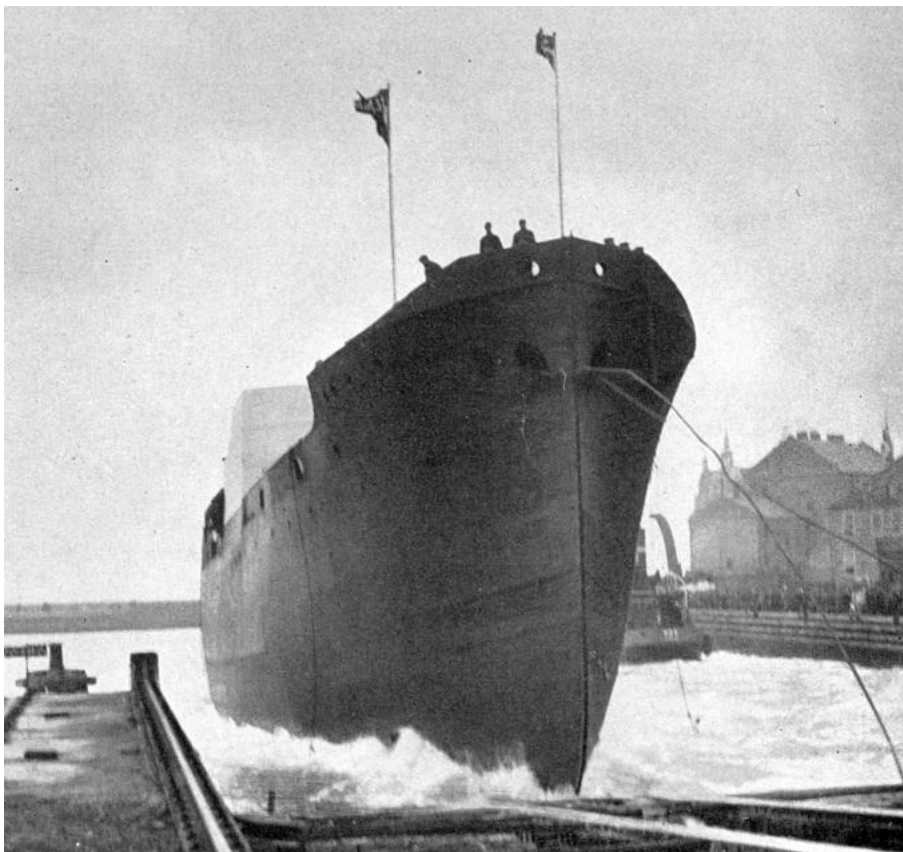


Indhold

Forord.....	5
Kort om Islandsfarten	7
"Dronningen"s historie i korte træk	9
Stabelafløbning.....	11
Indretning.....	13
På prøvetur.....	21
Dagligdagen begynder	23
De første blade i "Dronningen"s logbog.....	25
2. verdenskrig - mørke blade i logbogen	30
Efterkrigstiden - logbogen fortsætter.....	32
De sidste blade i logbogen.....	66
M/S Dronning Alexandrines endeligt	71
Tegninger	82
Kilder og litteratur.....	91
Andre bøger af Bjarni Ákesson Filholm.....	94

Til min bror Torkil



*M/S Dronning Alexandrine ved stabelaf-
løbningen i Helsingør den 9. april 1927.
(Arkivfoto Søren Krogh-Andersen)*

*"Motorskibet "Dronning Alexandri-
ne" level" lød det ud over havne-
bassinet, til det nydøbte fartøj.*

Det forende Dampskibsselskab og Helsingør Værftets ledelse inviterede derefter majestæterne på en guidet rundtur på værftets område, hvor man besigtigede værftets forskellige områder, bygninger og velordnede afdelinger.

Efter højtideligheden forlod kongeparret værftet i bil, og DFDS' direktør A.O. Andersen udbragte ved afskeden et leve som af menneskeskaren blev besvaret med et ni-dobbelt hurra-råb.

De øvrige indbudte samledes kl. 11.30 til en frokost på Jernbanehotellet, hvor direktør Andersen præsiderede.

Skibsbygningsmesterens fløjte skingrede, og så trådte A.O. Andersens datter, Hertha med en buket bleggrøde roser i favnen hen foran skibet og trak i den snor, hvor champagneflasken var fastgjort og ophængt.

Hun udtalte: *"Jeg døber dig, Dronning Alexandrine, og ønsker dig Held og Hæder"*.

