



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sjøiktsrederier, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handelsskibe og Ologymarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeforbund, Havre- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . . . .

## "THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamships and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation: . . .

ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORT-INDUSTRY

NR. 1 GENNEM TUSIND AAR 1924



CHRISTIAN BØGE 24

# DANSKE DAMPSKIBSREDERIER

## DANISH STEAMSHIP-COMPANIES

Ø.K. THE EAST ASIATIC COMPANY LIMITED TELEGR. A. ORIENT.	D.F.D.S. THE UNITED STEAMSHIP COMPANY LTD. T.A. FORENEDE.	G.K. HANSEN DANNEBROG T.A. HANSEN.	A.P. MØLLER D/S 1912 A/S SVENDBORG T.A. MERSE.	ORIENT T.A. SATURN	NORDEN T.A. NORDBROWN.	MYREN T.A. HOLMSILD.
ORION	DET. OVERSØISKE CO. THE OVERSEAS TRADING COMP. LTD. T.A. OVERSEA.	TORM T.A. TORM	VENDILA SVENDSEN & CHRISTENSEN	PATRIA T.A. NESEVO.	DANSK-FRANSK T.A. DANSK-FRANSK	PROGRES SKAGERAK
J. LAURITZEN T.A. LAURITZEN	BOTNIA T.A. DAMOTIA	DANIA T.A. STEAMDANIA.	PACIFIC T.A. STEAMPACIFIC	HEIMDAL T.A. MARTINO.	BALTIC T.A. RUSSJENSEN.	D/S PAA BORNHOLM a/s 1866 RØNNE
DET DANSK-NORSKE D/S	SVITZER T.A. SVITERSALVAGE	ATALANTA T.A. ATANIS	DET DANSKE KULKOMPAGNI	KJØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT.	VIKING VALKYRIEN	H. HENDRIKSEN
DET STORE NORDISKE TELEGRAF-SELSKAB	THORE	TORBEN NIELSEN T.A. VAPORATRIA	NORDANIA T.S. FOGILTOFT.	DANA- OCEANA T.A. FIFTEEN.	EUROPA DANSK-ENGELSK. D/S 1911.	GYLFE- HAMLET- JUTLANDIA
ØRESUND T.A. SUNDAMPEN	TRAFIC T.A. SEATRADE	VESTJYDEN	KJØBENHAVNS MØRTELVÆRKER	DET FORENEDE BUGSERSELSKAB T.A. BUGSERCOY	DET ØSTBØRN- HOLMSKE D/S NEXØ	PHØNIX ESBERG T.A. DAMPHØNIX.
D.D.P.A. DET DANSKE PETROLEUMS A/S T.A. PETROLEUM	A/S H.C. CHRISTENSEN MARSTAL T.A. CHRISTENSEN	SØNDERBORG DAMPSKIBS- SELSKAB.	JENS PETERSEN HADERSLEV T.A. THALATTA.	D/S AF 1923. T.A. NESEVO	SYDFYENSKE D/S SVENDBORG T.A. SYDFYEN.	MOMMARK FÆRGE T.A. FYENS FÆRGE



