skagen o.s.v., hvor fiskerne kunne lande med deres fangst i stedet for som tidligere at måtte lande på åben strand, hvad de tidligere i stor udstrækning havde været henvist til — især på Jyllands vestkyst.

Konkurrencen med udlandet tages op

Storfiskeriet gjaldt i starten hovedsagelig torsk og kuller, men udvikledes ret hurtigt til også at omfatte rødspætter. Og da man fik maskinkraften indført, Elev de danske fiskere i stand til at tage konkurrencen op med udlandet.



I dag drives det vigtigste fiskeri fra store, motor-drevne kuttere, der kan opholde sig på havet i ugevis. Kutterne fra Esbjerg går helt ud til Doggerbanken mellem Jylland og England, og fra Tyborøn og Hirtshals sejler de til fiskebankerne vest- og nordpå. Torsk, kuller og andre fisk, der dør ret hurtigt efter fangsten, bliver nediset på fangststedet, mens f. eks. rødspætter og hummere anbringes i hyttefade. Når kutterne er fuldt lastede, stævner de atter mod land, hvor fisken straks bliver solgt i fiskerihavnens store auktionshaller.

Ikke alene fiskernes fartøjer, men også deres redskaber er i den nyere tid blevet stærkt forbedret, bl. a. med snurrevod, opfundet af danskeren Jens Væver, samt flydetrawl. Bundgarnsfiskeriet langs vore kyster foregår dog stort set som i gamle dage.

Et liv for mandfolk

Men trods alle forbedringer med hensyn til fartøjer og redskaber er fiskeriet stadig ikke alene et strengt, men også et farligt erhverv. Selv om kutterne i dag er udstyret med radio, så fiskerer i tide gennem vejrberetningerne kan blive advaret om kommende storme, kræver havet hvert år sine ofre. Det er ikke uden grund, at en kendt dansk redaktør efter en fjorten dages vintertur med en nordsøkutter udtalte: „Det hårdeste job i Danmark er at være havfisker.“

Og alligevel er det så som så med fortjenesten for den enkelte fisker. Moderne fiskeri kræver kapital til både, redskaber, olie o.s.v., og disse omkostninger skal udredes, før den reelle fortjeneste kan opgøres. Vanske-

lighederne virker dog ikke afskrækkende på ungdommen. Der findes stadig unge, raske mænd, som har lyst til fiskerierhvervet. Men det er også en frisk og rask tilværelse for mandfolk, og arbejdet er tillige udviklende for kammeratskabsfølelsen og sammenholdet. Hver mand får sin andel af udbyttet og er derfor interesseret i at gøre sin part af arbejdet så godt og samvittighedsfuldt som muligt.

Måske virker fiskeriets mænd ofte lidt stejle i deres væsen, men de er gode og hjælpsomme af natur. Mangfoldige modige bedrifter i hjælpsomhedens tjeneste har bragt den danske fiskers navn langt ud over vort lands grænser, når talen er om at komme nødstedte kammerater eller andre af søens folk til hjælp i farens stund. . .

I sangen „Hjemad“, som *Johan Skjoldborg* digtede til fiskeren, synger han:

Båden er lastet, og vinden er føjelig,
fisken er sprællende, farten fornøjelig,
nu går maskinen sin liflige gang,
motoren synger sin ivrige sang:
Hjem til mutter, hjem til mutter, hjem.

Lad os håbe, at dette vers vil blive aktuelt om en lille måneds tid, når fiskeren derude skal til at arbejde under højtryk for at fravryste havet en så stor fangst som muligt af de eftertragtede nytårstorsk.

Dog må man ikke for det mere materielt betonedes glemme versets slutningslinie. For trods havets dragende magt og glæden ved arbejdet og det friske liv derude er og bliver hjemmet dog midtpunktet i fiskerens tilværelse: Hjem til mutter, hjem til mutter, hjem.

—ing.

LARSEN
COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

LARSEN
COGNAC

Invincible!

Årligt bryllup mellem by og vand

Af *Cari Østen*

Indtil for godt og vel halvandet hundrede år siden fandt en underlig ceremoni sted i Venezia, byen, der i sine velmagts-dage tillige var en stat af rang og rigdomme med dertil hørende luksus og vellevned. Regenten eller præsidenten betittedes *doge*. Som overhovede hørte det med til hans funktioner at optræde som vielses-prælat ved det årlige bryllup mellem Venezia og Adriaterhavet, dette *mare superum*, byen skyldte sin trivsel gennem tilførsler af nandelsrigdomme og krigsbytter. Brylluppet, årets største højtidelighed, fandt altid sted Kristi Himmelfartsdag. Ombord i stats-galejen „Bucentoro“ lod dogen sig og hele sit selskab af råds-herrer, fremmede magters gesandter og andre notabiliteter ro ud på lagunen, hvor han kastede en kostbar ring i havet og derved symboliserede det mellem staten Venezia og Adriaterhavet bestående „ægteskab“. En del af dette store sceneri har maleren A. Canaletto fæstnet til lærred engang i 1700-tallet. Om den meget store og af gæster fuldt besatte galej ses en sværm af gondoler, medens nysgerrigt publikum i stort antal kranser land-

bredderne — kort sagt, hele byen var på benene den dag.

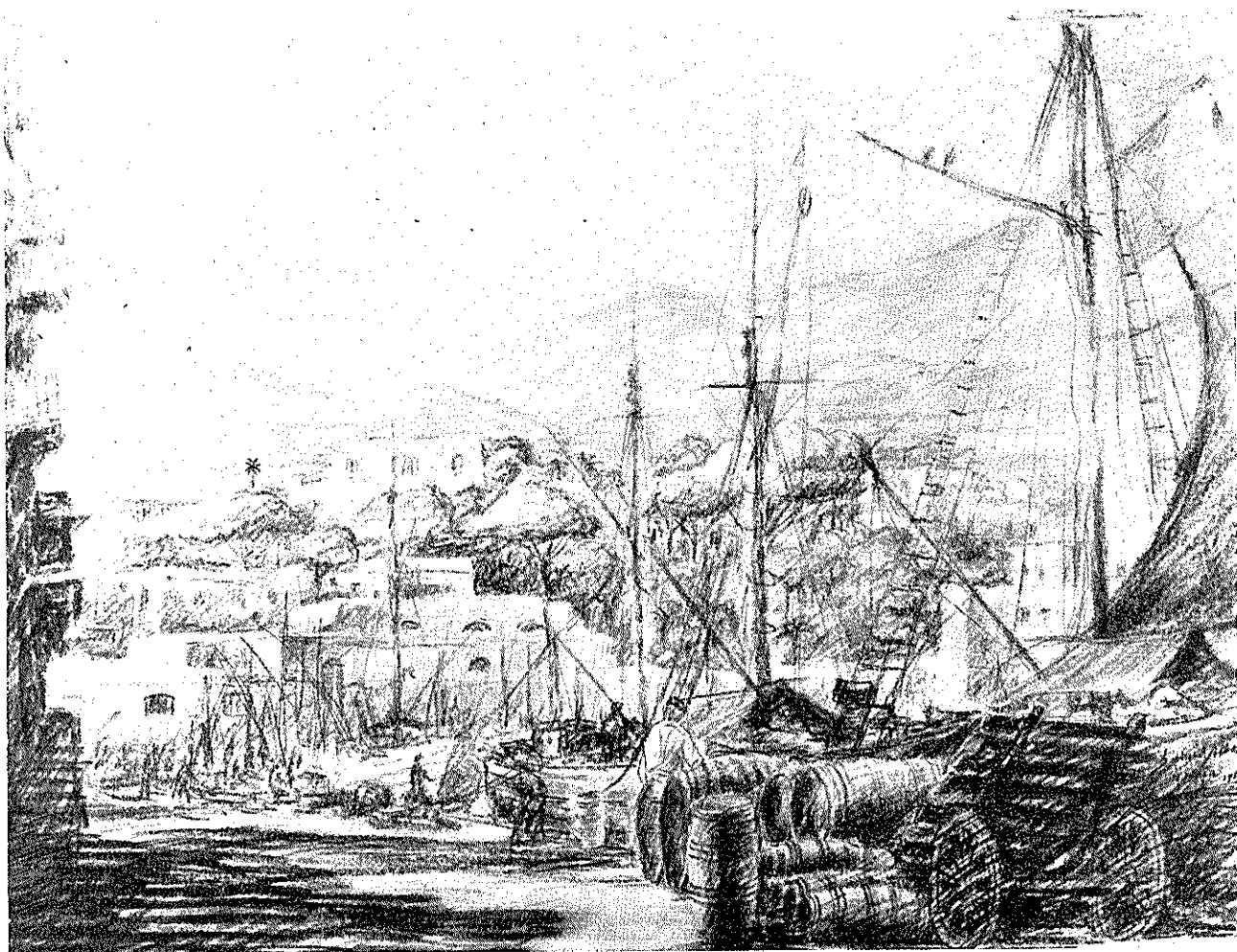
„Bucentóro“en (= kentaur), denne gyldne galej, er vist aldrig overgået af anden fælle i pragt-udsmykning. Byens sidste, der brændtes af Napoleon-tropper i 1798, var søsat i 1729. Nogle ikke helt tilintetgjorte rester kan den dag i dag ses i Venezias arsenal-museum. Ikke mindre end 25 årer i hver borde benyttedes til dens fremdrift, hvilket skete fra underste dæk. På overdækket, som strakte sig i $\frac{3}{4}$ længde heraf, fandtes ruf med mast, fra hvilken dogens flag vajede. Et maleri i National Maritime Museum (Greenwich) viser nutiden, hvordan dette sjældne fartøj, Venezias stolthed, så ud. Første gang, historien kan berette om en af forgængerne, er i 1289.

En beskrivelse af dette ærlige bryllup findes mindst forventet i libertineren *Casanova's* erindringer, daterende sig til omkring år 1752: „Næste morgen (Kristi himmelfartsdag) maskerede jeg mig meget tidligt for i det smukke vejr at følge „Bucentóro“er til den store og komiske ceremoni på Lidoen. Denne ikke blot ejendommelige, men enestående højtidelighed er ganske afhængig af arsenal-admiralens mod, thi han må med sit hoved indestå for, at vejret holder sig. Den mindste på-

landsvind kan nemlig få fartøjet til at kæntré (det havde nemlig en usædvanlig høj overbygning), hvorved man ville risikere, at ikke blot dogen druknede, men også det høje senat, de fremmede gesandter og den pavelige nuntius, der er forlover ved dette burleske bryllup, som venezianerne nærer en næsten overtroisk ærefrygt for. Det ville ikke gøre ulykken mindre, at hele Europa ville le af en sådan tragisk hændelse og uvægerligt sige, at dogen af Venezia omsider havde fuldbyrdet sit ægteskab.“

Også ved fyrste-besøg toges stats-galejen i anvendelse. Danmarks konge, Fr. IV, fik således en forgænger til den ovenfor nævnte stillet til sin (dengang krcnprins) disposition ved sin afrejse fra Venezia i februar 1693, og da han som konge atter gæstede Venezia 1709, skulle galejen ved hans besøg på arsenalet sættes i vandet. Den overlodes ham dog ikke ved en påfulgt gondol-regatta til hans ære, vel fordi regattaen var arrangeret af hans vært, en adelsmand, og ikke af dogen.

En verdensberømt, den svenske naturfilosof og mystiker E. Swedenborg, der i 1738 opholdt sig 4 måneder i Venezia, nævner i sin dagbog også „Bucentóro“en, altså Venezias sidste, i forbindelse med sin overværelse af „brylluppet“.



Havnen ved Ischia. I baggrunden ses den ikke virksomme vulkan Epomco.

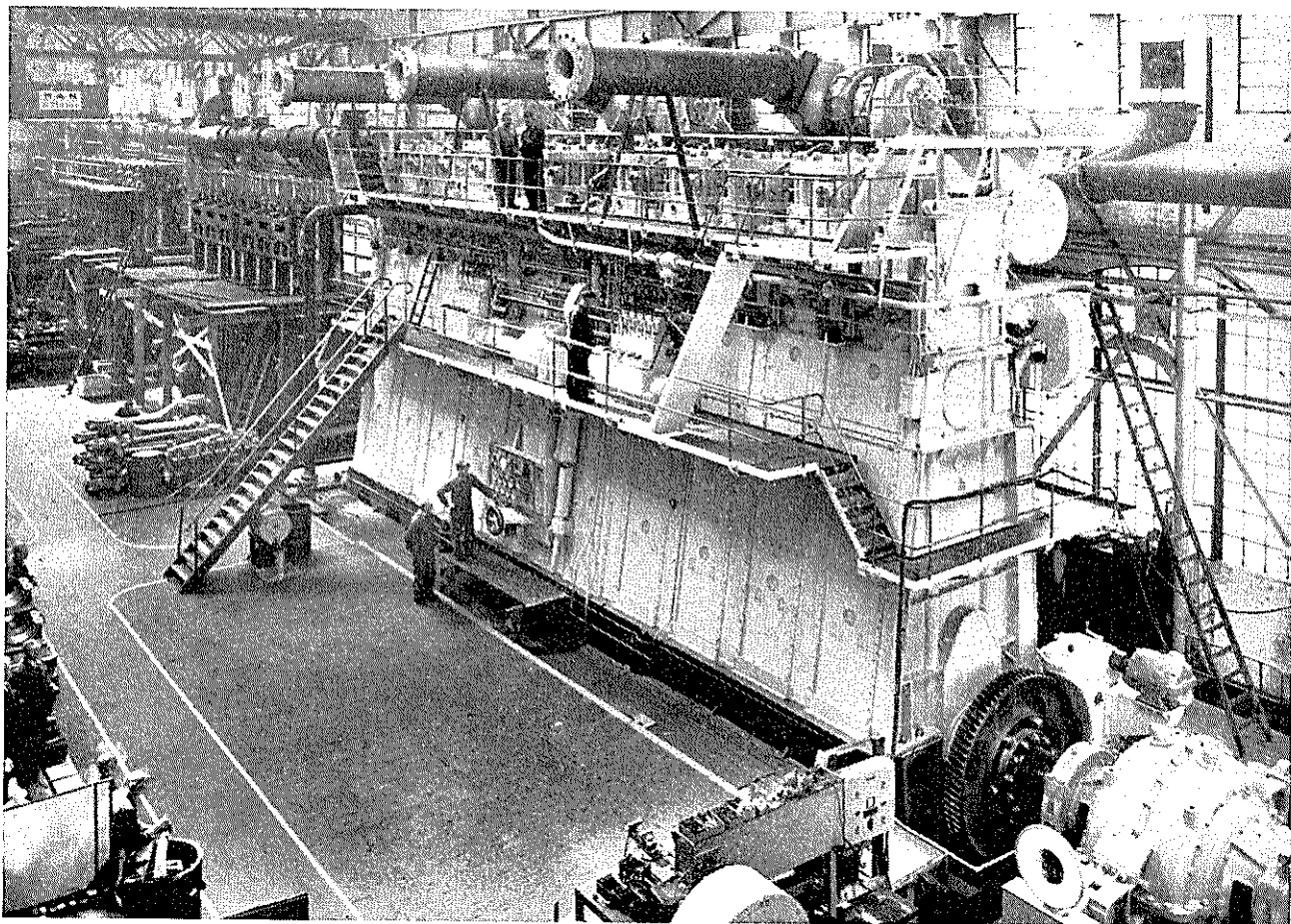
Kultegning af Gerhard Albe

KOCKUM - M·A·N DIESELMOTORER



TURBO-LADEDE — TOTAKT — ENKELTVIRKENDE

op til 22.000 a.h.k.



Foruden de motorer som benyttes i vort nybygningsprogram for skibe kan enkelte maskiner leveres på ca. 12 måneder. Reservedele altid på lager.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Telefon: 74420, Telex: 3189, Telegram: Kockumsverkstad

Nyt fra Ækvator

OCEANOGRAFERNE GØR FORBAVSENDE OPDAGELSER

De fleste kender eller har hørt om de gamle skikke, som ifølge traditionen bør iagttages, når et skib passerer Ækvator. Enhver sømand, der for første gang passerer „linien“, må underkaste sig en række, om ikke for ham selv, så i al fald for hans mere erfarne kammerater, ganske fornøjelige prøver og eksaminationer i overværelse af havets guddom, Neptun. Alt som en uundgåelig betingelse for, at han kan blive optaget i de „helbefarne“ sømænds rækker.

På de store passagerbåde giver passagen over Ækvator naturligvis også anledning til megen karnevalsagtig spøg og skæmt blandt de biaserte passagerer, der jo let kommer til at kede sig på det uendelige hav, og selvfølgelig bidrager det til en ikke ringe forhøjelse af lystigheden, hvis en eller anden millionærfrue i sin naivitet skulle ytre ønske om med egne øjne at se denne Ækvatorlinie, som giver anledning til hele hurlumhejet. Hvad vitterligt er sket mere end een gang! —

Og enhver blot nogenlunde velbevandret skoledreng ved jo dog at fortælle, at Ækvator *hun* er „en tænkt linie om jordklodens største omkreds, midtvejs mellem polerne.“

Dog — man skal som bekendt vare sig for at spotte. — Det viser sig nemlig, at Ækvator i virkeligheden *ikke* svarer til definitionen en *imaginær* linie — men at den faktisk er en realitet! — Til at tage og føle på! — De nyeste forskninger indenfor oceanografien har vist, at der nøjagtigt på Ækvator, på en strækning af næsten 10.000 km, fra den internationale datolinie til Galapagos-øerne ved Sydamerikas kyst, fra Stillehavets overflade til dets mørkeste dybder findes et „tæppe“ af strålende græsgrønt, koldt vand — på begge sider omgivet af tropehavets dybblå, varme vandmasser.

Dette vandtæppe er til en dybde af 500 fod (så langt sollyset kan virke) fyldt med en vrimmel af mikroskopiske planter og levende organismer. Og herfra, ned i det evige mørke, synker en uendeligt vedvarende „regn“ af bittesmå døde organismer langsomt til bunds — til en uhyre „vold“ bestående af millioner af billioner småbitte skeletter. —

Denne vold, af hvad der er gang har været levende væsener, strækker sig 3 grader nord for og 3 grader syd for Ækvator. Den er altså 360 sømil bred. Højden er 900 fod, og længden ca. 10.000 km.

De første spor af denne undersøiske „kirkegård“ blev fundet af en svensk dybhavsekspedition i 1947. Senere er den udforsket nærmere af amerikanske ekspeditioner. Med bor for enden af kilometerlange kabler har man hentet prøver af havbunden op til overfladen. Anvendelsen af radar har givet sikkerhed med hensyn til udstrækningen af disse lag.

Hvad er nu årsagen til dette fantastiske naturfænomen?

Det forårsages af den såkaldte „Corealis-kraft“ — et geofysisk fænomen, først omtalt og begrundet af den franske ingeniør og matematiker Gustave de Corealis (1792—1843). Hans teorier vakte i sin tid en del opmærksomhed, men blev anset som værende uden synderlig betydning.

De går ud på, at jordklodens rotation vil forårsage, at de regelmæssige vinde, der blæser ind mod Ækvator både fra nord og syd, vil afbøjes og gå i modsatte retninger. Også havvandet vil påvirkes af disse vinde og Corealis-kraften i forening og ligesom rives fra hinanden i modsat retning. Den derved opståede „revne“ i vandmasserne fyldes da fra nedenunder med koldt vand fra dybderne. Vandmængderne fra havbunden er særligt næringsholdige og afgiver derfor livsmuligheder for de omtalte milliarder af småorganismer — som naturligt igen danner føde for større arter som fisk og bløddyr — hvorfor sagen også er af allerstørste interesse for verdens fiskefangst.

Det var da også på fiskerbåde, der var på undersøgelse for den amerikanske regering, at man gjorde en højst overraskende opdagelse. Udsatte fiskeliner i ringe dybde førtes af vind og strøm mod øst — men liner i større dybde (150 fod) førtes hurtigt mod vest! — Og dette førte til, at oceanograferne kunne finde og beskrive en kæmpemæssig undersøisk strøm eller „flod“ af koldt vand, der, på begge sider omgivet af varmt vand, med temmelig stor fart går mod vest. Den undersøiske strøm transporterer mindst 1500 gange så meget vand som Mississippi! Den følger med næsten pinlig nøjagtighed Ækvator. Den opstår tilsyneladende uden grund ved datolinien og forsvinder lige så mystisk kort øst for Galapagos-øerne. Den holder simpelthen op — bliver til intet!

Ækvator er altså ikke blot en tænkt linie, men i allerhøjeste grad en virkelighed! — Når disse fænomener er særlig udprægede i Stillehavet, skyldes det dettes uhyre udstrækning. Atlanterhavet er faktisk for „smalt“ til, at Corealis-kraften kan give sig udslag her på denne måde. Og det Indiske ocean er endnu ikke tilstrækkelig udforsket. Oceanografien er en forholdsvis ung videnskab.

Een ting har forundret videnskaben. De lag af fossiler, der ligger i den ovenfor omtalte vold på havbunden, er for små! Volden er for lille! — Prøver fra bunden viser, at den har været $\frac{1}{2}$ million år om at dannes, og der måtte da ventes langt større aflejringer. — Der kan kun være to forklaringer. Enten er lagene ved vulkansk aktivitet efterhånden blevet tildækkede — eller Ækvator må have flyttet sig! — Faktisk mener nogle astronomer, at det sidste har været tilfældet, og at Nordpolen for 100 millioner år siden har ligget et eller andet sted i det nordlige Stillehav. Fortsatte havbundsundersøgel-

ser vil en dag bringe klarhed over dette spørgsmål — nemlig hvis man et andet sted finder en undersøisk vold eller kirkegård, der kan vise, hvor Ækvator den gang må have ligget. —

Også lufthavet er underkastet Corealis-kraften, og Ækvator giver sig også her til kende som en realitet. 10 km til vejrs løber en hurtig, østlig luftstrøm rundt om kloden. Usynlig og uhørlig for os har den i årtusinder fulgt den tænkte Ækvatorlinie med en præcision, der ikke mere er af jordisk art, men allerede i fuldt omfang og udelukkende følger verdensrummets evige love, der for os alle i disse sidste år er begyndt at blive af langt mere end blot teoretisk interesse. —

Symbolik til søs -

I vor praktiske tid er mange officielle meddelelser, påbud o. l. gengivet med symbolske tegn, for at publikum i en given situation lettes i opfattelsen heraf.

Færdighedsskilte og advarselstavler med symbolske figurer kendes fra mange forskellige steder; man behøver blot at tænke på de figurer og pudsige situationsbilleder, som ofte smykker toiletdøre.

En opmærksom iagttager vil bemærke, at på den sidste nye storebæltsfærge, „Prinsesse Benedikte“, er bl. a. alle skabe med redningsbælter efter ovennævnte princip mærket med en påmalet rød-hvid redningskrans. Alle vil heraf forstå, at i disse skabe opbevares færgens redningskranse — dog nej, hvis det var redningskranse, det drejede sig om, ville der ikke være skabsplads nok til det antal, der påbydes. Skabene rummer almindelige korkredningsbælter i gult plastikovertræk, men da det er svært at give en letopfattelig tegning af et sådant almindeligt redningsbælte, er problemet løst på orakelvis ved påmaling af en redningskrans, et populært og alment kendt stykke skibstilbehør, som selv landkrabber er fortrolige med. *del.*

Brian de Creveceaur.

Herluf Trolle

Reitzels forlag, kr. 16,75

Kontreadmiral E. Brian de Creveceaur har skrevet bogen om admiral Herluf Trolle. Denne store personlighed inden for dansk søfart, som 400 år efter sin død stadig er en kendt skikkelse, ikke mindst ved sin storslåede gestus, oprettelsen af Herlufsholm, har betydet så meget for Danmarks maritime udvikling, at man faktisk kan sige, at Herluf Trolle skabte grundlaget for den danske marine. Forfatteren har bl. a. givet os en samlet sømilitær oversigt over de begivenheder, der fandt sted i den nordiske syvårskrig, hvor Herluf Trolle ved sine administrative evner løftede den danske flåde op i et plan, som gjorde Danmark frygtet omkring i vore farvande.

Bogen er interessant og meget levende skrevet og vil sikkert være kært læsestof for alle, der interesserer sig for søen. *A. B.*

Nautisk Almanak 1960

39. årgang af Nautisk Almanak for 1960 er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbacn og Co., A/S, pris kr. 12,50.

Almanakkens ephemerider er indrettet efter de siden 1958 indførte engelsk-amerikanske tabelopstillinger, der letter arbejdet betydeligt for navigatører og andre brugere af denne publikation.

Almanakken omfatter tillige en forklaring på anvendelse af de moderne amerikanske beregningstabeller H.O. 249.

I anledning af fyrvæsenets forestående 400 års jubilæum er der en interessant artikel om denne institutions udvikling.

Forsiden er efter maleri af fhv. fyrdirektør, kommandør Paul Sinding, Læsø Rende Fyrskib. Farvefotografiet er taget i fyrdirektoratet.

DEN NY

RONSON Varaflyme

— verdens mest moderne gaslighter

Få demonstreret den sensationelle ny påfyldning — den hurtigste, letteste, renligste, De nogensinde har set.

Tryk blot Butron containeren ind. På 5 sekunder er Varaflyme fyldt. Træk containeren ud — både den og lighteren er selv-lukkende.

Een 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 nyttegave

Den afrikanske krydser

Slut

En engelsk løjtnants dagbog fra 1841

„Ret på, Sir,“ svarede udkiggen på fortoppen.

„Klar ved fartøjerne,“ kommanderede chefen, og bådmandskabet fordelte sig til fartøjerne. Langsomt stod briggen indefter, hvert øjeblik ventede de at være på siden af den fremmede. Da lige med ét lettede tågen, og briggen befandt sig lige ved et stort skib med to flåder på siden, fulde af sorte mennesker, som en hvid besætning havde travlt med at bringe ombord, som var det købmandsgods.

Den lave med mangokrat bevoksede kyst lå en kvartmil borte med en lille vig, hvorfra en tredje flåde, fuldstoppet af negere som de andre to, var på vej ud til skonnerten. På siden af skibet lå flere både, der assisterede med at bringe flåderne ud. Et rædsels- og et glædeskrig lød i det øjeblik, hvide og sorte fik øje på briggen. Fra spanierne og portugiserne ved at se byttet blive revet dem ud af hænderne, fra slaverne som hilste briggen som deres befrier.

Selv om briggen var sikker på at tage skonnerten, var man langtfra sikker på at få fat i besætningen, idet folkene, så snart de fik øje på briggen, kappede fortøjningerne på flåderne og fartøjerne og drev og roede i alle retninger ad landet til.

Næstkommanderende, Upton, Green og Seaton var hver i sin båd. Upton entrede skonnerten, hvor de eneste hvide, han traf, var stevedorerne, der var portugisere. Upton måtte beskytte disse mod negrene, som de havde mishandlet grusomt, og som ville tage hævn. Green satte nogle af sine folk over på flåderne og satte derpå efter en af slavebådene. Seaton og næstkommanderende roede af sted efter den tredje flåde og de både, der havde den på slæb.

Alt var i oprør. Briggens matroser jublede, negrene skreg. Nu kom en fjerde flåde ned ad floden. Fairfield kommanderede Seaton til at tage den, inden den kom til land. Disse flåder var meget store, samlede i en trekantet form af palmestammer, der flød næsten som kork. Stammerne blev surret sammen med tovværk, flere rækker af vandankre var gjort fast langs kanten som bolværk mod hajerne. Ovenpå fadene var der lagt et dæk, hvor provianter var stæblet op. Flåderne kunne tage ca. 200 mennesker, men så var de også så fyldte, at de arme slaver sad i vand til midt på livet.

Så snart de hvide på den fjerde flåde opdagede, at de blev forfulgte, sprang de i deres både og bugserede flåden ind mod stranden og nåede i land, inden Seaton kunne komme op til dem. Så snart flåden havde nået land, begyndte en del af de hvide at løse slaverne af deres lænker, medens et andet hold spaniere åbnede en voldsom ild inde fra buskene. Den flåde, løjtnanten

jagede, var længere fra kysten, og udsigterne til at redde sig var mindre.

Spanierne og portugiserne gjorde sig store anstrengelser for at redde deres fangst, men da de så, at det var umuligt at nå land med flåden, sprang de i deres både og stak af mod strandbredden. Løjtnanten lod dog flåden passe sig selv og jagtede efter bådene, som han sendte en salve med geværerne for at få dem til at lægge bi; men til ingen nytte.

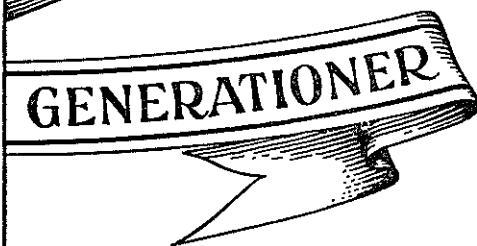
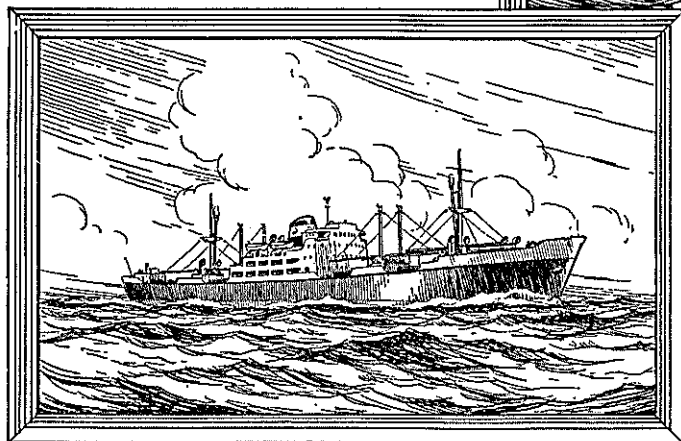
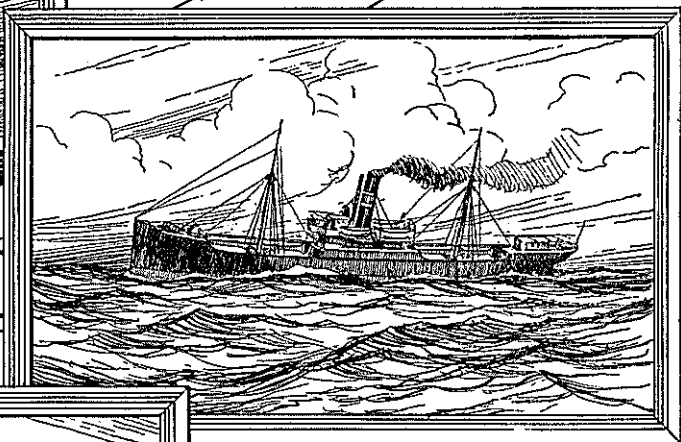
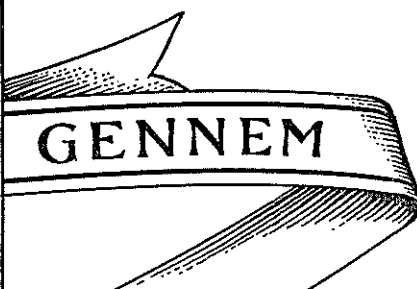
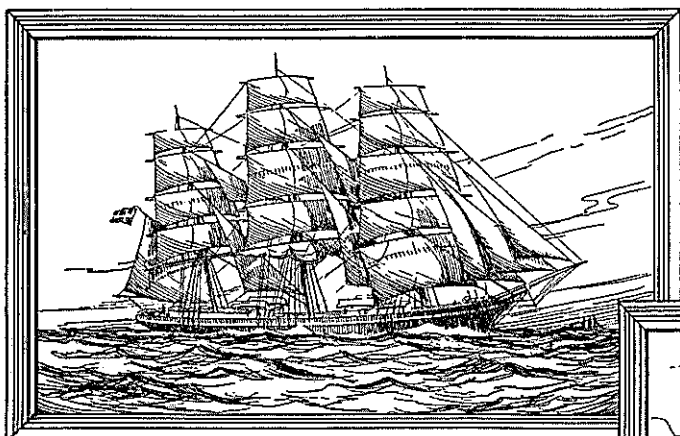
De nåede strandbredden og sprang i land, idet de lod bådene skøtte sig selv og gemte sig i buskadset. Matroserne ville efter dem, men løjtnanten kaldte dem tilbage for at bjerge flåden, som lå og drev lidt ude. Det var heldigt, thi idet de roede ud mod den, så de en flok hvide og lysebrune komme frem i håb om at få fat i ladningen.

Løjtnanten begyndte at slæbe flåden væk fra kysten til negernes store glæde. Med inderlig interesse fulgte de med i bestræbelserne, idet flere af dem tidligere havde været fanger og var blevet befriet af britiske styrker og derfor vidste, at disse kom som deres venner.

De elendige fanger havde foruden slavehandlerne og deres medhjælpere også andre fjender, nemlig den store mængde af hajer, som sværmede om flåderne. En af løjtnantens besætningsmænd var på et hængende hår nær blevet offer for disse uhyrer, idet han sprang fra båden over på flåden; aldrig før havde Jack Dobson sprunget højere i vejret end ved den lejlighed. Seaton kom nu til hjælp, og ved fælles anstrengelse lykkedes det dem at bringe flåden på siden af skonnerten, hvor Green og Upton stødte til efter deres jagt på slavebådene.

Skonnerten „Andoretra“ og 700 slaver var byttet, briggen fik. Det var lykkedes fjenden at bjerge ca. 120 slaver, som var på den fjerde flåde, der undslap. De negre, der allerede var ombord i skonnerten og var blevet lænket nede i slavelasten, var ude af sig selv af glæde over at blive løsladte. Stevedorerne havde lænket dem ved anklerne til bolte i dækket, siddende med hælene og bagdelen på dækket uden en eneste tomme plads til at vende sig på og kun medgivet dem så meget vand og føde, at de lige kunne opretholde livet.

De fik alle negrene ombord tillige med vand og proviant og gjorde det så tåleligt for de stakkels mennesker som muligt. Chefen for briggen beordrede løjtnant Fairfield til at føre prisen til Sierra Leona, og samme aften lettede han og satte kursen mod bestemmelsesstedet. Da rejsen ville tage nogle dage, overvejede han, hvorledes han bedst kunne sørge for negrenes bekvemmelighed uden dog at løbe nogen risiko for sig selv og den lille besætning, han havde fået medgivet. At have 700 negre løbende frit ombord havde den fare, at der kunne være



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

upålidelige individer imellem, der kunne påvirke de øvrige, så de kunne bemægtige sig skibet.

Det blev derfor ordnet således, at der kom ca. 150 negre på dækket ad gangen. Her blev de sat til at spille og danse. Når et hold var blevet træt, afløstes det af et nyt, og således nåede han at bringe dem alle sunde og raske til Sierra Leona, uden at der var forefaldet det mindste forsøg på optøjer.

I Sierra Leona så løjtnanten for sidste gang sin gamle bekendt Don Diego Lopez de Mendoza, der her endte sit liv i galgen i selskab med sine staldbrødre. Han viste sig på skafottet med den yderste nonchalance, med cigar i munden og omgivet af nogle katolske præster, der sang de salmer, hvormed syndere følges på deres sidste vandring. Han tog cigaren ud af munden og meddelte tilskuerne, at han var en uskyldig mand, og at den engelske nation var en samling barbarer, når de ville hænge ham, idet mere civiliserede nationer ville have undt ham at blive skudt, da dette var en værdigere måde at dø på for ham, som var cavallero.

Da der ikke fandtes en eneste, som fandt ham uskyldig, gik han ud af verden med et medlidende suk. Han var endelig blevet dømt til døden, da en anden misgerning, han havde begået, blev opklaret. Den dag, han var blevet frikendt over for briggens anklager, var et skib kommet ind i havnen, og dette skibs besætning var det, der var kommet til retten lige før retshandlingen sluttede.

Besætningen forklarede, at kaptajn Mendoza havde overfaldet og plyndret deres skib, men i stedet for at dræbe besætningen og stikke ild på skibet, havde han ladet bore huller i det og overladt besætningen på det synkende fartøj til sin egen skæbne. Det var dog lykkedes at stoppe hullerne og bjerger skibet ind til Sierra Leona, hvor man kom tids nok til at forhindre, at Mendoza gik fri.

Dagen efter kom der post fra England og dermed også breve til løjtnanten. Et af dem var fra hans kæreste, Edith. Det bragte ham en stor sorg og bristede forhåbninger. Edith var datter af en kendt oberst Nowbray, der gjorde tjeneste i Indien. Hun havde forlovet sig med løjtnanten uden først at indhente faderens tilladelse, men havde skrevet og fortalt ham om forlovelsen i den sikre formening, at han ville give sit samtykke. Hun var ud af en velhavende familie og skulle af den grund gøre et bedre parti end gifte sig med en løjtnant i marinen. Faderen forbød forbindelsen og pålagde datteren at meddele løjtnanten dette, og nu havde hun bøjet sig for det barske bud.

Nogle dage efter kom „Raparee“ ind med endnu en prise, men løjtnanten var nu ligeglad med fortjenesten, da han jo ikke havde nogen at dele sin rigdom med mere. Han var syg og ligeglad med alt.

Lægen Haggis satte ham på sygelisten og mente, at han havde fået gul feber.

Begge briggens priser blev kondemnerede og indbragte et godt udbytte til briggen. Så snart denne havde fyldt vand og taget proviant ombord, afgik den igen

syd på. Løjtnanten var stadig syg og længtes samtidig efter at blive adspredt — og med noget, der var farligere end at jage slaveskibe. Det varede dog ikke længe, inden han fik dette ønske opfyldt.

Briggen befandt sig ud for et sted, der hed Badazy, hvor nogle missionærer havde nedsat sig og udført deres kald så godt, at de havde omvendt en stor mængde negre der på stedet.

Dette havde vækket en nabokonges had og jalousi. Han havde truet med at ødelægge hele missionsstationen i bund og grund, hvis ikke alle negrene afsvor deres tro og dræbte missionærerne.

Netop da „Raparee“ viste sig på kysten, så sagen særlig truende ud. Missionærerne sendte da en båd ud med et brev, hvori de bad om assistance. Kaptajn Dainmore havde hastværk med at komme sydefter, hvorfor løjtnanten tilbød at gå i land med en bådbesætning og forsøge på at oprette freden mellem negrene.

Han blev godt modtaget af missionærerne, der fortalte, at stationen nok havde nogle store kanoner, men ingen der havde forstand på at betjene dem. Derimod fandtes der kun få og gamle geværer på stedet. Løjtnanten gav sig derfor straks til at undersøge de forskellige forsvarsmidler.

Der fandtes 6 kanoner på meget dårlige reperter; kanonerne var gamle og havde intet visér; der var krudt, men ingen kugler. Han gik i gang med at reparere reperterne og trække kridtlinier hen ad kanonerne som sigtelinier. 2 kanoner blev stillet med muringen op ad floden og de øvrige mod de punkter, fra hvilke stationen, der lå på en lille bakke, kunne angribes.

Disse forberedelser var i orden inden natten, og efter at have udsat vagtposter gik løjtnanten til ro. Ud på natten vågne han og hørte vilde hyl; han mente, at det var fjendens krigshyl og sprang derfor op og styrtede sammen med sine folk frem, men det viste sig, at de var de kristne sorte, der sang en midnatshymne, således som de havde lært at gøre i fare og sorg.

Næste morgen lod en fjendtlig armé sig se. Løjtnanten fik en samtale med kongen, og lod Hans sorte Majestæt vide, at det var løjtnantens agt at tilintetgøre både ham og hans folk, dersom han ikke pakkede sig bort. Heldigvis kom en stor, tom kasse flydende ned ad floden. Løjtnanten forsikrede kongen, at han ville handle med ham som med kassen, tog sigte og fyrede en af kanonerne af. Skuddet sprængte kassen i små stumper til stor jubel for løjtnantens egne folk og til skræk og rædsel for angriberne.

Efter dette holdt kongen rådslagning med sine ledere og meddelte derpå løjtnanten, at han ville drage tilbage med sin hær. Løjtnanten svarede ham, at han kunne gå, hvørhen han ville, men han måtte huske på, at hvis han nogensinde nærmede sig stationen i fjendtlig hensigt, ville kanonerne behandle ham på samme måde, som de havde behandlet kassen.

Kongen tog dette ad notam, og missionsstationen er rimeligvis den dag i dag ikke blevet forurodiget mere af ham eller hans efterkommere; derimod søgte mange

af hans folk tid efter anden til stationen og blev omvendt til gode kristne.

Efter nogen tids forløb kom „Raparee“ en dag og ankrede ud for stationen, hvor den tog løjtnanten og hans besætning ombord igen.

Morgenen efter at løjtnanten var kommet ombord i briggen, medens den krydsede ud for landet i stærk kuling af SV, fik den en sejler i sigte, der stod ind ad land til. Da den var 2 sømil nær, fik briggen mistanke om, at det var et slaveskib; i det samme vendte skibet og stod udefter, det var tydeligt at se, at briggens udseende ikke passede den.

Der gik en svær sø, og kulingen tog til. Briggen satte alle de sejl, den kunne bære, for at komme på siden af skibet. Til at begynde med var de to skibes fart omtrent ens, men jo mere det kulede op, desto mere halede briggen ind på det flygtende skib. Overbådsmanden så ængstelig på sine stænger og rundholter, de knagede og bøjede sig for det vældige pres af sejl, men kaptajn Dainmore tænkte ikke på at tage sejl ind.

Endelig var afstanden mindsket så meget, at kanoerne kunne række. Der blev skudt nogle skud, men skibet blev ved at holde sin kurs i håb om, at briggen ville sejle sine stænger overbord. Et par nye skud faldt fra briggen, de traf i skroget, og en tredje kugle skørede dens storstang. Det bevirkede, at skibet drejede bi. Løjtnanten blev sendt over for at tage prisen i besiddelse. Det var temmelig svært at få et fartøj i vandet og senere at komme på siden af skibet, men over kom han med

sin besætning på 8 mand plus Seaton, der fulgte med som næstkommanderende.

Det var et slaveskib, som havde to slavedæk med lænker og vandfade. Besætningen så meget skummel ud, så den yderste forsigtighed fra prisebesætningen var nødvendig. Kulingen gik over i storm, forbindelsen mellem skibene hørte snart op, og „Raparee“ signalerede, at man skulle mødes i Sierra Leona, samt at man skulle passe godt på fangerne.

Det var en portugisisk skonnert, „St. José“, på 250 tons. Den kom fra Bahia og var bestemt til Loanda.

Medens skonnerten endnu var under briggens kanoner, befalede løjtnanten den portugisiske besætning at gå til vejs og mindske sejl samt forstøtte storstangen. I mellemtiden havde Seaton undersøgt skibet og samlet alle de våben, han havde kunnet finde. Da alt var i orden, blev portugiserne sendt ned i forlukafet, hvorefter der posteredes vagt ved det med ordre til at skyde, hvis nogen prøvede på at komme op på dækket. Skipperen og styrmanden blev spærret inde hver for sig. Der var ialt tredive mand fanger og 10 mand til at bevogte dem og sejle skibet.

Natten kom, og snart var „Raparee“ tabt af sigte. Stormen blev kraftigere og kraftigere og hele den næste dag tiltog den i voldsomhed, så hen på dagen var det nødvendigt at dreje skibet under; men det var et fortræffeligt søskib og lå fint underdrejet. Da det tilmed var i udmærket stand, var der ikke noget at frygte.

Natten igennem hylede stormen, og skibet måtte sta-



®

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

dig ligge underdrejet. Da det blev lyst næste morgen, kom Seaton op for at løse løjtnanten af, og medens de begge var på dækket og stod og så, om der ikke snart var forandring i vejret, opdagede de langt borte et svært skib, uden master, drivende for stormen. Skibet havde også observeret skonnerten, for knaldet af et kanonskud lød ned mod dem, endnu et og atter et. Skuddene faldt med et minuts mellemrum og tolkede fare og nød.

„Det skib forlanger hjælp. Seaton,“ sagde løjtnanten. „Vi må i hvert tilfælde holde ned til det og forsøge at få forbindelse med det. Det forekommer mig, at søen ikke er så voldsom nu til morgen. Hvad mener De?“

„Vi kan nok gøre det, Sir. Det er farligt, men nok værd at prøve,“ svarede Seaton.

„Godt, lad seks af portugiserne komme på dækket, vi må have dem til at hjælpe os bådene ud, men sig til vore folk, at de skal holde godt øje med dem.“

Skonnerten gik over stag og holdt nu ned på skibet, som drev NV af skonnerten. Da de nærmede sig havaristen, så de, at skibet arbejdede stærkt, søerne brød over det og skyllede hen ad dækket. Det engelske flag var hejst på en tilrigget nødmast, som holdt skibet til vinden, roret var borte, og skønt det slæbte nogle rundholter agter, hjalp de ikke meget til styringen. Folkene var ved pumperne, og efter den vandstrøm, der kom ud gennem spygatterne, var det klart, at skibet måtte være stærkt læk.

Da skonnerten passerede tæt forbi havaristen, lød en stemme derfra:

„Vandet er lige ved os, for himlens skyld, forlad os ikke!“

„Vi skal hjælpe, så vidt det er os muligt,“ svarede fra skonnerten, der gav sejlene op på nær en klodsrebefok.

Skonnerten drejede til i læ af skibet, og løjtnanten sendte Seaton derover med en båd for at hente besætning til at bemane nogle af skonnertens både. Snart efter var en styrmand og 8 mand kommet over og besatte en af skonnertens andre både. Styrmanden underrettede løjtnanten om, at det var en engelsk ostindienfarer, og at de havde mange passagerer ombord. Seaton havde fået sit ben slemt forsat på den første tur, hvorfor løjtnanten beordrede ham op og selv gik i båden i stedet for.

Ovre på havaristen stimede passagererne sammen, da det rygtedes, at skibet sank mere og mere. Kaptajnen, en gammel mand med et fint ansigt, stod ved faldebet med sit hvide hår flagrende i vinden.

„Damerne først, så sandt, I er mænd!“ råbte han.

Styrmandens båd var ved at blive fyldt, og løjtnanten entrede op på dækket. Der fik han øje på en ung

dame og genkendte øjeblikkelig sin kæreste, Edith. Hun kendte også ham; hurtigt fik han hende ned i båden sammen med flere kvinder og børn.

Der blev ført trosser over mellem skibene, og ad den vej tog de resten af passagererne og hele besætningen over. Næppe havde den sidste forladt havaristen, før den begyndte at synke. Hurtigt blev trosserne kappet, og bølgerne lukkede sig over det ødelagte skib.

Der forestod løjtnant Fairfield og hans få folk et stort arbejde med at skaffe de mange skibbrudne plads ombord i skonnerten, men efterhånden lykkedes det, ligesom kokken havde lavet mad i lange baner.

Løjtnant Fairfield fik endelig tid til at tale med sin kæreste og få en forklaring på, hvorledes det hang sammen, at hun befandt sig ombord i det havarerede skib.

Edith havde fået brev fra sin strenge far om at rejse til Cap for at mødes med ham der, idet han ikke ville risikere at have datteren så langt fra sig. Hun var som passager derfor gået ombord i en stor ostindienfarer, der var bestemt for Cap. Den voldsomme storm, der lige havde raset, havde bevirket, at lasten, der bestod af stykgods, havde forskubbet sig; senere var hele rejsningen gået overbord. Takket være løjtnant Fairfields dygtige sømandsskab var det lykkedes at hjerpe både passagerer og besætning.

Løjtnanten bestemte sig til at gå til Cap med de reddede og landsætte dem der for så siden at gå til Sierra Leona med skonnerten og fangerne og der mødes med „Raparee“.

Rejsen til Cap forløb hurtigt og sikkert. Edith var fast besluttet på at trodse sin fader og forlange hans samtykke til giftermålet med løjtnant Fairfield. Og dette gik langt bedre, end nogen af de to unge havde turdet håbe.