Flasken løsnedes, svingede ud og knustes mod boven af skibet, der samtidig ganske langsomt begyndte at glide ned ad beddingen. Skibets fart øgedes langsomt, indtil det med støppeklodser og tunge kættinger slæbende efter sig med et elegant buk satte stævnen i søen, hvor dampbåden Bien lå klar ude i havneløbet til at tage imod M/S Dronning Alexandrine, når det var vel ude i vandet.



Honoratiores samlet ved stabelafløbningen i Helsingør den 9. april 1927. (Foto fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 1882-1932)

Indretning

Det nye skib var et enkeltkruet skib med krydser-agterstævn, dvs. en særligt udformet agterstævn, der bevirker, at skruen for det meste holdes i vandet. Dets hoveddimensioner ved leveringen ses i boksen til højre.

Med M/S Dronning Alexandrine havde dieselmotoren nu vundet indpas i Islandsfarten. Det forenede Dampskibsselskab havde tidligere haft gode erfaringer med motorskibet Parkes ton i Englandsfarten, så nu videreførte man dieselerfaringerne her.

M/S Dronning Alexandrine var sikkert sin tids mest smagfuldt udstyrede passagerskib i den danske handelsflåde og en værdifuld forøgelse af Det forenede Dampskibsselskabs store flåde.

Skibet var et såkaldt last- og passagerskib, designet til at befordre passagerer og last mellem Danmark, Færøerne og Island.

Det var en ny æra i Islandsfarten, der indledtes dengang. Man håbede, at M/S Dronning Alexandrine med sin elegance, hurtighed og sødygtighed ville bidrage til at knytte Island og Danmark tættere sammen og gøre afstanden til Sagalandet kortere.

Model af M/S Dronning Alexandrine.
(Foto Museet for Søfart)

M/S Dronning Alexandrine

Byggeår: 1927

Byggested: Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri, byggenummer 179

Kendingstegn: NGRH/OXYD

Bruttoregisterton: 1854

Nettoregisterton: 1090

Længde: 251.2 fod (ca. 76,6 m)

Bredde: 39.0 fod (ca. 11,9 m)

Dybde: 23.3 fod/26.9 fod (ca. 7,1 m/ca. 8,2 m)

Fart: 12 ½ knob

Ordforklaring

Kendingstegn: En slags "stelnummer" som var svejset ind et eller andet sted på skibet, og som var angivet på skibets certifikat. Blev brugt (sammen med skibets navn) når man telegraferede eller når man blev kaldt op på radioen.

Bruttoregisterton: Rumfang af al den plads der er i skibet til last, passager og besætning, samt rum til kabys osv.

Nettoregisterton: Bruttoregisterton fratrukket rumfang af den plads der bruges til last og passager.

En registerton er 100 engelske kubik fod svarende til 2,831685 m³.