## INDHOLD

- Gennem Tusind Aar.* Forside i Trefarvetryk efter Maleri af *Christian Bogø*.
- Danske Dampskibsrederier.* (Trefarvetryk.)
- Vikings Program i engelsk Oversættelse.*
- Program-Indledning af Redaktør og Udgiver Christian Bogø.*
- Handels- og Orlogsmarinens Folk, Fiskerne og Havnens Arbejdere om Vikingen.*
- De danske Skuder.* Digt af *Johannes V. Jensen.* Vignet af *C. B.*
- Hvilken Havn er den smukkeste i Verden? Fotografier specielt for Vikingen.*
- Maskinisteksamenens 50 Aars Jubilæum.*
- Dobbeltkruedamperen Frederik den VIII's Middelhavstogt.* Foto, specielt f. V.
- Danmarks Skibsfart, Landbrug og Industri.*
- Tal der taler!* af *Christian Bogø.*
- Amerikanske Te-Clippere.* „*Flying-Cloud*“ af *Oscar Jensen.*
- Ø. K.—Ø. P. Østasiatisk Plantage og Minekompagni.* Foto.
- Orlogsskibe paa Propagandatogt. Interview, Ravn-Jensen.*
- Kokkeeksamen paa „Constance“.* Foto. spec. for *Vikingen.*
- En Kone efter Avisen.* Sketch af *Carl Gandrup.*
- Illustrationer af *Sven Brasch.*
- Emigration af Ravn-Jensen.*
- Forhandlingernes Mænd.* Fotograferet spec. for *Vikingen.*
- Hvor de danske Dieselmotorer bliver til. (Foto.)
- Monumentet over de omkomne Søfolk. (Foto.)
- Dampskibsrederiforeningens Formand, Chr. Sass. Fotogr. spec. for *Vikingen.*
- Vore Sømænd og Lovgivningen. (Foto.)
- Sømændenes Provinsrepræsentanter. (Foto.)
- Overfaldet paa Christiansborg. Historisk Skildring fra Guineakysten fra Slaveriets Tid.* Af *Kay Larsen.* Illustrationer af *C. B.*
- Dansk Export-Industri.* (Foto.)
- Navigator-Kongressen. (Foto.)
- Den danske Undervandsbaade-Flotille paa Togt.*
- Helsidetegning af Christian Bogø.*
- Byggedokkerne paa Søndre Værft* (med Foto.)
- Fiskekutteren „Viking“ hjælper en svensk Dampet i Nord-søen.* *Helsidetegning af Christian Bogø.*
- Maskinmestrene Fagerberg og Tjellesen.* (Foto.)
- Havdybets Gaader. Fra Dana-Ekspeditionen* (med Originalfotografier og Tegninger) af *Skibslæge Andersen.* Fhv. Handels- og Finansminister *Christoffer Hage.* (Foto.)
- Grønland-Ekspeditionen.* (Foto. spec. for *Vikingen.*)
- Dansk Hvalfangst* (Foto. spec. f. *Vikingen*) af *Ravn-Jensen.*
- Havnearbejdere i Funktion.* (Foto. specielt for *Vikingen.*)
- Den fembenede Ko.* Novelle af *Vilhelm Bergström.* Illustration af *Harald Jordan.*
- Søens Liv.
- Under Sejl, Motor og Damp. (Foto.)
- Søren Søspejders Liv og Levned.* Humoristisk Sølivsserie i Tekst og Tegninger af *Christian Bogø.*



CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

I Redaktionen:  
J. RAVN-JONSEN

Vikings Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.  
Telefon: Central 9822 og 9842.

Kandrup & Wunsch, København V.

»THE VIKING«, who is now making his first bow to the public, represents an attempt of producing a popular illustrated periodical appealing at the same time to one special circle i. e. the men of the sea, and to the nation as a body.

»THE VIKING« is going to keep in close touch with all seafaring men of every rank and grade and supply them with all manners and kinds of readable stuff and interesting news — technical and social, solemn and gay — all what goes to brighten up life and shorten long hours on the long trail; and at the same time his intention is to bring home to the nation facts and realities pertaining to life on board our ships and tales from the wonderful ways of the Sea.

»THE VIKING« will speak of life at home and of life far-away; of Mether Sea where gentle and caressing, murmuring and swaying, she touches the woodland shores of the Danish Fiords and Sounds; he will bring you news from the great oceans, from The Seven Seas, where our sailors are proving their mettle, some of them in the Polar regions beneath the gleaming light of the Aurora borealis (Northern Light) others sweltering beneath the merciless rays of the tropical sun — in the carrying line, on passenger ships, or at salvage work; on the bridge or below in the engine-room, at the radio station or on deck, the stoke-room or the caboose; sometimes harried by the furious rage of the mighty hurricanes sweeping over the big seas, at other hours pining with homesickness, longing for a sight of dear faces far away, through weary months and years.

»THE VIKING« will hail the sailor-man when far out on the high sea or on foreign shores; wherever he be the »Viking« will find him out and take a message from him to the »old folks at home« who are awaiting his return.