Skonnertens ankomst til Cap vakte voldsom opsigt. Alle talte om den bedrift, løjtnanten og hans mandskab havde udført. Admiralen, der havde station ombord i sit flagskib ved Cap, kom ombord i skonnerten for at ønske løjtnanten til lykke med hans udnævnelse til kaptajn og trediekommanderende i linieskibet. Med sine prisepenge og den ducør, redningsdåden havde givet, var kaptajn Fairfield en holden mand, så oberst Nowbray havde nu intet imod forbindelsen.

Brylluppet stod i Cap og var meget fint, idet admiralen selv deltog i det.

Seaton blev løjtnant, og han blev beordret til at føre skonnerten til Sierra Leona og der meddele kaptajn Dainmore, at hans tidligere næstkommanderende nu var kaptajn og trediekommanderende på flagskibet.

VIKINGEN ØNSKER SINE LÆSERE
GLÆDELIG JUL

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Afslutning på Navigationsskolen

Efter sommersemester afholdtes på Navigationsskolen eksamensafslutning for 33 skibsførere, 31 styrmænd og 9 radiotelegrafister (cert. af II kl.), som havde sluttet undervisningen med bestået eksamen.

Navigationsskolebestyrer P. Dyrhauge Hansen bød velkommen til den store forsamling, der foruden eleverne talte mange gæster med tilknytning til søfarten, og fremførte en hjertelig tak til alle, institutioner og enkeltpersoner, der havde vist skolen velvilje på forskellig måde. Det var en stor opmuntring for alle, der arbejdede med uddannelsen af de vordende skibsofficerer.

Efter uddelingen af eksamensbeviser gik forstanderen over til uddeling af de mange flidspræmier.

For bestået skibsførereksamen:

Admiral de Richelieu's præmie, en sekstant, overrakt af skibssinspektør J. Reedtz Funder, til Ole Kristensen. Rederiet A. P. Møllers præmie, et selvoptrækkende Omegaur med vandtæt automatik, til Jørgen Erik Jensen.

Foreningen til Søfartens Fremme's præmie, en prismekikkert, overrakt af foreningens formand, admiral F. Kjølens, til Erling Reimers.

I. C. Hempels præmie, en prismekikkert, til Jan Thorbek.

Dansk Styrmandsforenings præmie, 200 kr., overrakt af foreningens forretningsfører, E. Gents, til Bent Arne Hjorth.

Fa. Ove Nielsen, Gentofte, havde udsat to regnestokke, som tilfaldt Villy Eriksen og Poul Erik Pedersen.

For bestået styrmandseksamen:

Rederiet A. P. Møllers præmie, et sæt Parker 51, fyldepen og pencil, til Anders Jean Lundgren.

Sømandsforeningen af 1856's præmie, et sølvcigaretstui, overrakt af foreningens formand, kommandør P. Ipsen, til Sigurd Søndergaard Hauge.

Fa. Uto, Gentofte, havde udsat to regnestokke, som tilfaldt Ole Erik Juul Jensen og Mogens Peder Jensen Fønstrup.

For bestået radioekspedientprøve:

Fa. Uto, Gentofte, havde udsat to regnestokke, system Electro, som blev tildelt K. Lauritsen og K. Thomsen.

Hvor ikke andet er nævnt, blev præmierne overrakt af skolens bestyrer.

Navigationsskolebestyrer K. Hansen fremhævede i sin tale de høje gennemsnit af eksamenskaraktererne. De var et bevis på det fremragende arbejde, der blev udført af bestyrer, inspektør og lærere. Til radioeksaminanterne rettede han nogle alvorlige ord om det store ansvar, de kunne få for menneskeliv og værdier.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

Velafbalanceret

Moden Virginia
full flavoured -
men alligevel
mild. Mand og
mand imellem
nydelsens
højdepunkt



Three Star - 8 years old
Special Reserve - 12 years old

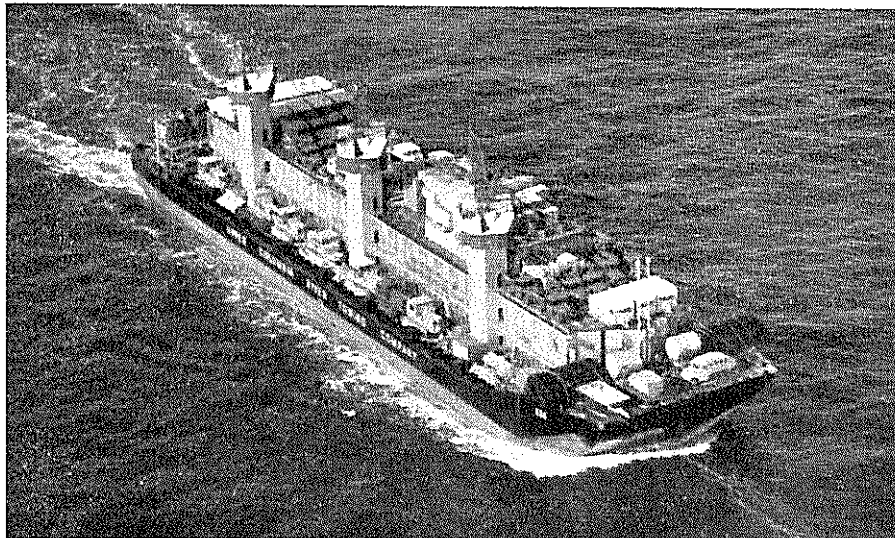
CRABBBIE
WHISKY

When the choice is yours say "CRABBIE's"

Verdens største søgående lægter

Man er vant til at tænke på store lægtene, når man har set nogle af de store rhinlægtene, der kan tage indtil 4000 tons, men de er rene småting sammenlignet med den på billedet viste lægter, der har en lastekapacitet på 8500 tons. Lægteren har nr. 539 og tilhører Pacific Inland Navigation Company, Inc., og datterselskabet i Vancouver, Wash.,

men er for denne tur charret af Alaska Barge and Transport Inc., i Anchorage, der skal forsyne USA's radarstationer med nødvendigt materiel, olie og andre fornødenheder. Det vil sige, den skal op til den station, der er anlagt på Barter Island ca. 300 sømil øst for Point Barrow på Alaska. Nr. 539 lastede først 2.700 tons stykgods i Seattle, og som det fremgår af billedet, er det ikke småting, det drejer sig om. Det er jeeps, traktorer, snowcats og lastbiler foruden andet stykgods, den er lastet med, og de tre Manitovoc-kraner på toppen af hvert sit tårn kan løfte 75 tons, så de kan klare alle laste- og losseproblemer. Lægteren blev af slæbebåden „Eugenia M. Moran“ slæbt fra Seattle til Dutch Harbor på Aleuterne, hvor man fra flådens olielager fyldte 6 mill. liter olie i hundtankene og efter dette fortsatte rejsen op til Kotzebue bugten i Berings strædet, hvor slæbebåden og lægteren møder to andre slæbebåde og lægtene, der er mere grundgående end nr. 539, og her



overføres så dens last til disse for af dem at føres ind til land og losses. Derefter bliver lasten ført over tundraen af amfibievogne og lastvogne, som har udgjort en del af Nr. 539's last.

Lægteren Nr. 539 er bygget af Todd Shipyards Corp. i Seattle efter tegninger af Philip F. Spaulding og L. R. Glisten, begge fra Seattle. Nr. 539 er ca. 100 meter lang og 25 meter bred med en lastkapacitet på 8.500 tons. Lasten tager 170.000 kubikfod tørlast, og tankene tager ca. 12 millioner liter. „Eugenie M. Moran“'s maskineri består af to General Motors dieselelektriske motorer på 1900 bhk. Slæbebåden rapporterede, at den til trods for den tungt lastede lægter holdt 6½ knob på strækningen fra Seattle til Dutch Harbor, og den og lægteren ankom til Seattle omkring midten af oktober, et slæbejob ud over det almindelige må man vel sige. Oplysningerne og billedet er velvilligst overladt os af Svensk Sjöfarts Tidning. N.A.

Afløsningsordning for svenske søfolk

Der er nu truffet aftale mellem Sjöfartsförbundet og Redarföreningen i Sverige om en afløsningsordning for søfolk. Den indebærer, at kaptajner om bord i svenske skibe nu har mulighed for at meddele deres ønsker med hensyn til afløsning af besætningen umiddelbart før skibet anløber svensk havn. Afløserne skal overtage besætningens arbejde, så denne får bedre mulighed for at udnytte fritiden. Foreløbig vil der være fast afløsningsmandskab i Stockholm, Göteborg, Helsingborg og Malmö, og med tiden er det meningen, at andre havne skal følge efter.

Afløserne skal også kunne fortsætte arbejdet om bord under sejlads mellem svenske havne, og man regner med at kunne rekruttere det nødvendige mandskab til ordningens gennemførelse fra de arbejdsløse søfolks rækker.

Når de to parter er enedes om denne ordning, er grunden i første række, at en ordning af denne art længe har været et ønskemål for de svenske søfolk. Det i stadig højere grad mekaniserede og rationaliserede arbejde med losning og lastning har jo medført betydelig kortere liggetid i havn og dermed færre muligheder for hvile og frihed for søfolkene.

—ing.

Brug Brdr. Bærentzens Klicheanstalt

Christiansborggade 1 · Telf. Byen 8040



Som en prøve på søkadetternes frihåndstegning er reproduceret denne tegning, udført af den ca. 14årige kadet Giøde Giødesen.

Kadettegninger

Af bogholder ved den kgl. civilliste, Sv. Giødesen

Kong Frederik IV indstiftede den 26. februar 1701 Sø-Cadet-Compagniet. Lige fra den første tid blev der på kadetskolen undervist i tegning. Lærebøger i de forskellige fag fandtes så godt som ikke. Kadetterne måtte nedskrive stoffet efter lærerens diktat, og de har arbejdet med passer, lineal og ridsefjer. I afsnittene om navigation og opmåling findes mange akvareltegninger, der røber kunstnerisk bevæelse.

Med forkærlighed har kadetten tegnet skibe med detailbilleder af de dengang rigt ornamenterede agterspejl; der findes også mange smukke landtoningstegninger og havnebilleder. Farverne har holdt sig friske, takket være det gode papir, man dengang havde. En del af disse håndskrevne lærebøger opbevares i marinens bibliotek.

Midt i 1700-tallet var akvarelmaleren Jakob Fosie den lærer, der havde den højeste gage: 250 rdl. om året; thi tegneundervisningen blev der lagt stor vægt på. Den bestod især i kopiering af gamle stik med forskellige motiver: idylliske landskaber, yndige kvindecikkelsler, forrevne klippekyster eller lineskibe i formation. Tegningerne var ofte udført med kunstnerisk talent, forbavsende, når man tager i betragtning, at gennemsnitsalderen for antagelse af kadetter var 13½ år. Disse tegninger fra 1761—1794, samlede i bind, opbevares i søværnets officersskoles bibliotek.

Desuden findes indrammede tegninger i forskellige af skolens lokaler og i søværnets kontorer. I marinens bibliotek findes tegninger fra tiden 1795—1828.

Kadetterne lærte også at tegne landtoninger. Skolen ejer en samling af disse fra årene 1797—1806. Disse tegninger, der er udført på forskellige togter og viser kystens udseende med fyrtårne, kirker, bakker m. m., er ofte meget fine. Dengang da fotografering endnu var på forsøgsstadiet, var tegnefærdigheden af stor betydning for orientering og „landkending“.

Fra midten af 1800-tallet ændredes tegneundervisningen til desuden at omfatte tegning efter naturen. Disse frihåndstegninger var gengivelse af opstillede genstande såsom skulpturer, modeller af kanoner og meget andet. Disse tegninger er ikke opbevaret, idet man tilbød eleven at beholde dem, ellers blev de tilintetgjort. I 1916 ophørte undervisningen i tegning og landtoning.

Den reproducerede kadettegning er udfærdiget af min oldefar, Giøde Giødesen, der blev født 17. maj 1794 i Ålborg. Han var søn af amtsforvalter Ole G., blev kadet i 1805, månedsløjtnant i 1809, sekondløjtnant 1813, premierløjtnant 1820, kaptajn 1832.

I 1839 blev G. chef for briggen „St. Jan“, der på vej til Vestindien blev påsejlet af Skagerrak og slæbt til København, hvor besætningen gik over i briggen „St. Thomas“. I 1839—40 var han chef for dette skib, der var stationsskib i Dansk Vestindien. Afsked med kaptajns karakter i 1841. Afgik ved døden 6. februar 1844.

Kildeangivelse bl. a. kommandørkaptajn R. S. Steensens bog „Søofficersskolen gennem 250 år“.

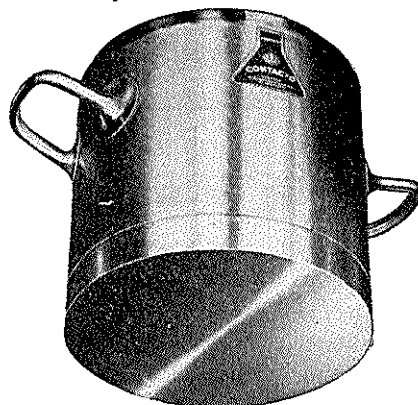
Vikingen efterlyser

Redaktionen ønsker gerne forbindelse med hr. Arne Svedberg. Det har ikke været muligt at få opsporet hans adresse.

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO.

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOF-LEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

-lige lag

KØBENHAVN K

Størekassen!

Jul i fremmed havn

Overskriften er jo lidt omfattende, og da pladsen tilmed er rationeret, ta'r jeg mig den frihed at ændre det til „En julefest i fremmed havn“. Så træder samtidig en ganske bestemt lejlighed lyslevende frem for mig, skønt den ligger ca. 25 år tilbage.

Det var kaptajn Fjeldborg fra et af „Det Forenedes“ skibe, der ringede hjem dagen før juleaften. Nu er han forlængst død. Æret være hans minde! Deres juleaften ombord var kommet i farezonen, for skibet skulle afgå juleaftensdag, hvorfor man havde besluttet sig til at fejre juleaften en dag for tidlig — om præstefamilien så ikke kunne komme ombord og hjælpe med til at få gåsen spist og iøvrigt være med til, at de fik en rigtig juleaften ud af det? Nu er tiden før og under julen den mest fortravlede, en sømandspræst kender, men det fik være — selvfølgelig måtte min kone og jeg af sted, endda med en sæk stopfyldt med de julegaver, som venlige damer hjemme hvert år forsynede os med for at glæde søens folk, og som vel de fleste søfolk før eller siden har mødt i hjemlig eller fremmed havn.

Og det skal jeg sige: det blev en julefest, jeg aldrig glemmer! Blandt de mange lyse og gode minder, jeg tog med mig fra mine otte år som sømandspræst i Hamborg, er dette et af dem, der endnu de mange år efter tegner sig klarest.

Kaptajnen var en hyggelig mand af den gamle skole, og jeg kendte ham og besætningen godt. Da risengrøden og gåsen var sat til livs i de forskellige messer, samledes vi alle i kaptajnens kahyt. Det blev trangt med pladsen, men der var hjerterum, så vi rykkede sammen som en stor familie. Og så kom musikinstrumenterne frem, selvom det var under musikanternes stille protest. Jeg trær, vi mønstrede en violin og en harmonika, og dette „kammerorkester“ ledede så sangen. For juletræet var nu tændt, og selvfølgelig skulle vi have vore dejlige julesamler og sange sunget. Og som de sang! Båret af kraftige mandsstemmer lød danske julesalmer udover Elbens grumsede vande. Jeg husker, der bl. a. lå et japansk, et græsk og et brasiliansk skib i nærheden. De var jo intet forstået, udover at der var fest på det danske skib. Og festligt var det! I alle måder. Julesalmerne, juleevangeliet med de enfoldige og dog så dybe og vise ord — alt blev det ligesom understreget på en egen måde gennem dette, at julen havde måttet fejres borte fra det hjem og udenfor den kreds, som drog hver enkelt tanker til sig. Thi vel kan sømanden som få fejre jul i det fremmede, men vi ved jo godt, hvor hans længsel i en sådan stund bærer ham hen. Den går hjem til alle dem derhjemme.

Og nu bærer det atter mod jul, vor barndoms skønne og kære fest. Tusinder af danske søfolk må fejre julen fjernt fra Danmark, nogle i havn, andre på det åbne hav. Men hvor kunne jeg unde alle sådanne en lille festlig stund, som der vi for mange år siden fej-

rede hos kaptajn Fjeldborg, visselig kun en erstatning for hjemmets jul, men dog en oplevelse, som jeg i hvert fald aldrig glemmer. Og i taknemlig erindring om mangen en hyggelig stund i søfolkernes kreds, sender jeg vort farende folk en hjertelig hilsen med ønsket om en god og velsignet jul i vor Herre Jesu navn, hvor og under hvilke omstændigheder den så end måtte falde!

Emil Jessen.

Vikingejul

Efter sigende betyder ordet *jul* den skæmtende tid, og mens man i vore dage gemmer munterheden og nal-løjet til nytårsaften, var de forskellige lege og løjer i oldtiden henlagt til juledagene.

Helt tilbage til den hedenske tid finder man i de første reelle vidnesbyrd om julen også tydelige tegn på, at begrebet „at lege jul“ var noget velkendt blandt de gamle vikinger. I et oldnordisk skjaldekvad til ære for Harald Hårfager efter slaget ved Hafresfjord, der gjorde ham til enekonge i Norge, hedder det således:

Ude (d.v.s. på havet) vil han drikke jul,
den højstræbende fyrste,
om han skal kunne ene herske;
ude vil han øve Frøjs leg.
Som ung fik han lede ved ildhygge
og ved at sidde inde
i den varme kvindestue
og ved de dunfyldte vanter.

—ing.

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPSELSKABET
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«

Juleaften 1937

i den danske sømandskirke i Hamborg

Om formiddagen — lillejuleaften 1937 — kom et stort, dansk motorskib ind på Elben. Til trods for at det kom helt fra Afrika, var rejsen forløbet program-mæssigt. Man ville som beregnet få juleaften i havn. Der var derfor også blevet sendt telegram hjem, og i flere hjem i Danmark beredte man sig til at rejse til Hamborg for at fejre juleaften sammen med far.

Om aftenen — lillejuleaften — modtog vi fra sømandskirken et telegram fra 2. styrmand og 3. mester. Der var kommet tåge på Elben, så man to timers sej-lads fra Hamborg havde måttet kaste anker. Man bad os derfor være deres hustruer behjælpelige, når de i aften kom til Hamborg. I mylderet på Altona hoved-banegård lykkedes det mig virkelig også at finde to hustruer med børn, vi kørte til Sømandskirken, fik forklaret dem, hvorledes det forholdt sig, og fik dem anbragt på et hotel.

Næste morgen — altså juleaftensdag — kom assi-stenten og fortalte mig, at der i nattens løb var kom-met flere tilrejser, så der på hotellet befandt sig en lille dansk koloni. Samtidig kunne vi se fra vore vin-duer, at tågen stadig lå tæt over Elben.

Ved middagstid startede jeg for at holde juleguds-tjeneste på det danske alderdomshjem „Stift Rosen-borg“, som ligger ca. 25 km udenfor Hamborg, og der-ude var det klart vejr, så jeg tænkte, at nu var det hele nok gået i orden. Da jeg sent på eftermiddagen vendte tilbage til Hamborg, var det dog stadig tåge. Da jeg nåede hjem, rådførte jeg mig derfor med assi-stenten, og vi blev klar over, at vi måtte arrangere juleaften for de mange tilreisende, som alligevel kom til at fejre juleaften uden ham, som de havde glædet sig så meget til at være sammen med på den aften, hvor vi alle så gerne vil være sammen med vore kære.

Om aftenen samlede så en flok kvinder og børn på læseværelset i Bernhard Nochtstrasse. Jeg bød dem velkommen med at sige, at det, vi ville give deres mænd på dette sted, altid kun var det næstbedste — en aften i et dansk hjem i det fremmede, idet vi var ganske klar over, at det bedste altid var at være i sit eget hjem. Sådan også nu. Vi kunne kun give dem det næstbedste, det bedste, vidste vi godt, var det, de var rejst herved for, og som de altså alligevel ikke opnå-

ede. Og så fejrede vi juleaften, sådan som vi fejrer den i et dansk hjem. Det kneb i begyndelsen med at synge julesalmerne, for gråden sad i halsen. Tankerne gik til dem, som var ganske nær, men som de alligevel ikke fik juleaften sammen med. De, der var mest uberørte af det hele, var børnene. De morede sig og syntes, havde vi indtryk af, at det var en helt rigtig juleaften.

Julenat kl. 3 lettede tågen, og ved fem-tiden jule-morgen nåede skibet i havn, og man fik nogle gode juledage sammen; men juleaften sammen, det, som man særlig havde glædet sig til, gik man glip af.

Juleaften 1937 blev vor sidste juleaften i Hamborg, og altså ikke en juleaften sammen med søfolk, men derimod en juleaften sammen med deres pårørende. En lærerig aften blev denne vor sidste juleaften i det fremmede. Vi fik et stærkt indtryk af, at det at have det job at sejle og det at være sømandsbrud, det kræver afsavn. Man må i alt fald som sømand og sømandsbrud indrette sig på ikke at glæde sig for tidligt, hvis man ikke alt for ofte vil opleve at blive skuffet. Det er kårerne.

Leif Lam

Dansk sømandspræst i Hamborg 1932—1938

Göran Schildt

Ikaros' hav

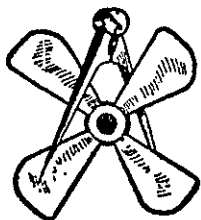
Cyldendal, kr. 24,75

Göran Schildts sidste nye bog, „Ikaros' hav“, står fuldt på højde med hans tidligere bøger, „Ønskerejsen“, „Sol-båden“ og „I Odysseus' kølvand“. Man nærmer sig altid denne forfatter med de største forventninger, og for den, der gerne vil opleve den græske histories stortid, er Göran Schildt den fine og kultiverede fortæller. Trods farvandenens farlige skær oplever man ikke de helt store dramatiske begivenheder om bord på hans herlige fartøj, „Daphne“.

De begivenheder til søs, der smager af dramatik, klarer bogens forfatter som en selvfølge. Han og hans frue er eet med deres skib.

For os nordboere er det en oplevelse at følge denne kyndige rejsebogsforfatter, og vi kan anbefale „Ikaros' hav“ til alle, der interesserer sig for at læse om Græken-lands skønheder, både de landskabelige og de kvindelige.

A. B.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Undervisningen påbegyndes i begyndelsen af januar 1960 til nedennævnte eksaminer:

Dagskole: (Gamle undervisningsplaner): Den udvidede maskinisteksamen. Elektroinstal-latorprøven for maskinister.

(Nye undervisningsplaner): maskinmestereksamen for elever, der har bestået mellemskole-eksamen med mindst 13,33 points eller højere eksaminer.

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, lørdag kl. 9-13, mandag, onsdag og fredag kl. 18-20. Telf. Ryvang 1863

NYT I NOTER

Vikingen besøger Euromast i Rotterdam

Vikingen's nauticus-medarbejder havde lejlighed til som første ikke-nederlandske journalist at besøge det store udkigstårn, der er blevet bygget i Rotterdam til International Havebrugs-Udstilling „Floriade“, der løber fra marts til september 1960. Tårnet, der er 103 m højt, behersker billedet af byer. Rotterdam og skal efter udstillingen tjene som udkigstårn med restaurationer m.m. I 30 m højde er blevet anbragt en skibskommandobro, der er nøje udarbejdet af et hollandsk værft, som om broen skulle installeres på et skib. Broen får alle instrumenter, der findes på et skib, og det er meningen med broen, at den skal henvende sig til verdens ungdom og agitere for livet til søs. Som billedet tydeligt viser, var det særlig svært at bringe „kragereden“ og broen op på tårnet. Det skete ved at hale disse to dele op med taljer, og det varede til eksempel 4½ dag at trække „kragereden“ op. Mæsten har en diameter på 9 m og kommer til at veje ca. 3800 t, når den er færdig. Restaurationen i „kragereden“ har plads til 215 personer, og der er masser af plads til stående på de forskellige platforme. Tårnet vil komme til at koste ca. 3,4 mill. hollandske gylden. Det var en særlig ære for Vikingens medarbejder at køre op som den første ikke-hollandske journalist.



Kommandobroen og Euromast i Rotterdam.

„Inge Toft“'s juletræer

Det danske fragtskib „Inge Toft“ er som bekendt anholdt i Port Said på grund af, at ladningen er blevet beslaglagt af den Forenede arabiske Republik. Skibet skulle losse lasten i Port Said, men kaptajnen vægrede sig på grund af en besked fra befragteren. Rederiet og mandskabet er indstillet på at fejre julefesten i Port Said, og derfor har rederiet allerede sendt juletræer til skibet. Da rederiet indtil nu har betalt havnepengene, har man fra havnevæsenets side intet imcd, at „Inge Toft“ ligger i Port Said.

500 hk tysk højsøslæber

Rederiet Bugsier, Reederei- und Bergungs-A.G. i Hamborg, der er blevet kendt på grund af samarbejdet med Svitzer ved rømningsarbejdet i Suez-kanalen efter Suez-krisen, fik leveret en 5000 hk højsø- og bjergnings-slæber fra værftet F. Schichau G.m.b.H., Bremerhaven. Skibet hedder „Atlantic“ og er en af verdens største motorslæbere. Dens hoveddimensioner: Længde 58,6 m, bredde på spant 10,27 m, dybtgående 3,87 m. „Atlantic“ måler 768 brt eller 238 nrt og har to Deutz-diesel på hver 2500 hk. De arbejder hver på en skrue, hvilket giver nybygningen en fart på 17 knob uden påhæng. Ved en bunkerkapacitet på ca. 350 t er aktionsradius ca. 13.000 sømil. „Atlantic“ er både slæber og bjergningsfartøj, og forskellige indretninger som slæbewinch for 45 t træk, forskellige brandslukningsanlæg, urdevands- og normale pumper, særligt konstruerede slæbeindretninger (hage) m.m. gør skibet til et af verdens bedst udrustede specialfartøjer på dette område. Besætningen er på 25 mand, men der er plads til 12 mand reserve for store slæberejser. Bygget efter Germanischer Lloyd-klasse er „Atlantic“ indrettet til atlantisk fart med klimaanlæg og alle nautiske hjælpemidler til langture. Prøvesejlads skete under særlig hårdt vejr i Nordsøen. Skibet går på station i Atlanterhavet.

„Oriana“ af stabelen“

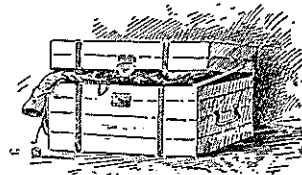
Værftet Vickers-Armstrong i Barrow on Furness søsatte til rederiet Orient Line passagerskibet „Oriana“ (40.000 brt). Skibet er efter „Queen Elizabeth“ det største passagerskib, der siden da er blevet søsat i Storbritannien. Nybygningen, der skal indsættes i farten London—Sydney, er ca. 240 m lang, 30 m bred og kan befordre ca. 600 passagerer på I klasse og ca. 1500 passagerer på turistklasse. I vid udstrækning er der blevet brugt aluminium til skibets store overbygninger. Da „Oriana“'s hastighed er 27,5 knob, er det i stand til at gøre rejsen til Australien i et tidsrum, der er 1 uge kortere end de skibe, der nu er indsat af Orient Line.

Nauticus.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Fra „Brod“ til „Star“

Det berømte britiske rederi „Blue Star Line“ har i år fejret 50 års jubilæum. I de første år havde samtlige rederiets skibe navne med forstavelsen „Brod“ — f. eks. „Brodholme“ og „Brodvale“. Først fra 1920 begyndte man at give skibene „Star“-navne som f. eks. „Albion Star“ og „Doric Star“.

Bange for bøger

Det er kun 106 år siden, japanske havne blev åbnet for andre nationers skibe. Før 1853 havde kun hollænderne adgang til japansk havn — og kun med ét skib om året. Da amerikanerne endelig tiltvang sig adgang, lykkedes det også andre nationers søfart at opnå tilladelse til at anløbe. Men de fremmede skibe forpligtede sig til at affyre salut, at blive i havnen, de anløb, i mindst 4 måneder samt under opholdet at læse alle bøger, amraunition og våben nede!

Sammenligning frabedes

Indtil sidste år hed et af den britiske flådes tankskibe „Tide-race“, men fik så navneforandring til „Tideflow“. Navneforandringen skyldes, at besætningen udvalgte det første navn, så det rimede med navnet på „fløjlsplanisten“ Liberace, der er berømt — eller berygtet — for sin klædedragt, sine sirupsagtige sange og sine „alterlys“ på pianoet!

Hvidglødende last

I Sørthavet sejler et sovjetrussisk skib med hvidglødende jernmalm mellem havnene Kerch og Zhdanov. Lasten kommer hvidglødende om bord og forlader skibet i samme tilstand, idet temperaturen holdes på et ganske bestemt niveau under hele rejsen. Den nye transportmetode sparer tid og penge for stålverkerne. Skibet, der hedder „Aga“, er specielt konstrueret til transport af hvidglødende metal. Før man gik i gang med at bygge det, ombyggede man en lægter til formålet for at indhøste tilstrækkelige erfaringer med den. Isolationen om bord i „Aga“ er så fuldkommen, at skroget uden om „tankene“ ikke tager skade, ligesom den meget høje temperatur heller ikke generer besætningen.

Solgt på 2 minutter

I 1928 afleverede Burmeister & Wain en 918 tons motor-coaster, „Yandra“. Skibet sejlede indtil januar for Coast Steamships Limited i Adelaide, men gik på grund på South Neptune Islands undersøiske klipper. Skibet er nu solgt for £ 500, og det skete i løbet af to minutter på en auktion i Adelaide. Første bud lød på 50 shillings! Et skib på samme størrelse som „Yandra“, der nu skal ophugges, vil koste £ 500.000

Kamp på havbunden

I 1732 sank HMS „Royal George“ ud for Spithead. Senere søgte man utallige gange at hæve det store skib, der havde 108 kanoner om bord. Da dykkerdragten var opfundet, tog forsøgene rigtig fart, og der fortælles hårrejsende historier om to dykkere, der nede på havbunden kom op at slå om retten til nogle kanoner, de var ved at bjerger fra vraget. Endelig i 1845 lykkedes det at få vraget op — men i mange stykker. Skibet blev nemlig sprængt ved hjælp af en kraftig krucifladning, mens det befandt sig på havets bund.

30.000 tons gastankere

Mitsubishi-værftet i Yokohama skal for amerikansk reder bygge to tankskibe til transport af flydende gas. Skibene bliver hvert på 30.000 tons dødvægt og altså de største af denne type, verden endnu har set. De skal bygges i 1961, men først skal resultaterne af nogle gastransporter med mindre skibe studeres nærmere.

7 år med bunden op

Commander Thomas McKenzie tilbragte alle sine bedste år med at hæve den tyske højsøflåde. Den britiske søofficer hævdede 5 slagkrydsere, 7 slagskibe, 1 let krydser og 25 torpedobåde. Den tyske flåde — bestående af 66 større og mindre enheder — kom til Scapa Flow den 21. juni 1919 for at overgive sig til englænderne. Samtlige skibe blev imidlertid sænket af deres egne besætninger. I 1926 begyndte McKenzie at hæve dem, og det fortsatte han med lige indtil den anden verdenskrig. Han havde bl. a. med stort besvær fået skibe: „Derfflinger“ op med bunden i vejret og slæbt det ind mod land. Men på grund af krigen fik han andre opgaver, og derfor lå „Derfflinger“ hele krigen igennem med bunden opad, indtil McKenzie endelig i 1946 fik vraget i flydedok. Derefter tog det 15 måneder at ophugge det sejlivede skib.

Mine i livlinen

I 1940 bragte dampskibet „Niagara“ en tysk mine til eksplosion ud for Whangerei i New Zealand. Skibet sank umiddelbart efter eksplosionen — lastet med guld til en værdi af mellem 40 og 50 millioner kroner. Skønt der var mange andre miner i farvandet, begyndte man straks arbejdet med at bjerger guld fra vraget. Dette arbejde var uhyre farligt, og en australsk dykker ved navn Johnstone fik sit livs uhyggeligste oplevelse under vandet: Hans livline vikled sig om hornene på en mine! Det skete lige under bunden af bjergningsskibet, og minen kunne hvert øjeblik eksplodere ved berøring med skibsskroget. Johnstone underrettede hjælperne oppe på dækket om den farlige situation. Mens han selv holdt minen fri fra skibsbunden, foretog skipperen nogle manøvrer, der fik håret til at rejse sig på de ombordværende. Men det lykkedes ham at navigere sådan, at skibet kom uden for fare, samtidig med at minen blev befriet fra dykkerens livline. I 1941 var alt guld bjerget uden yderligere uheld.

ANTWERPEN

TYBJERG & CO. LTD.

Proviant
Dæk
Maskine og
Bondec Stores

Telegram-adresse:

TYBJERG, ANTWERPEN
Tlf. 32. 13. 87. - Efter kl. 18:
PETERSEN 51. 80. 76.
STORME 45. 95. 20.
LEGUITSTRAAT 19, ANTWERPEN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1959



Medlemmer

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

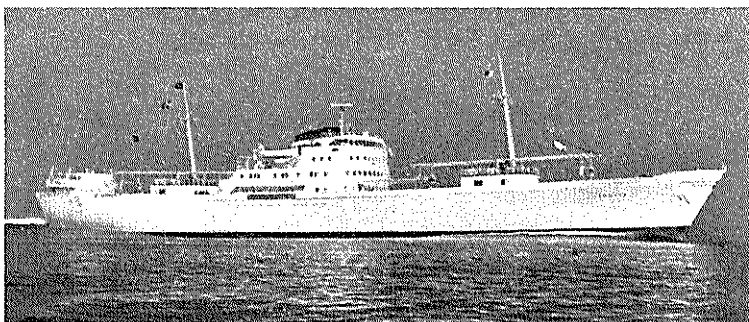
Nyt køleskib til Dampskibsselskabet Torm

Danmarks hurtigste fragtskib

Fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S afleveredes efter endt prøvetur fredag den 16. oktober 1959 et moderne, hurtiggående køle-motor-

skib til transport af frugt, frosset kød o. l. til Dampskibsselskabet Torm.

M/s „Yugala“, som nybygningen hedder, har følgende dimensioner:



M/s „Yugala“.

Længde overalt	132.50 m
Største bredde på spant	17.50 m
Sidehøjde	11.45 m
Max. dybgående	7.93 m
Dødvægt	ca. 5700 tons

Skibets 18 lastrum, der alle kan køles ned til $\div 20^{\circ}\text{C}$, er kraftigt isolerede og indvendig beklædt med aluminium. Lastrummenes totale kapacitet er ca. 6510 m³.

Nybygningen er forsynet med en nicylindret Helsingør/B&W dieselmotor med trykladning, der udvikler 8200 ihk ved 150 o/m. Den kontraherede prøvetursfart var 19,2 knob, men skibet nåede under et af sine løb på Ven-milen op på over 21 knob, således at det formentlig er Danmarks hurtigste fragtskib.

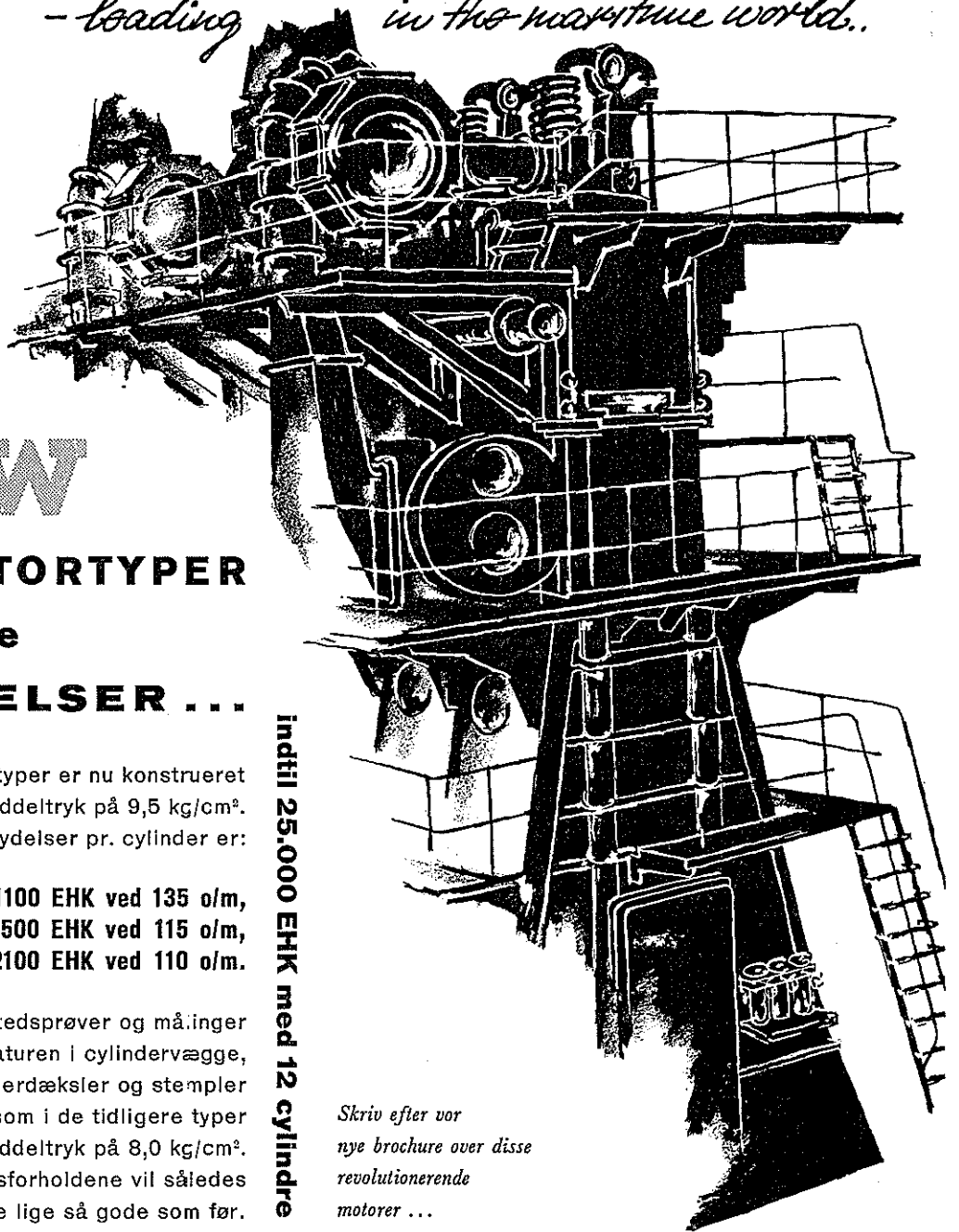
Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse for køleskibe som en shelterdækker med gennemgående bak og hytte. Det er

forsynet med 5 luger, der betjenes af ti 5-tonns bomme.

Der er en meget smuk aptering for besætningen. Saloner og messer er beklædt med mahogny og elmetræ, desuden er gange m. m. udført af brandhæmmende materialer. Da skibet det meste af tiden skal sejle under tropiske forhold, er apteringen desuden forsynet med et fuldt moderne ventilationsanlæg med luftkonditionering. — Nybygningen er udstyret med alle de mest moderne navigationsinstrumenter, såsom radar, ekkolod, radiopejler m. m.

Skibet, som er indrettet til al kølelast, har f.eks. til banantransport indbygget 10 sideporte i øverste dæk.

- loading in the maritime world..



B&W

MOTORTYPER

med forøgede

YDELSER ...

Tre B&W motortyper er nu konstrueret for et indicoeret middeltryk på 9,5 kg/cm².

De tilsvarende ydelser pr. cylinder er:

62-VTBF-140: 1100 EHK ved 135 o/m,
74-VTBF-160: 1500 EHK ved 115 o/m,
84-VTBF-180: 2100 EHK ved 110 o/m.

Omfattende værkstedsprøver og målinger viser, at temperaturen i cylindervægge, cylinderdæksler og stempler er den samme som i de tidligere typer med et indicoeret middeltryk på 8,0 kg/cm². Vedligeholdelsesforholdene vil således blive lige så gode som før.

Som alle andre B&W motortyper kan disse typer overbelastes med 10%.

30% af verdens motorskibstonnage på over 2000 BRT er udstyret med B&W motorer, ifølge Lloyd's Register 1958 og Lloyd's Statistical Tables 1958.

Indtil 25.000 EHK med 12 cylindre

Skriv efter vor nye brochure over disse revolutionerende motorer ...

B&W

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

Lastrummene har en meget kraftig luftventilation af hensyn til modningsvarme og fugtighed. I maskinen er man ved hjælp af fjerntermometre i stand til at måle temperaturen i alle lastrummene samt tillige deres kulveiltæthed.

Efter endt prøvetur i Sundet og overtagelse af skibet sejlede det til Langelinie kajen for dog allerede om aftenen at afsejle på en 3-dages tur, hvor værftets ingeniører instruerede skibets besætning i det komplicerede apparatur.

M/s **Belvera**

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft på Refshaleøen, København, afleverede den 23. september 1959 nybygning nr. 759, m/s „Belvera“, kontraheret af rederiet Belships Company Limited Skibs-A/S, Oslo.

Skibet, der er bygget til klasse Lloyd's Register of Shipping + 100.A.I., er forstærket for føring af ekstra tung last og har følgende hoveddimensioner:

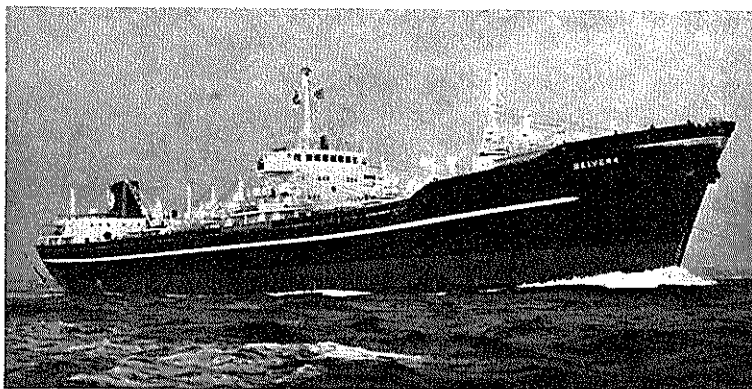
Længde mellem perpendikulærer	144,8 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde til øverste dæk	12,6 m
Dybgående ca.	9,9 m
Dødvægt ca.	15.000 tons
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

M/s „Belvera“ er konstrueret med særligt henblik på transport af biler mellem Europa og USA, således er lugekarmene gjort ekstra høje for placering af biler i selve lugerne. Også rigningen er usædvanlig, idet master og bomme er erstattet med tolv 5-tonns dækskraner. Dog findes en lanternemast forude, en signalmast midtskibs og to lademaster agter med tilhørende proviantbom og maskinbom. Fremdriftsmaskineriet er placeret agter. Foran motorrummet findes ialt 6 hovedlastrum og mellemdeksrum.

Nybygningen er udstyret med aluminiumsredningsbåde og redningsudstyr iøvrigt efter de i loven stillede krav, og navigationsmidlerne er af de mest moderne typer, både radar, radiopejler, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Apteringen er overalt udført på en praktisk og smagfuld måde. I opbygninger midtskibs findes spisesalonen, ligesom rederens og kaptajnens apteringer er placeret her. Salonen og kaptajnens opholdsrum er udført med møbler og vægpaneler i poleret nød. I salonen er vægbeklædningen suppleret med japansk stråtapet. Alle bordplader er beklædt med plastiklaminat. Rederens aptering samt officersapteringen, herunder kortrum, radiatorum og hospital, er udført i poleret mahogny. I styrerum er inventaret af teak, og som gulvbelægning er anvendt vinyl i modsætning til det traditionelle trædæk.

I apteringen agter er indrettet kamre, messer og opholdsrum for den øvrige besætning. De anvendte materialer er her fortrinsvis lyst bøgetræ i kombination med plastiklaminater i lette farver.



M/s „Belvera“.

Hovedmotoren er en syv-cylindret dieselmotor af B&W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbare krydshoved-type 62-VTBF-140 med trykforstøvning og tryksmøring. Normal ydelse 6200 ihk svarende til ca. 5600 ehk ved ca. 120 omdr./min. Motor indrettes for drift med tung olie.

Hjælpe-maskineriet består af tre fem-cylindrede dieselmotorer af B&W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 25-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

Nyt polarskib søsat

Tirsdag den 10. november søsattes fra Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, en nybygning til rederiet J. Lauritzen. Skibet blev navngivet af fru prokurist Ejnar Sørensen og fik navnet „Rimja Dan“.

Skibet, som bliver på ca. 4.280 tons dw, 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 placeres agter. Beboelsen udstyres med de sædvanlige moderne bekvemmeligheder for sejlads i koldt som varmt klima.

Der bliver 3 lastrum, der betjenes ved 4 luger, og 2 sæt 5 tons bomme for hver luge.

Udstyret omfatter moderne navigationsinstrumenter som radar, gyro og decca.

BALTICA
FORSIKRING

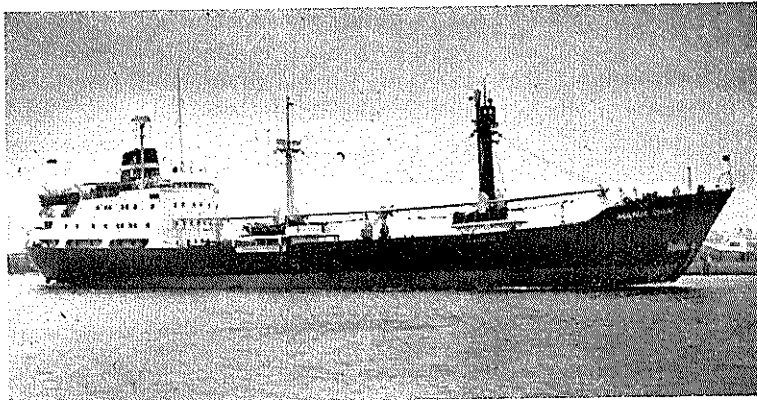
Nyt polarskib overtaget af rederiet Lauritzen

Den 7. november præsenteredes ved Langelinie i København rederiet J. Lauritzens nye skoleskib „Manja Dan“, som blev overtaget efter en teknisk prøvetur med skibet den 5. november.

„Manja Dan“ er det tolvte i rækken af ialt fjorten polarskibe, som rederiet har bestilt, men „Manja Dan“ er mere end et polarskib og et fragtskib. Det er også skoleskib for messedrenge med plads til max. 16 elever. Med „Manja Dan“ bliver et længe næret ønske om en messedrengeskole opfyldt, og allerede på den første tur kommer der messelæringer ombord, i lignende med at der ombord i „Fenja Dan“ er dækselever.

„Manja Dan“ er bygget på Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, og som de øvrige polarskibe er det isforstærket langt udover finsk isklasse IA's fordringer.

Det er på ca. 4.150 tons dw og sejler fuldt lastet 13½ knob. Skibet er bygget til Lloyds Register of Shippings



M/s „Manja Dan“.

højeste klasse. Maskineriet er B&W dieselmotor, ihk 3200.

Iøvrigt er skibet udstyret med alle moderne instrumenter for navigation, svære lossegrej og særligt navigationshus i fokkemasten for sejlads i is.

Besætningsmedlemmerne bor i enekamre, medens eleverne bor i tomandskamre. Endvidere indrettes en særlig messe for eleverne, og den indrettes således, at den også kan benyttes til undervisningslokale.