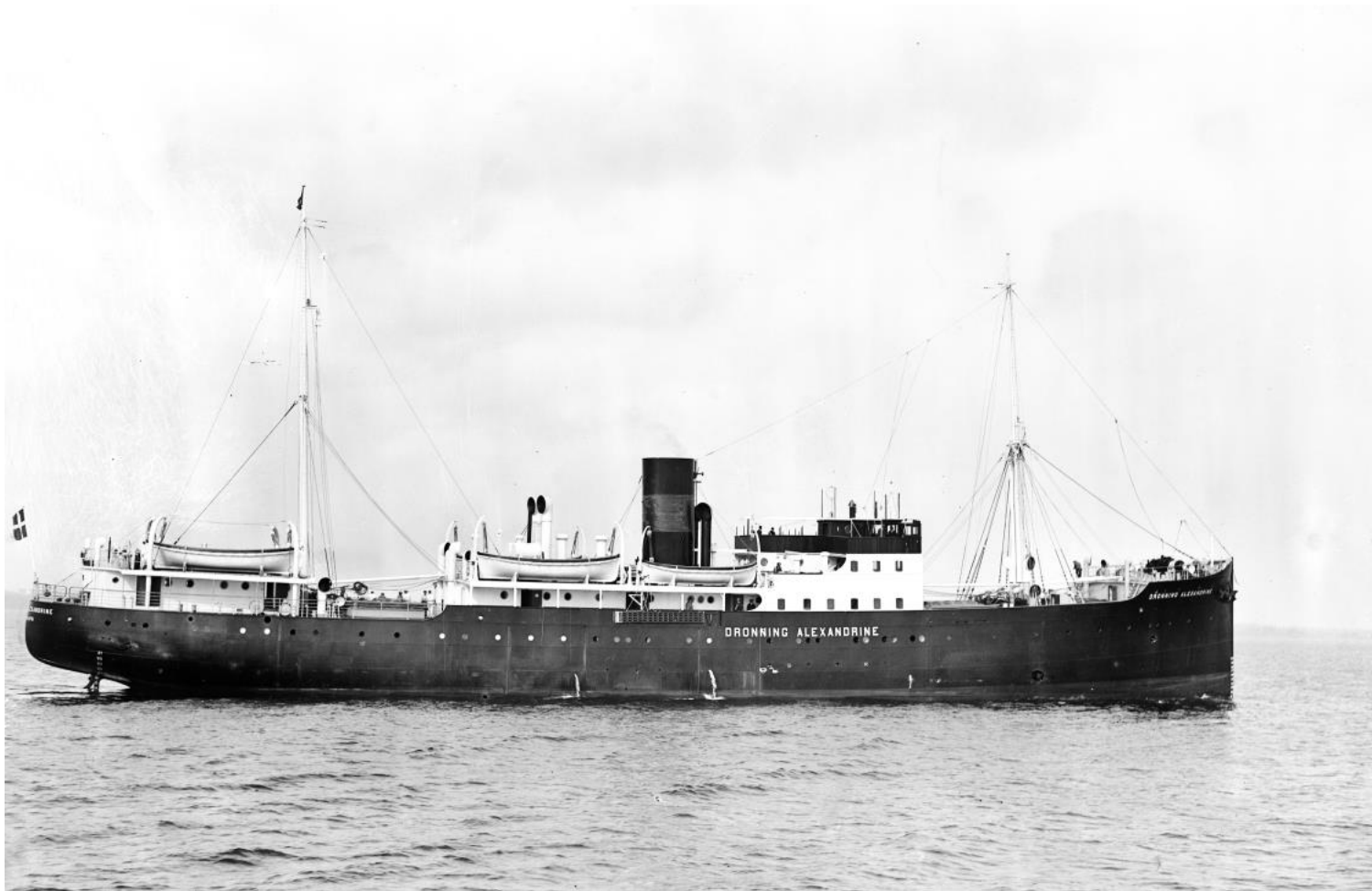
Længde: Målt på øverste (faste) dæk fra forkant af forstævn til agterkant af agterstævn.

Bredde: Største mål udenbords mellem yderfladerne af yderklædningerne.

Dybde: Målt midtskibs på 1/2 Længde fra øverste (faste) dæks underside til inderklædningen ved kølsvinet (= forstærkning i indvendigt i skibsbunden). I skibe med dobbelt bund er dybden angivet til inderklædningen på den øverste bund samt til den nederste bund.