And »The Viking« will do still more; his thoughts are not only with the men on the long trail, he is also a friend of the men on our shores — the fishermen, the ferrymen and the small skippers. They, too, are sons of the sea and know all about her varying moods, when she changes from fair to foul, from sunny smiles to heavy roars when the breakers are doing their devastating work to the will of the hissing gales, while the lighthouse-keepers and the custom-folks are watching. And someone else is watching her, too: from the shore the old, weatherbeaten »laid up«, mariner is staring out. His eyes are following the clouds trailing across the waters to sunny dreamlands far far away. And the tiny, salt tear stealing down his old cheek is all what is left to him, is a remembrance, wistful and sweet at the same time, of wonderful days of long ago when the vessel was ploughing the foam beneath his feet and all the world was his to conquer.

The ports with their teeming, buzzing life — they too are encompassed by the world of the Sea. The rhythm of the noisy, animated pace of our present day World of Labour has never moved to music more exhilarating than the music of the gigantic cranes swinging amidst a forest of equally towering masts on floating palaces, on smoke-grimed coalers, on deeply laden tramp-steamers and motor-boats. The strokes resounding when the dockyard-man's heavy hammer hits the rivet heads of the sides and hull of a new construction speak well of future adventures on the long trail, and the heavy shoulders, the muscular arms and horny fists of the docker tell their tale of weight and value of goods brought into port.

The Shipowner makes his plans; his are the new ideas, the bold ventures fed by the large investments staked on the chances of the merciless battleground called the World's Market; invisible threads are keeping up the connection between his office and shores far away.

The merchant-ship and the man-of-war are flowing their colours by side. Loving peace and scorning death the mariners of Denmark are devoting their lives to their duty as watchers of her shores.

The neutrality-marks of the trading vessels blended their purple color with the purple of their national flag. And yet the sons of the sea are brothers. The oceans are ruled by the law o' the seas —: universal brotherhood. And the sons of the North found the way across the seas before anyone else.

THE VIKING is the creature of his age; not of the day when all the world was out of joints, gory and fraudulent and vile; no, he belongs to the age of honest work.

THE VIKING hails the deeds of Peace — not the glories of War; and that is just why he has got a mission amongst us.

THE VIKING was born on a fateful day, a day when every ounce of skill and energy possessed by his countrymen is being brought to bear on the subject of rebuilding and regaining what was lost, devastated and wasted in a period now ended.

THE VIKING has no party and no politics; although he is going to tell you all you may want to know about these matters; but his chief aim of existence is to sing of the joy of labour to brighten up the hours of hard work and monotonous, grinding routine.

The Danish poet, Holger Drachmann, has given expression — in his song: »Ye Danish Men« — to the joy of labour, that feeling which ought to swell the chest of the nation at the present day. That was the song with which the Sons of Slesvig hailed their native shores, when returning home from the English prison-camps after the war, and when below the ancient walls of Kronborg castle they met with the Danish press-men sailing out to meet them. They stood there, on the deck of the Danish steamer — those grey-clad men, like beings from a distant and strange world, the »dance macabre« of the War. And then, all of a sudden, we caught the music and words of the song — sung by hundreds of Danish men. Its tones were wafted out across the »Swinging Highroad«:

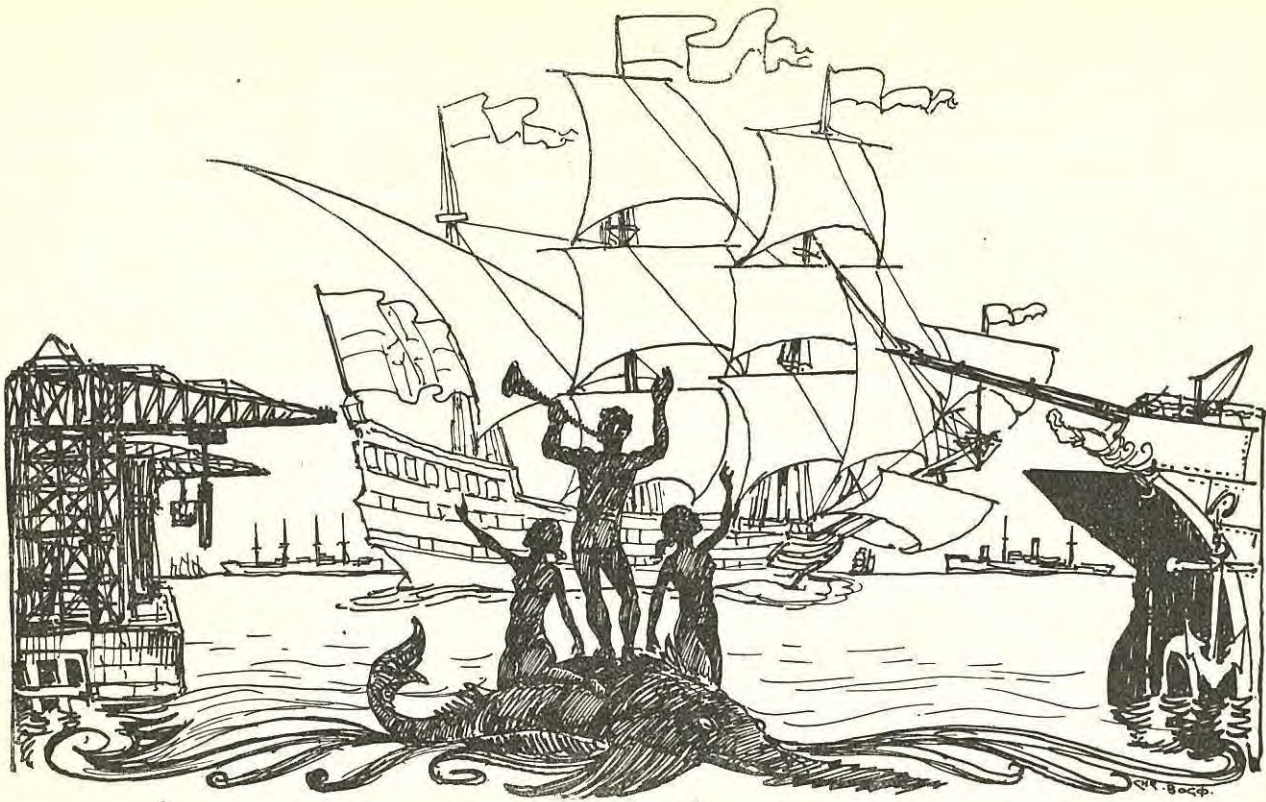
»When ploughing 'neath the willows  
we watch the swaying billows;  
we till our fields and meadows  
our vikings will guard our shores.«

And between the pale faces of the sons of war — the faded flowers of icy periods of death and strife — the bronzed visages of our sailors were showing up. They didn't sing — although they too, on their part, knew something about that ghastly period now ended and had seen the eyes of the God of War staring at them from the depths of the North Sea —. Our sailor-men just smiled and seemed to say: »Well, here they are again — our dear old boys.«

And that reminds us of the old song:

»We sailor-men are quiet folks —  
— That's why THE VIKING's speaking.«

Christian Bogg.



„**V**IKINGEN«, som med dette sit første Nummer præsenterer sig for Læseren, er et Forsøg paa at skabe et populært illustreret Tidsskrift, der paa een Gang henvender sig til en nærmere begrænset Kreds — Søens Folk — og til Nationen som Helhed.

»Vikingen« vil i intim Tilknytning til Søen og dens Mænd i alle Lejre gennem sit Læsestof bringe fagligt Nyt, Underholdning og Glæde ombord og paa samme Tid fortælle vort Folk om Realiteterne ved Livet paa Søen og dens eventyrlige Verden.

»Vikingen« vil fortælle om Hjemlandet og om Verden derude; om Søen, hvor den vugger sig mild og lokkende ind mod Strand og Skov i danske Fjorde og Sunde; om Oceanerne, The Seven Seas, hvor Søens Mænd snart under Polens straalende Nordlys snart under Ækvators brændende Sol tager deres Tørn i Fragt- og Passagerfart eller Bjergningsentreprise, paa Broen, i Maskinen, ved Radioapparatet, paa Dækket, paa Fyrpladsen og i Kabyssen, snart under Orkaners hylende Vrede snart under Maaneders og Aars nagende Savn og Længsel efter Hjemmet og de Kære.

»Vikingen« vil møde Søens Mand derude i det Fjerne, og »Vikingen« vil finde Vej til hans Hjem, hvor han ventes, og vil bringe hans Tanker og Hilsener frem.