M/T Susanne Tholstrup

Den 28. oktober fandt prøveturen sted med Svendborg Skibsværfts nybygning nr. 86, gastankeren „Susanne Tholstrup“, til rederi I/S Kosar ved Brdr. Tholstrup & Co. — Skibet er et shelterdækket lastskib for transport af flydende gas. Det er bygget af stål til Bureau Veritas højeste klasse og med isforstærkning til finsk isklasse I.B., og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	59,6 m
Længde m. perpendicularer ...	55,1 m
Største bredde på spant	8,7 m
Dybde til shelterdæk	5,2 m
Dybde til 2. dæk	3,1 m
Dw på ca. 3,0 m dybgænde	440 tons
Bruttotonnage	399 brt
Fart i service	ca. 10 knob

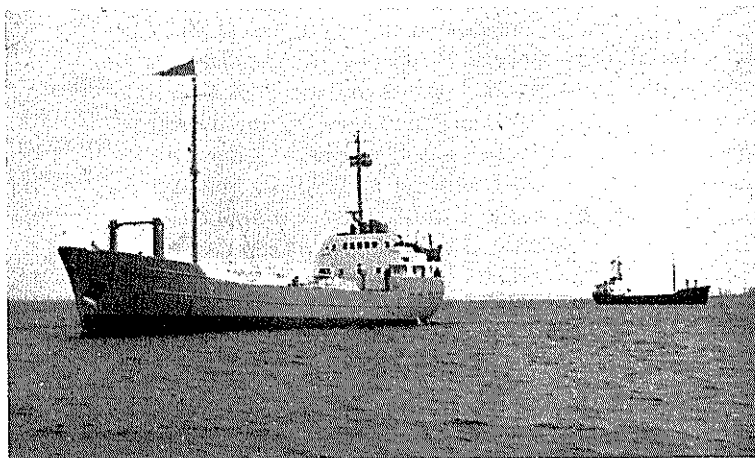
Skibet, der vil blive udstyret med 5 gastanke, får følgende maskineri:

Hovedmotor: Femcylindret B&W Alpha-diesel, type 495 VO, med hydraulisk kobling og omstyringsanordning for drejelige skrueblade, 600 bhk ved 310 o/min.

Tre 20 kw diesel-aggregater samt ballastpumpe, last- og sanitærpumpe, to kompressoraggregater og smøreliecentrifuge m.m.

Lastmaskineri bestående af tre dieselmotorer, der trækker to kompressorer og en lastpumpe for losning af flydende gas.

Hydraulisk ankerspil.



„Susanne Tholstrup“.

El-hydraulisk styremaskine af værftets eget fabrikat med Arkas selvstyreanlæg.

Aptering for kaptajn, officerer samt mandskab indrettes på mellemdæk agter, henholdsvis i dækshus agter, og udstyres med moderne installationer, herunder et Hi-Press-luftkonditioneringsanlæg.

Desuden er skibet udstyret med moderne navigationsmidler, bl. a. radiotelefoni, radiopejler, radar, gyrokompass m. m.

På prøveturen opnåedes en fart på 12,2 knob.

Da „Susanne Tholstrup“ var på vej tilbage efter prøveturen, mødtes den med sit søsterskib, „Signe Tholstrup“ (afleveret 1957), som skulle til værft for dokning. Skibene fulgtes, som billedet viser, ind ad Svendborgsund.

M/T **Monceau**

I dagene 10. til 12. november afholdtes i farvandet nord for Sjælland prøvetur med motortankskibet „Monceau“ som er bygget af Odense Stålskibsværft A/S til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	200,11 m
Største bredde på spant	24,69 m
Dybde	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.

Skroget er fuldsvejst med korrugerede skodder.

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



M/t „Monceau“.

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.

M/s **Domino Crystal**

Den 10. november 1959 søsættes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft på Refshaleøen et fragtmotorskib „Domino Crystal“, værftets nybygning 776, som specielt er bygget til transport af sukker i last. Skibet er kontraheret af Ascuna Shipping Company, der er et datterselskab af American Sugar Refining Company, New York.

Skibet bygges til klasse American Bureau of Shipping A 1 E AMS samt til American Coast Guard Regulations.

Hoveddata for m/s „Domino Crystal“ er:

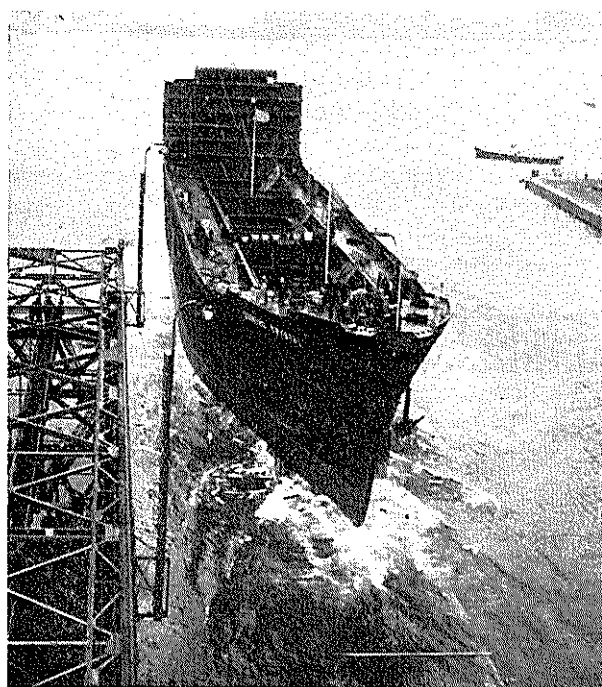
Længde mellem perpendikulærerne	131,98 m
Største bredde på spant	17,98 m
Dybde til øverste dæk	10,50 m
Dybgående	7,74 m
Dødvægt	9.000 tons
Fart på lastet prøvetur	16,0 knob

M/s „Domino Crystal“, som udelukkende er beregnet til sukkertransport, er bygget som enkeltskruet masselastskib. Motoren er anbragt agter. Foran motorrummet findes 3 store lastrum med sidetanke i lastrummens længde fra øverste dæk og ned til tanktoppen.

Skibet forsynes med 3 transportable kraner, der tilsammen kan losse 8.000 tons sukker i løbet af 19 timer. I sb side desuden 3 mindre kraner. Rigningen består af en lanternemast forude, en signalmast på top af opbygning og en selvstgende lademast med 1½ tons bom agter.

Opbygningerne indeholder al aptering for reder, kap-

tajn, officerer og mandskab. For reder og kaptajn indrettes aptering, inkluderet spisesalon, på salondækket, og overstyrmand og maskinchef deler huset på båcdæk. På dette dæk findes også officerernes opholdsrum. De øvrige officerer og underofficerer får kamre og messer i hus på hyttedæk, og mandskabskamre indrettes på øverste dæk, hvor også mandskabs-messe placeres.



M/s „Domino Crystal“.

Apteringen vil overalt blive udstyret på en smagfuld og tidssvarende måde, i overensstemmelse med rederens ønsker og myndighedernes krav.

Medens der i lastrummene er naturlig ventilation, ventileres aptering ved Hi-Press system. M/s „Domino Crystal“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren bliver en B&W syvcylindret dieselmotor 762-VTBF-140, cylinderdiameter 620 mm og slaglængde 1400 mm. Normal ydelse ca. 5840 bhk ved 125 omdr./min. Motoren indrettes for drift med tung olie. Hjælpemaskineriet skal bestå af 3 B&W dieselmotorer, 620-MTBH-30, og en 45 kva generator for havnetjeneste.

En oliefyret kedel beregnet til en dampproduktion på 2000 kg damp/time og en udstødsgaskeçel til 1500 kg damp/time installeres.

20. Caroliner søsat i Marstal

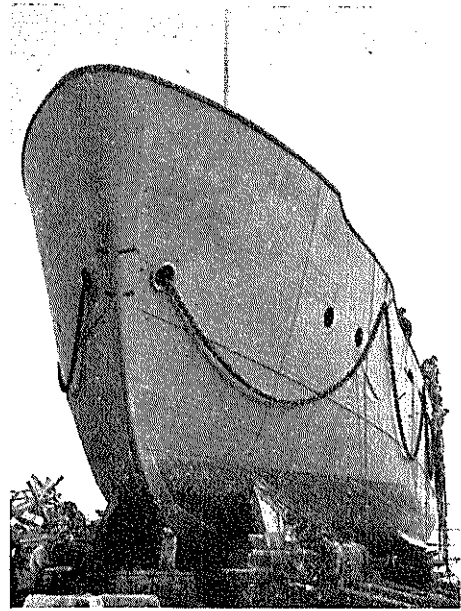
Lørdag den 24. oktober søsattes nybygning nr. 77 fra A/S H. C. Christensens Stålskibsværft i Marstal.

Skibet, som er det tyvende i rækken af skibe af ingeniør Martin A. Nielsens velkendte Caroline-type, der er leveret fra Marstal gennem de sidste 8 år, er bygget til skibsfører Preben Gramstrup Christensen, Odense. Skibet fik af fru Gramstrup Christensen navnet „Janto“.

Fartøjet er bygget efter de samme tegninger — og skabeloner! — som sine forgængere og udrustes stort set på lignende måde, dog med kun et spil, som drives hydraulisk, idet der ved udrustningen er taget hensyn til den specielle fart, skibet er beregnet til at gå i, nemlig transport af stålplader og -profiler fra Det danske Stålvalseværk. Skibet er bygget til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L.I.L. great coasting trade — ice og med fartområde: Texel—Lindesnæs.

Hovedmotoren bliver af MAK's type MV 423 på 265 hk ved 375 o/m med hydraulisk omstyret propeller, leveret af J. W. Berg Varv & Mek. Verkstad A/B, Hälsö.

Iøvrigt er bygningen og udrustningen af skibet meget vidt fremskredet. Det ventes da også leveret i begyndelsen af december.

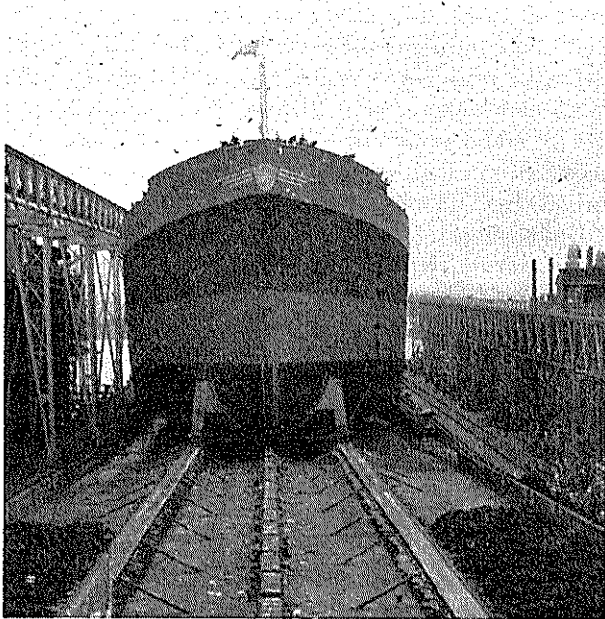


M/s „Janto“.

I dagene før søsætningen havde værftet den glæde at have besøg af den første Caroliner, m/s „Caroline“, som var tørsat for 8 års klassifikation. Som bekræftelse på det smukke og gode kvalitetsarbejde, værftet leverer, havde klassen kun ubetydelige anmærkninger at fremsætte til „Caroline“. Der er fremdeles efterspørgsel efter den populære type ligesom efter en såkaldt forlænget Caroliner, hvortil værftet har udarbejdet forskellige forslag, idet erfaringen har vist, at typen er yderst velegnet for forlængelse. Man kan nære pege på m/s „Majlith“, som forlængedes med næsten 9 m tidligt i år. Det kan derfor ikke undre, at flere Caroline-ejere har vist interesse for forlængelse allerede på byggestadiet.

Nærmest på værftets program efter „Janto“ står nu en færge til A/S Øernes Dampskibsselskab i Søby til ruten Søby—Fåborg. Færgen er kølstrakt, og spanterejsningen ligger ikke langt ude i fremtiden. Samtidig hermed skal der foretages installation af ny Vølundmotor samt en del andre arbejder på den islandske trawler „Baldvin Johannsson“, som ankom til værftet i begyndelsen af denne måned. Alt i alt forestår der en periode med travlhed for det gamle værft i Marstal, som iøvrigt i 1960 fylder 90 år.

HEMPEL'S skibsfarver er søstærke...



Øverst: Gudmoderen, mrs. A. Hofland. Nederst: T/t „Caroline“.

T/T Caroline søsat

Den 14. november 1959 søsattes dette turbine-tankskib fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense (værftets byggenummer 152), kontraheret af A. P. Møllers rederier.

Skibet blev navngivet af mrs. A. Hofland, der ledsagedes af sin mand, direktør A. Hofland, Shell Petroleum Co. Ltd., London, samt direktør H. M. C. van Oosterzee fra A/S Dansk Shell.

Skibet bygges helsejst til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.1. og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne	199,6 m
Største bredde på spant	27,7 m
Dybde	14,7 m
Dybgående	ca. 11,2 m
Dødvægt	ca. 38.000 tons
Garanteret fart på lastet prøvetur	15,8 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „softnose“ stævn og krydserhæk. Det har to langskibs gennemgående, korrugerede skoçder, som i forbindelse med 11

tværskibs skoçder inddeler skibet i 30 tanke, nemlig 10 midtskibs tanke og 2 × 10 sidetanke. Lastpumperummet er anbragt umiddelbart foran for maskinrummet, og et mindre pumperum findes forude. Skibet får fire turbo-lastpumper, hver med en kapacitet på 1000 tons/time samt tre Duplex slikkepumper hver på 150 tons/time.

Skibet får to 5 tons bomme, som bliver betjent af Kromann dampspil. Anker- og varpespil bliver ligeledes dampdrevne, mens styremaskinen bliver elektrisk-hydraulisk.

I brohuset midtskibs indrettes behøelse for kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, hovmester, styrmandsaspiranter, passagerer, hospital, kontorer samt spisesalon, officerers opholdsrum og baderum. I hytten indrettes behøelse for maskinofficerer, restaurationspersonale, sømænd, motormænd og drenge, som alle — med undtagelse af drengene — får enekamre. Her findes endvidere kabys, cafeteria for officerer og mandskab samt rygesaloner for officerer og mandskab.

Hele apteringen bliver indrettet efter moderne principper med god belysning og gode sanitære forhold samt med Hi-Press ventilationsanlæg og luftkonditionering overalt.

Skibet bliver udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter såsom radar, ekkolod, gyro-kompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Fremdrivningsmaskineriet kommer til at bestå af et af International General Electric Company leveret turbineanlæg bestående af en højtryks- og en lavtryksturbine, der tilsammen udvikler 12.500 ahk ved normal ydelse, og som maksimalt kan yde 13.750 ahk.

Hjælpemaskineriet bliver overvejende elektrisk drevet, og strømmen leveres af to International Electric Company turbogeneratore, hver på 500 kw.

Kedelanlægget omfatter to Foster Wheeler højtrykskedler, hver med en hedeblade på 490 m².

Odense Stålskibsværft, som jo er gået i spidsen med bygning af store skibe i Danmark, opgiver, at dette skib er det største skib hidtil bygget ved værftet og hidtil bygget i Danmark.

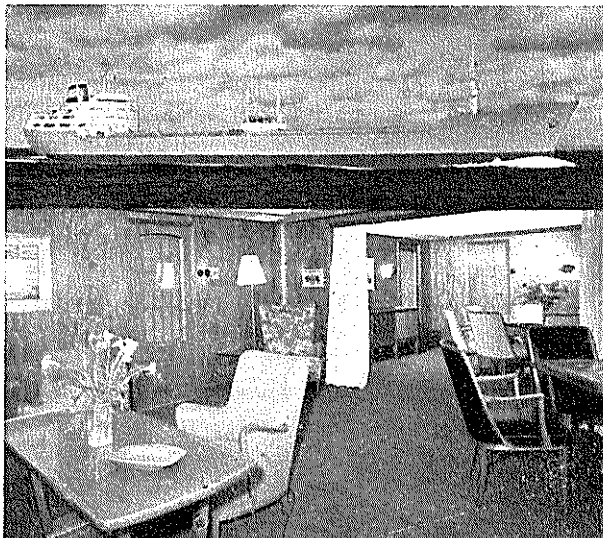
M/S Torne

Öresundsværvet AB afleverede den 21. oktober efter afsluttet prøvetur ved Bornholm og i Öresund det 27.500 tdw kombinerede malm- og tankskib „Torne“ til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm.

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

Længde overalt	198,7 m
Længde mellem perpendikulærerne	184,4 m
Største bredde på spant	24,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	14,2 m
Dybgående på sommerfribord	10,1 m

Malmstankkapaciteten er 13.957 m³, og lasttankkapaciteten 28.702 m³. Skibet har to store lastrum for malm



Øverst: M/s „Torne“. Nederst: Spise- og rygesalon.

og 24 lastolietanke, under og på siderne af malmlast-rummene Malmlastrummene er forsynet med 12 last-luger af Götaverkens type med hydraulisk manøvrering.

Skibet har langskibs spanter og er bygget med plane langskibs skodder og korrugerede tværskibs skodder i lastdelen. Under dækket er indbygget to passagetunneller mellem hytte og bak, i hvilke rørledninger og elektriske kabler er monteret. Skroget er isforstærket og helsevejst.

Skibets nautiske udrustning omfatter sædvanlige moderne instrumenter, såsom gyrokompas, radar, ekkolod, SAL-log samt radiopejler med synlig aflæsning.

Fremdrivningsmaskineriet består af en nicylindret, erkeltvirkende, totakts GV-dieselmotor, konstrueret for drift med tyk olie. Med 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 ihk. Skibets fart på fuld last bliver ca. 14,5 knob. Under fartprøver nord for Bornholm opnåedes en gennemsnitsfart på 15,4 knob.

For fremstilling af elektrisk strøm findes tre fem-cylindrede, firetakts dieselmotorer, hver koblet til en 270 kva vekselstrømsgenerator. Desuden er en damp-dreven vekselstrømsgenerator på 245 kva installeret. Kraftnettet er med 440 v, 60 p/s, og belysningsnettet med 110 v.

Skibet føres af kaptajn S. Arvenäs med K. Jonsson som maskinchef.

T/T **Esso Brussels**

Kockums Mekaniska Versksstad i Malmö søsatte den 26. oktober det 41.000 tdw store turbinetankskib „Esso Brussels“ til Esso Belgium S.A., Antwerpen, et datterselskab til Standard Oil Company, New York. Det belgiske selskabs præsidents frue, mme. R. Andersen, navngav skibet.

Skibet er Kockums første nybygning til såvel Belgien som Esso-koncernen. Skibet ventes at blive klar til levering i første kvartal af 1960. Det bliver det største i den

belgiske handelsflåde og skal i første række anvendes til transporter af råolie til Esso-raffinaderiet i Antwerpen.

„Esso Brussels“ er det sjette skib af Kockums 40.000 tons type, som gentagne gange har været omtalt i *Vikingen*.

Grundig ombygning af to T2-tankskibe

Et ombygningsarbejde af betydelig størrelse sættes i disse dage i gang ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö, hvor to krigsbyggede såkaldte T2-tankskibe på hver ca. 16.000 tdw skal ændres til masselastskibe på ca. 21.000 tdw. Samtidig skal det oprindelige turboelektriske maskineri erstattes med trykladede Kockum-MAN dieselmotorer på 6.960 ahk. De to tankskibe hedder „World Trophy“ og „World Trade“, tilhører Niarchos-koncernen og har siden foråret været oplagt i industrihavnen i Malmö.

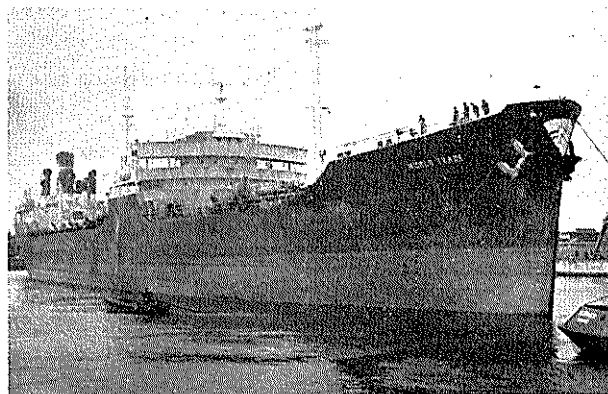
Ombygningen går i hovedsagen ud på, at den nuværende tankdel erstattes med et nyt midtskibs-parti, som indeholder fire tørlastrum med ialt syv luger. Skibenes hoveddimensioner før og efter ombygningen er følgende

Længde mellem perpendikulærene .	153,3 m	168,1 m
Største bredde på spant	20,7 m	22,9 m
Sidehøjde	12,0 m	14,3 m
Dybgående	9,2 m	9,7 m

Arbejdsgangen bliver i korthed følgende: Skibet tages i dok med agterenden forrest. Skroget skæres i tre dele. Agterskibet ballastes i dokken og bliver der, medens forskibet og midterpartiet fjernes. Forskibet holdes opret ved hjælp af pontoner.

Det nye midtskibs-parti, som i mellemtiden er bygget på bedding og søsat på sædvanlig måde, inddokkes nu sammen med det gamle forskib. De tre dele forenes, og derefter uddokkes det „nye“ skib og lægges ved siden af den gamle midtskibs del, så det derværende midtskibs hus kan slidskes over. Derefter foretages installationen af det nye maskineri m.m.

Begge de ombyggede skibe skal leveres i 1960.



M/T „World Trade“.

T/T **Havkong**

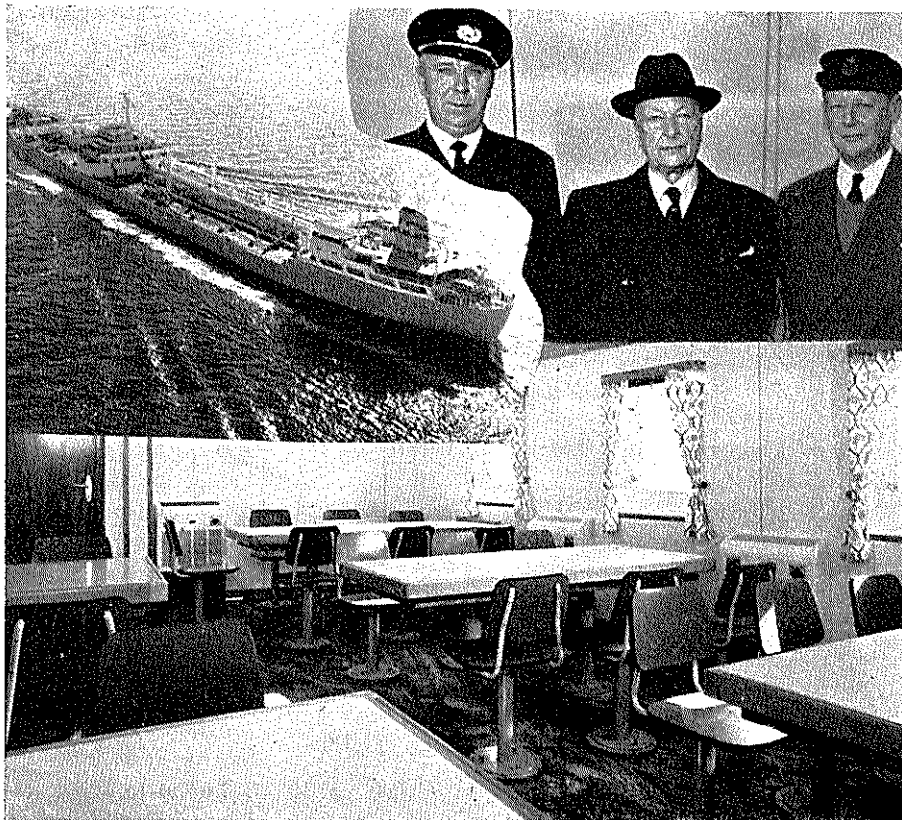
Turbinetankskibet „Havkong“ på 41.750 tdtw blev den 15. oktober afleveret til A/S Havprins, skibsreder P. Meyer, Oslo, fra Götaverken.

De i Vikingen nr. 7 givne oplysninger om skib og maskineri supplerer vi med følgende:

Kedlerne (Babcock og Wilcox) er af Selcstable superheat-type, som her for første gang finder anvendelse på Götaverken. Kapaciteten er tilstrækkelig til at give fuld effekt på propellerturbinen og samtidig varme olielasten op. Kedlerne er forsynet med en mindre fødevandsforvarmer, en gasluftforvarmer og en mindre damp-luftforvarmer. I udrustningen indgår bl. a. fotoelektriske røggasindikatore og kulsyremålere.

Ved bakprøve blev skibet stoppet på 7 minutter og herefter givet en fart agterover på 10 knob, hvorved skræns omdrejninger var 75 i minuttet. Turbinens effekt på 17.500 hk kan forøges med 10 %, hvis det behøves for at holde en bestemt fartplan.

De to turbogeneratorer har hver en kapacitet på 700 kw. De er af BTH's bloktype med turbine, generator, gear og kondensator m. m. sammenbygget til en enhed. En dieselgenerator med en effekt på 200 kw af Götaverkens G-type er tilstrækkelig for drift i havn og for hurtig start af maskineriet.



Øverst til venstre: M/t „Havkong“. Øverst til højre: Fra venstre kaptajn Bjarne Johansen, skibsreder P. Meyer og direktør Hilding Nielsen. Nederst: Mandskabsmesse.

Blandt maskineriets instrumentering kan nævnes dels et alarmpanel med 30 forbindelser, dels en speciel fast indbygget udrustning til at måle vibrationer på forskellige, roterende maskiner. Hvis ubalancering skulle optræde på hovedmaskineriet, turbogeneratorer eller kedelblæsere, kan dette opdages på et tidligt stadium. Også unormale torsionssvingninger kan opdages. Dette er en af flere nye ideer, som på rederens forlangende her er udført for første gang.

Uddevallavarvet

Uroen om Uddevallavarvet har øjensynlig ikke lagt sig helt, og der har været rygter i omløb om afskedigelse af 400 arbejdere. Dette demteres udtrykkelig af direktør Segerdahl, der i den svenske dagspresse oplyser, at værftet for tiden har det næststørste antal ordrer ved noget svensk værft, ialt på over en million tons dødvægt.

De 29 skibe, som værftet har i ordre og under bygning, er følgende: Fem tankskibe på hver 68.500 tdtw til amerikanske redere, otte tankskibe på hver 40.500 tdtw, to Gulf-tankskibe, to til Trinity Navigation Corporation, tre til norske og et til engelsk reder, endvidere syv tankskibe på hver 34.000 tdtw til norske, engelske og en svensk reder (den sidstnævnte er AB Navigare i Stockholm), desuden fire tankskibe på 19.000 tdtw, hvoraf et til Sveabolaget i Stockholm, og endelig fem tørlastskibe på 12.500 tdtw bl. a. til norske og svenske redere

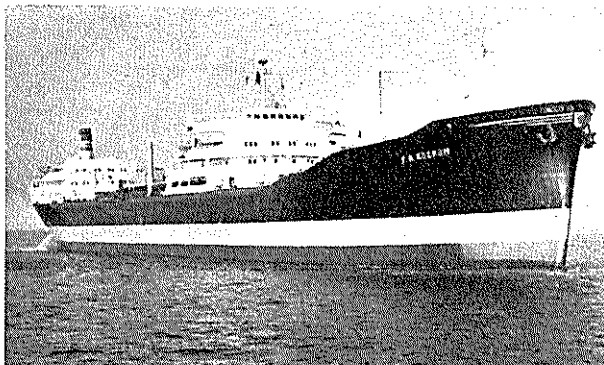
(nyordrer, nemlig Rederiaktiebolaget Atos og Sigyn, som tilhører koncernen Lundgren og Börjesson i Häl-singborg).

Af de nævnte afleveres inden årets udgang en 12.500 tonner til rederiet Oddfjell i Bergen og i december dels en 19.000 tonner til Sveabolaget og dels et af Trinity-tankskibene.

T/T **F. H. Kockum**

Forhøjet kommandobro, bestiklukaf med koncentreret instrumentanbringelse, tankluger af letmetal og plasticmateriale ombord — det er nyheder, som Rederi AB Malmö, Malmö, prøver i sit nye skib, som den 23. oktober blev afleveret fra Kockums Mekaniska Verkstad.

Skibet er turbinetankskibet „F. H. Kockum“ på 35.900 tdtw, som straks begyndte et 7 års charter for



T/t „F. H. Kockum“.

Caltex med kaptajn Roland Nærrbom som fører og Elis Johansen som maskinchef.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og er praktisk taget 100 % helsvejst.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	202,8 m
Længde mellem perpendikulerne	195,1 m
Største bredde på spant	26,7 m
Sidehøjde	14,9 m
Dybgående	11,1 m

Lastrumfanget, som er 48.480 m³, er fordelt på 30 tanke, tre tværskibs i hele lastens længde. Tankene er forsynet med gnistsikre luger, støbt af letmetal. På grund af sin ringe vægt har lugerne kunnet anbringes på almindelige hængsler og låses med vingemøttrikker. Det midtskibs hus er åbent på agterkanten, hvilket bl.a. medfører, at de underliggende tanke er lettere tilgængelige for rengøring.

I hovedpumperummet, som ligger op til maskinrummet, findes fire turbinedrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 1.000 tons vand i timen samt to duplex slikkepumper, hver på 150 tons. Lastoliepumpernes turbiner er forsynet med hydraulisk fjernstyring fra pumperumskappen. I det forreste pumperum findes en brændoliepumpe på 75 tons, en lænepumpe på 50 tons samt en 50 tons nødbrandpumpe af centrifugaltypen.

Store dele af yderklædningen er behandlet med gasbrændere, hvorigennem al rust og glødeskal er fjernet. De dele af skroget, hvor man af erfaring ved, at korrosion opstår, er malet med nye specialfarver på plasticbasis. Desuden er alle af saltvand berørte dele i lastoliesystemet behandlet med plast indvendig for at hindre korrosion, og isolationen om dæmpledningerne på dækket er klædt med plastbånd. Rør af stiv vinylplast er anvendt for visse saltvandsledninger.

Hovedmaskineriet er et Kockum-de Laval damp turbineanlæg på 16.500 ahk ved 106 omdrejninger pr. minut på skruen. Den kontraherede fart er 17,25 knob, men på prøveturen opnåedes en højeste gennemsnitsfart på 17,61 knob på fuld last og en noget højere effekt end den kontraherede.

Damp leveres af to af Kockum byggede „type D“ Foster-Wheeler vandrørskedler, som hver normalt yder 28 tons overhedet damp pr. time og ved forcering maksimalt 37 tons. Trykket er 42 ato og temperaturen 463°. Omformeren for lavtryksdamp har en kapacitet på 18 tons pr. time, 10,5 ato. To ferskvandsanlæg fremstiller hver 30 tons ferskvand pr. etmål.

Elektrisk kraft leveres af to turbogeneratore på hver 725 kva, 440 v, 60 p/s. Desuden findes en dieseldreven nødgenerator på 150 kva, som starter automatisk, når spændingen afbrydes, og er udrustet for drift uden tilsyn.

Apteringen for den 60 mand store besætning har rummelige enmandskamre, messer og opholdsrum, vaskerum med rulle- og tørrerum, mørkekammer, svømmebassin etc. Hele apteringen er luftkonditioneret efter S-man systemet med centralt regulerbar varme og kulde. Proviantafdelingen har fem forskellige kølerum, som indvendig er beklædt med aluminium. Affrysningen sker automatisk.

Ombordtagning af proviant lettes med tipbare stålbeholdere, som enten kan løftes ombord med en særlig kran agter på bådedækket og direkte fires ned gennem proviantlugen i hoveddækket eller landes midtskibs på løbebroen og køres agterud på gummihjul.

For at få bedre udsigt fra styrehuset er kommandobroen hævet 1,4 m over det almindelige brodæk. Alle teletekniske navigationsmidler, som ellers plejer at være anbragt rundt om i styrehuset, er ført sammen til et fælles panel foran for kortbordet og sammenbygget med dette. Med god oversigt indeholder det registrerende ekko-lod, SAL-log, Decca navigator, gyroreper, kurstegner, omdrejningsviser, højttaler til radiopejler, telefon samt lanternekontrol og elektrisk gruppecentral m.m. Indbygget i kortbordet er modergyroen, radiopejleapparatet af goniometertypen og kronometer. Radar, selvstyre- og skrivende ekkolod er som sædvanlig anbragt i styrehuset.

Clicheerne

til „Vikingen“, „Sejl og Motor“,
„Jul på Havet“ og „Årsheftet“

er fremstillet af

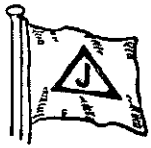
Brdr. Barentzens Clicheanstalt

Kontor:

Christiansborggade 1, København V.

Telef. BY 8040

291



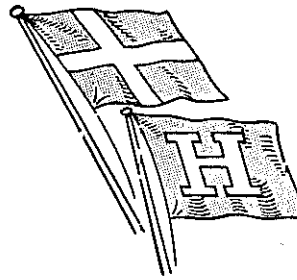
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



REDERI-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redere:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Telefon Central 69 - Telex 2574



A/s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

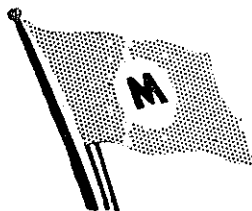
KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s

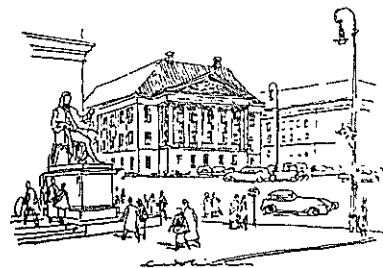
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer:
Borgergade 16, Tlf. Ejen 2708 Telex 2424

Passageragenter for
UNITED STATES LINES og AMERICAN EXPORT LINES



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



101 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gamle traditioner

Publ. Nr. 1163

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



Tulpa Havet 1959





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Maleri af V. C.

I Tidens Gry en Verden steg
af Hav, af Hav!
Og Lande dukked frem — og veg
for Havets Magt i trodsig Leg —
nu minder kun om Urtids Eg
det gule Rav.
Ja, Verdnens Liv i Lyst og Nød
sank atter hen i Havets Skød
og tav.

Den Brink saa brat og brænding-vaad
og Havets Spejl
har hilst vor første Sømandsdaad:
en egetømret Vikingbaad,
der skar igennem Bølgens Fraad
for Pres af Sejl,
et Drageskib, der drog af Sted
og tæmmed Havets Harmen med
sin Plejl.

Du stolte Hav i Braad, i Brand,
i dunkel Ro —
snart styrter Du Dig grum mod Strand,
snart glatter Du det hvide Sand
og buer fint fra Land til Land
Din Bølgebro.
Vort Sind er lutret i Din Daab,
Du bølgel i vor Elskov, Haab
og Tro.

Digt af Axel Juel

De Vingesnækker svandt i Sky
mod Sagas Strand,
men efterlod et Ørnery
fra Vikingskibets Skjoldegn
og Bispens stærke Flaadeby
til Helgoland.
Om nogen nu kom hid paa Rov —
Staalhagen jog dybt i hans Bov
sin Tand.

Vort Fædreland i Nordhavs Sus,
Du fosterer Mænd,
der værner deres Fædres Hus.
Aa Du, der steg af Bølgens Brus,
og hviler sødt i Sol og Gus
Din skønne Lænd!
Aa Danmark, Danmark, Du er vort,
til Du i Havet glider bort
igen!

Fra Himmel og H

VIKINGENS JULENUMMER

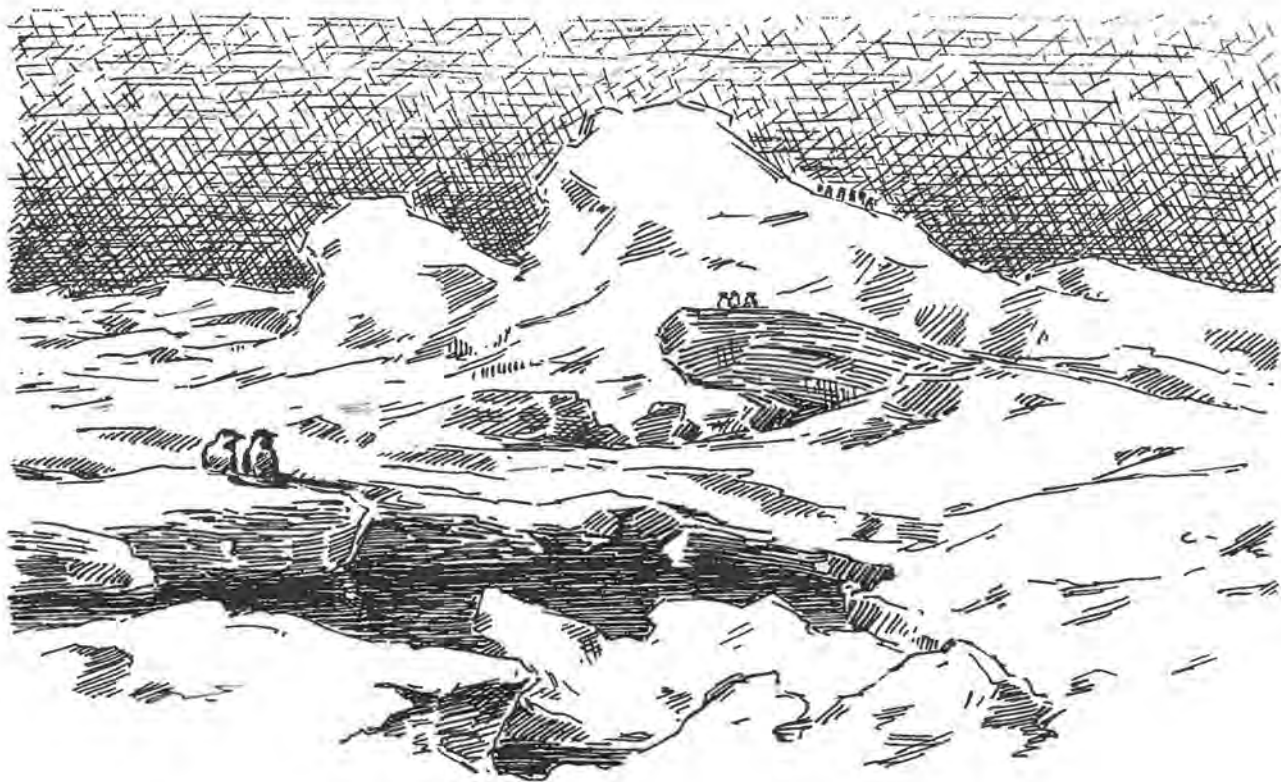
Nr. 12 A

Jul paa Havet 1959

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

TRYK: A/S L. IHRICH



Hvalfanger Billy in memoriam

Her er sangen om hvalfanger Billy,
en søulk, som håret og brun
havde ry i det sydlige Ishav
som den bedste mand bag en harpun,
han sku' ses i en drønende kuling,
medens søerne slog over dæk,
som den første, der pejled' en chance,
hvor der lugted' af hvaltran og spæk.

Han fo'r på de sydlige bredder
i mange og trælsomme år,
og han blev til en myte dernede,
hvor han huskes, mens årene går,
for han jaged' det farligste bytte,
ja, det er hverken løgn eller pral,
at han ene mand fanged' og dræbte
Antarktis' mest frygtede hval.

Og han endte sit livsløb hernede,
hvor årtusinder giver læ,
og man lagde hans legem' til hvile
bag en snepudret, stivfrossen bræ. —
Der er slet ingen sten eller kranse
på en hvalfangers ensomme grav,
men kun stormenes evige susen
om hans seng ved det yderste hav.

Allan Larsen.

Verdens første dampskib på prøvetur i 1543

Og havde spanierne vist det større interesse, havde den berømte armada måske i 1588 kunnet stævne op gennem Den engelske Kanal ved dampkraft!

Blasco de Garay, kaptajn i kejser Karl den Femtes store flåde, foretog prøvesejlads med et dampskib for over 400 år siden, og havde de indflydelsesrige kredse i Spanien haft øjnene åbne for, hvilke muligheder der lå i en opfindelse af så revolutionerende art, er det ikke godt at vide, hvordan verden ville have set ud i dag.

Af flere forskellige grunde blev den praktiske udnyttelse af opfindelsen imidlertid saboteret. Dengang var forholdet jo det, at stormagterne som regel var

modstandere af revolutionerende opfindelser, der indebar mulighed for, at deres flåder med ét slag blev forældede. Ja, endnu 250 år senere modsatte det engelske admiralitet sig med næb og klør at tage dampkraften i anvendelse! Længe efter at dampskibet var en praktisk realitet, sværgede admiralitetet til sejl og benyttede kun dampskibet til at slæbe de store, sejlførende fregatter ud til kamp. Senere skulle undervandsbåden en tid møde den samme vrangvillige indstilling i admiralitetet. Den var kun de



Længe efter at dampkraften var en realitet til fremdrivning af skibe, sværgede det engelske admiralitet til sejl og anvendte kun dampskibe til at slæbe de sejlførende fregatter ud til kamp.

fattige nationers forsøg på at finde et modtræk mod Englands kæmpestore flåde af krigsskibe, hed det.

Admiralerne i kejser Karl den Femtes flåde tænkte i nøjagtig de samme baner. De nærede frygt for, at den store flåde af galajer og galeoner skulle blive gjort helt ubrugelig, hvis mekanisk kraft — som selv i vindstille og i modvind skulle kunne drive et skib frem uden sejl eller årer — blev almindelig på havene. Blasco de Garay og hans „rygende uhyre“, som man kaldte det, blev derfor betragtet som intet mindre end en fare, som efter admiralerens mening måtte bekæmpes med alle til rådighed stående midler.

Nu var forholdet imidlertid det, at denne besværlige Blasco de Garay allerede havde vundet adskillige indflydelsesrige spaniere for sin opfindelse, og hans største ønske var, at kejseren og tronarvingen kom til stede, når prøvesejladsen skulle finde sted. At overtale kejseren hertil var imidlertid en sag, der ikke blot krævede indflydelsesrige folks medvirken, men tillige diplomatisk takt.

Don Enrico de Toledo, Castiliens guvernør, var ikke uvillig til at forsøge på at indvirke på kejseren, og Don Pedro, finansministeren, gav også tilsagn om at yde støtte. Det var dog først, da kejserens staldmester, den unge adelsmand Francisco Gravalla, sluttede op bag dem, at det lykkedes at få kejserens endelige tilsagn om at komme til stede, når de Garay stod ud på prøvesejlads med sit dampskib.

Men de Garays modstandere lå heller ikke på den lade side. De besluttede sig til at spille på den jalousi, der bestod mellem Don Pedro, finansministeren, og Ravego, vice-kansleren. Det lykkedes de Garays modstandere at få Ravego over på deres side — men for sent. Kejseren havde forinden afgivet løfte om at ville overvære den store begivenhed i Barcelona.

Ravego, der var rasende over, at hans bitre rival til kejserens gunst var kommet ham i forkøbet, drøftede nu indgående situationen med en lang række højtstående admiralitetsofficerer og allierede sig umiddelbart efter med den frygtede inkvisition. Man enedes til sidst om, at det sikkert ville være det bedste at se tiden an. Måske var den omstridte kaptajn, når det kom til stykket, kun en bedrager — eller en tåbe. Endelig var der jo også den mulighed, at prøvesejladsen slog fejl, så de Garay ikke alene unødigt havde ulejliget kejseren, men måske tillige blev den indirekte årsag til, at Don Pedro kom i

miskredit hos kejseren på grund af sin energiske indsats for at få denne overtalt til at overvære prøvesejladsen. Det var nemlig almindelig kendt, at kejseren uhyre let blev irriteret, når alt ikke gik som efter en snor.

Karavellen „Trinidad“, som var på 110 tons, løb på en af sine mange rejser ind til Barcelona med en last korn fra Coimbre. Skibets kaptajn og medejer, Pedro de Schazza, dengang en velkendt skikkelse i søfartskredse, protesterede i kraftige vendinger, men forgæves, da officerer fra den kejserlige flåde uden videre rekvirerede hans skib og omgående gik i gang med at foretage en hel række besynderlige ting om bord.

„Trinidad“ var en tremaster med råsejl på formasten og tilspidsede latinersejl på de to andre master. Bakken og agterdækket lå ret højt — hoveddækket derimod forholdsvis lavt. Lige under bakken på selve hoveddækket blev der bygget et stort ildsted. Over dette blev der rejst en stor, kugleformet kobberkedel, udstyret med en lang, smal skorsten, der ragede i vejret agten for formasten, således at dens savtakkede top lå i lige linie med faldene fra topsejlbommen. Fra kobberkedlen ledte et helt virvar af rør agterud til en stor kasse, der var boltet fast til dækket midtskibs. En jernaksel førte fra denne kasse ud til to store hjul, der var anbragt på hver sin side af skibet.

Inde på kajen blev der rejst en tribune, udstyret med kejserlige standarter og draperier i de spanske farver. Omkring tribunen indrettedes der siddepladser til i hundredvis af hoffolk og officerer, ligesom der blev etableret afspærringer, bag hvilke de mange tilskuere, man ventede, kunne tage opstilling.

Tidligt om morgenen den 17. juni 1543 tog hellebardister i skinnende brynjer opstilling på kajen, mens officerer fra flåden drog omsorg for, at alle sejl og årer fra „Trinidad“ blev bragt i land. Officielle observatører — blandt dem de misfornøjede admiraler — holdt skarpt opsyn med Blasco de Garay og hans mænd, mens de gjorde fyr under den store kobberkedel. Snart sendte den høje skorsten en tyk, sort røgsøjle i vejret, og samtidig begyndte det at boble og syde i kedlen og de mange rør og ledninger.

Kejseren og hans unge søn, prins Filip, ankom til havnen ved middagstid, hilst af trompetfanfarer og trommehvirvler. De overværede fra deres pladser på tribunen det store øjeblik, da „Trinidad“ kastede



Kejseren og hans søn overværede det store øjeblik, da skibet satte sig i bevægelse.

fortøjningerne — de så den sorte røgøjle blive tykkere og tykkere, og de så de store skovlhjul på skibets sider begynde at rotere langsomt. „Trinidad“ havde sat sig i bevægelse! Trækkende en bred kølvandsstribe efter sig gled verdens første dampskib gennem vandet . . . !

Ravego, der sad ved siden af kejseren, følte sig på dette tidspunkt foranlediget til at bemærke, at de Garays dampskib efter hans og de sagkyndiges mening var alt for kompliceret til, at det nogen sinde ville få praktisk betydning. Han bemærkede yderligere, at kedlen uhyre let ville kunne eksplodere, og at det virvar af maskineri, der fandtes på dækket, så let som ingen ting kunne sprænges bort af blot en enkelt kanonkugle. Men kejseren hørte slet ikke efter. Han var alt for begejstret for det forunderlige syn, han så. I stedet gav han Ravego ordre til at sørge for, at Blasco de Garay hurtigst muligt fik besked om at indfinde sig i audiens hos ham.

Men de Garay kom aldrig i audiens hos kejseren. Allerede samme aften forlod kejseren nemlig i største hast Barcelona. En kurér havde bragt ham efter-

retning om, at Hertugen af Cleves havde iværksat en opstand, og at han sandsynligvis ville få hjælp fra Frankrig. Det gjaldt derfor om at få opstanden slået ned med hård hånd så hurtigt som overhovedet muligt.

For Ravego og admiralerne kom denne udvikling som sendt fra himlen, og de gik straks i aktion. Nu, da opmærksomheden var blevet henledt på andre ting end de Garay og hans dampskib, gjaldt det om ikke at spilde tiden. De gav omgående de Garay deres ordrer, som han også delvis efterkom. Han fjernede kedel, rør, skovlhjul m.m. fra „Trinidad“ og fik det hele opmagasineret på det kejserlige værft i Barcelona. Men selve maskineriet lykkedes det ham på en eller anden mærkelig måde at skjule.

Hvad der herefter foregik bag kulisserne, kan man kun gisne om; men nogle få dage senere blev de Garay forfremmet til vice-admiral og modtog samtidig en stor pengegave. Endvidere fik han alle sine udgifter betalt og i tilgift overladt en mindre

landejendom i Castilien, hvor han levede ensomt og tilbagetrukket resten af sit liv.

Da kejseren atter fik stunder til at beskæftige sig med de Garay og hans dampskib, blev det frarådet ham at interessere sig mere for denne sag. Det skete gennem et diskret vink fra inkvisitionen, der begrundede sin modstand mod de Garays opfindelse med, at der lå trolddom bag den.