Kilde: Frederik Frederichsens arkiv og Danmarks Skibsliste 1928



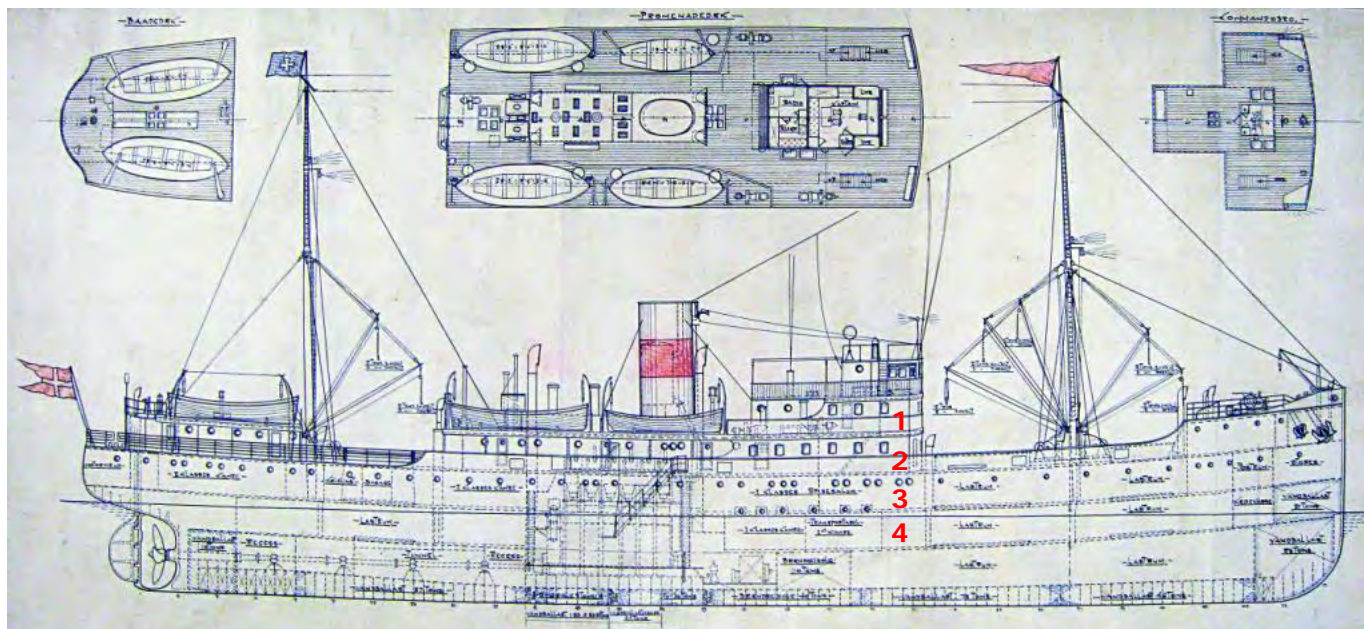


M/S Dronning Alexandrine styrbord side. (Arkivfoto Uffe Mortensen)

Skibet var opbygget med seks vandtætte skotter i syv vandtætte forskellige afdelinger og dertil forsynet med dobbelt bund igennem hele skibets længde. Rummene mellem bundene var vandtæt indelt i flere mindre rum, der dels

var indrettet til vandballast og dels benyttedes til opbevaring af smøre- og brændselsolie. Desuden var der i forbindelse med maskinrummet indbygget en højtank til brændselsolie.

Det egentlige skibsskrog havde tre dæk, nemlig awningdæk (= et lettere bygget dæk over hoveddækket), hoveddæk og mellemdæk.



Oversigtstegning af hele skibet set fra siden. Desuden tegning af både- og promenadedæk samt kommandobro. Se større tegning på side 82-83. 1. promenadedæk, 2. awningdæk, 3. hoveddæk og 4. mellemdæk. (Tegning Museet for Søfart)



Promenadedækket med liggestole. (Foto fra B&W-brochure)



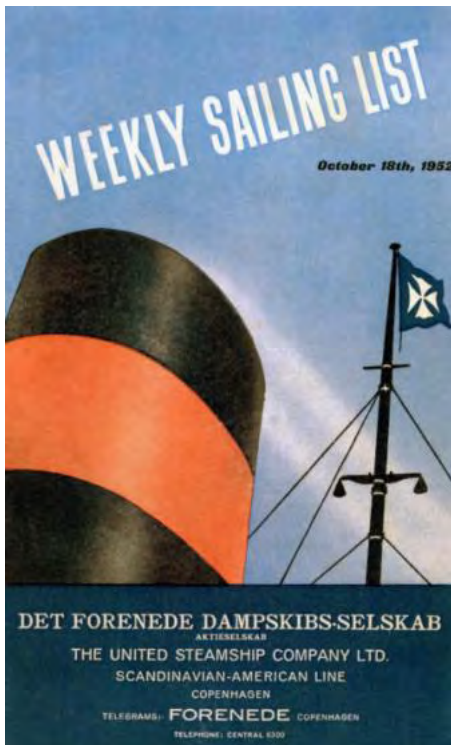
Liv på awningdækket om bord på "Dronningen". (Foto fra DFDS-brochure)

På awningdækket fandtes forskellige opbygninger, forude en bak (= overbygning foran på skibet) og midtskibs samt agter dæks huse.

På awningdækket lå en spisesalon, og ved nedgangen fra denne fandtes kamre til 44 passagerer med tilhørende toiletter og vaskerum.

Over den midtskibs del af awningdækket var promenadedækket.

Promenadedækket var helt lukket langs begge sider i dækkets halve længde. Det betød, at passagererne også her havde et opholdssted,



Forside af DFDS' sejlplan fra oktober 1952 - en utrolig flot tryksag.