Men ikke alene af den langvejs farende Mand vil »Vikingen« søge at gøre sig afholdt. Ved Danmarks havomkrænste Kyster lever Fiskere, Smaaskippere og Færgefolk deres Liv fortrolige med Havet, naar det bryder i Brænding med Understrøm i skiftende Byger og Kulinger; Fyrmesteren og Tolderen lever dér og er Søens Mænd. Og inde fra Land stirrer endnu mangan gammel vejrbidt Søluk, som har »lagt op«, langelig ud efter Skyerne, der i Solens Straaleglans sejler over Havet til Drømmeland. Den lille salte Draabe, der lister sig over hans Kind, er nu kun en lindrende og vemodig Mindelse om Skumsprøjtet for Skibsboven, fra den Tid, da hele Verden tilhørte ham.

Ogsaa Havnene med deres myldrende Liv hører Søens Verden til. Rytmen i vort Aarhundredes larmende Arbejdstempo har aldrig haft skønnere Takt end den, der banker, hvor Kæmpekraner knejser i en Masteskov mellem gigantiske, flydende Paladser, røgsværtede Kulbaade, dybtlastede Trampdampere og Motorskibe. Værftsarbejderens drønende Hammerslag mod Naglerne i Skibets Sider og Bund lover godt for Langfarten, og Havnearbejderens barkede Hænder og krogede Skuldre med de muskelmejslede Arme vidner om Vægt og Værdi i de centner-tunge Kolli.

Rederen undfanger Idéerne; hos ham udka-

stes Planerne, Kløgt og Kapital sættes ind paa Verdensmarkedets ubønhørlige Valplads, usynlige Baand rækker traadløst fra hans Kontor til Jordens fjerneste Egne.

Handelsflag og Orlogsflag vajer Side om Side. Fredelskende men dødsforagtende har Flaadens Folk viet deres Liv til Vagt om Danmarks Kyster.

Handelsflaadens Nationalitetsmærker blandede Blod med Flaadens Dannebrog.

Og dog er Søens Sønner Brødre. Over Oceanerne hersker Søens Lov — Broderskabets.

Nordens Sønner viste Vej over Havet.

— — —

»*Vikingen*« er Barn af sin Tid. Ikke af den Tid, da Verden var af Lave, blodigrød eller opforyldt, men Arbejdets Tid.

»*Vikingen*« hilser som sine Navnefædre Daaden, ikke Krigen, men Fredens Daad, derfor har »*Vikingen*« en Mission.

»*Vikingen*« vil synge Arbejdets Pris, Arbejdet i dets mangeartede Former paa Sø, ved Havn og i Land, ja selv dér, hvor Tilblivelsen af Maskiner og Produkter beror paa Teknikerens klare Hjerne og Arbejderens sikre Haand, vil »*Vikingen*« søge sit Stof og bringe Bud om Export-Industriens Betydning for Danmark.

»*Vikingen*« blev til i en alvorlig Tid — en Tid, hvor Danmarks Kræfter samledes om at yde og bygge op det, som svundne Dage forbrugte og ødte bort.

Upartisk vil Bladet være og upolitisk, dog refererende politiske Forhold, men frem for alt vil »*Vikingen*« være med til at synge Glæden ind i Arbejdets Larm og trælsomme Hverdag.

I Sangen om »Du danske Mand« har Holger Drachmann givet Udtryk for den Arbejdet iboende Glæde, som i disse Tider burde fylde Nationens Bryst. Med den Sang hilste Sønderjyderne ved Hjemkomsten fra den engelske Fangelejr Danmark og de dem imøde sejlene Pressefolk under Kronborgs ærværdige Mure. Déroppe paa Dækket af den danske Damper stod de, de graaklædte Skikkelser, som Væsener fra en fjern og uvirkelig Verden, Krigens »danse macabre« — og pludselig tonede Sangen fra Skibet, fra de hundrede *danske* Mænd. Saa hjemligt klang det, saa løftende, ud over Danmarks »gyngende Landevej«:

— — —

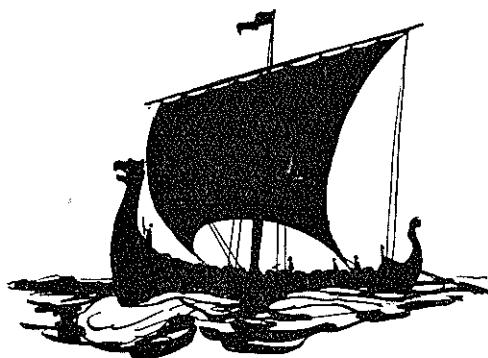
*Og furer Pløven Landet,  
saa skurer Kølen Vandet,  
støt staar den danske Sømænd  
paa Havet sin Viking-Vagt.*