Denne udvikling har ganske sikkert været grunden til, at de Garay — ligesom kejseren — anså det for klogest at forholde sig passiv. Folk, der blev betragtet som troldmænd, blev jo som bekendt i hine tider brændt på bålet. Og selv om en proces måske ville få det udfald, at han blev frikendt, så vidste han udmærket, at „afhøringerne“ kunne trække ud i flere år, som han ville være henvist til at tilbringe under arrest i et usselt fangehul. At de Garay ikke har turdet løbe denne risiko, kan man vist godt betragte som temmelig givet.

Men lige til år 1767 lå hans maskineri skjult i en kælderhvelving på en lille borg i nærheden af byen Simancas i provinsen Valladolid. Det var på dette tidspunkt næsten helt fortæret af rust.

I et tillæg til første bind af Columbus' rejser, der udkom i Spanien i 1825, findes der en omtale af

de Garays dampmaskine. En bog, der omhandler de Garays pionerarbejde, skrevet på grundlag af hans egne optegnelser, udkom ligeledes i 1825. Af denne bog fremgår det, at han resten af livet var en mærket mand. Inkvisitionen holdt meget skarp kontrol med alt, hvad han foretog sig ude på den afsides beliggende landejendom.

Men hvor langt ville verden i dag være nået i den tekniske udvikling, hvis dampkraften var blevet taget i brug 250 år tidligere, end det blev tilfældet? Måske ville rejser til månen i så fald have været noget ganske almindeligt i vore dage — og atomkraftens anvendelse i industrien måske det normale?

Og tænker man sig, at englænderne i 1588 var stået ud for at møde den store spanske armada, som ved dampkraft stævnedes op gennem Kanalen — ja, da ville næppe nogen jordisk magt have været i stand til at forhindre de spanske tropper — på dette tidspunkt regnet for verdens bedste — i at storme i land på de engelske kyster.

At meget ville have set anderledes ud i dag, hvis kejser Karl den Femte havde været lidt mindre overtroisk og Blasco de Garay lidt mindre forsigtig og tilbageholdende, er der en vis sandsynlighed for.



Inkvisitionen frarådede diskret kejseren at interessere sig mere for de Garays dampmaskine.

Oplagt mellem bøjerne

En fabel om skibe og mennesker

Da vagtsmand Mikkelsen denne eftermiddag var på vej ud til havnen, var det let at se på ham, at humøret ikke ligefrem stod på „smukt“. Den krogede shagpipe hang ganske vist i mundvigen, hvor den hørte til som en naturlig del af Mikkelsen selv – men den var kold, gået ud, uden at han havde bemærket det.

„Hva' dølen går der af den gamle idag?“ spurgte tolderne ved Frihavnsporten hinanden, da Mikkelsen imod sædvane ikke standsede op og sludrede et par minutter, men i dybe tanker gik lige forbi dem og kun drev det til et mumlende: „G'aften.“

Nej, den gamle vagtsmand var ikke, som han plejede at være. Han var ligesom slået ud af en anelse, der i dag var blevet til vished: Han havde det nu sort på hvidt, at det snart var slut med hans lille ekstrajob som vagtsmand på to skibe, som i flere måneder side om side havde været oplagt mellem bøjerne ude i Nordhavnen.

Han opdagede det ved morgenkaffen – det stod at læse i avisen som en lille notits på søfartssiden, at Fragtselskaber's damper „Nebraska“ var solgt til ophugning og i løbet af få dage ville blive slæbt til sin sidste havn.

Kort og godt: Hans gamle skib fra de bedste år i hans liv, det var nu færdigt – erklæret for uøkonomisk og forældet og dømt til at ende sine dage som

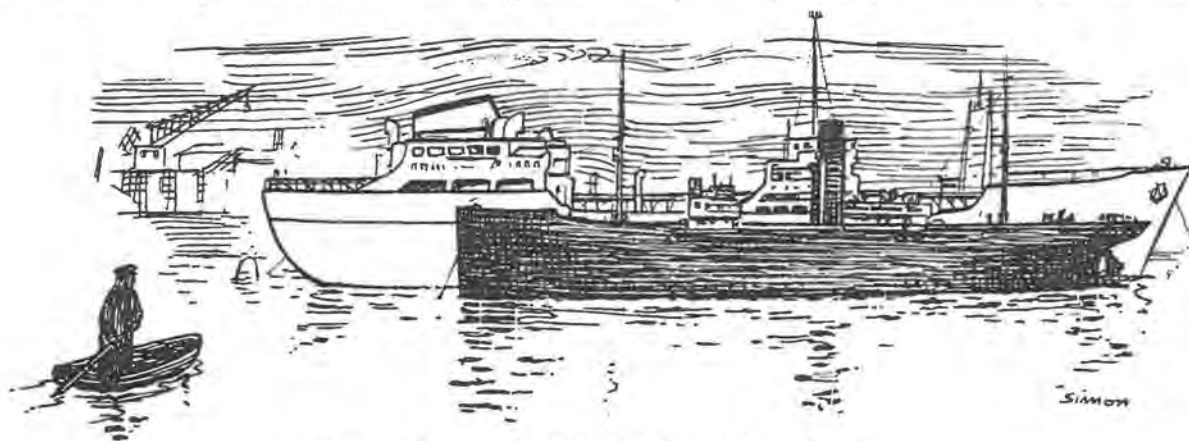
en hoben gammelt jern. Konkurreret ud af de moderne, hurtiggående motorskibe. Færdigt!

Og det var kun en meget dårlig trøst, at notitsen sluttede med en meddelelse om, at Oliekompagniet's motortankskib „Star“, som i nogen tid havde været oplagt mellem bøjerne i Nordhavnen, nu skulle gøres sejlklar for at gå til persisk havn efter en last olie. For det var jo netop disse to skibe, som det meste af sommeren og efteråret havde været lyspunktet i Mikkelsens ellers noget ensformige tilværelse, givet ham et kærkomment plus til folkepensionen og – hvad der næsten betød mere – gengivet ham følelsen af, trods alderen og den ubehagelige astma, stadig at kunne bruges på et skib.

Men naturligvis – indrømmede Mikkelsen for sig selv: Man kan jo ikke blive ved. En skønne dag blev også *han* erklæret for „gammel og uegnet“. Sådan går det os alle – skibe såvel som mennesker: Man lægger sine bedste år derude på havene, indtil man omsider agterudsejles af en ny tid med en teknik og et forbandet hastværk, som ikke en kæft begriber nytten af. Man lægges op – og en dag kappes fortøjningerne, og man står ud på sin sidste, lange rejse.

Skibe såvel som mennesker – det er ens for alle.

Mikkelsen havde nået kajtrappen, ved hvis fod en lille jolle lå og skvulpede i dønningen. Han stod et



— mens den gamle vagtsmand vrikkede sin jolle tværs over havnebassinet . . .

øjeblik og så over imod „Nebraska“ og „Star“ – og opdagede så først, at piben var gået ud – og fik den tændt. Det gav ligesom ro i sindet.

Ja, ja – endnu kunne han da tumle en båd og entre en lejder. Endnu kunne han så godt som nogen splejse et par tovender og gøre en trosse fast, så den holdt.

Mikkelsen var sømand. Det kunne ingen ta' fra ham –

Mens den gamle vagtsmand i tusmørket vrikkede sin jolle tværs over havnebassinet til de to skibe, hvis konturer tegnede sig som silhuetter på den lysegrå aftenhimmel, måtte han uvilkårligt drage sammenligning mellem dem.

De var lige så forskellige som de tidsepoker, de repræsenterede, og hvad man foretrak, måtte blive en smagssag. Mikkelsens hjerte hang nu ved gamle „Nebraska“, han havde været med det i flere år – dengang det var nyt og beundret – han kunne lide det skib. Men selvfølgelig ville han indrømme, at „Nebraska“ med sin lodrette, alt for høje og tynde skorsten midt imellem fokke- og stormasten, at hun i en skønhedskonkurrence ikke kunne stå sig mod sin langt yngre sidekammerat. Der var noget fikseri – der var ligesom mere *flugt* over „Star“'s flotte stævprofil og strømlinede aptering med bro og styrehus midtskib og dækshuset med den korte, trinde skorsten agter ude.

Der var forskel på skibe, som der var det på piger. Nogle er højmoderne og flotte og ser dyre ud – men de er ikke til at stole på. Andre er nette og pæne i deres beskedne klædedragt – men det er alligevel *dem*, man gifter sig med og sejler ud med på livets lange trip, for de er ligesom mere stabile – mere all right'e helt igennem.

Skibe og mennesker – det kom ud på eet.

Mikkelsen snøftede op og strøg efter med hånden

under næsen. Han kendte begge kategorier af disse væsener – ud og ind. Som nu „Nebraska“ – det er måske ikke noget *kønt* skib – og heller ikke moderne. Men hvad betød det? Det var jo helt andre egenskaber, det kom an på her i tilværelsen.

Betragtningen var gammeldags og ikke i kurs, vidste han; men – nuvel, så *var* han gammeldags.

Uvilkårligt sendte han en taknemmelig tanke til Lillemor hjemme på Islands Brygge. Når skibene her var borte – godt at han da havde *hende* at leve videre for. –

Mikkelsen gjorde jollen fast og entrede op ad falderebet til „Nebraska“'s dæk.

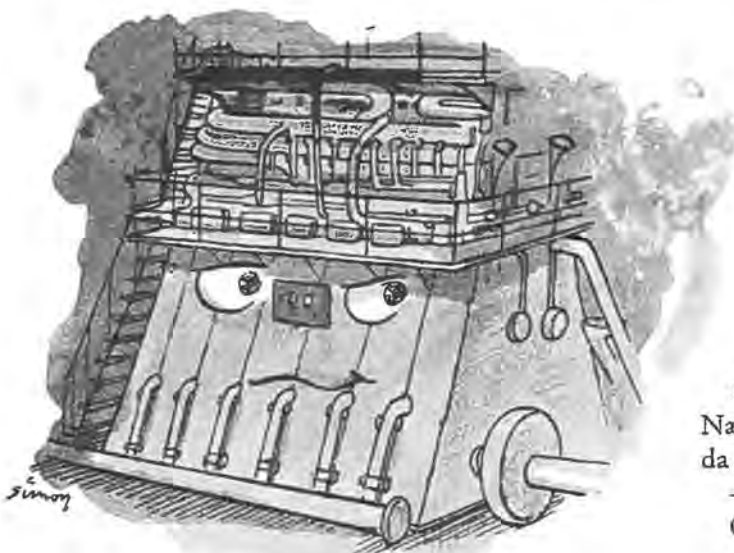
Det var næsten som at være hjemme igen.

— — —

Efter den sædvanlige runde på begge skibe er Mikkelsen blevet træt og har sat sig til rette for at hvile lidt oppe i styrehuset på „Star“. Egentlig var han helst blevet ovre på „sit eget“ skib, men styrehuset her er lunere, fordi det er helt lukket, og så har han her fra et udmærket overblik over skibene og ind over havneterrænet.

Men når man er træt – og alene med sine egne tanker – og alt omkring én er mørke og dyb stilhed ... så kan tiden falde lang og friste til de mærkeligste refleksioner, som meget nemt kan ende i et lille blund.

Jo – for der er nu noget underlig dødt og uvirkeligt over et oplagt skib. Det er ligesom alle de „levende“ ting i det – fra antennen øverst mellem masterne til røret og skruen nederst ... fra radar'en, kompasset og radiostationen til rattet og styremaskinen – og det store hoved- og hjælpe-



maskineri ikke at forglemme – hele denne vidunderlige organisme af teknisk snilde, som i søen er hjerte og lemmer på skibets arbejdende stållegeme ... den er nu gået i stå, sat ud af funktion og blevet døde, tavse apparater og instrumenter.

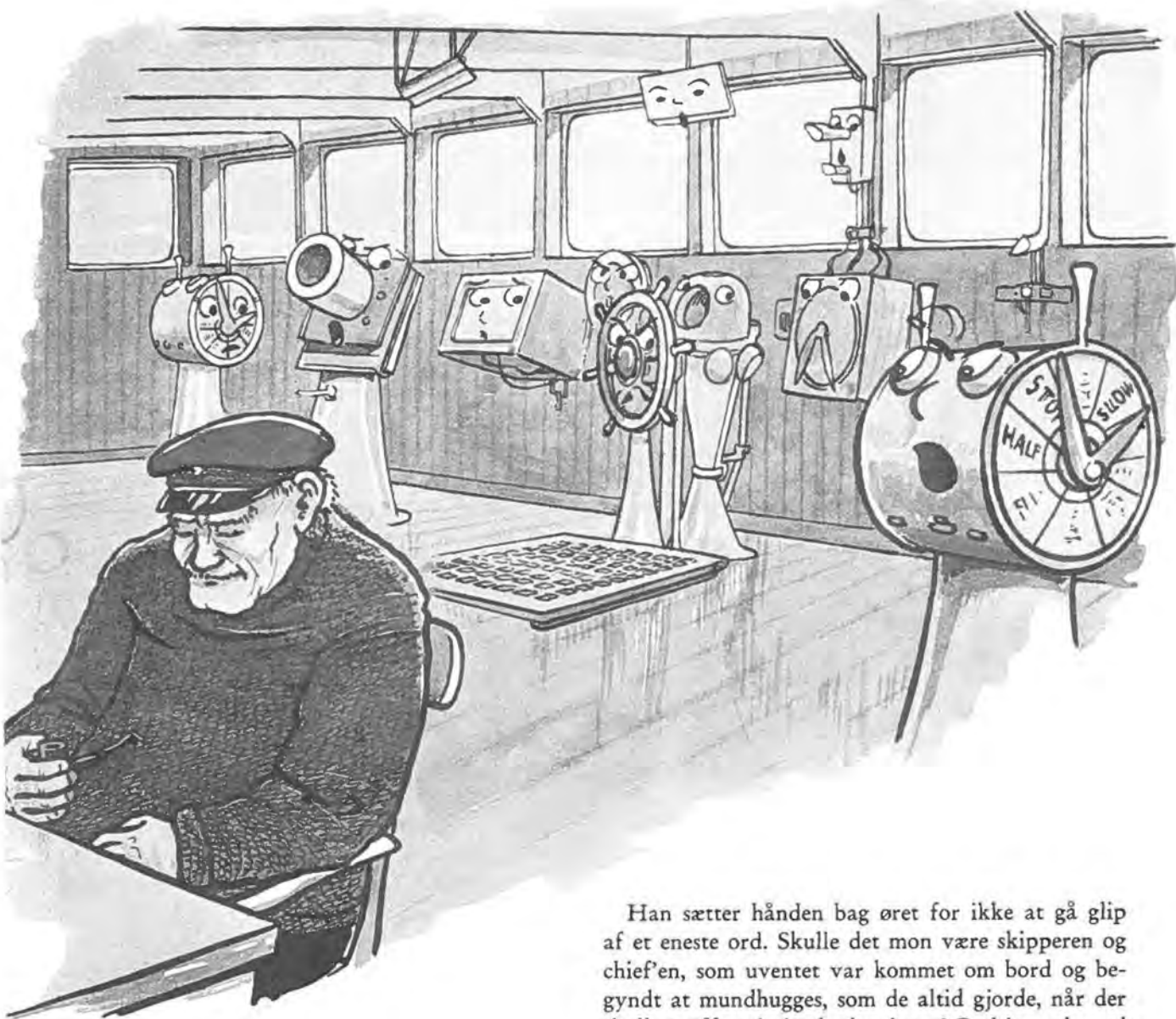
Et skib er skabt og bestemt til et liv i arbejde og fart – i virksomhed til nytte og gavn.

Skibe såvel som mennesker.

Nægter man det denne livets ret og kostelige gave, da sygner det hen og fortæres langsomt. Det dør.

— — —

Og hvad ved vi i grunden om liv og død? Vi



konstaterer visse facts, men trænger dog aldrig ind til kræfternes, til livets dybeste hemmeligheder ...

Mikkelsen farer sammen ved at høre stemmer tæt ved sig. Skulle han være faldet i søvn, mens hjemløse – eller måske ransmænd – havde bordet skibet? Det var flovt – forfærdeligt. Men måske har han hørt forkert.

Han sidder et øjeblik spændt lyttende ud imod mørket, men hører kun de velkendte, fjerne lyde af forbigående S-tog, en skibsfløjte ude fra Sundet – og ellers kun dønningens skvæt, når den slikker langs skibssiden, og en stødvis knagen, hver gang de svære stålwirer skrider på pullerterne henne på bakken.

Mikkelsen snøfter op og smiler af sin egen uro. Selvfølgelig har han taget fejl... men – hss! Nu var der igen nogen, som talte, og denne gang var der ingen tvivl. Stemmerne lyder lige i nærheden af ham, men ikke et menneske er at se nogen steder.

Han sætter hånden bag øret for ikke at gå glip af et eneste ord. Skulle det mon være skipperen og chief'en, som uventet var kommet om bord og begyndt at mundhugges, som de altid gjorde, når der skulle træffes vigtige beslutninger? Pudsigt nok med de to mennesker, de var gode nok hver for sig, men – åh, så ærekære og selvbevidste og stejle, de dog var.

Dæk og maskine – ak ja. Blev mennesker da aldrig klogere? Mikkelsen lytter med tilbageholdt åndedrag – og forstår på een gang, at lyden – stemmerne – kommer fra de forskellige instrumenter i styrehuset.

„Har I hørt det allesammen,“ spurgte *maskin-telegraf*en med sin klokkerene stemme, der dirrede af glad forventning – „man siger, at vi skal af sted i denne uge. Og det skal nok være rigtigt, for jeg har det fra *radarsenderen* ovenpå, hun har lige fået det at vide af sin fætter, *antennen* – og ham kan man stole på, for han lytter til *søfartsradioen*.“

„Når han nu er plumpet ud med det,“ kom det selvfølgelig henne fra *radarskiven*, „kan jeg gerne bekræfte det fremkomne rygte: vi skal af sted, og

jeg er lykkelig, vil jeg sige jer – tænk igen at få en anset stilling, som det altid årvågne øje, jeg er.“

Der lød en hånlig fnisen fra *deccapanelet*: „Hør hende – med sit „årvågne øje“, hun snakker som en digtsamling, men aner såmænd ikke, hvad en hyperbel er,“ sagde panelet henvendt til *kronometeret*, som stadig var i gang og derfor kun optager af sig selv.

Nyheden om den forestående rejse fordunklede ganske den lille ordduel mellem radarskiven og *deccapanelet*. „Åh, nej, om det dog var sandt,“ sukkede *rattet* hen for sig – „så skal jeg da igen føle et par stærke mandfolkehænder knuge fast om mine blankpolerede knager – dreje mig efter sin vilje – bagbord – styrbord – frem og tilbage, åh, det bliver yndigt.“

„La' vær' og skab dig, tøs!“ kom det hvast fra *kompashuset*, som var større og stateligere end de fleste her oppe og i besiddelse af en vis anerkendt autoritet. „Du bliver drejet, som jeg vil det, min pige. Husk det! Vi sejler den vej, jeg viser.“

Der blev nogle øjeblikkes tavshed, mens hver tænkte sit. Inde fra bestiklukaf'et hørte man *seks-tanten* nynne: „Kammerat med solen –,“ og et sted citerede *logflynderen* for *loguret*: „Jeg elsker farten over alle have –.“ Den store nyhed havde skabt glæde og forventning rundt om.

„Farten,“ klukkede maskintelegrafens, „farten bestemmer jeg. Frem eller bak – af sted eller stop, det sorterer under mig, det er min ordre, han har at adlyde ham den *sekscylindrede* dernede. Skulle jeg da mene!“

„Puh-ha, godt at man ikke er ansat i bunden,“ sagde *rattet*, „der er så – så uæstetisk i den afdeling, det siger min ven *styremaskinen* osse.“ Her brød *kompashuset* ind: „Din „ven“ har aldeles ikke noget at vigte sig af,“ sagde den indigneret, „en styremaskine tilhører den *arbejdende* stand, ligesom den *sekscylindrede* og dens familie dernede. De er begge skabt til hårdt arbejde – den ene med roret, den anden med skruen. Det kommer ud på eet. Vi *andre* – vi arbejder med vore sindrige magnetisk-elektriske hjerner. Det er os, som er „*Star*“s nervesystem.“

„Vi kan ikke alle være ens,“ råbte *loguret* hende fra sin plads, „men vi kan da i hvert fald holde fred indbyrdes. Jeg selv – om jeg må sige det – har måske mere med farten at gøre end nogen af jer andre. Men jeg praler da ikke af det.“

„Hå hå,“ klokkelo maskintelegrafens, „der skal man høre. Du registrerer jo kun *andres* arbejde, du har jo ingen udøvende myndighed. Du er faktisk kun en teknisk detalje og bør holde dig i baggrunden.“

Loguret var et klogt instrument, som kendte sin

plads og sit eget værd og respekterede andres uden hensyn til rang og stand. Derfor tav det stille og lod kollegerne pjatte videre.

Men nu blandede *telefonen til maskinrummet* sig pludselig i diskussionen: „Som I ved, er jeg, ligesom min halvfætter maskintelegrafens, ansat som forbindende led mellem bro og maskinrum, og jeg har tilladt mig at lade vor medarbejder *dieselmotoren* overvære jeres lille – hm, venskabelige samtale. Han har nu ønsket at fremkomme med en kommentar, og jeg giver ordet til skibets ærede hovedmotor.“

Der blev med eet ganske stille. Man ventede spændt på, hvad der ville ske.

Der hørtes først en fjern brummen, som ville den store dieselmotor klare stemmen. Så lød ud gennem telefonen som fra en højttaler en dyb stemme. I begyndelsen kom ordene stødvis, men blev hurtigt til en jævn, stilfærdig talestrøm:

„Mine ærede . . . nautiske . . . tilhørere. Jeg erfarer af jeres . . . samtale, at vi snart . . . skal på farten igen. Til orienten endda. Det bliver dejligt. . . otium est pulvinar diaboli . . . ja, ja, jeg har også lært noget i min tid – det er udlagt: *Lediggang er roden til alt ondt*. Jeg forstår, at I også glæder jer til at komme til at bestille noget. Nu må vi jo så håbe, at vinden bliver os gunstig.“

Alle instrumenter i styrehus og bestiklukaf så desorienteret på hinanden. „Vinden?“ udbød de som med een mund. „Vinden – hvad mener du?“

„Ja, vinden,“ fortsatte dieselmotoren uanfægtet. „I har vel sejlene klar deroppe – uden sejl og vind kommer vi da ingen vegne. Vi kan få en slæbebåd ud til åbent vand – men hvad så? Næh, vind må der til.“

Man begyndte at småfnise. Den gamle dernede måtte være blevet splittergal, det var jo helt hul i topdækslet, det med sejl og vind – i teknikens tidsalder. Maskintelegrafens var den, der først tog mod til sig og sagde noget: „Du vrøvler, gamle – eller du taler i søvne. Vinden betyder da ikke noget for os. Det er jo dig, der er drivkraften – du og dine 9000 heste.“

„Du har den rigtige forståelse, min klingende ven,“ svarede maskinen, og man anede et smil bag ordene, „det er det, jeg er: *drivkraften*, altså noget betydningsfuldt trods min beskedne stilling på den sociale rangstige. Men jeg har arbejdet nok i min tid, og nu er jeg træt – træt af at danse efter din klokke. Jeg længes efter at komme i fart igen – men denne gang vil jeg *nyde* rejsen – nyde stilheden her nede og lade mig vugge i søvn, når søerne løfter „*Star*“ op og ømt og varsomt sætter hende ned igen. Sejladsen må I andre klare – I er jo så kloge allesammen. Jeg går ikke rundt foreløbig.“

„Jamen – det er jo umuligt, kære ven, det må du da kunne indse.“ Telegrafens så sig rådvild om i kredsen og standsede ved kompasset. „Sig noget til ham,“ hviskede den hurtigt, „han må bringes til fornuft.“

„Du kan ikke nægte skibet arbejde,“ sagde kompasset med tilkæmpet ro og værdighed. „Så kommer vi jo ikke af sted – det med vinden er noget vrøvl. Tænk dig om!“

„I et demokratisk samfund,“ svarede maskinen omgående, „respekterer man vel „den arbejdende stand“, som jeg forøvrigt troede, vi alle hørte til. Hvis jeg virkelig betød så meget, som I siger, var jeg vel højere estimeret og værdsat. Næh, det blir, som jeg har sagt. God vind, allesammen!“

Ingen kunne få et ord frem, da dieselmotoren havde talt. Man var helt slået ud, chokeret over en sådan opførsel, skuffelse og harme fyldte hvert eneste instrument. Kun kronometeret var ligeglad – det viste tiden, enten man var i havn eller til søs.

Rattet brød den pinefulde tavshed: „Bundtarveligt!“ råbte det, „på den måde at ødelægge det hele for os – og for rederiet,“ skyndte det sig at tilføje. „Men det ligner ham – han elsker at demonstrere sin selvstændighed og propagandere for sin egen uundværlighed. Jeg kender ham – den lunefulde herre dernede.“

„Småborgelig finfølelse –,“ snerrede maskintelegrafens.

„Et neurotisk kompleks fremkaldt af mangel på udsyn og frisk luft i forbindelse med de faldende oliepriser,“ docerede kompasset.

Og nu var der ikke grænser for de vrede ord, som fra alle sider skyllede ned over dieselmotorens fedtede, ventilbesatte topdæksler. Skuffelsen måtte have luft.

Pludselig lød ud gennem maskintelefonens taletragt et langt hvæs og derpå en række korte, stød-



Andre er pizne og nette i deres beskedne klædedragt.

vide lyde – næsten som når en motor startes. Alle tav – hvad kunne det betyde? Skulle det mon være? Åh, hvilken lyksalighed –!

Så forstod de, at det var dieselmotoren, som lo – kluklo, så det formeligt sitrede i skodder og dæk:

„Ha-ha-hi-hi, åh, hvor er I nogle søde små fæ allesammen i al jeres dydige forargelse. Er det virkelig ikke gået op for jer, at der ikke er et gran af alvor i alt mit vrøvl – at her er så døddamrende kedeligt hernede i dette mørke, tavse og kolde rum, at man kunne eksplodere af længsel efter liv og virksomhed – efter at noget skal ske. . . at man ligefrem trænger til lidt narrestreger . . . til at udfolde det humør, jeg er født med.“

Jeg lyttede først til jer deroppe, men – jeres „humør“ var jo bare ordinær selvforherligelse og pral. Det var til at blive i endnu sortere humør af. Derfor fik I den barokke historie om, at jeg ikke ville gå i gang.

Der er da ikke noget, jeg hellere vil!“

Et dybt lettelsens suk gik som et vindstød hen over skibet: „Star“ kom af sted!

„Næh,“ fortsatte dieselmotoren, „vi er slet ikke så store og selvstændige, som vi bilder os selv ind. Ingen af os. Vi har allesammen en over os – en, som befaler – og hvad gør vi? Vi lystre øjeblikkelig ordre. Maskintelegrafens viser bevæger sig derhen, hvor skipperen eller styrmanden sætter den – og jeg flytter mig ikke, fordi telegrafens irriteret klemmer „frem“ eller „bak.“ – Nej, jeg rører mig ikke af stedet et sekund før andenmester giver mig en indsprøjtning – men så er jeg osse i stødet og kan bestille noget.“

Alle – selv rattet og maskintelegrafens – kunne nu indse, at den store maskine havde ret. Lidt flove og forlegne, men lettede over sagens vending, så man på hinanden. Hvem skulle fremsætte en udglattende kommentar?

Det blev – naturligvis – kompasset, som tog ordet: „Vor udmærkede ven, dieselmotoren,“ begyndte den patetisk, „har sagt kloge ord, som bør tages til efterretning – ja, til overvejelse. Vi er jo, som man siger, alle i samme båd, og ingen af os kan undværes . . . det skulle da lige være . . . nå, lad det ligge. Vi skal lære at holde sammen – uanset vor indre teknik. Det tjener os alle og – naturligvis – rederiet bedst. Jeg selv . . .“

Mere fik kompasset ikke sagt, så brød et bifald løst – så kraftigt, at vagtsmand Mikkelsen forskrækket for op og forvildet så sig om. Ovre på det store, oplyste el-værk blæste man damp ud – det måtte være det, han havde hørt.

Men så stod det pludselig klart for ham, alt det han lige havde været tilhører til – og alligevel ikke

Fortsættes side 18.

Sømandsvise fra 1848

I krigsårene 1848—50 vrimlede det med viser. Blandt dem, der i fritiden blev sunget om bord i krigsskibene, var mange forfattede af en af besætningen, og det håndskrevne manuskript blev derefter afskrevet af de andre om bord og sunget til en kendt melodi. Denne vise er fra lineskibet „Kristian VIII“, der senere sprang i luften i Eckernförde fjord, og giver et lille billede af en ankerletning. (J. T. R.)

Kaptajn Dannebod,
giv signalet for at lette,
dernæst vær så god
ankerspillet at besætte.
Hiv på touget ind,
til det stagvis for os viser.
Gutter op, gesvindt,
merssejl los, hr. løjtnant Riber.
Er vel klar der for?
Agter med? Så lad kun falde!
Skåd så skøder for,
men hurtig må det gå!
Hurra, hurra, hurra!

Hen til mersfald,
hurtig, mine brave gutter,
skynd dig, overfat
merssejlgivtov, Peter Lutter,
lystig braser ind
på de forre bagbords braser.
Hvilken dejlig vind!
Hug så katten, bådsmand Glaser.
Se hvor pyntelig
Dannebrog fra nokken svæver
og hvor yndelig vort skib,
det svajer om.
Hurra, hurra, hurra!

Hej på bakken dér,
lad kun fok og bramsejl falde,
støt med røret her;
støt skal være. Vil vi falde?
Ret så! Det er godt.
Nu „Kong Kristian“ herligt løber,
„Rota“ går så småt,
dér „Valkyrien“ os møder.
Her vi slutte må
på en kabbeltoug distance,
hvis signal derpå
lad så ad søen gå.
Hurra, hurra, hurra!

Raske sømænd, som
pløjer havets vilde bølger,
venlig mindes om



vore ønsker Eder følger,
at på kampens dag
I med mod og kraft kan stride
for den gode sag,
Eders konge, land og rige.
Da vil sejrens løn
heller aldrig udeblive.
Og for den, som faldt,
er heltens død så skøn.
Hurra, hurra, hurra!

For Kong Frederik,
folkets bedste ven, vi lader
hjertet hæve sig
i en bøn til Gud, vor Fader.
Han beskytte vil
ham og hele Danmarks rige.
Så kan vi slå til
og skal ikke pladsen vige,
men i skud på skud
knuse fjendens pandebrasker.
Det bønne Gud,
hans vilje ske!
Hurra, hurra, hurra!

„Rota“: fregat: „Valkyrien“: korvet.

Sejlad med 42 kruer ombord

Ombord havde vi 42 kru-negre, som overtog alt vedrørende lastning og losning, så længe vi sejlede på Vestafrika-kysten. Kruerne kommer fra stammen Kru eller Kroo, hvis hjemsted er nær Kap Palmas i Liberia. Men i dag er stammen spredt udover det meste af „Kysten“ fra Sierra Leone til Nigeria. De fleste af vore folk kom fra Freetown, hovedstaden i Sierra Leone, hvor de boede i deres egen bydel, Kru-town. Men imellem dem var der også helt primitive negre, der var kommet ned til kysten oppe fra det store og vilde bagland for at tjene penge, så konernes flok kunne vokse. Kruerne regnes for de dygtigste søfolk i hele Afrika, de er hårdføre og intelligente, en fri race, som aldrig har været slaver eller har holdt slaver. Det er høje, flotte mennesker, hvis kroppe er skønt modelleret, som græske statuer, men kruerne er ikke gjort af marmor, de er skabte af sol, af bølge og vind, sorte, levende og varme. Hver muskel, hver nerve ses spille under deres glatte, glinsende hud.

De kom ud til skibet på en lang, oliefedt lægter, 42 mand, alene deres bagage gjorde lægteren synkefærdig, det var trækister og kasser, lukket og låst med store, middelalderlige hængelåse, klap- og harmonikasenge med hele harmonikaens klagende lyd i sig. Vi lå på reden udenfor Freetown i læ af Sierra Leones tågehyllede, grønne bjerge. Vi kom fra Dakar og standsede kun i Freetown for at tage kruerne ombord. Kruerne entrede skibet, smidige som junglens dyr og på junglemanér, de klatrede opad trosser og liner som var det lianer, hev sig op i armene, medens deres fødder rapt gik på skibssiden. Ingen af os kunne gøre dem det efter. De så lykkelige ud og var fulde af rejseforventning. De var nu også slunkne, en magerhed, som dog snart skulle forsvinde. Da de forlod os, efter godt to måneders ophold ombord, var alle de magre blevet trinde, og deres maver stod ud som kugler. Et skår i deres glæde var nok savnet af konerne i Kru-town, for deres behov for kvindevarme var stort.

Man indretter sig hurtigt, presenninger bliver hængt over bommene på luger for og agter, så de danner to store telte. Headman'en, mr. Harding, får egen bolig, en træhytte, som vor tømmermand har sat op på bådedækket, den indeholder køjer for mr. Harding og mr. Laundryman, hr. vaskemanden. Forude får kokken et elektrisk komfur installeret med plads til vældige kedler og gryder. — Hvid mands magi, siger han og viser stolt alle besøgende sit køkken. Ved siden af komfuret findes et forråds-kammer til den ris, te og de krydderier, som skibet leverer. Nu vil kruerne få 3 regelmæssige mål-

tider om dagen, et under også det. På styrbordsside — i betænkelig nærhed af køkkenet, bliver en brædderetrirade hængt halvt ud over siden, et sækkelærred dækker for indgangen. Selv den er en herlighed og uvant ting.

Vi lettede, og ingen af kruerne så ind mod Freetown, de var alt for optaget af deres nye tilværelse. Og da vi passerede Banana Island — engang paradiset for pirater — var de i fuld gang med at arbejde, banke rust og male. Deres farveglæde får dem til at trænges omkring bøtten med rød maling, og skuffelsen er åbenlys hos dem, der får tildelt grå. Mr. Harding har sat sin headmanskasket på snur. Han er gammel, men nogen bestemt alder kan ingen sætte på ham, heller ikke han selv. Mr. Harding er en dygtig headman, vital og spændstig, og han ejer ubestridt autoritet, er lidt af en høvding. Men som alle høvdinge i verden, tænker han også en smule på egen fordel, han afkræver nemlig sine undergivne et klækkeligt gebyr, førend de får lov til at komme med, det er ham der forhyrer dem i Kru-town. Gebyret betales dog villigt, for efter afrikanske forhold er lønnen ombord stor, ca. 200 shilling om måneden, fri kost og telt på lugen, det er en formue for en afrikansk arbejder. Jeg tror, mr. Harding forlangte et pund af hver, en pæn sum, når den ganges med enogfyrre. Dér er mr. Brown, second headman, en hurtig, ildfuld mand. Han bærer en lille moustache, der er hans stolthed, den sorte race er ellers såre skægfattig. Selv under hans temperaments højeste udgyldelse glemte han ikke at pleje den, at sno den ud til to fine, tynde spiraler, til en moustache, der var Napoleon den tredje værdig. Så er der laundryman'en, som altid står blidt smilende ved sit strygebrædt og sætter en nynnende melodi til strygningen, en skipperens khakiskjorteserenade. Også han bærer overskæg, et bittelille, men da er det også slut med skægpragten hos kruerne. Laundryman'en var den eneste velnærede, da kruerne kom ombord, i troperne klarer en vaskemand sig altid. Han er mindre end de andre, til gengæld er hans krop udbygget for og bag, maven står glad bulet ud, og hans topbag er et tronsæde. I Lagos kunne ingen mammie modstå ham. Dér drog han af med en dame på over to hundrede pund, et mirakel, en dejlighed uden lige og dertil, trods vægten, yndefuld og kejtet på samme gang som et kid, vuggende i gangen som et østerlandsk digt i sin dvælende rytme. På det stolt rejste hoved bar hun en turban, et slot af bomuld, viklet helt op i himlen. Laundryman'en forsvandt lykkelig helt ind i hendes

favn. Jeg så dem danse i en indfødt natklub, hun var som et fnug, og ingen af et fnugs lette bevægelser var hende fremmed. Som fine klokker klang hendes øren- og ankelringe. — Åh, denne laundryman: en dag stiller han på broen foran den soldøsende, lade passager, big chief, som kruerne kaldte den usle forfatter: him big chief, him no work. Til denne „him big chief“ siger så laundryman'en: That's my birthday today, sir, that's the day I'm born. Og da jeg gratulerer og spørger, hvor gammel han er, svarer han: I think I'm about forty. — Herregud, han er vel næppe tredive. Men hvad skal man også med alder i den tidløse afrikanske verden?

En tidløs verden? I det daglige samvær med kruerne opdagede man så meget om sig selv og erkendte et tab af noget, vi engang har haft, instinkt og umiddelbarhed. Den sorte race ejer disse ting til fulde, og man må bede til, at de får lov til at beholde dem, at ikke vor tekniske tid, som skyller indover Afrika, udsletter dem. Daglig konfronteredes man med det svundne, det glemte. Alene den måde kruerne voksede sammen med døgnen på: sådan, som de hvilede i natten under dens stjerner og måne og sådan: som de vågnede og stod op til solen og livet. Jeg vil aldrig glemme disse dage sammen med kruerne, jeg har fået mærker af dem, ikke ar, men balsamiske plastre. Jeg ser dem, når dagens arbejde er endt, og hav og horisont bare er mørke og fløjlm omkring os, et fløjlm broderet med stjernemønstre. Kruerne står forude, hver med sin spand sæbevand og vasker deres nøgne kroppe, hver muskel, hver nerve lever, en række gudeskikkelser er det, ak, jeg følte mig slap, slasket, degenereret. Jord og luft, et univers åndede gennem dem. Efter kroppen kom turen til uldhåret, som så voksede endnu mere ud i skummende lokker, indtil de skyllede det, og det blev uldhår igen. Så gned de deres hvide tænder endnu hvidere med lange, sære rødder. De klippede håret på hinanden, studsede det, nogle fik det helt barberet af, til hovedskallen stod frem som en glat, sort kugle af ibenholt. Badet var endt, og de tændte en cigaret og sad helt stille, medens cigaretterne glødede som ildfluer i mørket.

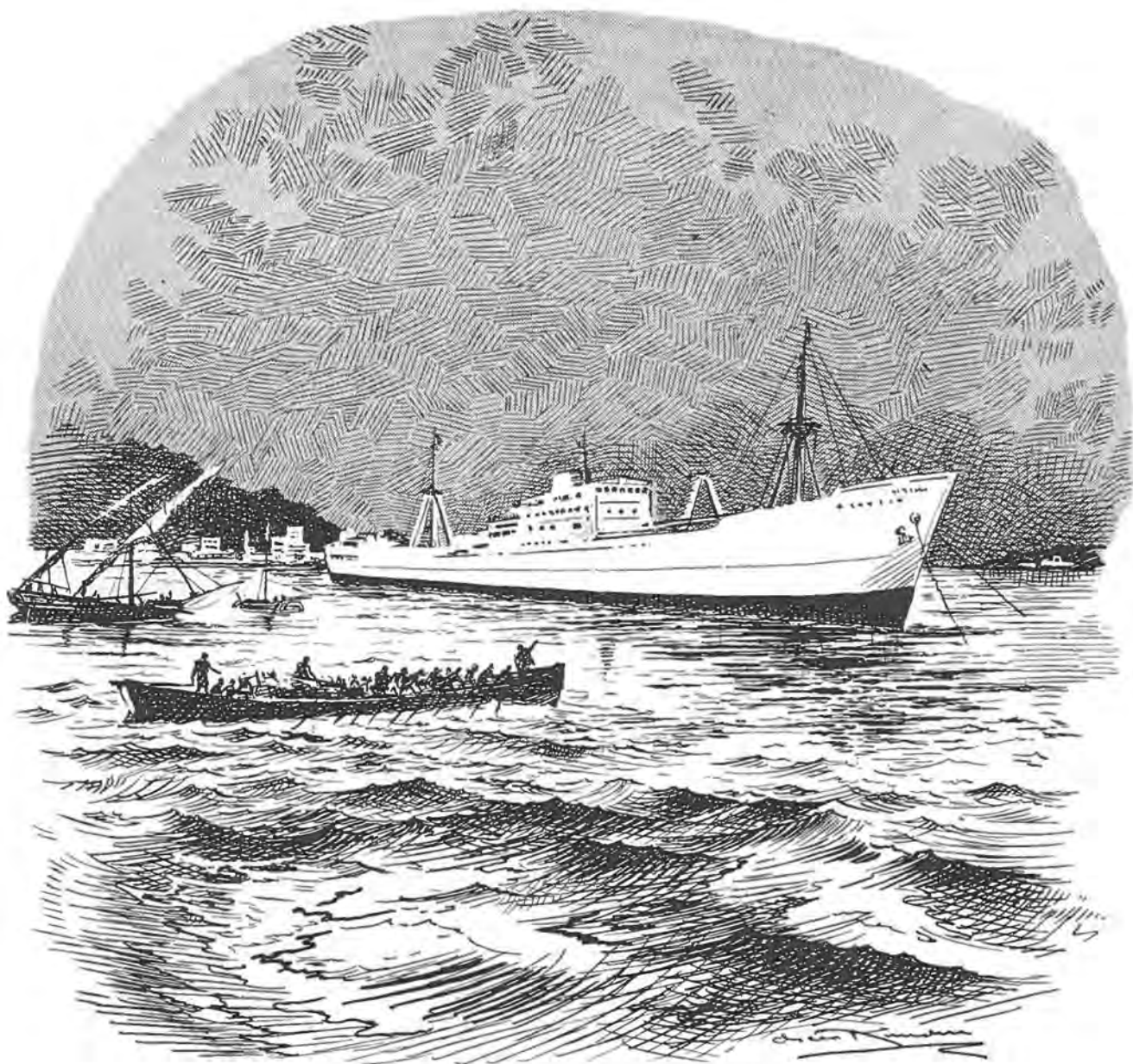
Senere på aftenen begyndte legen, et tidsfordriv, som er mere end det, nemlig dem selv fuldt og helt, skabende, levende, fyldt af fantasi. For eksempel legede de borte, skjul. En bliver sendt afsides, og imedens gemmer de andre en eller anden genstand. Så kalder man på ham. Idet han kommer tilsyne, begynder en tam-tam at dunke intenst og i en knap rytme, men nærmer han sig den skjulte genstand, stiger dunkene i et fantastisk crescendo, fjerner han sig fra den, diminuerer man i den fineste fortynding. Medens han leder, opfører han en mimisk dans, improviserer ustandselig og giver udtryk for alle følelser, for forventning, list, sorg, glæde, han digter måske også en jungle op, man ser lianer, dyr og mennesker, han danser en abstrakt ballet, og intet europæisk ensemble ville kunne gøre det bedre. Selve den skjulte ting er bare et påskud for at kunne komme til at folde sig ud, fundet af den ligegyldigt. Danseren ønsker vel aldrig at finde den, så han må standse sin

dans. Sådan fortsætter de hele aftenen og skiftes til at tromme og danse. Først over midnat gik de til køjs, og der blev ro ombord. De lå og sov med fredelige, lykkelige ansigter og lignede en flok sovende børn, rullet kælent sammen på kattermanér.

Vore kruer var så barnlige, så rørende, så naive, at man fik en nagende samvittighed over at tænke på, hvad vi har gjort imod afrikaneren og stadig gør. Netop gør, for vi er ved at lede dem ind i vor rastløse maskinverden, og disse børn vil blive for tidligt voksne.

— — — Anden styrmand, min ven Henry fra Kra-gerø, en bjørn og godheden selv, var vor læge ombord. Til ham kom kruerne med deres sorger, deres rifter, sår og dårlige maver. Det med maverne var nu som regel en lille svindel, let gennemskuelig og let opdaget. — Boss, my stomach is hard, second mate, hard. Men når han gav dem laxérolien, så lyste deres øjne, og de tog en ordentlig slurk, gned sig på maven og sagde good chop, second mate, very good, og deres tunger løb udenfor læberne og rundt om dem. Det var olien, som trak, alle syntes belastet med hård afføring helt pludseligt, da de rigtig fik smag for den. Men da anden styrmand til sidst syntes, oliedrikkeriet udartede til orgier, og beholdningen svandt ind, gav han dem i stedet et afførende salt. Og da blev maverne gode med eet, de bedste maver i verden. En særlig tiltrækning havde også Hansaplast, det var for dem, som at få en orden hængt på sig. Nej, på det felt var de nok ikke bedre end vi. Dér, dér og dér, sagde de og pegede omkring på kroppen, endskønt der ingen rifter var at se. Samtidig prøvede de på at gøre deres blikke smertefulde, det lykkedes aldrig rigtigt, for bag kvalen sad forventningens glæde og skinnede som en lille strålende perle inde i pupillen.

Kokken. Han hersede med sit elektriske komfur, som var han en Esoffiér. Der stod flammer op af hans gryder, sådan heksede han med krydderierne, de røde og grønne pebere, kiloer af karry og mærkelige, krogede rødder. Alt kom ned til de upolerede ris, det hele blev til et bål. En magiker, denne kok, og med ildens mystik i sig. — Good chop, plenty good chop, oh, oh! Vi de blege, vovede aldrig at røre den, allerede på afstand sved chop'en i svælget. Til sidst kom han kød i, en herlighed, for vestkysten er fattig på det, og når det endelig findes, er kødet tørt som ørknerne i Sudan. Her fik han dansk flæsk, bævrende og fedt: I can't tell you how good. Ak, det med kødet udviklede sig til en tragedie, krukokken kendte ikke tiden, klokken, dagene. Han brugte kun lidt af det flæsk, han fik udleveret og gemte det meste til hjemkomsten til Freetown, da skulle kruernes koner smage flæsk. Han låste det inde i et rekvisitskab på dækket, og der lå så det stribede flæsk i omkring 30—40 graders varme. Efter en uges forløb bredte en forfærdelig stank sig ud over forskibet, elektrikerens, som arbejdede i nærheden af skabet, blev faktisk rigtig dårlig, og man satte en stankefterforskning i gang. Døren til rummet blev åbnet, og inde på gulvet bogstaveligt talt gik det stribede flæsk omkring.



På en lang, oliefedtet lægter kom de 42 kru-negre ud til skibet . . .

Første styrmand brølte vildt til kokken: Over the side, ud med det alt sammen! Hvilken jammerdag blev det ikke for kok og kru. De forstod slet ikke den hvide mands reaktion, det var jo plenty good chop, selvom det også havde en tanke, yes, en tanke, en charme mere, en delikatesse. Den dag dette skete, lå vi oppe i Owendo Bay ved Libreville i Fransk Ækvatorial Afrika, og det var et tragikomisk syn at se skinker, grisehoveder og flæskesider drive ned ad den gullige, flodagtige bugt som bytte for hajer og barracudas eller for krokodillerne i mangrovens mudder. En stor smerte gik henover kruernes ansigter. Kokken græd. Det kunne have været undgået altsammen, han kunne jo have bedt om at få kødet anbragt i vore kølerum. Men om aftenen legede kruerne borte igen, denne gang var det et flæskeborste.

Imellem kruerne befandt sig, som nævnt, også helt primitive folk fra Sierra Leones bagland, fra de vældige

regnskove og oppe fra grænsen ved Fransk Guinea, dér hvor Niger begynder sin store vandring. Antagelig så de hav for første gang, og den store, uendelige flade gjorde dem rodløse og fik dem til at længes hjem til det nære og kendte. Længselen udløstes i sange, som tonede i timevis til arbejdet. Nu og da kunne disse sange minde om muezzinens kalden, men så blev den spæd og pibende, for pludseligt at blive slynget op i fyldig falset af cadencernes snørklede stiger, faldt så i et nu til en mørk, mystisk mumlen, som kunne få en til at gyse, der var trolddom, spyd, panter og hekseri i disse toner. Under sangene var deres ansigter ekstatisk tillukkede, vilde så de ud med de lange ar, stammernes kendetegn, ned fra tindingen og skråt ind mod munden, en krummsabel ristet ind i huden. De kunne knapt gøre sig forståelig hos kruerne og slet ikke overfor os. Ingen af dem talte, som kruerne pidginengelsk, dette barnlige,

brækkede sprog, som humper omkring på hele Vestafrikakysten, selv i de franske kolonier.