1952 I 1952 var der strejke i Island. Man finder i forbindelse med det faktum samt M/S Dronning Alexandrines ophold i Reykjavik, følgende beskrivelse fra skibets hverdag i det islandske skrift "Visir" den 16. december med overskriften:

"Drottningin gerð afturreka með allan póstinum". Det bliver i dansk oversættelse til følgende tekst:

"Dronningen sendt tilbage med al posten" - og overskriften fortsatte med "Fik heller ikke lov til at tage noget post med herfra".

M/S Dronning Alexandrine skulle sejle fra Reykjavik kl. 14 men på grund af strejke, fik de ikke tømt skibet eller læstet på ny. Derfor kunne den medsendte post ikke tages i land og den udgående post fra Island kunne ikke afsendes.

Da Visir forsøgte at indhente oplysninger, havde alle håbet, at strejkeledelsen ville se det fornuftige i at lade posten læste og tømme skibet for post.

Postmesteren oplyste, at de strejkende havde nægtet at ekspedere posten i skibet, selv om den så blev holdt i et forsejlet lokale, indtil strejken var overstået.

"Der er ingen post, som sendes herfra med skibet" var meldingen.

Efter at Visir havde talt med Hannes Stephensen (strejkeleder) om posten i forbindelse med "Dronning Alexandrine" henviste han til fagforeningsformanden Sigurd Gudnasson. Efter opkald til kontoret hos Dagsbrun (fagforeningen) var intet nyt at melde bortsat fra, at fagforeningen havde besluttet, at posten ikke kunne blive ekspederet.

Denne beslutning hos Dagsbrun har skabt harme og vakt vrede hos

befolkningen, eftersom ingen kan se, hvordan postflytninger med M/S Dronning Alexandrine - på den ene eller anden måde - kan påvirke løsningen af strejken".

1955 Den 30. januar 1955 grundstødte M/S Dronning Alexandrine ved den sydlige bølgebryder ved indsejlingen til Københavns havn.

Kaptajnen, S. Rye Jørgensen forklarede i Søretten, at skibet, den 30. januar under indsejling til København for at undgå kollision med et modgående skib tæt uden for molen, var kommet for tæt mod molen og den sydlige bølgebryder. "Dronningen" tog grunden med forstavnen, men ikke mere alvorligt end at fartøjet kunne komme af igen ved egen hjælp. Kaptajnen forklarede videre i Søretten, at skibet slet ikke rørte selve molen, men derimod kun nogle sten foran molen.

Årsagen til miseren var den stærke strøm, der førte skibet på afveje. Skaden var dog så ubetydelig, at den videre rejse ind til kajpladsen i havnen ved Larsens Plads kunne fortsættes.

Dansk Søulykke-Statistik fra 1955 skriver følgende om episoden:

"På rejse fra Thorshavn til København med passagerer og stykgods. Grundstødt 30/1 55 i Sundet.

Søforhør i København den 10/2 55

Kl. 00.10, da D. A. i tæt tåge med maskinen gående langs omt frem befandt sig i Kronløbet under indsejling til Københavns havn, observeredes på radarskærmen 10-15° om stb. forude i ca. ½ s.m. afstand et modgående skib. For at modvirke strømmen, der var nordgående, styredes nogle grader sydligere end kursen. Da det andet skib havdes tværs om styrbord, blev maskinen beordret bak, men inden farten var taget af skibet, tog det grunden med forskibet på den sydlige bølgebryder kl. 00.15.

Kl. 00.16 kom D. A. af grunden ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge."

I det tidlige forår 1955 afgik M/S Dronning Alexandrine fra Larsens Plads med passagerer og gods til Færøerne (Tórshavn, Klaksvig, Trangisvaag). Det var en noget usædvanlig rejse, idet man ikke var sikker på, at man ville nå frem til Island, hvor der var strejke.

Kun hvis strejken i Island var blevet bragt til ophør, inden skibet

M/S Dronning Alexandrine fotograferet under anløb i Trangraven. I baggrunden skimtes DFDS' daværende hovedsæde på Sankt Annæ Plads. (Arkivfoto Museet for Søfart)