På hjemvejen lagde vi atter ind til Lagos og lå et par dage i den palmeomsuste lagune. Her gjorde kruerne deres indkøb, for Lagos er den billigste by på hele kysten. Det var indkøb, som skulle få deres koners øjne til at funkle. De var rørende, gode ægtemænd, som for penge og blikspande tiltuskede sig herlige stoffer, der skulle svøbe sig om de attråværdiges hofter og spænde omkring de bugnende bryster. Man købte kalabasser, gryder og potter af ler fra Ibadan, Kano og Ogbomoshos, måtter af kokos og røde klap-klapstole i irokostræ, ligeledes alle slags rødder, maniok, taro og mango. O, der var andre fristelser, kanoernes digre mammier sendte hede, lokkende blikke op til rælingen — one shilling, ten o'clock, kurrede kærlighedens præstinder, kurrede så kælent og med hovederne på skrå, at vore kruer nær havde glemt konerne i det fjerne Freetown.

— Den dag vi igen så Sierra Leones skyslørede bjerge dukke op, fik kruerne tidlig fyraften, og de vandrede uafbrudt hen til rælingen med glæden stående som sole i øjnene. Så begyndte de at pakke deres tusind ting, begyndte at pynte sig til gensynet med koner og børn, med hjemmet, med Krutown. Da ankeret faldt på

Freetowns red. gik et sus gennem 42 sorte mænd. Lægtene lagde til, og klap-klapstole, kister og gryder forsvandt ned på dem. Sjældent har en mere lapset flok svunget sig over en ræling, alle var de forvandlede til herrer, klædt i jakkesæt, six-pencer og bløde amerikanske hatte, flammende skjorter og slips med Esther Williams svømmende nedover sig. De glemte skib, hvide mænd, og de så kun byen, Freetown, der lå malerisk strøet over de grønne bjerge. Slæbebåden gav et langt hult host fra sig og bulnede tyk, sort røg ud af maven, så trak den lægterne efter sig. 42 mand vendte os ryggen, de var hjemme. Men halvvejs mellem skib og land, da drejede mr. Brown og Tommy Sapele sig alligevel omkring og råbte: good bye, mr. second mate, goodbye, Him big chief.

— Goodbye Kru-boys, måtte dagene, som kommer, blive lyse for jer, for dig mr. Harding, mr. Brown, mr. Laundryman, Jimmy, the best cook, og Tommy Sapele. Måtte vi aldrig komme til, vi, de hvide mænd, at dræbe legen hos jer, at slukke den sorte mands lyse sjæl. Måtte vi hellere lære at lege som jer: et borte. Borte fra uro, jag og for megen mekanik og blive tidløse, som Afrika er det.

Oplagt mellem bøjerne

Fortsat fra side 13.

kunne have hørt. For alt var jo stille rundt om ham. Han måtte have blundet — eller siddet og tænkt på årene til søs, hvor menneskene var, som de er flest — selvglade, opblæste — men til syvende og sidst smedede sammen i et fællesskab, der holdt, når det endelig gjaldt.

Skibe og mennesker — åh, hvor de lignede hinanden! . . .

Mikkelsen går over på gamle „Nebraska“. Antennen mellem masterne er pillet ned, så den har vel ikke kunnet høre søfartsradioen meddele — dødsdommen. Mikkelsen går fra rum til rum, oppe og nede — alt er, som det skal være. Forfaldet — alderdommen, har sat sine skæmmende spor overalt. „Nebraska“ er dødsmerket.

Hvad ville han ikke have fået at høre, hvis det var herovre, han var slumret ind og havde hørt skibet tale? Misundelse — opblæst vigtigmageri — grænseløs selvovervurdering? Nej, nej! „Nebraska“

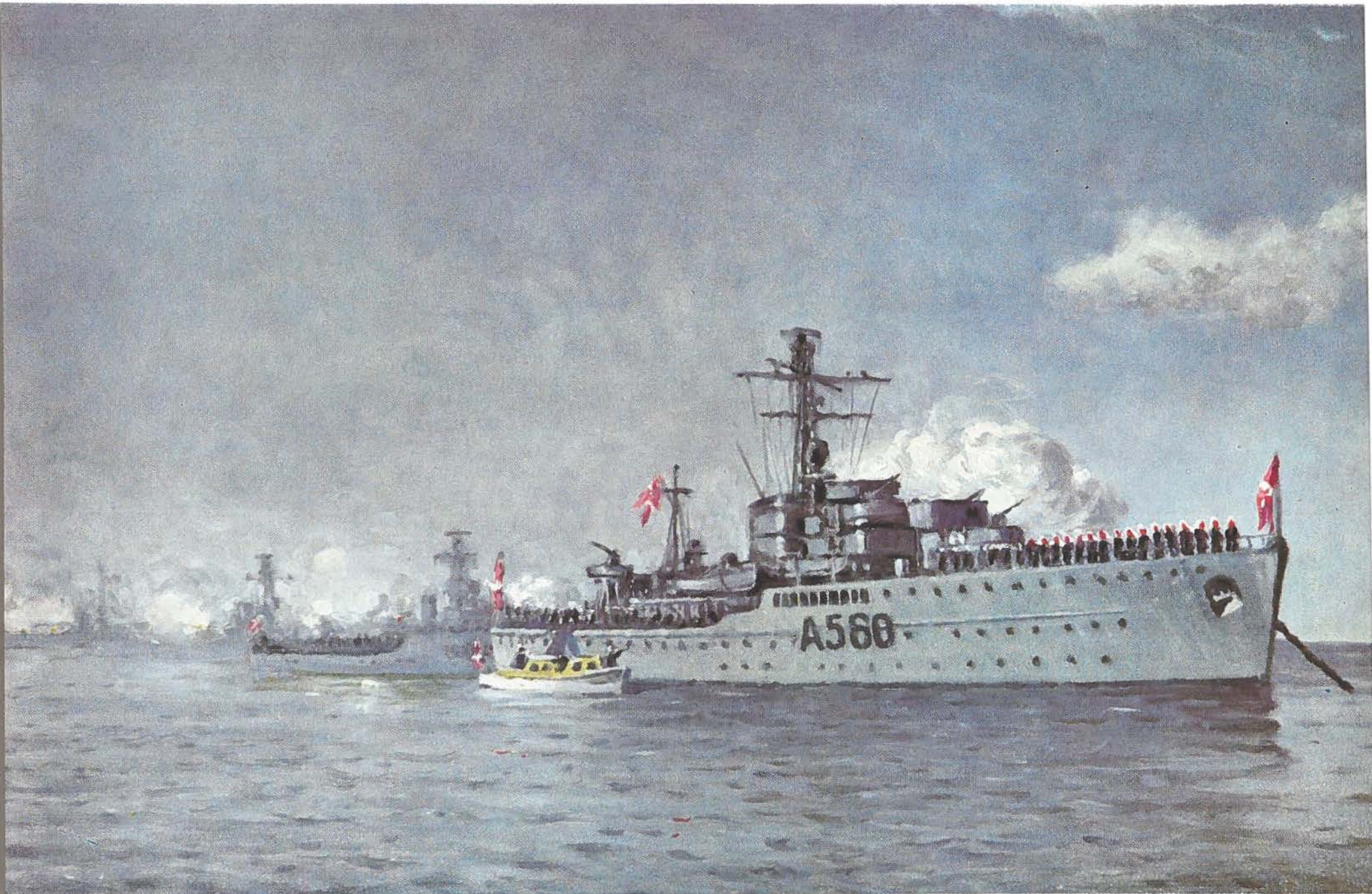
havde lært af livet. Det ville have givet udtryk for taknemmelighed over 35 dejlige år til søs — det ville have talt om at bære over med *dem*, som ikke kan følge med i den hurtige udvikling — og *hvis* den havde hørt noget om „Star“'s og sin egen skæbne, ja, da havde den ganske sikkert ærligt erkendt, at dens egen tid var forbi, at den var agterudsejlet af en helt ny teknik og derfor måtte dø. Og den ville til sidst have sendt sin unge, flotte sidekammerat et velment ønske om god rejse —

For sådan var de, de gamle skibe — trofaste og loyale helt igennem.

Mikkelsen kendte dem og kunne svare for dem.

Og han kendte sig selv. Når den sidste sejlsd nærmer sig, lærer man først for alvor at holde af mennesker — og skibe.

Forskellen på de to slags væsener — åh nej, den er slet ikke så stor endda.



produktion: Brdr. Barentzen

„Flåderevy ved viceadmiral Vedels afgang som chef for flåden“.

Maleri af Paul Sindiga



Reproduktion: Brdr. Bærentzen

En skonnert sætter næsen i søen.

Maleri af S. Kielland-Brandt

På jordomsejling med et „deep-water ship“

omkring århundredskiftet

Som 19-årig matros befandt jeg mig i september 1901 ombord i 4-mastet bark „Oceana“ af Hamborg på rejse fra Hamborg i ballast til Philadelphia i USA, hvor skibet skulle indtage en ladning petroleum i dunke til Japan. Fra mit 14de år havde jeg da sejlet med danske sejlskibe og blandt andet også været på en længere rejse til Sydamerika med en marstalbark, „Claudia“, men dette var mit helt store „deep-water ship“, og det var med store forventninger, jeg begyndte denne rejse, der kom til at vare 18 måneder, og som blev min første jordomsejling.

„Oceana“ var et smukt skib, bygget af jern med stålmaster og ræer. Det lastede ca. 4500 tons, og af den 30 mand store besætning var 8 matroser danske. Dengang kunne man finde danske søfolk under alle

himmelstrøg, sejlene under alle mulige fremmede nationers flag, og i de store, tyske sejlskibe i oversøisk fart var som regel op mod halvdelen af de menige besætningsmedlemmer danske. Før det unge tyske kejserrige til sin hurtigt voksende handelsflåde kunne få uddannet en tilstrækkelig stor sømandsstand af landets egen befolkning, måtte det bruge en mængde danske søfolk i skibene. Nogle få svenske, norske og hollandske søfolk fandtes også i disse skibe, men et ret overvældende antal fremmede var dog danske, og en meget stor del af officererne i skibene var fra de tidligere danske hertugdømmer og kunne tale dansk. „Oceana“ var rigget med dobbelte mærssejl, dobbelte bramsejl og royal på alle tre forreste master og var en hurtigsejler af rang.



Marstalbriggen „Claudia“.

Medens „Oceana“ for fulde sejl stod syd på i Atlanterhavet, blev den noget blandede besætning hurtigt rystet sammen. Som i alle tyske sejlskibe skulle vi have dannet et orkester, som kom til at bestå af violin, harmonika, triangel, tromme og stortromme. Stortrommen, som jeg kom til at behandle, bestod af en tom meltønde, hvis træbunde blev erstattet med bunde af sejldug. Når orkestret skulle optræde, blev trommen først nedsænket i vand, for at bundene kunne blive tilstrækkelig spændte. Hver mand havde sin „Liederbuch“, og det var i en egen stemning af romantik og idyl, at vi i de lune, stjerneklare tropenætter flerstemigt foredrog de smukke, gamle, tyske sange, som er kendt af alle musikelskere verden over. Til at begynde med kom der dog altid et tidspunkt under koncerten, hvor tyskerne begyndte at synge krigssange. Da vi mere koldsindige danske ikke ønskede at lade os opbidse med disse slagsange, af hvilke flere gav udtryk for, hvorledes fremmede nationer af tyskerne kunne vente tilintetgørelsen i en kommende krig, så forlod vi gerne koncerten, så at tyskerne for resten af aftenen alene fik lov at dyrke krigsposien.

„Oceana“ satte fra Kanalen kursen syd på i Atlanterhavet for hurtigst muligt at komme ned i nordøstpassaten og sejle vest på i denne. Passaterne er vinde, der konstant blæser i samme retning hele året rundt. Nordøstpassaten blæser i Atlanterhavet og i Stillehavet fra ca. 28 graders nordbredde til nogle grader norden for Ækvator. Sydøstpassaten blæser på de tilsvarende breddegrader sønden for linien — vindbælterne forskyder sig noget i nordlig og sydlig retning efter årstiderne. Mellem de to passater befinder sig Stillebæltet, hvor vindene fra de to passater mødes, og den opvarmede luft stiger tilvejs, hvor den afkøles og kommer ned som regn.

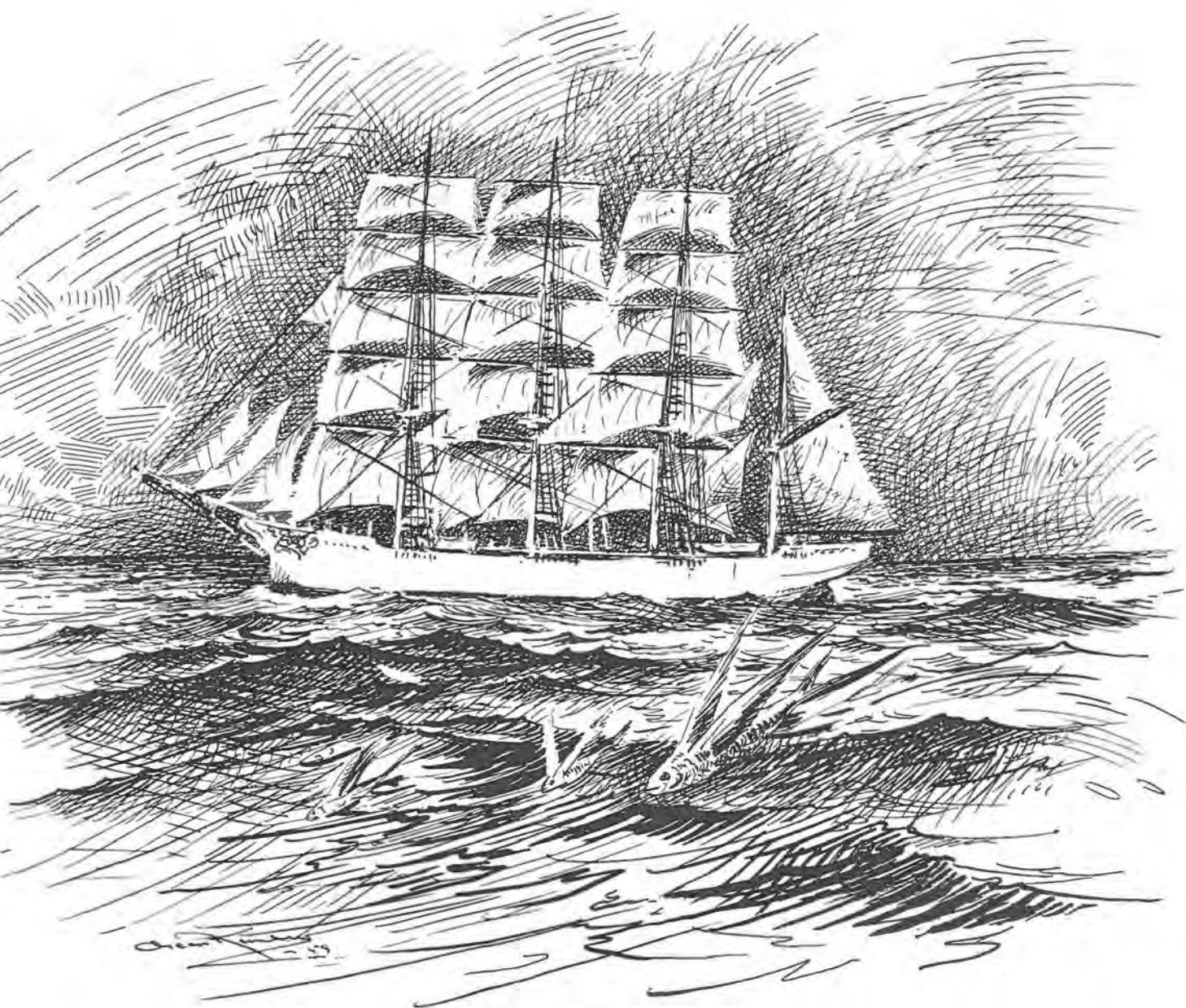
Stillebæltet kaldtes af søfolkene „malpassaten“, hvilket navn kommer fra det spanske ord „mal“, der betyder „dårlig“. Her blev sejlskibene ofte forsinkede af vindstille, og søfolkene benyttede tiden til at fylde deres ferskvandstanke op, da regnen sædvanligvis kom ned som skybrud, og ofte blev afløbene fra dækket — spygatterne — stoppede, og i den derved på dækket dannede ferskvandssø kunne mandskabet af hjertens lyst få deres legemer og tøj fersket ud.

På „Oceana“ blev folkene, efter som rejsen skred frem, mere og mere utilfredse. Som på alle tyske skibe var der streng disciplin og hårdt arbejde. Foruden 12 timers vagt og arbejde og to timers arbejdsvagt — altså 14 timers tjeneste i døgnet — måtte hele besætningen, både vagt og frivagt — hver aften fra kl. 19 til 20 arbejde med at strække fald og braser og klare op. På vagten om natten skulle styrmændene nok få noget at beskæftige de folk med, der ikke havde tøm ved ror eller udkik, så der var aldrig — således som det ellers var skik i andre skibe — lejlighed til at få nogen hvile på nattevagterne. I de fleste tyske skibe dengang var kosten ret god — i „Oceana“ var den meget dårlig. „Plummen und Klyten“ — „svesker og melboller“ — var den ofte tilbagevendende middags-

ret, som i alle tilfælde havde den fordel, at der var nok af den, så vi kunne blive mætte. Retten bestod af boller æltet sammen af mel, vand, nogle få korender og så en del af det fedt, som kokken skummede af vandet, det salte flæsk blev kogt i — æg kom der naturligvis ikke i. Vandet, bollerne blev kogt i, tilsattes nogen meljævning, og en del svesker blev tilsat denne suppe, som derefter blev gjort sur og sød med eddike og sirup. Da vi var 30 altid sultne søfolk, der skulle mættes, var det i hundredvis af boller, den gamle kok måtte forme med sine fedtede hænder, medens han tyggede sin skrå og røg sin pipe — man kan i sandhed sige, at disse boller blev af besætningen ædt i kokkens ansigts og hænders sved. Det salte kød lugtede langt væk, når det blev kogt, og det serverede kød, vi fik om søndagen, var nærmest uspiseligt. 3—4 kartofler om ugen pr. mand, noget tørret grønkål, ris, bønner og ærter var alle de grøntsager, vi fik, og de var strengt rationeret. Tørkosten bestod af stenhårde beskojter, hvortil gaves margarine. Rationen af drikkevand var 1 liter pr. dag — ikke meget i troperne til hårdt arbejdende mænd. Til at vaske os selv fik vi hver aften 1 liter ferskvand og til tøjvask $\frac{1}{2}$ spandfuld hver lørdag. Intet under, at vi tog revanche under Ækvator, hvor regnen ustandselig strømmede ned.

Da vi nærmede os landet ved Floridakysten, blev det tåge, og det begyndte at blæse op. Vi bjærgede sejl og lå til sidst for dobbelte mærssejl. Sammen med andre af vagten blev jeg sendt til vejrs for at gøre forreste overmærssejl fast. Som vi lå og baksede med sejlet, lettede tågen lidt, og fra dækket fik udkiggen pludseligt i en lysning øje på landet ret forude og temmeligt nær. Kaptajnen måtte lægge roret i borde, gå „over stag“ og sejle ud, klar af landet. For os, som lå på mærsråen og intet anede, kom denne manøvre helt uventet, og vi blev ikke lidt forfærdede, da det ballastede skib kom tværs i den høje sø og slingrede noget så utroligt, og endnu værre blev det, da ræerne skulle brases rundt, og de begyndte at svinge voldsomt fra side til side som en løssluppen karussel — truende med at slynge os alle på mærsråen overbord. Vi klamrede os fortvivlet til ræen, medens vi forsigtigt kravlede ind mod rigningen — det stormpiskede sejl tærskede os i hovedet, medens skødkæder og tovværk maltrakterede os således, at da vi endelig stod i behold på dækket, var vort tøj næsten flået af os, og huden skrabet af hænder, arme og ben. Dette var dog ikke det værste, idet en af de tyske matroser ikke havde kunnet holde sig fast — han blev fra ræen slynget ned på dækket, knuste hovedet mod skibets ræling og blev øjeblikkelig dræbt. Skibet kom på sin nye kurs, ræerne braset fast og et andet hold folk sendt til vejrs for at gøre mærssejlet fast.

Næste dag blev liget af den dræbte matros sænket i havet. Begravelsesdagen var søfolkene i færd med at skure dækket med sandsten. Kl. 9 blev forræerne braset bak, så at skibet næsten lå helt stille, og besætningen blev pebet til „begravelse på agterdækket“. Tømmermanden havde fået slået en kiste sammen, hvori den



„Oceana“ for fulde sejl.

dræbte blev lagt tillige med en del store sten fra ballasten. Kisten var — tildækket med det tyske flag — stillet op på rælingen. Kaptajnen sagde nogle få ord om sølivets farer, hvorefter han bad „Fader vor“ — og kisten med dens sorgelige indhold gled i havet, hvor den straks sank. Umiddelbart derefter blev der braset fuldt, og sejladsen fortsattes. Hele den menige besætning forsamledes i en dystert stemning forude ved lukafhuset, men vi fik ikke lang tid til begravelsesbetragtninger. „Der grooten“ — det plattyske ord for „den store“ — som første styrmand altid benævnedes i tyske sejlskibe, var der straks med sin fløjte og kommandoen „wiederschuren“ — og vi måtte alle på knæ — ikke for at bede, men for at lægge vore kræfter i sandstenene og få dækket til at skinne. Der var i dette skib ikke megen tid hverken til sorg eller glæde — det var arbejde, først og sidst. Skibet strålede da også som en lystyacht.

Vi ankom til Philadelphia og begyndte at laste. Vinteren var sat ind med hård frost. Da vi indtog brandfarlig ladning, måtte der ikke findes åben ild af nogen art ombord. Middagsmaden tilberedtes og spistes i et kogehus, bygget i havnen; men sove skulle vi ombord. Folkelukafet var indrettet i et stort jernhus på for-dækket. Husets indvendige sider var ikke træklædte — der var blot med store mellemrum opsat vandretliggende træribber, så man ikke kom i direkte berøring med jernet, når man lå i køjerne, som var opstillet langs lukafets sider i to etager. I den hårde kulde var der flere tommer is indvendig på lukafskoddet, så for ikke at fryse ihjel måtte vi pakke os ind i alt muligt tøj, når vi gik til køjs.

I det hele taget var beboelsesforholdene for den menige besætning i datidens sejlskibe forfærdelige set med nutidens øjne. I de store skibe var lukafet som regel — som på „Oceana“ — indrettet i et stort hus

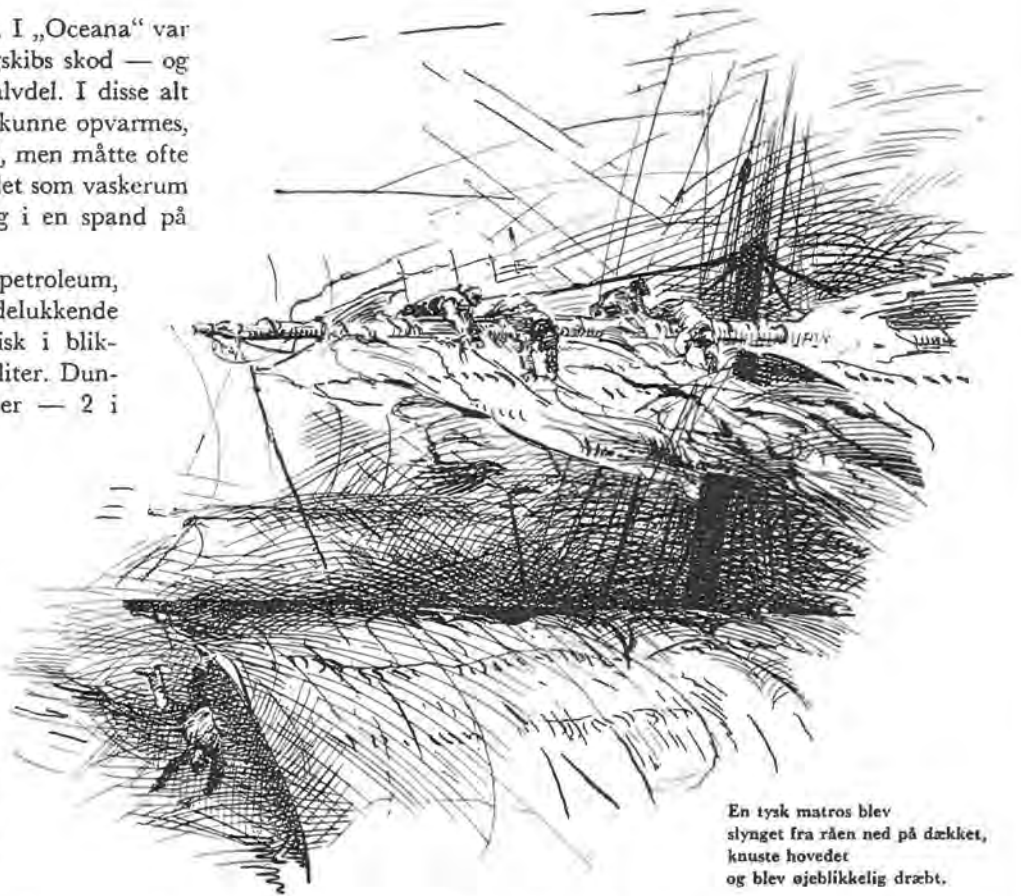
— „ruf“ — på fordækket. I „Oceana“ var dette ruf delt ved et langskibs skod — og 10 mand boede i hver halvdel. I disse alt for små humre, som ikke kunne opvarmes, ikke alene sov og spiste vi, men måtte ofte under dårligt vejr bruge det som vaskerum — ellers vaskede man sig i en spand på dækket.

Vor ladning bestod af petroleum, som dengang næsten udelukkende blev transporteret oversøisk i blikdunke, rummende ca. 20 liter. Dunkene anbragtes i trækasser — 2 i hver kasse — og på denne måde sejlede petroleum over verdenshavene.

Omsider var „Oceana“ fuldt lastet og stod til søs. Vi skulle til Kobe i Japan, og rejsen, som gik sønden om Afrika og Australien, kom til at vare 150 dage — praktisk talt uden at se land på noget tidspunkt. Vi var en del store sejlskibe af forskellige nationaliteter, der stod ud fra

Delawarefloden på samme dag efter at have ligget til ankers på floden for modvind nogle dage. Det var et smukt og imponerende syn at se de stolte skibe iført deres bugnende sejlpragt som mægtige, hvide svaner bruse hen over havet. Det var et syn, som den nuværende generation ikke mere får lejlighed til at skue. Man kan med vemod mindes denne tid, savne det smukke syn af skibene og tænke på, hvad de udrettede i deres tid. Dog — selv om vi gamle søfolk endnu føler lidt stolthed over, at vi dengang hørte til „rånokkens riddere“ og er glade over den uddannelse, vi fik i disse skibe — så skal vi dog ikke ønske sejlskibstiden tilbage, for menneskelige kår havde den menige mand sjældent ombord i skibene. Selv om kaptajn og officerer var nok så humane og forstående — hvilket de ofte ikke var — så gjorde hele institutionen — de lange rejser, umuligheden af at holde frisk proviant, de elendige beboelsesforhold, storme, som gjorde skibe, der kun havde sejl til fremdrivning, temmeligt hjælpeløse — alt var imod, at man kunne have menneskelige bekvemmeligheder, som alle nu har det i vore dages moderne skibe.

Imidlertid stod vi med „Oceana“ i begyndelsen af februar 1902 sydøst på i Atlanterhavet. I deres knapt tilmålte fritid beskæftigede sømændene sig med deres forskellige hobbies — bl. a. blev der bygget en del skibsmodeller — også mange af de populære „flaske-skibe“. I arbejdstiden var der altid nok at beskæftige besætningen med på de lange rejser. Foruden skibets almindelige vedligeholdelse var alene det, at alle sej-



En tysk matros blev slynget fra råen ned på dækket, knuste hovedet og blev øjeblikkelig dræbt.

lene skulle udskiftes flere gange på rejsen, et stort arbejde. I troperne bruges de gamle, slidte sejl, men på de højere breddegrader, hvor dårligt vejr kan ventes, må de svære stormsejl slås under. I stille perioder fik vi ofte lejlighed til at fange hajer, der altid er betragtet som søfolks svorne fjender. Hajkrogen lå altid parat, og de grådige hajer er nemme at få på krogen. Det var mærkeligt at se hajen nærme sig, omgivet af sine „lodsfolk“ — nogle fisk, der tilhører makrelfamilien og er mellem 15 og 30 cm lange. Et vist antal af disse fisk følger hajen, og det påstås, at de opleder føden og derpå „lodser“ deres herre, hajen, til byttet. Når hajen har bidt på krogen og bliver halet ombord, viser den sig ofte at være fuld af „lus“ — en mærkelig art småfisk med sugeskål på undersiden af hovedet. Af hajens rygsøjle forfærdigede søfolkene en fin, hvid spaderestok, som var højt i kurs blandt kuriositetssamlere. Springere og delfiner kunne ofte i timevis lege for boven, når skibet gjorde 4—5 knobs fart — en springerbøf kunne vi nu og da delikatere os med, en lidt trannet ret, men dog en velkommen afveksling i den daglige, salte kost. Mængder af flyvefisk svævede bestandig langs skibet — ofte mindende om mægtige sommerfuglesværme. Om morgenen kunne vi tit opsamle en hel pøs flyvefisk, som var landet på dækket i nattens løb. Stegt smager de som sild.

Omsider nåede vi ud af troperne og arbejdede os under stadig dårligt vejr sydøst på rundt Sydafrika. Det gjaldt for os om at komme ned på de højere bredder og drage fordel af vestenvindsbæltet, som på den

sydlige halvkugle strækker sig hele jorden rundt mellem 40 og 60 graders bredde. Vinden her er ikke alene meget konstant, men ofte stormende, og disse breddegrader har et dårligt ry på sig blandt søfolk, som kalder dem „the roaring forties“ („De brølende 40 grader“).

Ved påsketid 1901 befandt „Oceana“ sig sønden om Afrika som offer for en voldsom vestlig storm. Påskedag bjærgede vi alle de mindre sejl og lå til sidst for mærssejlene. Ved midnat blæste det en orkan, og frivagten blev purret ud for at hjælpe med at bjærge de tre overmærssejl. Fore- og krydsovermærssejl tog det os flere timer at få gjort fast, hvorefter alle mand gik i gang med store overmærssejl. I tre timer lå vi og baksede med det store, stormfyldte sejl, som, da det frøs flere grader, var så stift som et bræt og dannede en kompakt masse, som det var umuligt at få tag i. Pludselig revnede sejlet med et brag som et kanonskud. Sejlet fløj i stumper og stykker ud af sin tovværksindfatning, og nu gjaldt det for søfolkene på råen at entre ind mod rigningen og ned på dækket for ikke at blive pisket sønder af de vildt flagrende sejldugstrimler og tovværksstumper. Der blev senere hvisket noget om, at det var bådsmanden, som ved at stikke sin kniv i sejlet havde løst problemet om at få det bjærget. Vi lå nu for undermærssejlene — eller „for stumperne“, som det hedder i sømandssproget — og da det var for farligt at sejle, blev skibet lagt til vinden, hvilket i sig selv med de tårnhøje bølger var en risikabel, men nødvendig manøvre. Vi lå nu underdrejet, frivagten blev sendt til køjs, og vagten fik ordre til at opholde sig på en bro, der var bygget over midtskibshuset, hvor skibets underofficerer boede. Som vi stod der, holdende os fast i mellemstagene fra stormasten, tog skibet pludselig en ordentlig overhaling, og en mægtig brådsø slog mod broen og rev os alle med sig i læ, hvor vi landede mod en del gods, fastsurret til gelænderet. Dette gods forhindrede os fra at blive vasket over bord, men vi fik alle nogle svære knubs. Jeg ramlede mod en lodret jernstøtte, hvorved jeg slog mit hoved til blods og brækkede min venstre arm. Jeg besvimelede, men kom hurtigt til mig selv, og da jeg intet hverken hørte eller så til mine kammerater — kun hørte vandets fråden og buldren på det slingrende skibs bordefyldte dæk, gik jeg agter ud. På vejen dertil mødte jeg styrmanden, som jeg i få ord fortalte om min frygt for folkene og om min egen hjælpeløse tilstand. Han beordrede mig til styrehuset på agterpoopdækket, og her sad jeg nu og ventede i to timer — pint ikke alene af smerter i hoved og arm, men også af uvished over mine kammeraters skæbne. Det viste sig, at styrmanden i panik havde glemt sin samtale med mig, og da han havde fået de halvvejs bedøvede og mere eller mindre havarerede søfolk samlet sammen, og jeg savnedes ved mønstringen, mentes det, at jeg af søen var slået ned på det vandfyldte stordæk og måske nu lå der og agerede strandvasker. Et par mand blev med tovender om livet sendt stordækket rundt for at søge, men da dette intet resultat gav, var det afgjort, at jeg måtte være vasket over bord. Først

da styrmanden derefter kom agterud, blev han meget forbavsset ved at se mig i styrehuset — halvvejs frosset ihjel. Det blæste en orkan, det frøs flere grader, og i mit dyngvåde tøj rystede jeg af kulde samtidig med, at jeg havde høj feber, fremkaldt af mine kvæstelser. Jeg blev taget ned i kahytten, fik tørt tøj på, hovedet forbundet og armen lagt i splint, og i nogle uger havde jeg derefter en streng tid med mine kvæstelser, som dog forbavsende hurtigt kom i lave igen. Jeg profite-rede egentlig af mit uheld, for på rejsen „easten down“ havde vi stadig hårdt vejr, og når mine kammerater ofte i nattens mulm og mørke blev kaldt op på deres frivagt for i storm og kulde at bjærge sejl, kunne jeg blive i min lune køje. En af mine danske kammerater havde brækket næsebenet ved vort uheld, men da det havde været brækket før, skadede det ikke yderligere hans udseende.

På hele rejsen over det Indiske Hav blev skibet fulgt af flokke af albatrosser — disse pragtfulde fugle, som man kun finder på den sydlige halvkugle, og som vel nok er fugleverdenens bedste flyvere. Uden at de synligt bevæger vingerne, kredser de i yndefuld flugt bestandig rundt skibet, selv om dette løber med stærk fart. Almindeligvis har de et vingefang på ca. 2½ meter, men der er fanget albatrosser med helt op til 4 meter mellem de udstrakte vingetipper.

I juli måned 1902 ankom „Oceana“ til Kobe, hvor det tog os en god måned at losse vor ladning. Japan var en oplevelse for mig. Alting var der dengang meget primitivt, men efter landets sejrige krig med Kina i 1894, havde de styrende i landet dog fået ideer om, at Japan var en stormagt, og at det måtte ruste sig til at optræde derefter. Jeg har siden da været mangfoldige gange i Japan og fulgt den udvikling, der særlig tog fart efter den for landet sejrige kamp mod Rusland i 1905, og som inspirerede nationens fanatiske militærparti til at hengive sig til de imperialistiske drømme om et japansk hegemoni i Østen — drømme, der til sidst førte til det katastrofale nederlag i den anden verdenskrig.

Efter endt udlosning og derefter indtagelse af 1500 tons sandballast stod „Oceana“ atter til søs bestemt for Tacoma i staten Washington, USA. Disse store sejlskibes afgang fra en betydende havn formede sig altid meget festligt. På Kobe Red var der altid opankret vel et godt dusin store, tyske, engelske og franske skibe, og når et skib skulle afsejle, pyntede alle de øvrige sig med flag, og ofte sendtes der folk om bord fra de tilbageblivende skibe for at hjælpe det eller de afgående skibe med at lette anker og hejse sejl. Skibe som „Oceana“ kunne bruge deres dampspil til disse funktioner, men det var festligere på den anden måde. Der blev sunget „shanties“ fra kraftige mandsstruber, så det klang over hele havneområdet. Snart var det sidste af sejlene sat — det sidste tag blev taget i ankerkæden — ankeret brækkedes løs fra bunden, og i løb rundt gangspillet blev det hurtigt hevet op under klydset — skibet svajede rundt, og for fulde, svulmende

sejl gled det ud fra reden under hurraråb fra alle de skibe, der passeredes.

Efter 32 dages stormfuld rejse ankom „Oceana“ til Tacoma. Tacoma var en livlig by. Det var lige på højdepunktet af guldgraveriet i Klondyke, hvor der netop i 1902 var udført for 80 millioner dollars guld. De heldige guldgravere gjorde gerne på hjemrejsen ophold i Tacoma eller det nærliggende Seattle, og der var liv og glade både dage og nætter. Tilstanden i byen var tøylesløs. Revolverne knaldede ofte uden at andre, end netop dem det gik ud over, tilsyneladende tog det så alvorligt, og drikken, dansen og skrålen — og det, der var værre — gik uhindret i svang. Vi



Hajen har bidt på. Krogen bliver hejst om bord.

lastede hvedemel i sække til Belfast i Irland. Snart var ladningen inde, og en skønne dag sejlede vi fra Tacoma under det samme ceremoniel, som var sædvanlig ved „deep-water“ skibenes afgang fra en større søfartsplads.

Vi havde godt vejr på vejen syd over, og juleaften 1902 passerede vi Cap Horn. Det var naturligvis høj-sommer på de breddegrader, og vi havde det fineste vejr at runde Hornet i. Medens vi frydede os over vort fine julevejr, var Danmark og farvandene omkring

Danmark udsat for en af de hårdeste storme i mands minde — en storm, som er gået over i historien som den „frygtelige julestorm 1902“.

„Oceana“ beholdt det gode vejr hele rejsen nord over og ankom efter 120 dages rejse til Belfast i marts 1903. Besætningen havde slidt i det hele rejsen med at pynte skibet op — fra fløjknep til vandlinie strålede det af frisk maling, teaktræet var blankskrabet og lakeret, messingene skinnede som guld, og dækkene var hvide som sne.

Hele besætningen mønstrede af i Belfast. De fleste af vore danske kammerater besluttede at rejse til København over Hamborg for at tilbringe et par glade dage der. Vi var kun to, der var stålfaste og rejste direkte til København over Grimsby/Esbjerg. Vore Hamborg-turister lovede at sætte sig i forbindelse med os, når de kom til Danmark — da jeg aldrig har hørt fra dem, har de antageligt brugt deres surt sammen-sparede afregning i den glade Elbstad og har måttet mønstre ud igen — det var på så mange måder et farligt liv at være langfartssømand.

Jeg kom hjem i dejligt forårsvejr og overraskede min familie. Jeg havde været hjemme fra i 3½ år, men havde besluttet, jeg blot ville holde nogle få ugers ferie — og så atter tage til Hamborg. Jeg kunne ikke tænke mig at gå tilbage til skonnertfarten — og dampskibe? Jeg ville ikke sætte mine fødder i disse stinkpotter. Nå, der skete mange ting under mit hjemmephold — og til sidst besluttede jeg at begynde på styrmandsskolen, så jeg kom ikke ud at sejle foreløbig. Efter at have bestået de to styrmandseksaminer og aftjent min værnepligt gik jeg alligevel ind i dampskibsfarten. Jeg kom aldrig mere ud at sejle med sejlskibe — og egentlig er det med et stik i hjertet, jeg nu tænker på mine første 6 år til søs, hvor der for mig ikke kunne tænkes anden måde at bevæge sig over oceanerne på end ved vinden og sejlenes hjælp. Det var et hårdt liv, sømandslivet dengang — ringe løn, dårlige beboelsesforhold og kost, hårdt arbejde, farefuld gerning — både direkte ved forlis, ved risiko for at blive skyllet over bord eller falde ned fra master og ræer — eller indirekte ved at blive offer for trope- og ernæringssygdomme. Dog, sejskibstiden havde sin egen romantik, som greb unge mennesker med udlængsel og eventyrtrang i blodet. Den stolte sejskibstid er forbi. Tiderne skifter — fra sejl gennem damp til nutidens diesel; men også denne sejlads har sin stemning — sin egen romantik — en tiltrækning og spænding, som livet til søs altid vil have for en ungdom, der har udlængsel, og som med åbne sanser vælger at „go down to the sea in ships“.

PENGENESKRINET

Af JACOB LØKKEN · Ill. af OSCAR KNUDSEN

Forårsjævnøgnet kom som vanligt stejlede ind over Jammerbugten en nat sidst i marts med byger og andet ondt vejr. Det betød nu ikke så meget for fiskerne i den lille flække, Blåhuse. De havde ikke ventet sig andet og var forresten ikke for godt vant. Efterårets og vinterens fiskeri havde været det mest elendige i mands minde med de færreste antal havdage, man kunne huske. Storm og tåge havde skiftet uafsladeligt, og var det en sjælden gang fint havvejr, skulle det nok passe, at der ingen fisk var.

Og nu kom jævnøgnet. Snart rasede martsstormen en dag eller to, men så kunne solen finde på at skinne, og vejret blev fejende festligt. Ja, man oplevede tilmed, at vinden lagde sig, og tågen holdt sig væk, men nogle timer senere sprang stormen op igen fra en anden kant. Den hujede vildt og nådeløst i en hvirvel af regn og rusk, og bugten fik grimede træk hen over sit barske fjæs, som et par dage efter stivnede i trist sørgmodighed, da havgusen vældede ind fra vest og lod sin klamme stilhed lægge sig over klit og strand. Luften blev tyk, det silende gråvejrs uldne mulm fik



I købmand Thims bagbutik sad nogle fiskere . . .

alt til at dryppe af væde, og i den drivende gus groede tingene sammen i en sær og grumset uhåndgribelighed.

Men en tidlig morgen sprang igen en hård og skrap kuling op bag kimmingen i vest. Jævnøgnsstormene har ikke for skik at banke på døren, før de træder ind. Voldsom og uventet kom kulingen, der straks voksede til orkan, flintrende ind fra Nordatlanten. I et vældigt sug slubrede den en stiv dram i sig af de skotske øers

fugtighed under det vilde jag østover, og med et hyl sprang den ind over Skagerrak, svøbt i tunge bygers jamrende sus. Det var ilde for skibene. Stormen rev mangen dækslast i søen, men de fleste klarede sig ved at underdreje eller søge læ. Så heldig var s/s „Karl den XII“ af Göteborg ikke. Den havde kun en smule stykgods og ellers ingenting i lasten, så den lå højt i søen. Skruen ville ikke bide, men da orkanen havde mishandlet roret og taget styringen af skibet, lagde den sig pludselig, ligeså brat som den sprang op. Søen stilnede, men for „Karl den XII“ var der ingen redning. De vældige dønninger førte den uafvendeligt ind mod kystens revler. Og nu kom havgusen påny drivende, da det tog til at skumre. Det lave lands konturer viskedes ud i tusmørket, der blev til sort nat, og tågen lukkede sig igen om landet ved bugten og opløste alt i en gusten uvirkelighed.

— — —
Hen under aften sad nogle fiskere i købmand Thims bagbutik. De var tavse. Et par af dem drak en øl. Faldt der endelig en bemærkning, var den som regel bidsk og snertende ond. Tågen irriterede dem. Uvirkomheden gjorde deres nerver betændt, og bag deres traditionelt rolige overflade lurede en uvilket ondskab, som var nær sit udbrud og ændring til raseri og galsskab. Tåge og storm, tåge og storm. Fanden til tåge! Den gjorde de nære ting store, de fjerne usynlige. Nærheden voksede sig stor og pågående, lænede sig ublufærdigt op ad dem, skubbede, sparkede, slog, hvor de end befandt sig. Hjemme skreg kone og børn på mad og klæder. Thim stoppede kreditten og knurrede surt om kontant betaling. Også han var i klemme, for nok var han, hvad man forstod ved en velhavende mand, men det oversteg hans evner at holde liv i en hel by en lang vinter igennem. Fattigdommen knugede alle i sit hårde greb. Ingen gik ram forbi, men værst var det nok, at selv fiskeeksportør Lassen, byens store mand, fik at føle, at det fejlslagne fiskeri var mere, end hans bankkonto kunne klare. Så at sige hver eneste fisker skyldte ham penge, og det var i sin orden, for det var almindeligvis en tilstand, der kom dem alle til gode; men nu var han så stærkt belastet, at han måtte kræve gælden indfriet, om han ikke skulle gå i knæ.

Forståeligt nok, at stemningen var en smule trykket i bagbutikken. Kristian Jensen, der sad på en tønde nær ved vinduet ud til gården, glanede hidsigt ud i mørket og tågen. „Ilderen“ kaldte de ham mest, og sammenligningen var iøjnefaldende. Lille og senet var han, rastløs og vagtsom med hurtige øjne. Hans furede ansigt var roligt, men roen var tvungen og så spændt, at den lignede stivnet raseri. Uophørligt trommede hans fingre mod vindueskarmen, og Thomas Sørensen, der sad på afvejningsbordet, gloede ondt på ham. Thomas, der var en af pladsens bedste fiskere, var ikke helt ædru. I sin ungdom havde han som så mange andre fra kysten „sejlet på varmen“. Han vendte hjem med penge nok til at købe sig en båd og et hus for, men også med en malaria, som han aldrig slap af med. Når den plagede ham, og det gjorde den tit, drak han. Så blev han vild og ond, men ellers var han så god som nogen og som sagt dygtig og flittig.

Men i øjeblikket var han ikke god, og Kristians trommen med fingrede gjorde ham tosset. — Hold op med det! eksploderede han.

Kristian standsede og stirrede forbløffet på ham. Så forstod han, og han trak læberne fra tænderne i et tirret grin. — Hvornår er du begyndt at råde over voksne folk? knurrede han vredt og lod igen sine fingre tage fat på den tikkende dans i karmen.

Thomas gled langsomt ned fra bordet og tog et skridt frem mod Kristian.

— Hold op! sagde han lavt. Ellers ...!

Per Vælling, der sad på en ølkasse, grinede vegt. Han blev våd i mundvigene, og hans latter brast i en boblen, som når en gryde vælling koger. Han så forlegent til siden hen mod Elias. Per var en fredsommelig mand. Nu blev der spektakler, vidste han, og det huede ham ikke.

Elias fortrak ikke en mine. Det var sjældent, man hørte ham sige noget. Folk påstod, at han ikke havde sagt et kuk, siden han blev gift sidste midsommerdag, og da havde præsten tilmed måttet spørge ham tre gange, før han fik sig skrumlet sammen til et brummende ja. Men det, han ikke havde i munden, havde han i hænderne. Han var den stærkeste i syv sogne, og han forstod at bruge sine kræfter, men aldrig til det onde. Han var blid som et lam.

Nu sagde han heller ingenting, og han sad tavs og urokelig som en gravsten, da Kristian i et eneste



Kristian stak sin hårde næve op i Thomas' ansigt.

spring var tæt inde på livet af Thomas. Den lille fisker stak sin snavsede, hårde næve op i Thomas Sørensens ansigt, der blev ildrødt af vrede.

— Hvad ellers! hvæsedede Kristian, og Thomas veg en smule tilbage, måske for at slå, måske fordi han betænkte sig. Kristian var en djævel til at slås, men der kom ingen strid ud af skænderiet, for i det samme gled Thim ind mellem dem. Den svære købmand med det vældige korpus var let som en kat, og ingen havde hverken hørt eller set ham komme ud fra butikken, før han pludselig stod der. Hans små øjne skjultes næsten af de tunge øjenlåg, og han så udtryksløst på dem.

— Er der noget i vejen? sagde han let.

De to fiskere stirrede på ham. Kristian havde svært ved at beherske sig, men da han så købmandens tunge krop spændes i forventning, gik han tilbage til sin tønde, og Thomas satte sig igen op på afvejningsbordet.

Per grinede svagt og syntes, han måtte foretage sig noget. Han stak en næve ned i ølkassen og hev en flaske op.

Thims stemme lød som et piskesmeld: — Læg den tilbage!

Per gloede på ham. — Hvad er meningen? sagde han usikkert og ville til at tage kapslen af flasken.

— Betal først! sagde Thim. Det er slut med din kredit!

— Jeg er vel god for en bajer! sagde Per krænket. Og jeg skylder da næsten ingenting!

Thim svarede ikke, og Per sad og fumlede med flasken. Han turde ikke kapsle af, men syntes heller ikke, at hans værdighed tillod ham at lægge den ned i kassen igen.

I det samme kom fru Thim ud med en dunk. Hun gav sig til at tappe petroleum i den og så imens på fiskerne med et venligt smil. Hun var altid venlig, og hun var klog. I et nu forstod hun situationen.

— Tag du bare den øl! sagde hun til Per, mens hun smilede afvæbnende mod Thims øjne, der blev stikende og glimtede ildevarslende.

Per tog sin øl, og da fru Thim havde tappet dunken fuld, gik hun hen og tog fire flasker op af kassen. — Det er vor omgang i dag, sagde hun og gav fiskerne hver en bajer. Den sidste rakte hun frem mod sin mand: — Du vil vel også have en? sagde hun lyst. I kan vist trænge til det allesammen!

Thim tav lidt. Så tog han flasken og lo en smule. — Du er ikke til at stå for, når du er i det hjørne! smilede han til hende. Hendes strålende øjne blev varme, og da hun kærtegnede ham hen over kinden, så fiskerne bort. Det var nu sådan med fru Thim, at hun kunne gøre og sige ting, som nok var sære og egentlig fjollede i deres øjne. Hun var en kende for fri og åben efter kystens skik, men alligevel ville hver og en af dem sætte livet på spil for hendes skyld, om det blev nødvendigt.

Nu drak de deres øl, og stemningen var ikke så værst, da døren gik op, og to mænd kom ind. Deres tøj dryppede af væde, og der stod en em om dem af

tåge og gus. De nikkede, og de andre hilste tavse igen. Ligeegyldigt og næsten lidt tvært nu. Den kæmpestore eksportør Lassen med det stærke, hårde ansigt skutede sig og bandede: — Satan til vejr! Og her sidder I og drikker øl!

Lassen var let spydig, og hans ledsager, fisker Hans Knudsen, fulgte ham op med et: — Ja, der er nogen, der har råd til det!

Det glimtede hvast i Kristians iltre øjne, men han tav. Thomas var derimod straks tirket: — Hold du din kæft, Hans! Hverken du eller Lassen skal betale, hvad vi drikker!

Hans Knudsen lo godmodigt. Han tog sindigt på det, og man så straks, det ikke var uden grund, han var flækkens førende fisker, opsynsmand ved redningsvæsenet og strandfoged. En fåmælt myndighed og besindig kraft strålede ud fra hans tætte, firskårne skikkelse. Han fandt det ikke umagen værd at skændes med Thomas, men Lassen var vant til at få det sidste ord. — Det kan man nu aldrig vide, hvem der kommer til at betale i den sidste ende! fintede han, og Per dukkede sig, mens Kristian arrigt så til siden. De skyldte ham begge penge og følte sig ramt, og de var lidt skadefro, da Thomas blev ved: — Ja, der er da det gode ved det, at det her forbandede vejr også går ud over dig, Lassen! Han lo hånligt: — Du er vel snart så fattig, at du ikke engang kan give en bajer?

— Jeg kan give en svingning, når og hvor og til hvem det passer mig, hvis det passer mig! sagde eksportøren tungt. Og det er ikke nu . . .!

— Ja, ja, så er det godt, at Thim ikke er så fedtet! drillede Thomas og gurglede sin øl i sig, hvorpå han lagde den tomme flaske ned i en kasse. — Tak for skænken, Thim, sagde han og gik mod døren ud til gården. Nu vil jeg hjem!

I det samme hørtes løbende trin hen over gårdspladsen, og døren røg op med et brag. En mand tumlede ind og stod i et spring midt blandt dem.

— En stranding! råbte han. Der står en stranding ret ud for signalbakken på anden revle!

Fiskerne kom på benene i en hast. De stivnede i spænding. En stranding! Var det redningen? En stranding betød penge, hvis ellers lasten var god. Men så var det, som de igen sank tilbage i en dyb håbløshed. Herregud, det var jo bare Kræn Fuldmusik, det sølle skvat! Og det vidste man da, at bare han så en hugorm, troede han, det var den onde selv! De lo hånligt, og Kræn så fortvivlet på dem. Han næsten tryglede: — Jamen, det passer. I kan da tro mig, når jeg siger det. Jeg har selv set det!

— Du har set fandens oldemor! grinede Thomas og skubbede ham til side. Lad mig komme ud!

Hans Knudsen så prøvende på Kræn. Han kendte hans veghed, hans svage sind og hans gode hjerte. Men han vidste også, at Kræn trods sin unge alder var dranker, og at hans fantasi var løssluppen. Han var sjældent til at stole på i den slags ting, men til gengæld var han ædru i dette øjeblik. Så plejede der ikke at være noget i vejen med ham.



— Jeg kan gi' en omgang, når og hvor det passer mig, sagde Lassen

Kræn fangede hans blik og gik hen til ham. — Du tror mig da, Hans! sagde han bønligt. Det er sandt, hvad jeg siger. Den står herude ret vest på anden revle!

Hans så grundende på ham, men han havde allerede bestemt sig til at undersøge sagen. Så var hans samvittighed da i orden. Men inden han nåede at foretage sig noget, lød der en dyb brølen, som fik luften til at skælve og ruderne til at klirre. En dampers rungende råb om hjælp skar gennem tågen. De hørte de tre korte stød i fløjten. Så sprang en ulidelig stilhed frem. De ventede spændt, og nu kom brølet igen, tre gange, og sådan blev det ved.

Sjældent havde fru Thim set en så voldsom reaktion fra en flok mænd i bagbutikken. Sløvheden forsvandt som ved et trylleslag, og alt blev hurtigt og enig handling. Hans Knudsen gav i al korthed nogle knappe ordrer. Redningsbåden skulle ud, og alle skulle møde ved redningshuset i løbet af fem minutter. Ganske vist var der ingen fare på færde, men der stod høj dønnings over revlerne, og de skibbrudne kendte ikke kysten, så det var bedst at få båden i søen hurtigst muligt.

Et øjeblik efter var bagbutikken tom. Thim gav sin kone besked om at passe butikken og stak af sammen med de andre, og kun Kræn blev tilbage. Spændingen havde taget på ham, og han satte sig udmattet på en kasse og tog en øl og kapslede den af. Indholdet forsvandt i eet sug. Fru Thim stirrede på ham.

— Lad nu være, Kræn! næsten tiggede hun. Hvorfor kan du ikke lade være?

Kræn smilede tungt. Så greb han nok en flaske og drak; men han sagde ingenting, sad bare og gloede tungsindigt frem for sig. Endelig rejste han sig og tog sin pung frem. Med usikre hænder fik han fumlet et par sedler ud og gav dem til fru Thim. Han ville betale og desuden købe en flaske brændevin. Hun blev vred, men sagde ingenting og gik. Døren til butikken blev lukket en kende hårdt. En stund efter åbnedes den igen, men det var ikke fru Thim, der kom ud. Kræn så på pigen, der kom hen mod ham med en flaske i hånden. Hun var lys og skøn som havet og klitten og stranden en klar sommerdag. Uden et ord

gav hun ham flasken og nogle penge, men hendes blide øjne var på samme tid bøn og anklage.

— Det . . . det skulle hun ikke have gjort! mumlede Kræn hæst.

— Hvem? sagde pigen.

— Din mor!

Han stirrede på hende. — Det gør det bare værre! sagde han vildt. Hvorfor sendte hun dig ud? Vil hun, at jeg skal pines ved at se, hvad jeg har mistet?



— Giv mig flasken, så får du mig, sagde hun.

Pigens øjne fyldtes af tårer, men hun var rolig nok: — Du kan ikke miste, hvad du ikke har haft. Men du kan få mig. Giv mig flasken, så får du mig. Det er en god byttehandel!

Et skælvende smil brød frem, og Kræn gik et skridt frem mod hende. — Ellen, Ellen . . .!

Hendes smil blev villende, søgte at tvinge ham, at binde ham, men han tog sig i det. Et kort nu tøvede han, og så vendte han sig brat om og næsten løb ud af bagbutikken.

Ellen brast i gråd og hørte ikke fru Thim komme ud. Moderen lagde kærligt en arm om hendes skulder. — Så, så! trøstede hun. Du må hellere slå ham af hovedet. Han er det ikke værd!

— Jo, jo! hulkede hun.

— Han er det ikke værd! gentog fru Thim stille. Og han ved det selv. Han fik gård og stor arv af sin far, den gamle strandfoged, og hvad fik han ud af det? Han blev spillemand, han blev Kræn Fuldmusik. Om et par år har han sat det hele over styr . . .

— Jeg ved det! græd Ellen. Men han kan vel rette sig, hvis vi hjælper ham. Sådan er han jo slet ikke . . .

— Jo, sådan er han, og ingen kan ændre det uden han selv! sagde fru Thim fast.

— — —

Tågen var så tæt, at fiskerne knapt kunne skimte damperen, da de kom ned på stranden med redningsbåden. De stak straks i søen og lagde ud efter. Da de kom nærmere, bandede nogle af dem indvendigt. „Karl den XII“ lå højt, og det var let at se, at der ingen last var i den af betydning, så der blev ingen

fortjeneste med at losse den for at få den fri af grunden.

Mens de stod ud efter, så de damperen fire en redningsbåd af og folkene gå ned i den. Nå ja, det gik vel: men da båden kom til første revle, løb den tværs i søen. En vældig dønning kammede sig op i et hug og tippede den rundt. Det hele skete på få sekunder, og skønt de straks roede til stedet, var de magtesløse. Den svenske båd drev ind med kølen i vejret, og de fik ingen reddet. Natten igennem var der vagt på stranden. Jævnthen drev et lig i land, og da morgenen kom, var en snes døde mænd bragt i hus. De fleste af dem blev fundet en mils vej mod nord, da strømmen var stærk op langs kysten.

Det var en trist nat og en trist morgen. Brændingen sang en dyb og enstonig koral, og tågens mulm lå over landet som et sørgeklæde.

— — —

En uge senere stod Hans Knudsen sammen med fiskeeksportør Lassens søn, Tage, helt nede ved havstokken og så ud mod det strandede skib. Tågen lå stadig tæt over strand og hav. Det tog til at skumre, og snart kunne de ikke se damperen.

— Den står godt! bemærkede Hans sindigt.

— Ja, den flytter sig nok ikke foreløbig? sagde Tage.

— Switzer har prøvet at tage den fri tre gange, men det gik ikke. En storm eller to — så er den slået til vrage, og så må de sprænge den væk. Det er, hvad der sker med den!

Hans Knudsen nærede ingen tvivl med hensyn til „Karl den XII“s skæbne, og han var i øjeblikket mere interesseret i Tage. — Du holder ferie? sagde han prøvende. — Det er da på en sær tid af året, men der er måske ingen tyve og mordere på spil inde i købstaden lige nu?

— Det er der vel nok, men hvad . . . en kriminalbetjent må tage sin ferie, når han kan få den! Tage dulgte et smil ved at se ned, mens han sparkede til en redningsflåde, der lå i havkanten lige foran dem.

— Kom der nogen i land med *den*? spurgte han afledende.

— Nej! Det var forresten mærkeligt, for den drev først ind om natten. Vi fandt den om morgenen, og ingen kan forstå, hvorfor svenskerne har gjort den fri af surringerne. Det var der jo ingen grund til, når de havde redningsbåden!

— Tjah, det kunne jo tænkes . . . Tage ville fortsætte, men tog sig i det. — Hvordan er det? I har fundet hele besætningen? Drev de ind her allesammen?

— De tyve af dem kom ind her, og hver eneste en er . . . indantu . . .

Hans Knudsens tunge slog knuder, da han ville sige det svære ord, og Tage fuldendte det for ham: — Identifieret?

— Ja, netop, sagde Hans. Men der var 21 ombord, og det ser ud til, det er kaptajnen, der mangler . . .

— Kaptajnen . . .! Tage sagde det grundende, ligesom eftertænksomt. — Nå ja, liget driver vel ind en-



Redningsmandskabet så straks, at der ikke var last af betydning i damperen.

gang. Strømmen er jo hård. I finder ham sikkert langt nordpå en dag.

Det mente Hans også, men sært var det, at den druknede kaptajn ikke kom ind på samme tid og sted som de andre. Tage kunne kun give ham ret, og så talte de ikke mere om det. Hans skulle nordpå en tur, og Tage ville hjem, men inden de skiltes, bad Tage om en cigaret. Han fik den og ville tænde den. Da så han, det var en „Lucky Strike“. — Nå, du ryger amerikanske cigaretter? sagde han. — Hvor får du dem fra?

Hans smilede: — Købmanden har nok af dem!

— De er vel uden banderole?

Hans tav, og nu så han ud mod skibet.

— Ja ja, jeg kan nok regne ud, hvor han har dem fra! smålo Tage. — Forresten... hvad med penge-skrinet? Jeg traf landbetjenten i går. Han sagde noget om, at skibets pengekasse var forsvundet. Der var mange penge i den!

Hans Knudsens sindige venlighed ændredes i eet nu til kold vrede: — Den ligger vel på havets bund?

— Du ved lige så godt som jeg, at en skipper ikke tager skibets penge med i båden under et forlis?

— Jeg ved ingenting! Jeg ved bare, at jeg ikke har taget skrinet!

— Var du ombord i svenskeren natten efter den aften, han strandede?

— Det var jeg måske. Det kan også være, jeg ikke var det. Hvad rager det egentlig dig? Du er jo på ferie!

Tage svarede ikke, og en stund efter forlod Hans ham. Uden et ord gik han hastigt mod nord, og hans stive ryg viste, at han for en gangs skyld var vred.

Tage stirrede efter ham. Så gik han op over stranden mod byen. Gid pokker havde kriminalkommissær Jespersen! tænkte han bittert. Det var faktisk nederdrægtigt af chefen at sende ham ud til hans barndomsby, ud til mennesker, han kendte og holdt af, for at opklare denne sag. Det havde Tage også sagt til ham, temmelig vægtigt endda, men Jespersen havde smilet sit berygtede, grumme smil og svaret, at det netop var derfor. Fiskerne var ikke lette at have med at gøre. De var indesluttede og mistænksomme overfor

fremmede. Men Tage var en af deres egne. Han kendte dem, han vidste, hvordan de skulle tages, og desuden pinte det vel også ham såvel som det øvrige opdagerkorps, at det svenske rederi og endnu mere det svenske forsikringsselskab skreg fornærmeligt og højt op om skibets pengekasse, der var forsvundet med sit indhold af henved 100.000 kr. i forskellig valuta. Tage måtte parere ordre. Han gjorde det nødigt, for der var jo også det med Ellen Thim, som han elskede, og som også holdt af ham, men ikke på den måde. Det var en smertelig glæde at se hende hver dag, mens han forsigtigt prøvede at trevle de indviklede tråde op. Han gjorde det på sin egen facon, og der var ikke noget påfaldende i, at han pludselig befandt sig i Blåhuse og gik rundt i striketrøje, vadmelsbukser og pjækkert som de andre. Sådan gjorde han altid i sine ferier. Det vidste fiskerne, og de kunne lide ham. Han var jo Lassens Tage og en af deres.

Tågen og mørket var nu så kompakt, at det kneb for ham at finde den slugtskârne hulvej op gennem klitterne. Men lidt efter så han de slørede lys fra de små fiskerhuses vinduer, og da han så, der var tændt i købmand Thims bagbutik, gik han ind. Klokken var ganske vist over otte, men bagbutiken tog det ikke så højtideligt med lukketid. Som han tænkte, sad de og sagde ingenting, og de hilste ham med tavse nik. Stemningen var trykket og spændt. Tågen, den forbandede tåge, stod derude dag og nat, og det gjorde det ikke bedre, at hver enkelt havde en ubehaglig viden om, at Tage nok var på ferie, men måske også havde et andet ærinde. De vogtede sig vel for at røbe noget indbyrdes, men det var en kendsgerning, at når Tage fik folk i enrum, havde han en stilfærdig måde at snakke på, så man let kom til at sige mere end ønsket og klogt var. Han havde lirket her og pirket der. Han vidste, at Elias dag og nat skruede på en flot og stor, svensk radio. Han havde set en splinterny og dyr stålvaske-skinne som en sol midt i „Ilderen“s gamle og slidte køkkenbord. Og Per Vælling gik rundt som et levende bevis på, at han havde været ombord. Den læderjakke, han havde på, ligefrem skreg, at den var svensk. Og hvordan skulle han forresten have fået penge fra til at købe for? Men det var heller ikke ukendt for Tage, at



— Den står godt, sagde Hans sindigt til Tage.

hjemme i Pers slagbænk lå der seks røde uldtæpper af fineste kvalitet.

Men den slags betød ikke så meget. En strandet damper og dens indhold tilhører enhver, siger kystens skik, selvom der ikke råbes højt om det. Men havde de ellers set noget eller taget noget, da de var ombord? Et og andet havde de nok set, forstod Tage, når han talte med dem, men de blev tavse som graven, når han forsøgte at komme nærmere ind på det.

Tage gav en gang øl. De drak i tavshed. Thomas var beruset, men det havde han været nu i mange dage, hvor han så fik drikkelser fra. Tage lurede på ham. Ham havde han ikke snakket med endnu. Kunne det være ham? Eller var det Thim? Købmanden solgte rask væk amerikanske cigaretter og californiske svedsker. Det vidste hele byen. Tage havde gennem Jespersen den oplysning på ham, at hans bank og andre forbindelser, som er nødt til at snakke over sig, hvis kriminalpolitiet vil det, sagde, at han var på fallittens rand.

Og Thim havde været ombord, men et var at „hamstre“ cigaretter, noget andet at stjæle 100.000 kr. Det troede Tage ikke om Thim. Heller ikke om Thomas, men han skulle nu snakke med ham ved lejlighed. Måske havde han set noget.

Tage prøvede at få fiskerne i bedre humør. Det var svært, og han måtte ty til det prøvede middel, som måske kunne få dem til at åbne munden. Så de fik en ny svingning øl, og det var jo også godt nok, men det hjalp bare ikke. Lyset i bagbutikken var dårligt. Fiskerne sad tavse rundt om og gemte deres øjne og tanker bag mørke skygger, og Tage bandede indvendigt. Et lille solstrejf blev det, at Ellen kom dansende ud. Tage så på hende. Smuk var hun — og i en ny, pæn kjole.

— Så fin du er! sagde han.

Hun lo. — Ja, jeg skal til bal i aften. På kroen. Vil du med?

Bal! Hvad tænkte kromanden på — at holde bal, når folk ingen penge havde. Men Tage kom måske.

Ellen forsvandt i et dansende løb, og det var, som solen slukkedes, da døren lukkede sig efter hende.

Thomas stirrede efter hende. — Sikken pige! sagde han. Så svor han dyrt og inderligt over tågen og gik uden farvel.

Lidt efter brød Tage op. De andre slængte et „Tak for skænken!“ efter ham, da han gik. Udenfor var mørket så tæt, at han måtte famle sig frem i begyndelsen. Han gik over gaden og østpå til Thomas Sørensens hus. Stille listede han rundt om det. Dørene var låst, men halvdøren til tørveskuret stod åben. I et par lange skridt var han derhenne. Han stirrede ind, men kunne ikke se noget. Han hørte nogen pusle derinde, og så tændte han sin lommelygte.

Thomas rettede sig hastigt op, helt blændet af lyskeglen. Han stod med en flaske i den ene hånd, ved hans fødder lå et halmhylster.

Tage gik ind. — En hel kasse whisky! Det var ikke

så lidt. Du har nok også været ombord i svenskeren, hvad?

Thomas stod, som vidste han ikke, hvad han ville. Ville han slås? Nej! Han blev fræk.

— Selvfølgelig! grinede han. Hvem har ikke det?

— Du tog vel ikke også en anden kasse — den med pengene?



Lyskeglen ramte whiskyflasken, som Thomas stod med i hånden.

Thomas sprang frem mod Tage: — Skal du tyvte mig, din hvalp?

— Det er, som man tager det! Tage lod roligt lyset spille omkring whiskykassen, der stod halvt skjult under tørvæne. — Hvad kalder du det der?

Thomas svarede ikke.

— Jeg tror nu ikke, det er dig, Thomas, sagde Tage. Men så du noget, da du var derude — noget mistænkeligt?

— Det kunne nok tænkes! sagde Thomas efter en lang pause, og nu blev hans stemme en smule skadefro: — Det kunne tænkes, ja! Han sparkede til kassen. — Jeg lå i skjul bag en pram med denne her, fordi jeg troede, jeg var set. Så kom der en mand i land. Han bar på noget . . .

— Kendte du ham?

— Det ved jeg ikke?

— Hvordan så han ud?

— Han var stor og kraftig!

— Kom så med det! Hvem var han?

— Jeg ved det ikke. Det var for mørkt til at se noget!

— Tænk dig godt om. Lignede han en af byens folk? spurgte Tage indtrængende, men i næste nu måtte han dukke sig, fordi fiskeren langede en næve ud i et vildt slag mod ham.

— Hvad roder du op i det for? råbte Thomas rasende. Hvad giver dig ret til . . .

— Det her! afbrød Tage. Han trak et lille skilt frem og lod lyset skinne på det. Thomas blev lidt spag og tav.

— Hvem var det? sagde Tage hårdt.

— Jeg ved det ikke . . . for djævlens, mand, det var jo brølende mørkt!

— Hvem lignede han?

Thomas følte sig trængt op i en krog, og nu mistede han besindelsen. Forbitret kylede han flasken i cementgulvet, så den splintredes, og Tage så ham blive ligbleg og ryste som i feber.

— Godt! skreg Thomas. Når du endelig vil, din forbandede snushane! Han lignede din . . . din far!

Tage vaklede, som blev han slået: — Det er løgn!

— Så spørg ham selv! hånede Thomas. Men skynd dig hellere lidt, inden han stikker af. Han rejser jo til Tyskland i aften, har jeg hørt. Hvad tror du, han skal derned efter?

— Ja, han skal vel forhandle med sine eksportforbindelser om fiskeleverancer, som han plejer . . .

— Fisk! Sagde du fisk! Hvor vil han få dem fra?

— Fra havet selvfølgelig. Før eller siden bliver det da havvejr igen, og så kommer der fisk!

— Havvejr! snerrede Thomas. Det bliver aldrig havvejr mere her på kysten. Vi dør sgu af tåge inden den tid . . .

Tage tog sig sammen. Det var ingen nytte til at høre mere på den galning, så han slukkede lykten og gik sin vej. Uden at tænke over det gav han sig til at løbe. Tågen lå om ham, fortættede sig til væde, der drev i tunge dråber ned over hans ansigt. Kold og klam sivede den ind i hans tøj, og gusen gik til marv og ben; men han løb bare, og han nåede det. Da han var ved sit hjem, bakkede en bil ud af garagen. Den vendte og kørte frem mod ham, men standsede så.

Eksportør Lassen rullede vinduet ned og stak hovedet ud: — Det var godt, du kom. Jeg må af sted nu. Du kan nok passe forretningen den uges tid . . .

— Vil du med aftenekspresen fra købstaden? spurgte Tage.

— Ja, sagde Lassen. — Jeg har skrevet på en seddel, hvad du skal tage dig af. Den ligger på skrivebordet . . .

Tage tøvede. Så kom det: — Sig mig, far, var du ombord i svenskeren natten efter, at den strandede?

Lassen lo så småt. — Spørger du som politimand, eller er det, fordi du vil have en kasse cigarer? spurgte han lunt.

Tage åndede tungt. — Det er alvor, far, sagde han. Var du ombord?

Lassen så lidt på sin søn, så fløjtede han langtrukket. — Nå, sådan . . . det er derfor, du er her. Jo, vist var jeg derude. Jeg tog 10 kasser „Hofnar“ fra førstestyrmands kahyt. Du må gerne få en af dem. De står i det nederste rum i mit pengeeskab!

— Ad helvede til med cigarerne. Tog du pengene?

Lassen grinede. — Har du siddet for længe i bagbutikken, knægt? Det vrøvl om den pengekasse gider jeg ikke høre på. Du kan vel begribe, den ligger på bunden af havet et sted.

Han stirrede på Tage, men da han så, at sønnen var dødsensalvorlig, blev han vred: — Jeg mangler 100.000 kr. Det er sandt. Jeg kan også sagtens bruge 200.000, hvis det hele skal klares. Men jeg har ikke taget svenskerens penge, og dine spørgsmål er en fornærmelse. Skrup af, for nu kører jeg!

Lassen var en mand, der ikke alene altid gjorde,

hvad han sagde, men som regel gennemførte det med fynd og klem. Nu satte han motoren i gear, koblede ud og speedede op, så den kraftige vogn sprang frem med et drøn, og væk var han, inden Tage kunne nå at foretage sig noget som helst. Den bratte handling var ved at tage modet fra Tage. Et øjeblik tænkte han stærkt på straks at rejse til købstaden og erklære overfor Jespersen, at han ikke kunne klare opgaven, men lidt efter blev han rolig og kold. En vrede begyndte at arbejde i ham. Nu forstod han bedre fiskernes tillukethed. Han tvivlede ikke om, at de alle på et eller andet tidspunkt og et eller andet sted havde set den høje mand komme i land og gå op over stranden. Og når de holdt tæt, var det, fordi de troede, det var eksportør Lassen. Solidaritet? Måske! Men snarere angst. Tage vidste, at hans far var en hård mand. Retfærdig, men hård. Ingen turde sætte sig op mod ham, for de var næsten alle afhængig af ham.

Men hvis han var tyven, skulle det ikke redde ham! Tage tog fat. De næste par timer rodede han sin fars hus igennem fra ende til anden, men uden resultat. Det var kun, hvad han ventede, men ikke særlig glædeligt. Var pengene nu på vej til Tyskland for at blive omsat dernede? Var hans far en tyv? Tage kunne ikke tro det. Måske var det Thim. Det kunne også være hvem som helst af de andre. Alle var fattige, alle manglede penge, og som opdager havde Tage forlængst lært den bitre erfaring, at nød og fattigdom kombineret med en gunstig lejlighed kan gøre selv en ellers ærlig mand til forbryder.

Men han skulle nok finde ud af det, selvom det ville tage sin tid. Lige i øjeblikket var der ikke meget at gøre. Han var også træt og modløs, hjernen ville ikke rigtig fungere, og han trængte til at slappe af. Så gik han på kroen, men ballet gik sløjt, og stemningen var trist. Ellen var ude at danse, og Tage satte sig og kikkede rundt, lyttede til musikken. Det var Kræn, der spillede. Kræn, hans bedste ven fra drengeårene. Fantastisk, som han kunne behandle harmonikaen. Tage brød sig ellers ikke om den slags, men Kræn var simpelthen genial. Og så var det ingenting imod, hvad han kunne præstere på en violin. Tage sad og blev sørgmodig. Hvad fik en mand med så usædvanlige evner til at drikke, så han ødelagde sig selv? Det var jo ikke den sædvanlige historie med forsmået kærlighed. Tværtimod! Ellen hang ved ham som en burre, skønt Kræn viste hende af. Tage forstod det ikke, men fik heller ikke lejlighed til at gruble mere over det. Dansen holdt op, og Ellen kom hen til ham. Hun var ked af det, og han forstod grunden. Kræn var som sædvanlig ikke ædru, men Ellen gjorde et tappert forsøg på ikke at lade sig mærke med noget. Hun og Tage dansede den sidste dans sammen. Det var en smerteblandet fryd for ham at holde hende i sine arme, men ingen af dem sagde noget, og de var stadig tavse, da dansen var forbi, og de gik ud. De skulle hver sin vej, men blev stående lidt sammen. Tågen var om dem, og de var alene. Han ville gerne følge hende hjem, men vidste, at hun ville sige nej. Lidt efter kom Kræn

ud med harmonikaen over skulderen. Ellen kaldte på ham. Han kom hen til dem, og de kunne se, han var oprømt.

— Følger du mig hjem? bad Ellen.

Kræn stod og svinglede lidt. — Nej, sagde han. Få du hellere Tage med. I passer sammen, I klæder hinanden, og han kan lide dig . . .

Da gav hun sig til at græde, stille og fortvivlet. Så gik hun hjemad, og det var, som tågen svøbte hende bort og udslettede hende.

— Du er en slyngel! sagde Tage lavt.

Kræn tav. Lidt efter begyndte han at gå. Tage sprang efter ham, og de gik sammen nordpå. Da de kom til stien, der gik gennem klitbjergene til den gamle strandfogedgård, standsede Kræn.

— Nej, jeg er ingen slyngel! sagde han bittert. Jeg ville være det, hvis . . .

— Du kunne jo holde op med det drikkeri! sagde Tage heftigt. Du kunne blive et ordentligt menneske. Er hun ikke det værd?

Kræn stirrede på ham. Så vendte han sig og gik videre, men Tage fulgte med. De kom til gården. Alt var præget af forfald, vidste Tage, men tågen skjulte det. Da de stod ved hoveddøren, vendte Kræn sig mod vennen: — Hvorfor går du med? Hvad vil du?

— Jeg vil snakke med dig!

De stirrede på hinanden. Sådan stod de længe, men så gik Kræn ind. Han fumlede sig frem til sit værelse og fik tændt lyset. Som så ofte før, fyldtes Tage af forundring. Stuen var hyggelig og bar præg af, at her boede et usædvanligt menneske. Der var bøger og malerier, smukke, gamle møbler og tæpper, og på væggen hang en violin. Kræn hægtede harmonikaen af skulderen og slængte den hen på en divan. Så tog han en flaske og to glas fra et skab. Han skænkede op, og de drak i tavshed. Tage sank hen i en lænestol. Han følte sig trist til mode og led ved alting.

— Spil lidt for mig! bad han.

Kræn trak foragteligt på skulderen, men han tog dog harmonikaen.

— Nej, ikke den . . .

Kræns ansigt stivnede. En stund blev hans øjne ligesom onde og gale, og han måtte skjule et raseri, der rejste sin frygtelige kraft i ham. Da greb han flasken



I samme nu, han begyndte at spille, blev han en anden mand.

fra bordet, satte den for munden og drak . . . længe. Så lo han, og det lød grimt. — Nu kan jeg spille! sagde han. Han tog buen ned og gned den ind i harpiks. Så stemte han sin violin, og i samme nu, han begyndte sit spil, blev han en anden mand. Den vege slaphed gled af ham, hans krop og sind fyldtes af den styrke, som den sande kunstner har i sig, og han gav sig helt hen. Hans skikkelse blev stolt og stejl, armene havde en voldsom kraft, som sprængte sig ud i hænder og fingre, og frem af violinen klang hans vildskab og ro, hans veghed og styrke, hans tungsind og glæde.

Men mest tungsindet. Tage følte det vælde ind over sig som en smerte, en klage, en hulken, et råb om hjælp. Havets vide øde, klittens syngende ensomhed, tågens tristhed . . . alt blev nært og pågående, et vældigt pres af tonende klange, der skælvede i hjerteknugende ve.

Det var så ufatteligt skønt og gribende, at det var uudholdeligt. Tage måtte rejse sig, men i det samme vendte Kræn buen over strengene i en skrigende dissonans, og med en forbandelse smed han violinen hen ved siden af harmonikaen.

— Sæt dig! sagde Kræn hårdt. — Du vil snakke med mig. Du vil anklage mig, ved jeg. Nu skal du høre noget, jeg aldrig har fortalt nogen . . .

Du kendte min far. Du ved, hvordan han var. En dygtig mand og en klog mand. Det sagde man om ham, og det var sandt. Men han var ikke så klog, at han ville give mig lov til at blive musiker. Gården her og slægten gik fremfor alt. Ved du, at han en dag, da jeg var omkring de fjorten, kom herind og tog min violin fra mig? Vi kom op at skændes, og han blev ude af sig selv. Han ville tage min violin fra mig, det bedste jeg havde. Da sprang jeg ind på ham, og det gjorde jeg ikke ustraffet. I disse egne er en far en magt, man ikke sætter sig op imod. Det ved du bedst selv. Sådan gik det til, at han ødelagde min første violin. Han knuste den. Han slog den mod min nakke. I samme nu døde jeg, jeg faldt om, ja, jeg døde virkelig, og jeg har ikke været levende siden . . .

Tage sad urørlig i stolen, og nu tav Kræn, mens en frygtelig vildskab sprang frem i ham.

— Forstår du så! skreg han. — Forstår du det, Tage? Nu ved du, hvorfor jeg drikker, og det kan ikke hjælpe, du præker moral for mig . . .

Det voldsomme udbrud tømte Kræn for al kraft, og han blev igen veg og ligeglad. Langsomt krøb der et flovt grin frem på hans ansigt, han tog flasken og drak den ud. Så greb rusen ham pludselig. Han stod og dinglede, og lidt efter vaklede han hen til divanen og lagde sig.

— Hvad fanden laver du egentlig herude? snølede han, som om intet var hændt. — Hvad går du og snuser efter?

— Ah, jeg holder ferie . . .

— Ferie! Kræn grinede. — Nå, så har du vel tid til at opklare et lille tyveri for mig. Et overfald også . . . hvad?

Tage blev pludselig dagklar og nærværende: — Hvad er det, du fabler om?

— Det skete for en uges tid siden. Jeg kom hjem ud på natten, og da jeg syntes, jeg hørte nogen rumstere ude i loen, gik jeg derud. Jeg kunne ikke se i mørket, men der sad da en mand og puslede med noget. Jeg listede mig ind på ham, men pludselig var han over mig, og jeg fik sådan en skalle, at jeg først vågnede op dagen efter. Jeg lå nok så pænt i halmen derude . . .!

— Så du, hvem det var?

— Ok nej, jeg var jo sådan lidt . . . du forstår. Men min cykle var da væk . . .

— Du har vel meldt det til landbetjenten?

— Nej, hvad kan det hjælpe? Den var gammel og vistnok stjålet i forvejen. Jeg købte den i tyskertiden af en arbejder fra befæstningsværkerne nord i klitten. Det var ellers en god cykel, men skidt . . . manden havde vel brug for den, siden han tog den!

Kræn smilede. Lidt efter lukkede han øjnene, og straks efter sov han. Tage lagde et tæppe over ham og gik sagte ud. Natten var mørk og uden en lyd, og tågen lå som en tung og våd dyne over det øde land. Han famlede sig frem over gårdspladsen, men en indskydelse fik ham til at gå over til loen. Sidedøren var låst, men han fik den store port lindet på klem og listede ind. Han tændte sin lommelygte, drev formålsløst lidt rundt, sparkede i halmen og kikkede sig om. Rent tilfældigt ramte lyskeglen en glimtende ting, der lå på cementgulvet. Han bukkede sig ned og tog den op. Det var en lille nøgle til en hængelås eller en kuffert. Han så på den, *forte* den. Med eet sprang en tanke frem i hans hjerne. Længe stod han og grublede, mens han vendte og drejede nøglen i sine fingre. Havde den lille tingest noget at fortælle ham? Måske. Et eller andet dæmrede for ham. Langsomt blev det tydeligere, og efterhånden stod det så skarpt, at han måtte skride til handling. Den gamle energi kom op i ham, og uden tøven tog han fat på en grundig undersøgelse af hele loen . . .

Et par timer senere fik eksportør Lassens husbestyrerinde afbrudt sin søde nattesøvn ved, at Tage vækkede hende. Det kneb lidt for hende at forstå, at han absolut skulle af sted til købstaden på denne usalige tid af natten, og hvad kom det forresten hende ved? Ikke ret meget, indrømmede han, men da han nok blev væk et par dage, var det bedst, hun fik det at vide, så hun kunne passe telefonen. Selv ville han ringe hjem af og til for at høre, om der var noget særligt.

Lidt efter var han på vej. Hans lille bil snurrede sig sindigt gennem natten. Tågen tillod ingen særlig fart, men det gjorde nu ikke så meget. Tage havde en sær ro i sindet, og tågen forekom ham ikke længer trist. Han kunne egentlig godt lide tåge. Den var blød og dulmende, og den havde det hele i sig. Der var ingenting udenfor, ingenting . . .

Nogle dage senere vendte han tilbage og kom ind i

Thims butik lige ved lukketid. Der var ingen mennesker, og det var kun godt.

— Er de kommet? spurgte Tage.

— Ja, jeg har fået dem trommet sammen! Thims stemme var udtryksløs, men hans øjne glimtede nysgerrigt. — Det var fra Skagen, du ringede. Hvad har du lavet deroppe?

Tage svarede ikke, men gik om bag disken, og Thim låste butiksdøren og fulgte efter ham ud i bagbutikken. Fiskerne sad rundt om. De hilste ham ligegyldigt, men stemningen var spændt.

— Lad os få en gang øl! sagde Tage.

Thim delte flaskerne om. De drak. Ingen sagde noget en lang tid, og der var stille. Af og til gurglede en slurk øl sig ned gennem en tørstig hals, men ellers var der tyst, og man hørte kun den fjerne lyd af brændingen. Havets rolige duren steg regelmæssigt til en hul drønen, som kunne vokse til en torden, der fik dem til at lytte.

— Vi får andet vejr! sagde Hans Knudsen.

Tage satte sin flaske fra sig. Så begyndte han at tale, monotont og lavmælt. Ingen af dem så på ham imens. De sad med deres egne tanker og viste ingen interesse, ingen overraskelse, ingen vrede, da han fortalte dem grunden til, at han havde opholdt sig i Blåhuse den sidste tid. Det havde hver enkelt sikkert regnet ud for længe siden, sagde Tage. Han havde jo snakket med dem på tomandshånd, og hvad der kom ud af det, ville han ikke minde om nu. En kendsgerning var det, at der var stjålet 100.000 kr. fra det svenske skib, og det havde forsinket sagens opklaring, at fiskerne havde mødt ham med tavshed og tværhed. Imidlertid var deres reaktion forståelig i hvert fald for ham, og han ville ikke bebrejde dem noget, men han syntes, han havde nogen ret til at kræve, at de hjalp ham med det sidste nap. Det kunne blive hårdt nok, og måske var det klogest af ham at tilkalde forstærkning fra købstaden, men han evnede ikke at rive sig løs fra den tanke, at som forholdene var, måtte de klare den sidste del alene uden fremmedes hjælp.

Om man var enige med ham? Det var man vel. Fiskerne skævede til hinanden. Der var en tavs frygt over dem, og Per Vælling sagde usikkert, at man nok ikke havde noget valg, når Tage nu ville det sådan. Og gik han i spidsen, kunne de andre vel forsvare at slutte op bag ham.

En halv time senere forlod de alle bagbutikken. Tage havde givet sine instrukser, så enhver begreb dem, men deres tanker var mørke, og de var taknemlige for tågen, som skjulte dem for hverandre.

Der kom en høj og kraftig mand gående ad klitstien op mod den gamle strandfogedgård. Han havde lidt svært ved at finde vejen i mørket, men han fandt da indkørslen til gårdspladsen og stod længe og ventede i porten. Alt var stille, og der var ingen lys at se, så omsider dristede han sig ud fra portens sikre skjul og gik over mod loen.

I samme nu, det skete, sneg en flok mænd sig ude fra ind i porten. Tage var forrest. Han holdt de andre tilbage med en advarende håndbevægelse. — Vent lidt! hviskede han. — Vi tager ham, når han kommer ud igen!

De stod urørlige og stirrede over mod loen, hvor de så manden prøve sidedøren, først forsigtigt, siden mere voldsomt. Han ruskede i den, men den var låst. Så gik han hen til porten ind til loen og lukkede sig ind.

Mændene ventede, men pludselig tyssede Tage på dem, skønt de ellers var tavse nok. — Der kommer nogen! sagde han.

De hørte en dør blive lukket op i stuehuset, og lidt efter kom en mand ud. Han gik over mod loen, forsigtigt og stille. De så ham prøve sidedøren og derefter gå mod porten.

— Det er jo Kræn Fuldmusik! hviskede købmand Thim ophidset.

— Ja, dæleme ja! „Ilderen“'s stemme rystede, og hans smidige krop spændte sig i en ubændig trang til at gøre noget. — Det kan være, han er med i det! Lad os komme derover!

Men Tage holdt igen: — Vent lidt endnu. De skal denne vej ud, så de render ikke fra os!

... Kræn stivnede, da han så ladeporten stå på klem. Han stod lidt og lyttede. Der var nogen derinde. Let som en kat gled han indenfor og ventede, til hans øjne havde vænnet sig til mørket. Så listede han frem mod skikkelsen, der i skæret fra en lommelygte rodede i en halmbunke.

Kræn kom helt ind på manden. — Hvad laver du her! knurrede han.

Manden rettede sig op i et spring og snurrede rundt. Han smed noget fra sig, og i næste øjeblik slog han. Kræn dukkede sig, men mandens næve ramte ham over nakken med vældig kraft, så det gnistrede for hans øjne. Et øjeblik stod han og virrede med hovedet. Det svimlede for ham, og han forsøgte at ryste det af sig, men han kunne hverken høre eller se. Inden han nåede at komme til sig selv, slog manden påny. Slaget var kort og hårdt, det løftede Kræn op og kastede ham bagover; men af den eksplosion, der bragede i hans hjerne, fødtes en skærende klarhed, som han ikke havde kendt i mange år. I eet nu var han på benene, og med et brøl af raseri sprang han i manden og knaldede begge sine næver ind i hans ansigt...

... Tage fo'r sammen. Et råb splittede stilheden, og nu kunne „Ilderen“ ikke styre sig. Han styrtede frem. — Der er noget galt! ivrede han. — Kom nu!

Men da var Tage forlængst i løb over mod loen. Han kom ind tidsnok til at se Kræn få et nyt slag, der sendte ham i jorden, og Tage tøvede ikke. Han stormede frem mod manden, men et skrig standsede ham. — Pas på! råbte Kræn, — han skyder!

Tage rev sin lygte op, og i det samme bragede et skud. Han hørte kuglen svirpe forbi sit hoved, så fangede hans lyskegle manden, der blændedes. Han skød igen, men uden held, og Kræn, der lå foran ham, havde kraft nok til at sparke op med sin fod. Pistolen



Tage rev sin lygte op. I det samme bragede et skud.

røg ud af mandens hånd. Tage sprang frem, men Elias var nu på siden af ham. Han verfede Tage væk med sin arm og fandt det umagen værd at bryde sin tavshed. — Lad mig komme til! sagde han. Han slog bare een gang, men det var nok. Manden faldt om, og han blev liggende.

Tage lyste på ham, og de stod alle og stirrede.

— Hvad dølen! sagde Thomas usikkert. — Det er jo ikke Lassen!

Da lo Tage, og det høretes, at han var glad.

— Nej, det er ikke far, Troede du det?

— Men hvem er det så? spurgte Thim.

— Det er såmænd kaptajn Palmquist fra Göteborg — skipper på „Karl den XII“!

Per Vælling begreb ingenting: — Jamen, han er jo død. Han druknede da sammen med de andre svenskere...

Tage svarede ikke, men gik hen til Kræn. Han sad op nu, ansigtet så grimt ud, og han tog sig til nakken.

— Er der noget galt? spurgte Tage og bøjede sig ned mod ham. — Skal vi få fat i doktoren?

Kræn rystede på hovedet, og det mærkelige skete, at han smilte. Tage fyldtes langsomt af en stor undren, da han så Kræns øjne. De var anderledes end før. De var, som han mindedes dem fra drengeårene — rolige og stærke og gode.

— Nej, jeg har det ikke så værst, sagde Kræn. Så rejste han sig op, benene svinglede lidt under ham, men han var rank, og nu smilede han igen. — Der er sket noget med mig, sagde han søgende. — Jeg ved ikke, hvad det er, men jeg er ikke som før. Det er inde i mit hoved...

— Ja, man bliver jo en smule tummelumsk af sådan en omgang...

— Det er ikke det! Kræn så grundende på ham, og en mærkelig vished mejslede hans træk, hvis særpræg før var vegheden. — Ved du hvad, Tage? Jeg er... jeg er et nyt menneske. Jeg ved det, jeg er rask...

Tage måtte vende sig bort, så bevæget blev han. — Vi vil tale om det senere, Kræn, sagde han. — Vi har lidt travlt nu. Der ligger en svensk kutter herude og

Fortsættes side 66.