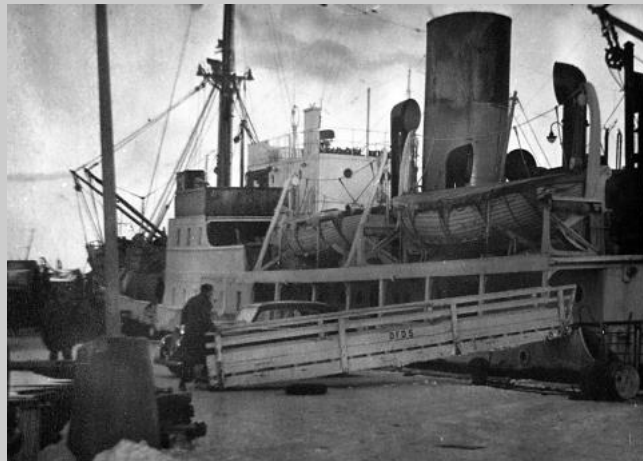


Ankomst til Grønnedal 1958. (Foto Per Johansen)

24. januar

.... Vi blev purret kl. 6.30, vi var da allerede på vej gennem fjorden, vejret var blikstille, og det samme var vandet. Vi kunne efterhånden se bjergene, der hævede sig på begge sider af fjorden. Fjorden er meget lang, vi syntes hele tiden at have direkte kurs mod fjeldvæggen, men i sidste øjeblik viste der sig en passage, og vi drejede ind i en ny del af fjorden, der var små ledelys. Vi spiste morgenmad i al hast. Efter en drejning så vi pludselig lysene i I vitgut, den virkede meget lille, vi sejlede imidlertid forbi; længere inde i bunden af fjorden kunne vi se lysene fra lejren blinke. Det sidste stykke ind til kajen var der tyk is til trods for, at man i lejren med sprængninger havde forsøgt at holde en rende åben til os. Det tog meget lang tid at komme til kaj, man havde hængt en gammel motorblok op i en kran, og ved at lade blokken dumpe ned på flagerne, slog man disse i stykker. Senere kom "Quarto" og med sin skrue satte den isen i drift, således at der efterhånden blev åben vand mod kajen, så vi kunne lægge til..."

Ja, sådan kunne en rejse fra København og helt til Grønland forme sig.



Landgangen er lagt i Grønnedal. (Foto Per Johansen)



Vel ankommet til Grønnedal losses der gods til den fremmødte lastbil. Bemærk overisningerne på siden af "Dronningen". (Foto Per Johansen)

M/S Dronning Alexandrines endeligt

1965 Der er som bekendt ingenting, der varer evigt, og slet ikke gamle skibe med sjæl, og Berlingske Tidende skriver da også den 28. februar 1965:

"3 berømte passagerskibe er blevet udbudt til salg.

"Dronning Alexandrine" og "Vis tula" faldt for aldersgrænsen – "Drine" har udelukkende sejlet Islandsfart gennem 37 år, mens "Vis tula" startede på Polen-ruten

og sluttede på Frederikshavn-Oslo.

"DFDS" står midt i den største moderniseringsproces et dansk rederi nogensinde har gennemført, idet selskabet i sit 100 jubilæumsår i 1966 overtager hen ved en snes nye skibe. Samtidig foretages udsalg i den nuværende flåde, hvor man søger, at få flest mulig penge for de gamle enheder, der ofte har den høje alder af 40 år på bagen,

hvis de da ikke går direkte til op-huggeren, så er de da i hvert fald ikke mere et ofte vanskeligt konkurrencemoment på havene.

Sidst har selskabet udbudt tre skibe til salg. Det er to meget berømte passagerskibe, der gennem årene har bragt tusinder af ferieglatte mennesker millioner af sømil over havene eller folk til deres hjem og deres arbejdsplads.

DFDS' passagerfartplan for vinteren 1964/65, der blev den sidste med M/S Dronning Alexandrine, hvis sidste tur er angivet i kolonnen helt til højre.



København Færøerne Reykjavik

m.s. »Dronning Alexandrine«

København . . . af	13/10	30/10	18/11	7/12	5/1	25/1	11/2	1/3	18/3
Thorshavn . . . an	16/10	2/11	21/11	10/12	8/1	28/1	14/2	4/3	21/3
Reykjavik . . . an	19/10	6/11	25/11	14/12	13/1	1/2	18/2	8/3	25/3
Reykjavik . . . af	22/10	9/11	28/11	17/12	16/1	3/2	20/2	10/3	29/3
Thorshavn . . . af	24/10	11/11	30/11	19/12	18/1	5/2	22/2	12/3	31/3
København . . . an	27/10	14/11	3/12	22/12	21/1	8/2	25/2	15/3	3/4

NB. På rejsen fra Thorshavn til Reykjavik anløbes Klaksvig og Trangisvaag.