Reproduktion: Brdr. Børentzen

Udsejling fra Kroneløbet i Københavns Havn

Maleri af O. W. Dahlstrøm
1908

over — nogle kryds til, og vi er i Calundborg, inden de ringer helligaften ind.“

Den unge student hjalp kvinder og børn tilrette efter søens ublide behandling, en matros balancerede rundt med en pøs med varm the og rom — selv de forkomne børn fik en lille mundfuld at varme sig på. Efterhånden som smakken arbejdede sig længere ind i fjorden, hvor tætte skove tog det værste brod af vinden, blev farten mere rolig, og skipperen genoptog sin samtale med den unge student: „Sig mig, unge ven, hvad er egentlig Jert navn, hvad er jert levebrød — jer håndtering?“ — „Mit navn er Lauritz Jeppesen, og jeg er studiosos udi teologien — for tiden hjælpepræst i Aars.“ Skipperen skjulte med besvær et smil: „Javel, javel, det er altsammen godt, men sig mig, hvordan er han kommet i bekendtskab med en jomfru helt ovre fra Calundborg, hvor kender han hende fra?“ „Jo, det gik sådan til, hun var justement på besøg hos sin tante i Aars, hvor jeg havde mit logement . . .“ — „Og så smiskede I for jomfruen,“ afbrød skipperen skoggerleende, „så var den ende spundet. Men sig mig, unge herre, hvad siger jomfruens far til den historie, ja, for hun har vel da som andre skikkelige mennesker en far?“

„Jeg kender, sandt at sige, slet ikke Lone's far, jeg har brevvekslet med hendes farbror, som just har buden mig til at holde jul på gården sammen med Lone . . .“

Skipperen brølede af latter: „Nå, det må jeg sige, megen respekt synes I ikke at have for Jer tilkommende svigerfar.“ — „Lones far er ikke meget hjemme på landjorden, men han skal være en såre agtværdig skipper. Det er ikke megen tid, har jeg fornemmet, han har ofret på sin eneste datter, men — Gud ske lov — så har hendes farbror været hende i fars sted. Måske kommer Lones far til Nostrup nu til julehelgen, så jeg får set ham an og hilst på ham.“

„Se, se,“ skipperen smilte polisk, „så får han min sandten en svigerfar, som ikke vil være ham til særlig besvær. Min unge ven, I er vel nok heldig, ingen svigermor til at blande sig i herskabets sager, og en svigerfar, som I næsten aldrig ser — og så har den gamle sø-ulk til sin tid sikkert noget til fælles bedste for Jer — jo, I er ret en lykkens pamfilius.“

Studenten følte sig fornærmet og svarede alvorligt: „Jeg har søgt kald ved Vor Frue kirke i Calundborg, jeg har ikke mine tanker om Lones far — jeg ønsker kun at få Lone, som hun er.“

„Så — så, nu ikke kålhøgen; men bevares, er hensigterne reelle, så vil det nok ordne sig for ham.“ Og han tilføjede med et smil: „Så han har søgt kald i Calundborg, det er ikke dårligt. Købmændene der er dristige krabater, byen har et fedt opland; jo, jo, I præstemænd har også så temmelig forstand på det timelige.“

Smakken rundede Gisseløre lyng og stod lidt efter havnen ind, hvor den fortøjede ved den gamle smakkebro. Mørket var faldet på, og kun nogle få menne-

sker var forsamlet ved lodshuset for at tage imod. De tykke trosser blev kastet i land og fastgjort, passage-erne samlede deres vadsække og bylter og begyndte landstigningen, men forinden havde de efter sæd og skik lagt en skærv i smakkens fattigbøsse som tak for rejsens lykkelige afslutning. Så trykkede hver enkelt skipperens hånd til farvel, og snart var der kun studenten tilbage. „Hør unge ven, I er alene tilbage, ser jeg, er der ingen at hente Jer?“ spurgte skipperen, der havde holdt øje med ham. „Agter I at tage turen til Røsnæs til fods?“

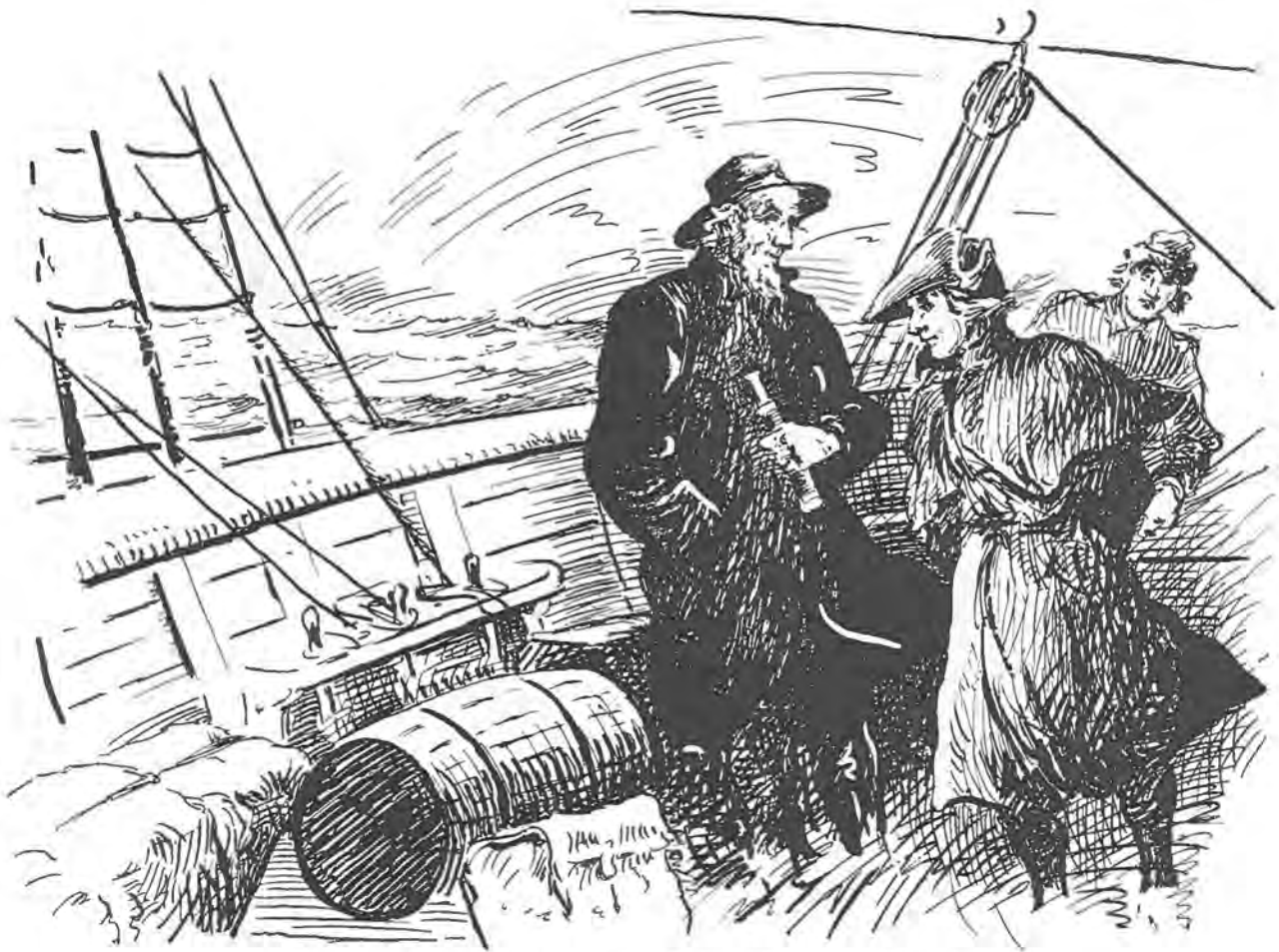
„Jeg havde ventet min trolovede og hendes farbror, men de må have opgivet at se smakken gå over i det Herrens vejr, vi har haft.“ Skipperen afbrød: „I primer, unge mand, vejret er godt efter årstiden — vi er kun et godt halvt døgn forsinket. Men nu skal jeg sige ham en ting: Jeg skal selv holde julehelg ude ad Røsnæs-kanten til og venter i den sammenhæng gæstgiverens karl med et køretøj — har I lyst at være med, så bi lidt og kør med mig, og jeg tænker, at vi finder hen i nærheden af den gård i Nostrup, hvor I skal hen.“

— — —
Lidt efter agede skipperen og studenten ud langs fjorden. Den stive, ufjedrede vogn rumlede hen over de elendige veje. Kusken sad foran, og bagved, i de store agestole, sad skipperen og den unge mand. Der havde længe været tavshed mellem de to, så sagde skipperen: „Jeg sidder og gør mig sære tanker om Jeres trolovedes far, som I ikke har set endnu — er I nu helt sikker på, at I gefaller tøsens far?“ Den unge mand lo overgivent: „Den side af sagen er ikke så vigtig, Lone og jeg er enige, og hendes farbror har givet os sin velsignelse. I må erindre, at det jo er sådan, at Lones far ikke har kymret sig alt for meget om hendes ve og vel, synderlig nok, når han har så dejlig og sød en datter . . .“

Skipperen brast ud i en skoggerlatter: „Javel, ligger sagen sådan, så skidt med den gamle sø-ulk — nå, nu er I allerede i salveten, dernede ligger Jert bestemmelsessted, Nostrupgården, — hov, kusk, sæt kursen hen ad markvejen, så vi kan få studiosos'en sat i land — sådan, holdt! Og så farvel, unge mand, og god og velsignet jul sammen med fæstemøen og hendes farbror . . . Snak om en ting, han har ikke noget at takke for, jeg skulle vejen alligevel.“

— — —
Så forsvandt vognen bag nogle store bakkedrag, og kort efter sad studenten i stadsstuen på Nostrupgården og lod en kop varm kaffe med kandis og rom smage. Lones farbror og hans trivelige kone havde budt ham hjertelig velkommen, og Lone så stum og glad på ham med et par forelskede, blå øjne.

„Hvor var det godt, du nåede frem, Lauritz,“ sagde Lone, „vi havde opgivet at se dig før i morgen!“ Farbror så smilende på de to unge: „I er da nogle utaknemmelige krabater, har du helt glemmt din far? Jeg forstod hans brev sådan, at han ville komme og holde jul med os i år, hvis smakken nåede ind, og han ikke



Skipperen stod agter på smakken og underholdt sig med en ung mand i brun kavaj.

skulle tilbage til Aars med det samme — men det er vel nok gået sådan, at han ikke har haft stunder til at lade smakken bie julen over i Calundborg.“ — Lones kinder blev røde af skamfølelse: „Det er da også sandt, farbror, her sidder jeg og tænker kun på mig selv og har ganske glemt min kære, dejlige far. Men jeg er vis på, at han kommer ind med smakken i morgen og spiser frokost sammen med os!“ Farbror var ikke tilfreds med den forklaring: „Lagde I, unge mand, mærke til, hvem der var skipper på den smakke, I kom over med, ved I hans navn?“ — „Jeg talte en del med skipperen undervejs,“ svarede studenten, „hans navn ved jeg ikke af, men af en skipper at være var han vist både en god og kløgtig mand; ja, tillige en hjælpsom mand. Det traf sig just sådan, at skipperen skulle ud ad disse kanter til, så han tilbød mig at age med herud. Jo, han var en god mand, lidt barsk og bister, men med helt pæne manerer af en sømand at være.“

Pludselig gik en dør op med et brag. En hjertelig, larmende latter fyldte stuen, og den kavajklædte skipper fra smakken stod i døråbningen: „Herr studiosos'en skal have megen tak for det gode skudsmål. . .“ Så blev han afbrudt af Lone, som slog sine arme om ham: „Kære, kære far, hvor var det dejligt, at du kom, nu først bliver det jul på Nostrupgård —“

Skipperen rystede hende lempeligt af sig: „Små slag, min tøs, jeg skylder den unge studiosos et skudsmål,

nu han så gentilt har givet mig et. Særlig skarpsindig er I nu ikke, unge mand, jeg har under hele farten fra Aars set Jer godt an, og jeg var straks klar over, hvem I var. Gennem min bror havde jeg efterretning om, at I skulle komme her i julen; ja, jeg har haft min morskab og plasér af Jer hele farten. Men I, min unge studerte og kloge ven, havde end ikke mistanke om, at den skipper, der førte smakken over, bagefter kørte Jer til Nostrup og i det hele taget tog sig af Jer, justement var Lones far — det ville enhver rask søgut meget gesvindt have fundet ud af, men en studiosos — næh, han er alt for lærd og belæst til at hitte ud af sådan noget. Nå, nok herom, jeg havde helst set min tøs gift med en rask søgut, selv om jeg må sige, at I opførte Jer bravt om bord, og da Jeres håndtering nu engang er at prædike, så se til at finde Jer en præst, som kan splejse Jer sammen for tid og evighed.“

Gode tider og onde tider er faret hen siden dengang; de gamle, solide smakker er afløst af moderne færger, og de dejlige, gamle fiskere, der sad omkring lodshuset i mine unge år, er forlængst gået bort. Men på byens kirkegård fortæller frønnede sten endnu deres navne, også hans, som fortalte mig denne krønike.

Og de fortæller også, at den unge studiosos og Lone levede lykkeligt i mange år som brave, agtværdige præstefolk ved Vor Frue Kirke i Kalundborg.



QUIZ med kendte historiske

Slag og træfninger til søs

Er De nogenlunde vel bevandret i søkrigshistorien, vil De sikkert være i stand til at bringe navnene på de nedenfor til venstre anførte geografiske steder – alle skuepladser for sømilitære begivenheder – i overensstemmelse med de navne, der parvis er an-

givet til højre. Det er nemlig navnene på de flådechefer, som kæmpede mod hinanden i de slag og træfninger, der er tale om. – Vi ønsker Dem god fornøjelse og gør i øvrigt opmærksom på, at løsningen findes nederst på side 66.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Kolbergheide 1715 | (a) Jacob Obdam – Karl Gustav Wrangel |
| 2. Helgoland 1864 | (b) Niels Juel – Lorentz Kreutz |
| 3. Kap Trafalgar 1805 | (c) Nelson – Brueys |
| 4. Københavns Red 1801 | (d) Tordenskjold – Strömstjerna |
| 5. Abukir 1798 | (e) Villeneuve/Gravina – Nelson |
| 6. Øresund 1658 | (f) Christian Gabel – Karl Wachtmeister |
| 7. Den engelske Kanal 1588 | (g) Jellicoe – Scheer |
| 8. Køge Bugt 1677 | (h) Eduard Suenson – Tegetthoff |
| 9. Dynekilen 1716 | (i) Olfert Fischer – Nelson |
| 10. Nordsøen 1916 („Jyllandsslaget“) | (j) Medina Sidona – Charles Howard |

Af **HISTOR.**

Mike og vikingerne

Af OTTO LUDWIG

Der var stor opstandelse i Valhal. Et eksemplar af et københavnsk morgenblad havde forvildet sig ind i Odins hal. På avisens forside sås et billede af et vikingskib, og det var det, der havde sat de gamle kæmpers sind i bevægelse.

Odin lod sin tolk tilkalde. Denne tolk forstod at oversætte de trykte bogstaver til runer. Det skete nemlig med års mellemrum, at man i Valhal fik fat i en avis, men for det meste interesserede den kun tolken – sådan rent videnskabeligt. Vikingerne var nemlig enige om, at det ikke var ulejligheden værd at sætte sig ind i alt det, der skete i Danmark i dag. Det var jo lutter dårlige nyheder, der stod i bladene. Sverige vandt jo alle landskampe mod Danmark, og vikingeånden var død. Nu og da kunne man læse om „flyvende tallerkener“, men dem snakkede vikingerne selv om, dengang de færdedes på jorden.

– Orm! kaldte Odin ad tolken, for sådan hed han. Orm, sig mig, hvad de sløve padder i Danmark skriver om vore skibe!

– De skriver, at der er fundet 7 vikingskibe på bunden af Roskilde Fjord, og at man vil hæve dem.

– Nåh, de gamle vrage! lo Odin. Det var jo dem, Mjød-Leif lod sænke, da Bjørn den Tørstige kom med sin flåde for at ville stjæle hans mjød. Jeg havde stor lyst til at se de skibe igen. Lad pudse mit sværd og bed 11 gæve kæmper gøre sig klar til at rejse. Du skal være den ene af dem. Vi rejser i dag!

Og på den måde skete det, at Odin og 11 af hans kæmper pludselig befandt sig på Rådhuspladsen i København, hvor de blev modtaget af en flok journalister og pressefotografer.

– Hvad skal der så ske? spurgte en af journalisterne. Hvad bringer Dem til København på denne tid? Englands-rejsen er jo overstået.

– Ja, for ca. 1000 år siden! lo Odin.

– Nåh, det er kun et par måneder siden, vi foto-



De blev modtaget af en flok journalister og pressefotografer.

graferede Prins Christian efter hjemkomsten! bemærkede en anden journalist.

– Christian? Kender ingen prins af det navn, og nu er jeg ked af at høre på jeres ævl! svarede Odin. Hvordan kommer vi til Roskilde Fjord?

– Ha! lo journalisterne. Den var god! I kommer fra Frederikssund og spørger, hvor fjorden ligger!

– Vi kommer fra Valhal! vrissede Odin. Det nytter ikke noget at diskutere med jer. Sig os i stedet, hvor vi kan få noget mjød. Vi er ved at omkomme af tørst!

– Lad være at spørge de tørvetrillere! hviskede tolken Orm. Jeg har læst om en mand, der hedder Mike. De kalder ham „søfolkenes service-mand“, og han er lidt af en viking. Han kan hjælpe os.

– Hvor har du læst om ham? spurgte Odin.

– I „Vikingen“, selvfølgelig. Det er et blad, man har opkaldt efter os.

Pludselig trak Odin sit sværd, idet han kiggede op over højre skulder. De andre vikinger fulgte hans eksempel.

– Hvad er der los? spurgte en arret kæmpe ved navn Helge.

– Ser du ikke de to lurblæsere deroppe på den høje sokkel? De er ved at blæse til kamp!

– Nåh, dem! lo tolken. Det er bare en reklame for det danske smør – og for firmaet Tilskærerne!

På mirakuløs måde lykkedes det en af journalisterne at tilkalde Mike ved ganske simpelt at snakke ind i et rør med en lang ledning på, og et øjeblik senere kom Børge Mikkelsen til syne.

- Jeg har skaffet hundreder af forlorne tænder, medvirket ved bryllupper og fodboldkampe, stegt kalv på spid for argentinske søfolk og skaffet tusinder af landskambilletter. Men de Frederikssund-vikinger ligger uden for mit felt. Dem må turistchefen tage sig af. Jeg hjælper kun søfolk! sagde Mike til pressen.

Men Odin erklærede, at han og hans mænd var mere søfolk end Mike selv.

- Så lad mig se din søfartsbog! sagde Mike.

Odin gjorde nogle fagter i luften. Der lød en susen og derefter et brag. En stor sten landede midt på Raådhuspladsen og slog et ordentligt hul i asfalten.

- En meteorsten! udbød en pressefotograf.

- Nej, min søfartsbog! sagde Odin. Læs indskriften, hvis I altså kan tyde runer!

Det endte med, at Mike gik ind på at vise vikingerne rundt i byen. Han troede stadig, de kom fra Frederikssund, men forbavsedes over, så bange de var for at gå ud mellem bilerne. Pludselig lød der en kraftig larm oppe fra himlen, og en jettflyver drønede hen over byen.

- Thors hammer! råbte Odin. Jeg skal lære den hallunk, når jeg kommer tilbage til Valhal!

Mike lo. De fyre var enten tossede, eller også havde de en ganske særegen form for humor. Han besluttede at tage dem med ud på et af bryggerierne. Men vikingerne var overhovedet ikke interesseret i at se maskiner, og det sagde de til bryggeriets reklamechef.

- Vi vil have mjød! Det er derfor, vi kommer! sagde Odin.

- Det samme er tilfældet med de fleste andre af vore gæster. Men de siger det bare ikke! lo reklamechefen.

Og så blev der drukket øl i lange baner. Reklamechefen og Mike spærrede øjnene op. De havde aldrig set noget lignende. Til sidst blev vikingerne



Til sidst blev vikingerne lystige og ville dyste.

lystige og ville dyste. Et par af dem trak sværdene til en rask lille holmgang, men så lød fabriksfløjten. Det var fyraften, og da vikingerne hørte det, afblæste de kampen.

- Hvor kan vi få mere mjød? spurgte Odin.

- På bådene til Sverige, svarede Mike, idet han håbede at blive af med selskabet.

Men vikingerne slæbte den stakkels Mike om bord i en af Øresunds-bådene. De beordrede ham til at vise dem rundt om bord. Odin spurgte, hvor årerne var, men fik at vide, at skibet blev drevet frem af en maskine. Og så gik de ned i maskinrummet. Odin kiggede på maskinen og spurgte:

- Kan den også lave mjød? Den ligner en af dem, vi så på bryggeriet!

Maskinchefen lo og kom med en hentydning til gæsternes let berusede tilstand. Derefter begav selskabet sig op i restaurationen og drak mere øl. Efterhånden var vikingerne også blevet sultne og forlangte mad på bordet. De ville have flæskesteg og fik det. Men de ville også have nogle ben at gnave. Det fik de også.



- Det er nogle dumme svin, I har!

Vikingerne åd bravt, og stegen svandt hurtigt ind.

- Det er nogle dumme svin, I har! råbte en af vikingerne til overtjeneren, der bukkende spurgte:

- Har selskabet noget at udsætte på tjenerne?

- Næh, det var ikke dem, Svend Armstærk hentydede til! lo Odin. Han mindes bare vor egen galt, Særimmer. Den kan man æde af, ligeså tosset man vil. Flæsket kommer igen!

- Den var hi-hi, ha-ha-ha, meget god, herr Per Buckhøj! sagde overtjeneren desorienteret.

- Jeg hedder ikke Buckhøj! Mit navn er Odin!

Og så ræbde Odin sig, så dækket over restaurationen skælvede. Alle vikingerne fulgte hans eksempel, hvorefter de begyndte at kaste til måls med benene på deres tallerkener. De øvrige gæster flygtede rædselsslagne.



Og så ræbde Odin sig.

Aviserne bragte næste dag stort opsatte artikler om Frederikssund-vikingerens „skandaløse optræden på Øresund“, hvilket straks havde til følge, at borgmesteren i Frederikssund dementerede i formiddagsbladene. Det var ikke muligt at få en forklaring fra Mike. Han havde ikke vist sig hjemme det sidste døgn. Odin og hans folk havde tvunget ham til at tage med til Roskilde Fjord.

Hele selskabet var steget i land i Sverige og marcherede nu nordpå mod Helsingborg, hvorfra man ville sejle til Helsingør og fortsætte til fods mod Skuldelev.

– Vi har lige et par ting, vi gerne vil ordne herovre, forklarede Odin. Dette er gammelt dansk land, og det vil vi nu erobre tilbage! Danskerne af i dag er slappe. De taber alle landskampe til Sverige. Det vil vi råde bod på nu. Bagefter kan vi så erobre England tilbage!

– Og Normandiet! brølede resten af vikingerne.

Mike, der nu var overbevist om, at han havde at gøre med en gruppe forklædte galninge, forklarede, at alle var godt tilfreds med Danmarks grænser af i dag, og at landet med Grønland faktisk stadig var et af verdens største. Dette beroligede de 12 kæmper. Alt imens søgte Mike at få lejlighed til at ringe til nærmeste politi.

I Helsingborg blev vikingerne modtaget med jubel af indbyggerne og blev i guldstol båret til rådhuset, hvor de blev budt på øl af borgmesteren. Mike, der stadig ikke var kommet til nogen telefon, forsøgte at forklare de mange honoratiores, at de 12 vikinger var undsluppet fra en anstalt.

– Ja, svarede borgmesteren. Sådan føler jeg det også mange gange, når jeg har med folk at gøre i embeds medfør. Deres og mit job ligner i mange måder hinanden. Men disse vikinger er nu ellers meget gemytlige. Nå, men jeg må nok tage mig lidt af dem igen for ikke at fornærme min kollega i Frederikssund!

Og så bød borgmesteren på cigarer. Vikingerne kiggede længe på de mærkelige tingester, man bød dem. Men da Odin så, at borgmesteren selv tog en cigar i munden og bed spidsen af den, åd han sin egen cigar i én mundfuld. De øvrige 11 fulgte hans eksempel. Enkelte af dem kom til at hoste, men skyllede ned med en slurk øl. Resten af selskabet så på hinanden – og fulgte af høflighed vikingerens eksempel!

Bagefter var der rundtur i havnen. Men Odin og hans følge var ikke det ringeste imponerede af havneinstallationer og skibsværft. Først da de så en flok gaster fra et svensk orlogsskib komme roende tværs over havnebassinet, løftede Odin øjenbrynene.

– Ikke værst roet! sagde han med kendermine.

Lidt efter vendte han sig mod borgmesteren og sagde:

– Du høvding! Kan du ikke arrangere en rodyst mellem de folk og mine kæmper?

Det kunne borgmesteren godt. Vice-borgmesteren blev sendt om bord i orlogsskibet og fortalte chefen, at „nogle af den danske Arveprins Knuds og Prins Christians venner“ ønskede at ro om kap med de stærkeste orlogsgaster.

Der var sort af mennesker i havnen, da den store dyst begyndte, og Mike kunne stadig ikke komme til nogen telefon. Iøvrigt blev han sat til at være styrmand i vikingerens travalje. Det var han ikke så stolt af, for han vidste selvfølgelig, at disse galninge ville blive til grin i dysten. De havde sandsynligvis aldrig før haft en åre i hånden.

Nå, men der skulle lige „varmes“ op. Vikingerne skulle have lejlighed til at prøve båden. De trak så kraftigt, at seks årer knækkede.

– Lad os få nogle ordentlige årer, og ikke sådanne tandstikkere! brølede Odin. Er det de bedste årer, Sverige kan lave?

Borgmesteren sendte bud efter nogle kraftigere årer ovre fra skibsværftet. Og så gik starten. Orlogsgasterne blev slået med mange længder, selv om vikingerne på det sidste kun roede med halv besætning, fordi også halvdelen af de nye årer knækkede!

– Så vandt I da endelig en landskamp! lo borgmesteren.

– – –

Kilometerlange telegramstrimler fortalte de danske blade om triumfen i Helsingborg. Der blev skrevet om „hævn for 6-0 nederlaget“, om „et vendepunkt i vor nationale epoke“ og om „en milepæl i Danmarks-historien“. Samtidig udkom de svenske aviser med sørgerand om forsiden, samtidig med at de dog trøstede læserne med, at Ingemar Johansson stadig var verdensmester i sværvægtsboksning.

Glemte var skandalen på Øresund, og i Frederiks-

sund fandt man ud af, at de 12 vikinger alligevel kom fra denne by og sendte lykønskningstelegram til færgen, der bragte vikingerne og Mike over fra Helsingborg til Helsingør. Men Odin var ligeglad. Han var sur over, at turen over Sundet denne gang var så kort, at han kun nåede at drikke en halv kasse portere!

I Helsingør var fjernsynet mødt op med selveste Aksel Dahlerup i spidsen. Radioen havde Gunnar Nu-Hansen ved mikrofonen. Han sagde:

– Og på denne dejlige dag, hvor det bedste hold endelig vandt, har vi så vikingernes anfører foran os. Han har en skikkelse som Odin og er helt igenem en frisk fyr. En mand, der med liv og sjæl går op i sin idræt uden at være fanatisk afholdende. Var det hårdt? spørger vi.



– Jeg husker engang da . . .

– Ja, det er lige hårdt nok, synes jeg, at toldereren tog en kasse øl fra mig, da jeg gik i land! svarede Odin. Og det er også hårdt, at de svenskere skal have lov at prale med ham Ingemar Johansson. Lad mig bare få fat i ham, så skal jeg nok klapse den svækling af! Som du ved, satte jeg mit ene øje i pant hos jætten Mimer, men jeg kan med et halvt øje se, at I alle til hobe er nogle svæklinge.

– Er du gift eller forlovet?

– Ha ha! Ifølge et af jeres leksika, som Orm har oversat for mig, er jeg især kendt for mine elskovs-eventyr. Jeg husker engang, da jeg . . .

På dette tidspunkt af udsendelsen blev teknikerne af mange opringninger fra Kristelig Lytterforenings medlemmer tvunget til at finde på et lille „teknisk uheld“.

Odin fortalte hele pressen, at han skulle til Skuldelev ved Roskilde Fjord for at se på de fundne vikingeskibe. Bladene skrev som følge heraf spalte op og spalte ned om „idrætsfolkene med de kulturhistoriske interesser“. Politiken bad endog en af vikingerne skrive en kronik om „Vikingskibenes

betydning for surrealismens fremtid“. Desværre vidste den pågældende viking ikke, hvad surrealisme er, men Mike forklarede ham, at det er en form for malerkunst, der minder om den måde, han havde set tingene på efter bryggeribesøget og den første tur over Sundet!

Mike havde iøvrigt efter den stormende velkomst i Helsingør helt opgivet at alarmere politiet. I stedet ringede han hjem for at få afblæst nogle arrangementer, hvortil han havde lovet sin medvirken. Af den grund måtte en norsk styrmand sejle til San Francisco uden tænder, da han ikke vidste, hvor Mike havde afleveret hans gebis til reparation.

Bent Orth fra Handelsflådens Velfærdsråd blev anmodet om at overtage de mest presserende af Mikes opgaver i København. Men Orth havde selv rivende travlt. Danske søfolk fra hele kloden ringede og telegraferede til Velfærdsrådet for at få lærebøger om roning eller for at sikre sig billetter til Det kongelige Teater. Vikingspillene var nemlig af teaterchefen blevet anmodet om at give et gæstespil på Det kongelige.

Odin og hans følge nåede aldrig til vikingeskibene i Roskilde Fjord. De nærmeste dage gik med modtagelser og fester, og den store dag oprandt for de rigtige Frederiksund-vikingers gæstespil på Det kongelige. Odin og hans 11 mænd samt Mike var blevet opfordret til at overvære forestillingen sammen med den danske kongefamilie. Odin skulle oven i købet sidde med i kongelogen, hvad han iøvrigt fandt ganske naturligt. Forresten glædede Odin sig til at snakke skiv med Kong Frederik.

Men gæstespiilet blev heller ikke til noget. Det blev aflyst i sidste øjeblik. Det viste sig nemlig, at Odin insisterede på, at han var af højere rang end kongen og derfor ville indfinde sig i logen sidst af alle. Men nu sagde man alligevel stop. Dette smagte af majestætsfornærmelse og tydede på, at manden ikke var rigtig vel i hovedet. Man huskede på flere andre tossede påfund fra kæmpens side. I Frederikssund blev man hurtigt enige om, at de 12 måtte være fra en anden by. Eftermiddagsbladene stempede vikingerne som svindlere og fuentaster, der havde brugt en skjult motor i robåden under dysten i Helsingborg.

I radioavisen samme aften kl. 18.45 kunne det meddeles, at de 12 mystiske mænd var sporløst forsvundet. Der havde rimeligvis været tale om spioner, hed det.

Men i Valhal sidder Odin og hans kæmper og griner over ølhornene.

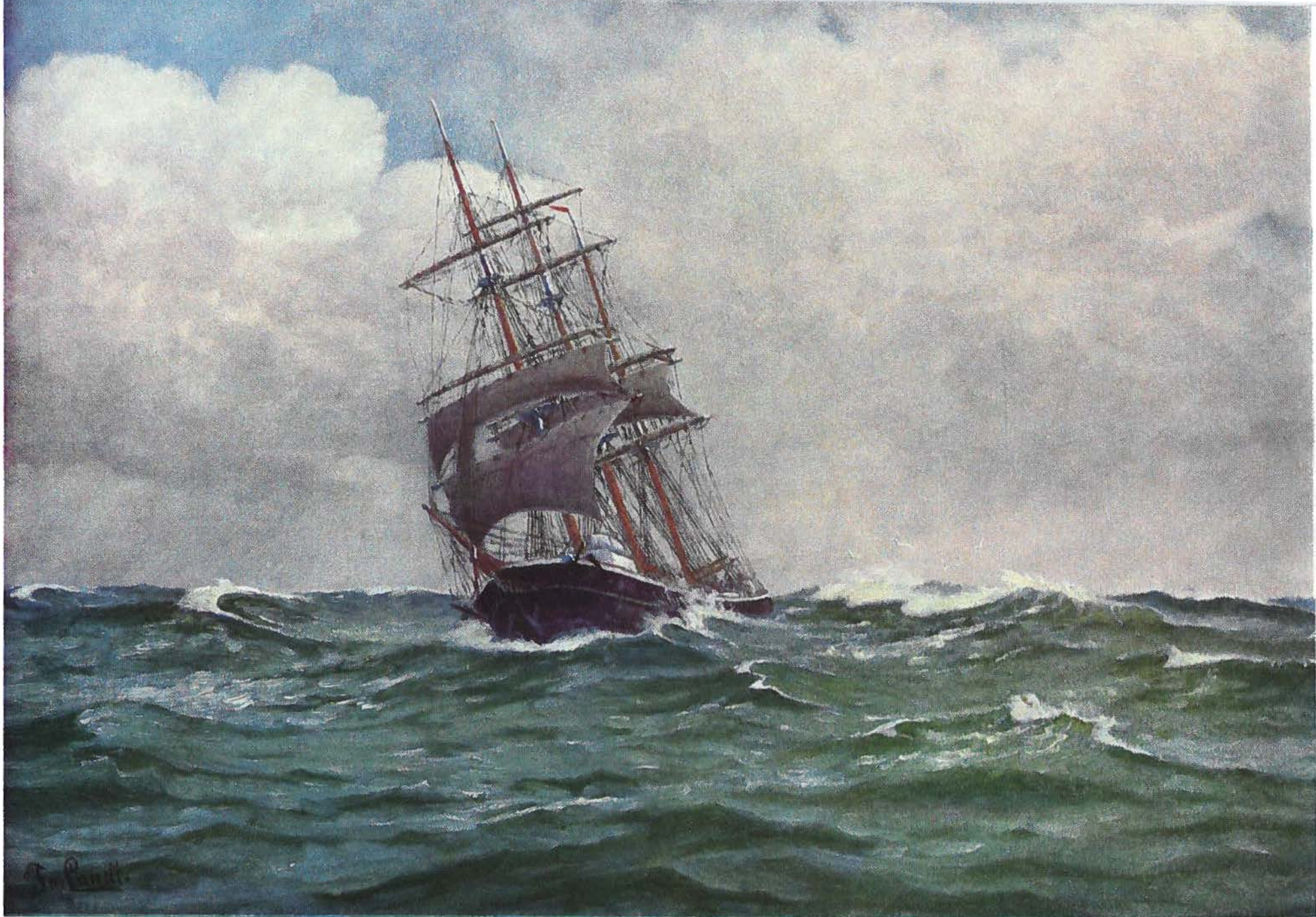
Og Mike, hvad siger han? Joh, den løgnhals påstår, at jeg har drømt det alt sammen!



Reproduktion: Brdr. Bærentzen

Dory og moderskib

Maleri af S. Kielland-Brandt



Reproduktion: Brdr. Bærentzen

En gammel bark i storm.

Malet af Fr. Landt

PAMO

ÆTIR



Min ven, forfatteren, ville absolut skrive historien ned . . .

Jeg er en jævn mand, irlænder, som mit navn vel siger Dem, og jeg er ganske bestemt ikke digter. Når denne historie er blevet skrevet ned, er det udelukkende, fordi O'Brien, forfatteren, der er min ven, absolut ville gøre det. Han påstod, at det var umagen værd – og for så vidt – nå, som han har skrevet det ned, kan jeg fuldt og helt stå inde for, at det dækker de virkelige begivenheders forløb.

Det hele begyndte i 1904 – Amsterdam – bag på et overfyldt forstadstog, hvor en ung dame pludselig så mig stift ind i øjnene. Hendes var blegblå som en vinterhimmel. Hun stod og svingede med den ene hånd i læderstroppen, og hun sagde kun to ord: „Pamo ætir“. Jeg har aldrig hørt det sprog før, men jeg ved nu, at disse to ord betyder noget for mig meget vigtigt. Men også, at jeg næppe får at vide, hvorfor det er således – i hvert fald ikke i dette liv.

Mere skete der ikke den gang. Toget stoppede, og vi tabte hinanden af syne i stimlen; men endnu to gange skulle jeg møde de to ord under ejendommelige omstændigheder.

Jeg betvivler ikke, at den absolut fornuftbetonede læser smider heftet fra sig og trækker på skuldrene, hvis han når så langt, at han i det hele taget kom-

Safari i tid og rum

af

WILL O'KAY

med tegninger af forfatteren

mer igennem min historie. Men er han en mand, der som jeg selv erkender, hvor lidt vi ved om det liv, vi lever i intervallet mellem fødsel og død, vil han nøjes med endnu en gang at konstatere, hvor ringe denne viden er.

Hvad jeg vil fortælle Dem, tog sin begyndelse i min tidligste ungdom, der ligger tilbage før den første verdenskrig og nærmere bestemt begyndte i en havneby på den østafrikanske kyst – navnet kan være ligegyldigt. Men det var på en tid, hvor civilisationens goder i form af fly, air-condition, safari, jeeps o. s. v. endnu ikke havde nået disse egne af vor jord. Jeg har levet hele mit liv på de syv have og var nu strandet på kysten af Afrika formedelst visse ubehagelige tildragelser, der for så vidt er uden interesse i denne forbindelse og for det, jeg vil fortælle Dem. Når man er ung og stærk og ikke helt uden midler til at afvente, at en chance dukker op, tager man jo ikke så tungt på det. Det noksom bekendte „gustne overlæg“ kommer som regel først, når et langt livs erfaringer gør en mand usikker, og han begynder at tvivle på sin styrke til at klare sin skæbne. Men jeg var altså som sagt ung og ikke uden en begrænset kapital og sad en aften på en terrasse foran det hotel, hvor jeg havde slået mig ned. Jeg sad just og legede med den på disse kanter almindelige „sundowner“ – man kan vel kalde det solfaldsdrink – og var som sædvanlig vågen og på vagt, for i de dages Afrika kunne den chance, en rask mand havde brug for, dukke op i mange mærkelige skikkelser. Min chance var til stede den aften på terrassen, og den havde forklædt sig som en kraftig, skægget sydafrikaner, vel nok en boer, der

sad ved et bord ikke langt fra mit og dampede på en kort snadde, mens han tankefuldt drejede på sit glas. Vi var alene på pladsen den aften, når undtages de to sorte boys, der førte en stilfærdig palaver i et hjørne ved foden af stentrappen.

Mine tanker flakkede skiftevis til Dornovan, min lille, afsides fødeby hjemme på den grønne ø, og til den tunge skikkelse henne ved bordet. For jeg havde lagt mærke til, at hans skarpe, sorte øjne strejfede mig vurderende, hver gang han mente, at jeg ikke bemærkede det. Han kan vel have været en fyrre-tyve år. Ansigtet var magert og brunet med dybe folder som i gammelt læder og hænderne store og knoglede og hårede som en abes.

Jeg havde en instinktiv fornemmelse af, at boeren var identisk med min chance og gjorde mig derfor et ærinde forbi hans bord. Et lille, klodset skub fik hans glas til at skvulpe over, og jeg undskyldte høfligt og vinkede til tjeneren, der sløvt og uvilligt fik det fyldt på ny og tørret bordet af med en mal-proper serviet. Det gik som beregnet: et øjeblik efter sad vi og pokulerede i al stilfærdighed, og min chance viste sig at være reel nok endda.

De Jongh var hans navn, og han var erhvervsjæger med elefanter og elfenben som speciale. I tyve år havde han jagtet storvildt på de store savanner, hvoraf en del i dag udgør bl. a. Kenyas vildtreservat. Hvad han fortalte, mens glas efter glas sagde goddag til hinanden, var nok til at give mig blod på tanden, selv om jeg aldrig havde haft et jagt-gevær i næven.

Natten var forlængst faldet på – kulsort som den er i disse egne. Kun skæret fra de små olielamper på bordene flakkede og gnistrede om kap med ildfluerne i de læderbladede buske under terrassens stenrækværk. De skærende rytmer fra et eller andet indfødt band dunkede uharmonisk ude i mørket, og i korte glimt fik jeg et billede af hans liv i det primitive, hårde land, der strakte sig hundreder af miles vestover fra det bord, vi sad ved den aften. Hans stemme var monoton, og han talte stødvis, som voldte det ham næsten besvær at få ordene frem. Han fortalte om en uafbrudt række strabadser og besvær – om dagsmarcher i den glødende sol og om nætter, der var kulderystende af feber og savn. Slagsmål med bærerne, sygdomme og mænds ensomme død i et stenet krat. Løvernes dumpe brøl, når nætternes jagt begyndte, lejrplads efter lejrplads langs floderne. Jeg kunne næsten fornemme brænderøgen fra de ulmende bål og stanken af uhumskhederne fra negerbyerne. Det blev altsammen mærkeligt nærværende, efterhånden som de Jongh fortalte, trods den korte, knappe måde han betjente sig af. Sluttelig tovtrækkeriet med handelsmændene

i byerne ved kysten, når de lange kolonner af bærere havde bragt udbyttet af elfenben frem til pladserne, og måneders uforsonligt slid efterfulgtes af nogle ugers hektiske orgier, inden jægeren igen forsvandt i steppens støvskyer med sine folk. – Jeg lyttede og bestræbte mig på at stikke glassene ud med samme rutine som afrikaneren. Til sidst – ja, jeg må sige, jeg husker kun dunkelt, hvordan det hele sluttede den aften. –

Da jeg næste morgen forsøgte at skylle følgerne af aftenens selskabelighed udenbords, dels ved hjælp af det lunkne, ildelugtende vand fra badetønden, dels ved hjælp af nogle „gewesener“ på morgenstunden, blev jeg mig bevidst, at jeg en uge senere skulle følges med de Jongh ind i eventyret som erstatning for hans portugisiske kammerat, der var blevet tværet ud af en kafferbøffel i et støvet krat.

Indtil videre er der ikke noget absolut usædvanligt i det, jeg her har fortalt. Først måneder senere fandt det, jeg kalder „safari i tid og rum“ sted. Det med safarien er ikke noget, jeg selv har fundet på. Det er min ven O'Briens opfindelse, og vi blev enige om det en aften i hans lille kvistlejlighed i Dornovan. Han havde længe spekuleret over det, jeg havde fortalt ham, og fundet ud af, at titlen sagde nøjagtig så meget og så lidt, som det var meningen, at den skulle gøre det. Det er vel ikke synderlig originalt at påpege den gammelkendte kendsgerning, at det er een ting at sidde behageligt bænket og skylle whisky i sig, mens isstykkerne klinger muntert i glassene og en anden mand fortæller om afsavn og alt det der – og så selv at være genstand for vanskelighederne. Men en kendsgerning er det, at en god måneds tid efter afmarchen fra kysten havde jeg fået nok af eventyret. Jeg nærrede på ingen måde den fanatiske glæde ved jagten som de Jongh. Lige så tvær og indesluttet, ja, næsten sløv, han var på marchen, lige så – ja, altså det modsatte – blev han i samme øjeblik, der var fært af elefanterne. Øjnene blev hvasse og vågne, og hver fiber i ham var lynsnart omstillet til at yde det bedste. Han var den fødte jæger og fører for sine mænd. De Jongh var en type, jeg den dag i dag ikke kan forklare mig til bunds.

Det længste, han nogensinde har sagt til mig, var det, han fortalte mig den aften på terrassen. Han var en førsteklases mand at gå sammen med, men vi kom aldrig ind på hinanden, som det dog ellers hænder for hvide, der i månedsvis er sammen om et job uden andet selskab end sorte. Hvile syntes han ikke at trænge til, og tvær og indesluttet var han som sagt. Men hans indfødte jægere så op til ham som til en gud. Han behøvede kun at nikke, så fik han gjort, hvad andre næsten måtte bruge magt

for at få udført. – Aften efter aften, når lejren var sat, sad han ubevægelig og dampede på sin korte pibe. – Det var, som var der intet andet end de vilde dyr, der kunne få ham i gang. Der gik dage, hvor vi knap vekslede mere end nogle få bemærkninger, og kun hvis det var tvingende nødvendigt. Så jeg forstod efterhånden, at der måtte være gået mange „gewesener“ ned den aften, vi mødtes første gang. På safari rørte han ikke en dråbe af det stærke – jeg selv for øvrigt heller ikke.

Nå, men om jeg så havde haft lyst til det, kunne jeg ikke have klaret mig ud til kysten på egen hånd, så jeg gjorde mit bedste, og jeg havde indtrykket af, at min kompagnon for så vidt var tilfreds med mig, trods det at jeg ikke var nogen helt, når vi først var inde på livet af en flok bøfler eller en hjord elefanter. Mine nerver kom straks på højkant, når jeg hørte deres skingre trompetstød og mærkede den sødlige lugt, når vinden bar færten af dem imod os. – Lige modsat de Jongh. – Så var han nemlig først i sit es.

— — —

Så kom den morgen, hvor det knap nok var blevet så lyst, at vi kunne skelne lejrens grejer ved hjælp af de ulmende gløder fra nattens bål. Jeg havde sovet elendigt og rystet af kulde under de tynde tæpper i teltet. Natten igennem havde løvernes tordenstemmer fået luften til at dirre, og hyænernes bjæffende glam var først holdt op, da den svage, grå morgendæmring brød frem. Jeg havde en fornemmelse af, at der ville hænde mig noget i løbet af dagen, der nu begyndte – og at det ikke var af det gode. De Jongh havde bestemt, at vi skulle følge en hjord elefanter op straks ved daggry. Natten igennem havde vi hørt dem vade omkring tæt ved lejren. Time efter time havde vi hørt deres vældige ørelapper klapre mod de rynkede flanker og den karakteristiske rumlen, der altid følger med elefanterne, når de græsser. Buske og græs blev trampet ned uophørligt, og af og til trompetede de – en skingrende vild musik, der fik mig til at fare op af min i forvejen urolige døs.

Nu til morgen var de åbenbart ved at trække over mod floden, der skyllede gennem kratskoven mellem de lave klipper ved foden af vulkanens forbjerge. Som store, grå skygger gled de bort gennem morgens tåger, og de Jongh, jeg selv og hans bøssebærere fulgte dem. Vi gjorde holdt, når de gjorde holdt, og masede os af sted i det uvejsomme terræn ad store omveje for at undgå, at de fik vinden fra os. Vi kunne dårligt nok skimte landskabet omkring os, og det var, som om tågen tog til i stedet for at lette. Jeg vidste, at om et kvarter ville svidende solskin få den fugtige jord til at slå revner, men i

dag var det, som om en isnende klam gus slog imod os, og en sær krybende fornemmelse kom over mig. Jeg gøs og skuttede mig, som var det en rå novembermorgen i Nordatlanten. Det var, som om den øde, stenede flodseng et kort øjeblik skiftede karakter. Manden foran mig og de to bantuer fulgte skridt for skridt elefanterne, der nu var ude i det grumsede vand, som fossede af sted mellem forvitrede klippeblokke. Også de blev pludselig helt andre mænd end dem, jeg havde holdt fodslag med i de sidste uger. Fornemmelsen varede brøklede af et sekund, men var uhyre intens og på ingen måde behagelig.

Jeg stoppede brat op, for de Jongh var pludselig standset og stod stiv som en støtte. Han løftede hånden advarende og rakte armen bagud uden at tage blikket fra elefanterne. Hans bøssebærer rakte ham hurtigt den tunge elefantriffel og stod selv urørlig på stedet. Jeg kneb øjnene sammen og stirrede. En stor elefant havde skilt sig ud fra flokken og gjort front imod os. De vældige øren var rejst for at fange enhver mistænkelig lyd, og jeg kunne se de små, ondsksfulde øjne, der så lige på os. Det var en pragtfuld tyr med svære stødtænder. Der hang kviste og blade i de dybe folder på ryggen, og dens tunge snabel svingede fra side til side, mens den langsomt gik frem imod os. Trods den flimrende solhede, der nu havde afløst de kølige morgentåger, rystede jeg af kulde – feber, tænkte jeg – og så skete det hele i eet nu.

De Jongh var gået ned i knæ og holdt riflen i sigte på dyret, der nu havde gjort holdt. Hjorden klumpede sig sammen og drev ungerne foran sig over mod den anden bred. De trompeterede skingert og var i få øjeblikke forsvundet i det tætte, mørke-



En stor elefant skilte sig ud fra flokken og gjorde front mod os.

grønne krat. Men den gamle tyr fulgte dem ikke. Med snabelen rullet op mellem stødtænderne, som elefanter har for skik, når de angriber, gik den imod os. På femten meters afstand bragede de Jonghs svære våben, og det gav et ryk i elefanten. Det svære projektil havde stoppet den et øjeblik.

Som et uvejr var den over os, inden de Jongh kunne skyde igen, eller måske nåede han det alligevel. For inden jeg blev rendt over ende og tabte bevidstheden, forekom det mig, at endnu et knald gav ekko mellem klipperne. Jeg fik lige et glimt af dyrets vældige, rynkede hoved med de vilde øjne og så den feje de Jongh ned med stødtænderne. Så gik den ned i forbenene og væltede sidelæns omkuld. Den rev et par mindre træer med sig i faldet. Snabelen slog nogle gange krampagtigt frem og tilbage i det korte græs – og så lå den stille.

Jeg følte en voldsom, stikkende smerte i hovedet og havde fornemmelsen af, at et eller andet var brækket i mig. – Negrenes stemmer lød, som kom de langt borte fra. Jeg huskede, at de Jonghs khakiskjorte havde været rød af blod, hvor elefantens tænder havde ramt – og så blev det hele sort nat og død stille.

Hvor længe jeg har ligget der uden sans og samling, aner jeg ikke. Men da jeg vågnede op og forsøgsvis begyndte at røre på mig, jog en isnende

skarp kuldebølge imod mig. Med besvær fik jeg øjnene op og forsøgte at få øje på de Jongh. Solen var forsvundet, og det rungede i mit hoved, da jeg besværligt drejede det og fik øje på ham. Han lå nogle meter fra mig, hvor elefanten havde slynget ham hen, og riflen lidt længere borte. Han lå i en underlig, akavet stilling og rørte ikke på sig. Så var det, jeg fik øje på elefanten. Den lå, som den var faldet, men da jeg så over på den, så jeg noget, som fik mig til at komme på benene trods de ulidelige smerter i hoved og krop. Jeg fik fat om en kant af en klippeblok og stod der og dinglede, medens jeg stirrede på elefanten derhenne.

Elefanten lå stadig, som den var faldet, men der var noget ved den, der var anderledes. Dens pande og flanker var dækkede af stride, lodne uldhår, rødlige som pelsen på en orangutan, og den var større, end jeg huskede den, da den var kommet imod os. Det tornede krat og elefantgræsset foran de lave klipper var der ikke længer. I stedet lå isgrå klipper med lange, vindfejede snestriber i de forvitrede klippeblokke. De fjerne vulkaner, der havde stået i en flimrende hededis, rejste sig nu med skarpe konturer mod en isblå himmel. Der skød glimt af vældige gletschere fra deres fjerne toppe med de vajende snefaner. Jeg lukkede øjnene fast og forsøgte at ryste synet af mig og blive klar i hovedet.

De Jongh stod og svingede lidt usikkert på benene, mens han fulgte optrinet med dyrene.