Afgang fra København, Larsens Plads, kl. 18.00.

Afgang fra Reykjavik kl. 12.00.

Afgang fra Thorshavn til København kl. 10.00.

Afgangstiderne er omtrentlige.

Billetpriser (inkl. kost)

	København— Reykjavik el. omv.	København— Færøerne el. omv.	Færøerne Reykjavik el. omv.
I. klasse			
C-dæk	d. kr. 450.00	d. kr. 315.00	d. kr. 205.00
D-dæk	d. kr. 420.00	d. kr. 290.00	d. kr. 190.00
D-dæk (koje i 4- køjeskammer)	d. kr. 375.00	d. kr. 250.00	d. kr. 165.00
2. klasse	d. kr. 300.00	d. kr. 190.00	d. kr. 130.00



M/S Dronning Alexandrine ligger for sidste gang klar til afgang fra Larsens Plads i København den 18. marts 1965. Kranen til højre er Københavns Havnevæsenes flydekran Herkules. (Foto Søren Krogh-Andersen)

Det er de to motorpassagerskibe "Vistula" (1383 BRT.) og "Dronning Alexandrine" (1870 BRT).

"Vistula" blev bygget hos B&W i 1930 og har haft en meget omflak-

kende tilværelse. Den startede på den gamle København-Gdynia rute, hvor den skulle føre polske emigranter til og fra Skandinavien-Amerika liniens "Frederik VIII", som afløser for den lille damper

"Niels Ebbesen". "Vistula" havde plads til 156 køjer og 294 på dæk. Da "Frederik VIII" i 1933 blev solgt, startede "Vistula"s flakketilværelse bl.a. som hotelskib på Belgien og med krydstogter til Sovjet og vestnorske fjelde. I 1936 blev den forlænget en halv snes meter og fik en ny næse, samtidig med at den indattes på København-Stettin ruten.

Under besættelsen var den fra 1944 tysk lazaretskib under navnet "Würzburg" indtil befrielsen. Efter 1945 prøvede den at være afløser i indenrigsfart på Randers, Aalborg og Frederikshavn og endelig fra 1948 blev den fast skib på Frederikshavn-Oslo og sejlede ca. 170 sømil i døgnet.

Ikke mindst skibets mangeårige skipper A.C. Lund, talte gang på gang om, at nu måtte man have en færge på ruten i takt med bilismens krav. Det var da også naturligt at han var hædersgæst, da "Skipper Clement" for kort tid siden indattes på den nordjyske Norges-rute. Samtidig blev den nye færge "Vistula"s banemand.

"Dronning Alexandrine" er også en "hæderkronet gammel dame" i passagerskibssejladen, idet den er bygget i 1927 i Helsingør. "Drine", som dens kælenavn er, har altid sejlet på Island. Den har vel gjort 10 til 12 rejser pr. år de ca. 2.500 sømil frem og tilbage til Reykjavik fra Larsens Plads.



Efter at have sejlet sin sidste tur blev M/S Dronning Alexandrine oplagt i Københavns havn. Her er den fotograferet den 22. maj 1965 umiddelbart inden den blev bugseret til ophugning. (Foto Søren Krogh-Andersen)

GHM står for Georg Hansens Minde, et orkester der fremdeles eksisterer. Det var en uskyldig verden dengang.

Og M/S Dronning Alexandrine kom lørdag den 3. april 1965 tilbage til København fra sin sidste rejse med passagerer fra Island og Færøerne.

Modsat side:

Øverst til venstre:

Den 31. maj 1965 blev "Dronningen" bugseret til Hamburg for at blive hugget op. Her er det DFDS' egen bugserbåd Sejnrø, der assisterer ved afgang. (Foto Søren Krogh-Andersen)

Øverst til højre:

"Dronningen" manøvreres i Københavns havn af bugserbåde på vej til Hamburg. (Foto Søren Krogh-Andersen)

Nederst til venstre:

Bugserbåden Fairplay XIV der bugserede "Dronningen" til Hamburg på den sidste rejse. (Foto Søren Krogh-Andersen)

Nederst til højre:

Det sidste billede af "Dronningen" taget fra Langelinie. Skibet er her på vej til ophugning. (Foto Søren Krogh-Andersen)

Man kunne tydeligt på trods af en hjertelig velkomst fornemme en vis vemodsstemning ved skibets ankomst til København.