Omkring bålne sad en flok mennesker.

Jeg forstod, at jeg havde fået en ordentlig rystelse og måske knap nok var ved bevidsthed endnu. Det dyr, der lå derhenne ved den stenede flodseng, var ikke den elefant, der faldt for de Jonghs kugler, og den lå i et landskab, der intet som helst havde at gøre med en solbagt afrikansk savanne. Jeg trykkede hovedet ned i armene og forsøgte krampagtigt at tvinge mine sanser til at reagere fornuftigt. Men kulden, der fik mig til at ryste i min tynde khakiskjorte, nødte mig snart til at røre på mig. Jeg hørte en dump snerren og hvinende bjæf, som fra dyr der sloges. Forsigtigt kiggede jeg over mod det ild-



I kvindernes lyse hår hang smykker og kæder af ben eller af dyretænder og -kloer.

hårede monstrem. Et stort rovdyr med lange, knivskarpe hjørnetænder, der ragede langt ned under underkæbens hageskæg, var i færd med at flænse store lunser ud af den faldne kæmpe, mens en flok lavbenede, ulveagtige hundedyr glammende forsøgte at komme til.

Jeg havde i den senere tid ofte set lignende optrin, når hyænerne forsøgte at blande sig i de store rovdyrs måltider. Men jeg havde aldrig set et dyr som denne kæmpekat. Dens gråhvide pels var svagt plettet, i nogenlunde samme lød som den canadiske los, men så hørte ligheden også op. Den var, efter mit skøn, betydeligt større end de løver, jeg havde mødt på min vej sammen med de Jongh, og dens skrånende ryg og lave bagben gav den en vis lighed med hyænerne. Men at det var en rovkatt, var ikke til at tage fejl af, når dens forpoter i lynsnare hug langede ud efter ulvene, når de blev for dristige i deres forsøg på at komme til fadet.

Jeg havde næsten helt glemt de Jongh, men da jeg vendte mig mod det sted, hvor han havde ligget ubevægelig, så jeg, at han havde rejst sig. Han stod og svingede lidt usikkert på benene, mens han opmærksomt fulgte optrinnet med dyrene derovre. Mig lod han ikke til at bemærke, og jeg var nu klar

over, at disse febersyner ikke sådan var til at ryste af sig.

En snebyge kom strygende ned fra fjeldsiderne, og mine lunger fyldtes af ren, skarp frostluft, der fik blodet til at rulle kraftigere gennem min forslåede krop. Et øjeblik var jeg næsten ved at glemme det besynderlige ved hele situationen for at se på de Jongh: Gennem den hvirvlende sne så jeg ham vaklende gå hen imod det sted, hvor riflen var faldet fra ham. Han bøjede sig for at tage den – og det gav et sæt i mig. Da han rettede sig op, havde han ikke sin riffel, men en kort, svær bue i hånden. Han lod ikke til at blive overrasket over dette, men slængte et skindkogger med pile over skulderen med en skødesløs bevægelse, der røbede lang vane, og uden at tage blikket fra det dansende virvar af rovdyr ved kæmpedyret derovre i snedriverne. – Så vendte han sig og begyndte at gå uden at se sig tilbage.

Der var intet i hans holdning, der røbede forundring over det forandrede sceneri, ikke heller syntes han at have lagt mærke til mig selv. Trods min lammende overraskelse blev jeg lynsnart klar over, at jeg var hjælpeløst fortabt uden ham, og at jeg for enhver pris måtte følge ham, hvor vejen så end gik hen. Jeg satte hænderne som en tragt for munden og råbte hans navn: „De Jongh! – De Jongh!“ – Men snestormen rev mine ord med sig, og han syntes ikke at høre, at jeg kaldte. Kun en enkelt gang vendte han sig halvt og vinkede med en kort, bydende håndbevægelse, der skulle sige så meget, at jeg skulle følge efter ham. Usikkert hinkede jeg af sted, så hurtigt jeg kunne, men mit ene ben var kvæstet temmelig slemt, og han var vanskelig at følge op, da den piskende snetykning nu og da skjulte ham helt. – Så, på et eller andet tidspunkt af denne spøgelsesagtige march snublede jeg over noget i sneen og slog hovedet mod noget hårdt, idet jeg faldt. Jeg hørte nogle korte, hæse hornsignaler, der mindede mig om de alpehorn, jeg som dreng havde hørt under et ferieophold i Tyrols bjerge. Stærke hænder tog fat i mig og løftede mig op. Så forstod jeg, at jeg blev båret af sted – jeg lå med lukkede øjne og lyttede til stemmer, hvis klangfarve var mig endnu mere fremmed end de bantu-negres, der havde fulgt os på vor safari.

Så faldt jeg hen, og feberen rasede og dunkede igennem mig. – Sneen piskede mig i ansigtet som isnåle, og jeg tabte endnu en gang bevidstheden og var igen uden for tid og sted.

De samme stemmer lød omkring mig, da jeg vågnede op. Jeg lå på et bundt lodne, tykke skind, og jeg følte, at anfaldet var overstået for denne gang, og selv om jeg var dødsens træt og udmattet, kig-

gede jeg mig nysgerrigt omkring, og det syn, der mødte mig, var da også fantastisk nok.

Det første, jeg så, var de glatte, våde stenvægge i den hule, hvor jeg nu befandt mig. Vanddråberne glitrede i skæret fra et knitrende bål, og lugten af brænderøg sved i øjnene og fik dem til at løbe i vand. Hulen måtte være uhyre stor, for der var langt til åbningen ud mod den mørke nattehimmel, hvor nordlysene flammede i bølgende lystapper – som jeg kendte dem fra de nordlige have. Omkring bålene sad en flok mennesker, hvis lige jeg aldrig havde set. Det var kraftige mænd, klædt i svære skindkapper og med benene dækkede af skindmoksiner, snøret med læderremme. I skæret fra ilden så jeg, at de var magre og senede, med ansigter brunede af vejr og vind. Deres træk var ædelt formede, og håret flettet og sat op i kunstfærdige frisurer, der lignede en slags hjelme. Også kvinderne iblandt dem var velbyggede og slanke; i deres lyse hår hang smykker og kæder, udskåret af ben eller dannet af dyretænder- og kløer.

På en ejendommelig måde syntes jeg at kende det hele, men jeg kunne ikke komme på hvorfor.

Mændenes opmærksomhed var rettet mod de Jongh, for også han sad ved bålet, og jeg drog et lettelsens suk ved synet af ham. Buen, han havde samlet op derude i sneen, stod lænet op ad stensædet. Bag ham dannede et par uhyre elefanttænder et slags ryglæn, og på hver side af ham stod stager med kranier af nedlagte rovdyr. Lange duske af uldne, røde hår svajede svagt i trækken, og inde i halvmørket fik jeg øje på dynger af geværer – så vidt jeg kunne se af rensdyr og andre hjorte.

Jeg rejste mig op på albuen og kaldte på ham, men han lod ikke til at høre mig. Hans skarpe, mørke øjne under de buskede bryn funkede i ildskæret, og han talte hurtig og bestemt i det samme sprog, jeg havde hørt om mig, mens jeg lå i febervildelsen. Jeg fik halet mig op i siddende stilling og gik så med usikre skridt hen imod ildstedet. Jeg kaldte endnu en gang på min kompagnon, og han så op på mig. Hans øjne, der havde været skarpe og spillende, mens han talte med mændene omkring sig, blev underligt slørede, da han vendte sig og så på mig. Jeg fo'r sammen, for det var som en død mands øjne søgte mine. Han havde, som de andre, en skindkappe af sort og hvidt skind over skuldrene, og under kappen skimtede jeg hans forrevne jagtskjorte, der var blodig, hvor elefantens tænder havde ramt ham.

„De Jongh!“ sagde jeg højt og skarpt. „Hvor er vi – og hvad er der sket –?“ – Mændene omkring ham vendte sig og så uroligt henimod mig. Deres øjne flakkede, som om de både så og ikke så mig.

De Jongh svarede ikke på mit spørgsmål, men et besynderligt, næsten sørgmodigt smil spillede om hans læber. Så rystede han på hovedet, vinkede, og en af kvinderne tog mig venligt ved armen og bragte mig til sæde på en af stenblokkene. Så rakte hun mig en lille udhulet stenskål med en slags dyresuppe. Jeg slubrede den i mig og kendte smagen igen – en eller anden havde hældt noget af denne slags suppe i mig, medens jeg lå syg. Jeg forsøgte igen at få de Jongh til at svare mig, men han vinkede mig af og fortsatte sin samtale med mændene ved bålet.

En af dem hentede ved fra hulens bageste, mørke ende og kastede det på ilden, der kun flakkede svagt. Snart blussede den op igen, og i skæret fra de spillende flammer så jeg nu, at hulens vægge var dækkede af tegninger af dyr og mennesker. – Det er ikke for meget sagt, at synet gav mig et chock. For disse billeder med de røde og okkergule farver – billeder af mammuter, hulebjørne og rensdyr – disse billeder sagde mig, hvor jeg måtte være. I utallige gengivelser havde jeg set dem i billedværker om istidens huletegninger, og her stod de lige for mine øjne, langt klarere og friskere, end jeg havde set dem gengivet på tryk.

Der liv i hulen – hvis man da kan kalde det efterfølgende stykke tid for liv – vil til min sidste dag stå klarere og skarpere for mig end det meste af, hvad jeg ellers har oplevet i min lange tilværelse, til trods for, at jeg på en måde gik ved siden af det hele – deltager og tilskuer på een gang.

Men dagene var vidunderlige. Høj, klar frost, bidende kulde og glitrende snefjelde til alle sider. Når jeg i dag tænker tilbage på det korte stykke tid, jeg var med de Jongh og hans hulejægere, er jeg lige ved at sige, at det – som De senere vil forstå – paradoksalt nok er det eneste tidspunkt, jeg har. . . levet. På samme måde, som man i en drøm synes, at de mest urimelige foreteelser er ganske naturlige, på samme måde gled jeg langsomt ind i en rytme, hvor jeg til tider glemte, at jeg oplevede noget ganske sælsomt.

Og dog var jeg aldrig helt med i det, som skete. Der stod som en usynlig mur mellem mig og dem. I den første tid var jeg henvist til hulen og til kvinderne. Men det var, som om de vidste, jeg var der og dog alligevel ikke så mig. Deres øjne så forbi mig, og mine usikre forsøg på at tale med dem satte dem i en besynderlig uro. På samme måde med de Jongh. Enkelte gange forsøgte han ligesom at kæmpe sig frem til mig og sige et par næsten uforståelige brokker på engelsk. Han kunne lægge sin hånd på min skulder – men trak den hurtigt tilbage, som havde han fået et stød. Jeg selv forsøgte hver gang

at vække ham af denne apathi, der skilte os, men alle forsøg på kontakt mislykkedes.

Ved en af disse lejligheder, da en forståelse syntes inden for rækkevidde, oplevede jeg noget, der gav mig en del at tænke på. – Den unge kvinde, der den første nat havde givet mig suppen i stenskålen, trådte pludselig imellem os. Ellers holdt hulefolkene sig sky tilbage som for noget, der vakte deres mistænksomhed og uro. Men denne gang lagde hun hurtigt og bevidst begge hænder på mine skuldre og så mig lige i øjnene. Så sagde hun nogle ord i et sprog, der et kort sekund forekom mig uendelig gammelkendt og kært. Også hendes ansigt vidste jeg, i brøkdeler af tid, havde engang betydet uendelig meget for mig selv og også for hende. Jeg mindedes – og kunne ikke bryde igennem det, der skilte mig fra noget, jeg i dette øjeblik ville have givet livet for at kunne huske. Så slukkedes erindringens blafrende flamme, og hendes hænder sank hjælpeløse ned. De Jongh satte sig tungt på sin stenbænk, og han begyndte at famle ved det korte, tunge træspyd med flintespidsen, som han havde haft i hånden. Han strøg sig forvirret over øjnene, som ville han tørre noget væk – noget, han ikke forstod.

Vore skygger fejede over væggene i skæret fra det svagt knitrende ildsted, og en uhyre tomhed fyldte

mig – som havde jeg mistet noget uendelig værdifuldt og skønt. – En enkelt sætning hamrede i mit hoved: „*Pamo ætir – pamo ætir.*“ Jeg vendte mig og så, at en af de unge jægere, en sværtbygget, mørk ung mand, sad og betragtede mig. Hans pande var rynket. Tankefuldt søgte hans øjne mine. Også der så jeg forvirring, og en bølge af dunkle minder brød op i mig. Han tog blikket til sig og gav sig atter i gang med at skærpe pilespidser.

En uhyre hjord af mammuter bølgede
ned gennem dalen
med en sværm af vilde fugle i kølvandet.





Grebet af en mærkelig, næsten ængstelig forudviden gik jeg hen til hulens indgang. – Gletscherne funkede som krystal i måneskinnet. Ude i stilheden dirrede korte, hostende brøl. En sabelkat jagede i kløfterne under hulerne. Inde fra hulens inderste mørke kroge hørte jeg det smeltende gletschervand risle gennem en revne i loftet. Det fulgte en rende i hulens gulv og dryppede monotont på en afsats dybt under mig.

I tiden efter det lille intermezzo med de Jongh og den unge kvinde mærkede jeg, at situationen var ændret. Hulefolkenes holdning over for mig var undergået en forandring. Hidtil havde de, som jeg har fortalt, betragtet mig med uro og forvirring, men fra nu af var deres delvise ligeegyldighed, i hvert fald for een mands vedkommende, afløst af mistænksom fjendtlighed. Havde jeg dengang vidst, hvor kort en tid, jeg havde tilbage, ville jeg sikkert have sat mere energi ind på at opnå kontakt med disse folk. Men, som jeg har bemærket, blev livet mellem disse jægere på en underlig måde naturligt for mig. Jeg gled næsten umærkeligt ind på min plads imellem dem, havde mit faste sæde ved nærtternes bål, og selv om jeg ikke forstod de samtaler, der blev ført mellem dem og de Jongh, forstod jeg alligevel på en måde, hvad de drejede sig om. Nu og da forsvandt en del af jægerne ud på strejftog, og når de vendte tilbage, havde de som oftest bytte med. Hovedparten af de dyr, de jagede, kendte jeg ikke, men ved at granske tegningerne på hulevæggen fandt jeg ud af en del. Nu og da blev der føjet nye billeder til dem, der allerede var der. Som regel var det en meget gammel mand, der efter et heldigt jagttog rørte farvestoffer ud i små stenskåle og begyndte at male.

Jeg husker en dag, hvor jægerne vendte hjem og kom klatrende op ad de stejle afsatser. De talte hurtigt og ivrigt og pegede ned i kløften under sig. Et langt reb, der var tvundet af sejge dyresener, blev sænket ned og bundet til et stort dyr, der var for tungt til, at det kunne bæres op over klipperne. Uden at jeg egentlig selv tænkte over det, tog jeg et tag med ved tovet og halede til sammen med de andre. Langsomt kom dyret op, svingende i det spændte reb, og da vi omsider havde fået det ind over kanten, så jeg, at det var et kæmpemæssigt, uldhåret næsehorn. Dets pels var næsten sort, og de to snudehorn enormt lange. Jeg var så optaget af at se på det vældige vilddyr, at jeg fo'r sammen, da jeg mærkede en hånd på min skulder. Jeg vendte mig om og så, at det var den mørkhudede, unge jæger med de sammenvoksede øjenbryn. Med et voldsomt ryk rev han mig bort fra dyret, og selv om jeg dengang ikke var nogen svækling, blev jeg

forbløffet over kraften i hans jerngreb. Under de mørke bryn glødede hans øjne hadefuldt, og munden var sammenbidt, så musklerne spillede under de høje kindben. De andre mænd standsede et øjeblik deres arbejde med at bakse det centnertunge dyr ind på plads og så nysgerrigt på os. Ikke en mine fortrak sig i deres hårde ansigter, men deres øjne fulgte opmærksomt og afventende, hvad der nu ville ske. Uvilkårligt havde jeg hævet min knyttede næve for at slå, men et blik på den lange, skarpe benkniv, der glimtede i hans næve, fik mig til at betænke mig. Jeg tog et skridt tilbage for at komme uden for hans rækkevidde og blev stående uden at røre mig. Så hørte jeg de Jonghs stemme. Hans sorte øjne så skarpt fra den ene til den anden, og en kort ordre fik en af de andre jægere til at trække sin kniv og række mig den med hæftet forrest. Mændene slog kreds om os og lod arbejdet hvile.

Et øjeblik stod jeg og fumlede med det lange, skarpe våben uden rigtigt at gøre mig klart, hvordan jeg skulle opføre mig. Så lod jeg dolken falde og lagde armene over kors. For sent blev jeg klar over, at jeg havde handlet forkert.

For første gang, siden jeg vågnede op i denne hule, hørte jeg en rungende latter og mærkede foragt og uvilje rejse sig som en mur mellem dem og mig. Min modstander sparkede foragteligt kniven ud over kanten, og jeg hørte den klirrende springe fra afsats til afsats og tage småsten og grus med sig i faldet. Så vendte han mig ryggen og lo.

Efter dette var min stilling i hulesamfundet blevet helt umulig. Jeg vovede ikke mere at sætte mig hen ved bålet, og min ration af dagens jagtbytte blev uvilligt og tvært sat hen i den krog, hvor jeg havde mit natkvarter. Jeg var luft for de Jongh og ligeledes for den unge kvinde, der hver aften sad ved hans fødder med den unge jæger på sin anden side. Først nu blev jeg klar over, at jeg skulle have taget handsken op og kæmpet – tilkæmpet mig en plads, som jeg nu havde mistet endegyldigt.

Nat efter nat brød jeg min hjerne for at finde på en måde, hvorpå jeg kunne vende min skæbne endnu en gang – men det lykkedes ikke for mig.

Først en strålende klar morgen med tindrende frost og glitrende sol på snetoppene kom tilfældet mig til hjælp – og da var det allerede for sent, som jeg hurtigt skulle få at se.

Den foregående aften havde kvinden med de isblå øjne siddet ved bålet og som sædvanlig lyttet til samtalen, der vel drejede sig om dagens jagt. Hun sad med knæene trukket helt op under hagen, og jeg lagde mærke til, at hendes øjne af og til søgte mine med et forskende blik. – Længe og tankefuldt så hun på mig, som var der noget, hun ikke forstod

– som ventede hun at finde en forklaring. – Den nat drømte jeg – jeg mener i hvert fald, at jeg drømte – at hun stod og betragtede mig, mens jeg sov, og at hendes blik var sørgmodigt. – En svag knitren i de osende gløder fra bålet fik hende til at fare sammen, og hun gled bort som en skygge.

Samme morgen lød en buldrende torden gennem kløften under hulen. Mændene fo'r op af deres søvn og var i eet nu lysvågne og greb deres våben. – Jeg selv rumlede endnu søvndrukken og kun halvt vågen hen til hulens indgang og så ned. Det var et pragtfuldt skuespil, der mødte mit blik. En uhyre hjord af mammuter bølgede ned gennem dalen med en sværm af vilde fugle i kølvandet. Den buldrende lyd, der havde vækket mig, var lyden af et stenskrud, forårsaget af de mange hundrede dyr, der trampede ned gennem slugterne. En ram moskusstank slog mig i møde fra flokken. De vældige stødtænder slog med skarpe smæld mod hinanden, når dyrene klemte sig sammen for at komme frem, og snefnuggene hang som krystaller i deres lodne pelse.

Mændene var allerede ved at gøre sig færdige til jagten. De Jongh gav anvisninger og udstedte ordrer. Kvinderne slæbte lange knytter af reb frem og hængte det over skuldrene på jægerne. De tunge grønstensøkser og flintespyd blev rakt fra hånd til hånd, og mændene klatrede hurtigt og behændigt ned over klipperne med de Jongh forrest af dem alle.

Jeg stod alene og temmelig fortabt tilbage. De sidste mænd havde endnu ikke forladt hulen – og blandt dem den unge jæger med kniven. Jeg mærkede en hånd, der rørte let ved min ene arm, og bag mig stod kvinden med de isblå øjne med en svær skindkappe i hænderne. – Hurtigt rakte hun sig op og hængte den over mine skuldre. Så bøjede hun sig og gav mig et kort spyd med stenod og gav mig et puf, der sagde så meget som, at jeg skulle følge de andre. Jægeren sendte mig et hurtigt, spottende blik og begyndte at klatre ned, og uden at jeg rigtigt gjorde mig det klart, fulgte jeg efter og sluttede mig til den kæde af jægere, der havde til opgave at lede hjorden af elefanter i en for dem gunstig retning.

Jeg tror, at intet nulevende menneske ud over mig selv har haft lejlighed til at opleve en mammutjagt på en tid, der ligger en halv snes tusinde år tilbage før vor tidsregnings begyndelse, og jeg mangler ord, der helt dækker det opbud af kaotisk urkraft, jeg blev vidne til.

Jeg indtog min plads i rækken af mænd og kendte fornemmelsen igen. Den samme kvalmende angst ved synet af kolosserne – en næsten panisk rædsel, som jeg ikke kunne beherske. Jeg så igen de Jongh rolig og ubesværet gå frem mod mammuterne – så

ham standse og hæve hånden advarende. Jeg så ham række armen bagud uden at tage øjnene fra en stor mammuttyr, der havde gjort front imod os. Med ørerne rejst og den tunge snabel svingende fra side til side kom den hen imod os. Hans to buebærere stod også stille, den ene af dem rakte ham hurtigt og lydløst den korte, svære bue og en kort, stærk pil med flinteod. – Så tog han omhyggeligt sigte – og pilen fløj brummende fra strengen. Der gik et ryk gennem den store mammuttyr – den tunge pil havde åbenbart stoppet den et øjeblik.

Som et uvejr var den over os. Jeg nåede lige at se den feje de Jongh ned med tænderne og fik et glimt af dens vældige lodne hoved med de vilde øjne. – Om han nåede at give den en pil til, er jeg ikke klar over, men det forekom mig, at jeg hørte buestrengen synge endnu en gang mellem klipperne.

Så gik mammuten ned i forbenene og væltede sidelæns omkuld. Den stærke, hårede snabel slog nogle gange krampagtigt frem og tilbage i sneen – og så lå den stille.

– – –

Jeg følte en voldsom stikkende smerte i hovedet og havde en fornemmelse af, at et eller andet var brækket i mig. Men jeg fik med besvær rejst mig op. Jeg så de Jongh ligge derhenne i græsset. Han lå i den samme akavede stilling, og pletten på hans khakifarvede jagtskjorte var nu blevet helt sort. Da jeg så over mod elefanten, lå den der endnu. En flok langhalsede gribbe flagrede med hæse skrig over kadaveret, og af negrene var der intet spor. Solen bagte ubarmhjertigt på den fugtige jord, der nu var så tør, at den slog dybe revner. Alt dirrede af hede, og fluerne summede. Da jeg bøjede mig over de Jongh, behøvede jeg ikke at se to gange for at vide, at der ikke var noget at gøre. Han havde mødt sin skæbne, som min forgænger i embedet, portugiseren, havde mødt sin.

Jeg gik langsomt hen mod det sted, hvor hans riffel var faldet fra ham. Det rusede i mit hoved, men så standsede jeg og blev stående ubevægelig og så ned. – Der, hvor de Jonghs svære elefantbøsse havde ligget, lå en kort, svær bue med håndgreb af loddent skind!

Det svimlede for mig da jeg rettede mig op med våbnet i hånden, og jeg kom først til mig selv i en hospitalsseng på en missionsstation i Umbele, ikke langt fra det sted, hvor safarien sluttede så brat.

De hvide fædre fik mig langsomt bragt på benene, og jeg fik mig mangan hyggelig passiar med dem under min rekreation. Over for dem omtalte jeg aldrig, hvad jeg ved om de Jonghs død og videre skæbne. En af paterne, der havde arkæologi som

hobby, gjorde mig derimod opmærksom på, at den bue, jeg havde knuget i hånden, da negrene vendte tilbage med Pére Alexandre for at bringe hjælp – at denne bues type ikke hørte hjemme mellem nogen af de afrikanske stammer, han kendte ud og ind.

Da jeg omsider fik lejlighed til at følges med et engelsk jagtselskab tilbage til kysten, bad jeg pateren beholde den som tak for den enestående pleje og venlighed, jeg havde modtaget på missionen. Jeg tænker, at den hænger på museet i Brüssel nu.

Ja, så er der sådan set ikke mere at berette.

Snart var jeg om bord på en kulbåd, der bragte mig nordpå. – Og til tider ved jeg ikke, hvad jeg skal tro, når jeg tænker tilbage på den safari i tid og rum, som jeg her har fortalt Dem om.

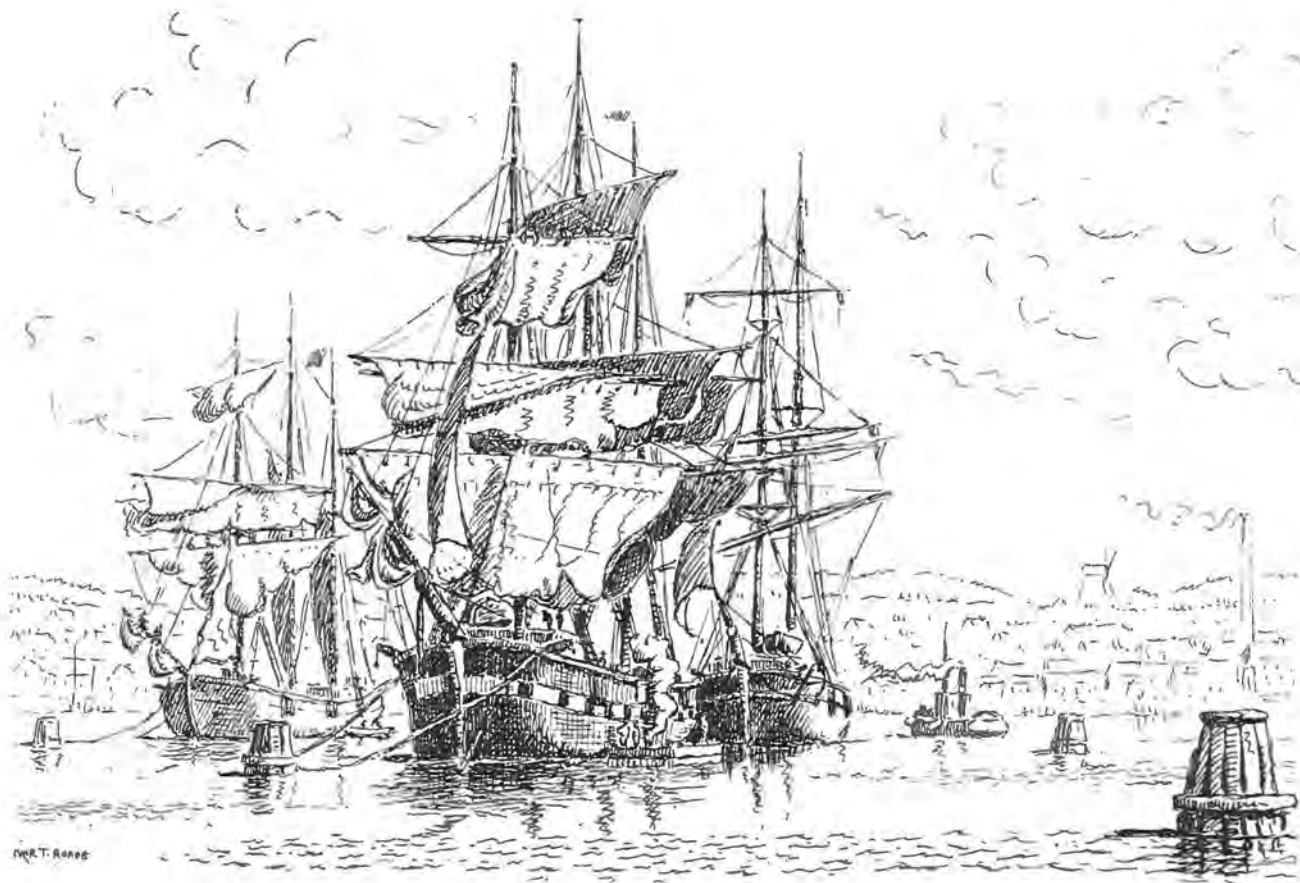
Klart for mit indre øje står ansigtet af en kvinde med vindblæst, hvidgult hår og isblå øjne – og jeg hører en uendelig fjern stemme, der gentager de to

ord: „Pamo atir.“ – Jeg ved, at jeg en gang vil få at vide, hvorfor dette ansigt og disse ord forekommer mig at betyde så meget for mig. Men jeg ved også, at jeg ikke vil få det at vide i dette liv, men at klangen af dem fylder mig med lykke.

Mens jeg husker det:

I nordekspressen fra Marseilles. Jeg sad og døsede i kupehjørnet og tænkte på, at jeg lige kunne nå hjem til Dornovan inden jul. Hjulene hamrede i takt, og en dame standsede et øjeblik i sidegangen og kastede et hurtigt blik ind gennem kupedørens rude, som om hun søgte nogen. – Jeg fo'r op af min døs, for håret var hvidgult og øjnene isblå under den pelsforede rejsehue. – Da jeg fik døren åbnet og kom ud i korridoren, var sidegangen tom. –

Min ven, O'Brien, forfatteren, mener, at det er derfor, jeg aldrig har giftet mig . . . og det kan tænkes, at han har ret.



DR. T. ROHDE

Tegning af Ivar T. Rohde.

Ad underlige veje

Af ADRIAN JOHANSEN

Fru Poulsen stod og betragtede et par skibe ude på fjorden. Hendes tanker gik uvilkårlig fra dem til hendes mand, der også befandt sig et sted derude. Hvordan mon han havde det, og hvor mon han var i dette øjeblik? Ville de nogen sinde mødes igen? Der var så mange af deres landsmænd, der havde fået deres grav derude i disse år. Hvor var det egentlig længe siden, hun havde hørt fra ham. Mon minefaren var lige så stor der, hvor han var, som den var heroppe?

Hun måtte i gang med det daglige arbejde, der lå meget og ventede på hende. Børnene krævede deres, navnlig den mindste, der nu var seks år. Det var utroligt, som han kunne blive ved at spørge.

„Hvornår kommer far hjem? Kommer far ikke mere hjem til os?“

„Jo, jo,“ trøstede hun, mens det samme spørgsmål lå inde i hende selv, „du skal se, far kommer nok snart.“

„Kommer han hjem til jul? Gør han, mor?“

„Det ved jeg ikke, men jeg tror det ikke.“

„Hvorfor gør han ikke det, mor?“

„Ja, fordi der er krig, men gå nu ud og leg sammen med de andre børn.“

Hun tænkte på, om drengen mon ville få lov at fejre jul sammen med sin far nogensinde. Hvor var det egentlig lidt tid om året, de kunne tilbringe sammen. Her ved juletid var det, som om savnet blev endnu mere føleligt.

Det var mærkeligt, som hendes mand hele tiden var i hendes tanker i dag. Hun havde på fornemmelsen, at der var noget i vejen, som havde han på en eller anden måde brug for hende; men hun stod her så hjælpeløs. Dog, *var* hun hjælpeløs? Selv om hun ikke kunne komme til ham direkte, vidste hun, at der fandtes forbindelseslinier, som ikke lod sig standse af hverken hav eller krig. Uvilkårligt foldede hun sine hænder og bad længe og inderligt for sin mand.

— — —

Kaptajn Poulsen stod i sin kahyt i færd med at udstikke en ny kurs. Der var meget, der var gået

anderledes, end han havde beregnet, da han købte sin store, tremastede skonnert. Han havde da regnet med, at den skulle bruges til fiskeri ved Island, men det blev blot til den ene tur, for det viste sig, at skibet var uegnet til snørefiskeri. Det drev alt for hurtigt og var i det hele taget for usmidigt til den slags fiskeri. Resolut tog han da den beslutning, at han ville sejle med fragt. Han var ingen erfaren mand på det område, men han kunne da bruge en sekstant så godt som nogen.

Efter hans bestik skulle de kunne nå hjem til jul fra denne tur. Han havde ikke givet sit mandskab nogen løfter, men blot ladet det skinne igennem, at der var en mulighed.

Efterårsstormene havde tit raset ganske ubændigt, men det var allsammen gået uden nævneværdig skade på skib eller last. Han tænkte på, at han ville få installeret en stærk hjælpemotor, når han igen kom til Danmark. Hidtil havde han måttet nøjes med sejlene. Han havde også været ganske godt tilfreds med „Sigrid“s præstationer. Hun førte sig let som en havmåge på bølgerne, så han havde intet at klage på i den henseende.

Kursen blev sat mod Færøerne. Holdt vinden sig, som han håbede, skulle de nok nå frem til jul.

„Hun stryger let,“ sagde Bernhard, der var en af de ældste af mandskabet. „Hun går lige netop otte knob. Jeg har selv kontrolleret det.“ Han kunne lide at prale lidt med „Sigrid“s gode egenskaber.

„Ja vist, ja vist!“ svarede Ivar utålmodigt, han var i færd med at fortælle en af sine historier, men blev hele tiden afbrudt af Bernhard.

„Han kan godt være lidt hård og indelukket til tider, ham, den gamle, der agter, men står det i hans magt, så skal vi nok nå frem. Han tager ikke reb i sejlene i første omgang, det står jeg inde for,“ fortsatte Bernhard uforstyrret.

Det var Ivars agt at protestere, efter hans mening var kaptajnen lovlig hurtig til at tage reb i sejlene; men han betænkte sig, der var jo ingen grund til at yppe kivi nu så nær ind under jul. —

Kaptajnen står med sekstanten og tager middags-

højden. Han er mærkelig tavs og indesluttet i dag. Solen stråler fra en skyfri himmel. Der er lige netop så frisk en brise, at den får „Sigrid“ til at skyde sine otte knob.

Da kaptajnen har taget højden, går han igen ned i sin kahyt. Der er kommet en uforklarlig uro over ham. Han går hen og banker på barometeret, men det rører sig ikke ud af flækken. Han går atter op på dækket og stirrer op mod himlen. Stadig skyfri, kun et par hvide totter hang dovne deroppe. „Du må tage nogle af sejlene!“ forekom det ham, at der blev sagt. Alt i ham protesterede, det ville da være at gøre sig selv til grin. Mandskabet ville tro, han var helt fra snøvsen. „Du skal tage nogle af sejlene!“ lød røsten atter til ham. Han var igen nede og banke på barometeret, stadig med samme resultat. Det forekom ham fuldstændig vildt at tage sejl i dette vejr. Julen vinkede forude, han kunne nå hjem, hvis han holdt den fart. Mandskabet ville simpelthen lynche ham, hvis han mindskede sejl.

For tredje gang gik han til barometeret, men det stod urokkeligt. „Du skal tage nogle af sejlene!“ Stemmen var der igen. Med den klamme sved på panden gik han op på dækket og gav ordre til styrmanden: „Tag nogle af de små sejl, klyver og bramsejl!“

Styrmand Olsen så et par gange op og ned ad kaptajnen, det var jo fuldstændig hen i vejret; men en ordre var en ordre, og den kunne ikke diskuteres, så han måtte lade den gå videre. Der blev almindelig forvirring, da han råbte ned i lukafet.

„Hvad skal det betyde?“ spurgte Bernhard.

„Der ser du!“ sagde Ivar triumferende. „Kaptajnen stryger gerne topsejlet. Kan vi gå de fire knob, er han såmænd tilfreds. Nu havde vi endda lige chancen for at fejre en jul hjemme. Vi burde holde et skibsråd og sætte ham fra styret.“

„Ja, og så sætte dig til kaptajn, så skal vi nok komme frem, du kender ikke engang forskel på øst og vest,“ sagde Bernhard indædt.

„Se så at komme i gang!“ brølede styrmanden. Dette her mere end irriterede ham. Det var et spørgsmål, om han ikke skulle overtage styret, for den gamle var da vist ikke helt vel.

Kaptajn Poulsen stod på agterdækket, mens mandskabet gik i gang med at bjærge sejlene. Det var tydeligt at se, at det ikke var efter mandskabets bestik, men han agtede ikke at diskutere hverken med dem eller med styrmanden. Hans handlemåde havde været lettere at forklare, hvis der havde været sorte skyer under optræk, eller barometeret var dalet, men han følte trods alt, at det, han gjorde, var rigtigt.

Da mandskabet atter sad i lukafet, blev sagen naturligvis diskuteret.

„Enhver kan da sige sig selv, at dette er oplagt drilleri,“ sagde Ivar. „Jeg tør vædde på, at den nu kommer ned på seks knob, den skal også nok komme længere ned. Vent I bare, om lidt får vi ordre til at stryge storsejl og hele redeligheden. Han kaster måske endda anker.“

Det sidste blev sagt med et ondsksfuldt sideblik til Bernhard. Denne forblev tavs, mens han skænkede sig en kop kaffe og stoppede sin pipe. Dette her kom også ham lidt på tværs. Nu var chancerne for at nå hjem til jul betydeligt mindskede. Det bedrøvede ham tillige, at kaptajnen kunne finde på at give så meningsløs en ordre.

Et par af mandskabet prøvede at gøre deres synspunkt gældende, men Ivar fejede dem til side med et: „Tal om det, I har forstand på. Selv om der så ikke bliver sagt så forfærdelig meget.“

„Sigrid“ havde sagt net farten en knob. Kaptajnen var lige urolig. Rastløs fo'r han frem og tilbage mellem dækket og kahytten. Styrmanden betragtede ham halvt nervøs. Mon manden var på randen af et sammenbrud, eller hvad var der i vejen? Hvorfor lod han hele tiden øjnene løbe horisonten rundt?

Kaptajnen standsede foran styrmanden. „Vi stryger storsejlet!“ sagde han.

Styrmanden så halvt overbærende og halvt forfærdet på ham. Der måtte da vist være sket en kortslutning et eller andet steds. Gik det videre, var han vel snart nødt til at gribe ind. Som næstkommanderende havde han også ansvar for, at skibet kom i havn. Han følte stærk lyst til at diskutere med kaptajnen, men denne kom ham i forkøbet: „Hørte du ikke ordren? Storsejlet skal bjærges, men lad det gå hurtigt!“

Halvt betuttet vaklede styrmanden hen og brølede ned i lukafet: „Storsejlet skal bjærges, og det skal gå stærkt!“

„Aldrig!“ brølede Ivar. Bernhard sank helt sammen med kaffekruset i hånden. Det var da ubegribeligt, at det skulle komme så pludselig for kaptajnen. Sådan havde han i hvert fald aldrig været før. Han kunne huske ture, hvor de havde presset farten til både 12 og 14 knob, men det var før, det fjols til Ivar var kommet om bord. Det var mærkeligt, at det ikke var til at overbevise den fyr om, at „Sigrid“ kunne tage de 14 knob, om det skulle være.

„Du hørte det vel, Bernhard,“ fortsatte Ivar, „vi skal ankre op herude midt på det åbne hav. Den gamle er bange for, at vi skal springe læk.“ Han lo skadefro. Bernhards pralerier med „Sigrid“s præstationer havde tit nok irriteret ham.

Stemningen i lukafet var alt andet end venlig, og det var synd at sige, at ordren blev udført i en fart. Styrmanden, der var lige så irriteret som mandskabet, lod et par skarpe ord falde om deres smøleri.

Storsejlet blev bjærget under en skyfri himmel. Der taltes ikke mange ord under manøvren hverken af kaptajn eller mandskab. Mens mandskabet er i færd med at bjærge sejlet, kommer der fred over kaptajnen. Han føler sig igen overbevist om, at han har handlet rigtigt. Men så snart storsejlet er bjærget, vender uroen tilbage. Han er igen nede og banke på barometret, det står stadig støt. Den uforklarlige angst vedvarer og får sveden til at springe frem på hans pande.

Atter gik hans vej op på dækket, hvor han gav ordre til at give store bramsejl op og lægge mærsefaldene klar. Styrmanden rystede opgivende på hovedet, men han måtte lade ordren gå videre. For tredje gang lød hans kommando ned i lukafet: „Alle mand på dæk, bjærg sejl!“

Ivar så ondsksfuldt over på Bernhard: „Jeg skal love for, at han vil presse den hårdt i dag. Det er noget, der farter.“

I tavs fjendtlighed gik mandskabet i gang med at bjærge de sidste sejl. De nåede knapt at blive færdige, før en tyfon brød løs fra en af de hvide skyer. Den kom med forfærdelig kraft. Skibet formelig krængede over, så lønningen gik under vand. Mandskabet havde det største besvær med at klamre sig fast til ræling og tovværk, og hvor de ellers kunne få fat.

I tyve minutter rasede tyfonen, disse minutter føltes lange som dage, men endelig var det ovre, og „Sigrid“ rejste sig atter og rystede vandet af sig. Kaptajnen undrede sig over, hvor den røst var kommet fra. Havde de gået for fulde sejl, ville skibet være gået rundt.

Der blev ikke vekslet mange ord mellem styrmand og kaptajn, men nu lød ordren kort og godt: „Sæt alle sejl!“

Kaptajnen gik ned i sin kahyt, grundende over

den mærkelige tildragelse. Hvor var angsten og uroen kommet fra? Hvor kom røsten fra? Underlige tanker gik gennem hans sind. Han ville vel aldrig få nogen klar besked på, hvordan sådant kunne gå til.

Da mandskabet atter var samlet i lukafet, var det Bernhard, der havde det store ord, mens Ivar var blevet påfaldende tavs.

„Nå, Ivar, hvad siger du nu?“ spurgte Bernhard, og han tilføjede, mens han tændte sin pipe: „Den, der har sejlet med kaptajn Poulsen i nogle år, han føler sig tryk. Han forstår at manøvrere en skude. Han kan nok presse den ned til 1 knob, men han kan også presse den op til 14 knob.“ Hans blik hvilede drillende på Ivar.

Nu var kaptajnen blevet lidt mere snakkesalig, og han lagde ikke skjul på overfor sit mandskab, at han håbede at være hjemme til juleaften.

I deres iver og glæde lagde mandskabet også bestik, og efter det kunne man være i havn mindst otte dage før kaptajnen.

Da ankeret faldt på reden lillejuleaften, var både kaptajn og mandskab godt tilfreds. –

Julemorgen sad kaptajnen i sit hjem og nød morgenmåltidet sammen med sin kone og børn. Den ellers så ordknappe mand var nu helt livlig og meddelsom. Han var lykkelig over, at han sad her velholden efter en farefuld tur. Han fortalte også om den mærkelige oplevelse, han havde været ude for, og hvordan det altsammen var gået til.

Hans kone lyttede undrende og tavs, så spurgte hun: „Hvornår var det?“

Hendes mand granskede lidt i hukommelsen, så nævnede han dagen. Da gik der et strålende smil over hans kones ansigt.

„Det er mærkeligt. Den dag gik jeg herhjemme og var så ængstelig for dig, at jeg måtte folde mine hænder og bede for dig og dit mandskab.“

Så var det hendes tur til at fortælle om sin angst og uro den pågældende dag. Mens hun fortalte, gled der en stille tåre ned ad kaptajnens barkede kind. Bevæget tog han sin kones hånd og knugede den.

Pengeskrinet fortsat fra side 36

venter på slynglen her. Den skal vi have fat i, men det bliver let nok. Det ordner vi andre, og imens kan du og Elias tage svenskeren ned til købmand Thim. Så mødes vi senere i bagbutikken!

Da de kom til stranden, fandt de, som Tage regnede med, en jolle ventende i havstokken. Svenskerne prøvede at stikke af, men det er ikke så lige en sag at få en båd i søen i en hast fra en flad og sandet strand. Vel måtte Tage og hans folk i vand til livet, men svenskerne var ellers fredssommelige nok og gjorde ingen modstand af betydning.

Tågen lå stadig tæt, men havet brølede så underligt, og de blev enige om, at det var uforsvarligt at lade kutteren ligge for anker natten over, så „Ilderen“ og Thomas gik ombord og sejlede den til nærmeste havn. En halv times tid senere sad alle de andre i bagbutikken og ventede på politibilen fra købstaden. Købmand Thim gav i dagens anledning en dram, hvad de nok kunne trænge til, og Tage måtte ud med en forklaring. Den var ligetil nu bagefter, men han indrømmede, at han selv længe havde troet, at hans egen far var tyven. Men det forekom ham hele tiden gådefuldt, at kaptajnens lig ikke drev i land, og da han ved et tilfælde fandt nøglen til pengekasen i Strandfogedgårdens lo og hørte om Kræns stjålne cykel, slog det pludselig ned i ham, at der måtte ligge noget bag ved dette. Han rodede loen igennem, fandt pengekasen og forstod, at kaptajnen havde tabt nøglen, da han ville tømme den for sit indhold. Det var for risikabelt for ham at rejse gennem landet med skrinet, så han gemte det, stjal cyklen og kørte til Skagen, hvor han fik forbindelse med en svensk kutter. Alt dette var blevet yderligere suppleret med oplysninger fra Göteborg, der fortalte, at kaptajnen var langt ude økonomisk og iøvrigt kendt som en hård hund, der ikke gik af vejen for noget. Og resten var så blot at lægge sammen og trække fra på den rigtige måde, sluttede Tage.

— Ja, det er du min salighed svær til! svor Per Vælling dybt og inderligt.

For første gang i lange tider bredte der sig et fælles

smil i bagbutikken. Stemningen var lysere, og da de senere stod udenfor og så politibilen køre bort, kom de første varsler om ændring i vejret. Af og til jog et vindstød tågemulmet bort, og de vidste med usvigelig sikkerhed, at det ville blæse op. Det slog også til. Hen på formiddagen stod en stiv storm ret fra vest, havet gik i klitterne på ingen tid, og det var, som havde tågen aldrig eksisteret.

Tre dage rasede orkanen, men den rensede luften og gav bugten klart vejr og høj himmel. „Karl den XII“ fik pillet det meste af overbygningen af sig, og fra signalbakken så fiskerne og Tage, som var en tur ude for at ordne forskelligt, en vældig sø gribe fat i skroget og bringe det i skred. Langsomt gled „Karl den XII“ af revlen, de så et sidste glimt af dens sorte bov, inden den lagde sig over i det dybe vand længere inde, og et øjeblik efter var den ikke til at se, men skjultes af det ilende havs solglitrende brodsøer.

„Ilderen“ snuste mod vejret. — Det bliver havvejr i morgen! sagde han. Han glanede langeligt mod vest, og der var længsel og havlyst over ham.

Ja, i morgen blev det havvejr. Aprilstormen bragte varme med sig, og så kom torsken, vidste de. Det skulle blive skønt igen at komme ud over revlerne. Tage følte deres tavse glæde gro om sig, men endnu mere varmede det ham, at Kræn og Ellen stod ved siden af ham. Men det var også en smerte, så han måtte gå, og han sagde farvel til dem.

— Du kommer vel snart herud igen? sagde Kræn.

— Jeg kommer, når jeg bliver budt til bryllup! spøjte Tage.

Ellen lo: — Det varer ikke længe!

— Du er altid velkommen hos os på Strandfogedgården! sagde Kræn.

Ellen lænede sig ind til ham, og Tage så på dem. En stolt mand var han nu, Kræn. Og en skøn pige. Hendes flagrende hår lyste i solen, og de blå øjne tindrede.

Så gik Tage ned ad bakken, og det var tungt for ham at forlade havet og stranden og klitten, som han elskede . . . i gråvejr og gus, i storm og tåge, men mest i blæst og sol.

Løsningen på QUIZ'en side 42:

1: f - 2: h - 3: e - 4: i - 5: c - 6: a - 7: j - 8: b - 9: d - 10: g.



Rekonstruktion: Brdr. Barentzen

Maleri af Otto Stoltenberg

„Serapis“ sidste søslag

Rekonstruktion af det berømte skib Serapis. Skibet blev brugt ved optagelsen af en storfilm, omhandlende havets pirater, som amerikanerne lod foregå ved Italiens kyster; det var maleren Otto Stoltenberg, som deltog i optagelserne som styrmand, der har tilsendt os ovenstående smukke akvarel. *Red.*