Men inde imellem de blege Ansigter, Istidens, Krigens hærgede Blomster, lyste Søfolkenes vejrbitte Aasyn. Sømændene sang ikke, de kendte ellers nok ogsaa lidt til de Dele derude og havde set Krigens Øjne stirre mod dem fra Nord søens Dyb. Sømændene bare smilede, som vilde de sige: »Ja, her har vi saa Drengene hjemme igen.«

Man mindes den gamle Sang, der begynder saaledes:

»Vi Sømænd gør ej mange Ord« — — —  
— — — — Derfor vil »*Vikingen*« tale.

*Christian Bogø.*



# HANDELS- OG ORLOGSMARINENS FOLK, FISKERNE OG HAVNENS ARBEJDERE OM VIKINGEN.

København K., d. 10. Juni 1924.

Herr Forfatter Chr. Bogø,

I Anledning af det os tilsendte Prøvehefte af et af Dem paatænkt udgivet Magasin »Vikingen« tillader vi os at udtale, at vi med Interesse har gennemset dette og fundet, at saavel Form som Tekst paa en yderst fuldkommen Maade er forenet til et Hele, der danner Grundlag for et virkeligt, alsidigt og smukt Hefte, der for den merkantile Flaade kan være Budbringer om alle Forhold ude og hjemme.

I de senere Tider har der været gjort flere Forsøg paa at skabe en særlig Presse for Søfarten og dens Udøvere, men de synes hver for sig at have deres Sær-Interesser at virke for, hvorfor det netop i det tilsendte er en Lysning, at spore den rette Form, hvor det alsidige skal gøre sig gældende, uden at paavirkes af Politik eller Sær-Interesser.

At Skibsfarten og dennes Udøvere eksisterer, er den store Befolkning naturligvis bekendt med, men kun en ringe Del har Kendskab til de Forhold, hvorunder der virkes, og til hvad der udrettes af alle Parter i denne store Virksomhed, uden hvilken vort Land var uden Muligheder.

Det er derfor saa meget mere glædeligt, om det paatænkte Magasin kunde bringe Sjøens Mænd og Forhold i Kontakt med den store Befolkning, der uden Tvivl vil gribe enhver Lejlighed, der tilbyder sig til at høre nyt om Begivenhederne til Sø, ligesom Baandene mellem de Paarørende her vil faa Lejlighed til at knyttes gennem de Oplysninger om Skibenes Fart og Position, der herigennem kan gives.

Vi kan af disse og mange forskellige Grunde anbefale Tanken om Udgivelsen af et Magasin som det forelagte, og vi skal efter bedste Evne bestræbe os for at støtte dets Udbredelse, og vi har som nævnt den Opfattelse, at netop et saadant Hefte kan paaregne Interesse, fordi Søfart nu en Gang i sig selv bærer noget eventyrligt, nyt og fremmed i sig.

Vi undlader ikke samtidig at udtale vor særlige Tilfredshed med, at det netop er Dem, der er velkendt og anset som Fortaler og Tolker af Sølivet og dets Mænd, der vil blive Ud giveren, da vi i Dem har en Borgen for, at Heftet vil faa det rette Forum.

Ærbødigst

Sømændenes Forbund i Danmark.

(sign.) *Poul Hansen,*

Formand.

Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark.

(sign.) *E. Jacobsen,*

Formand.

Tiltraadt af

Dansk Sø-Restaurations Forening.

(sign.) *Fritzner,*

Formand.

København, d. 13. Juni 1924.

Herr Forfatter Chr. Bogø,

I Anledning af Deres ærede Skrivelse af 15. f. M. med Udkast til et »Magasin«, der skulde omfatte de søfarendes Forhold m. m., skal vi tillade os at udtale, at vi med Glæde hilser Planen om Udgivelse af et saadant Blad. Deres Forslag synes, baade hvad Form, Indhold og Program angaar, at vilde blive et uafhængigt og alsidigt Organ for den søfarende Stand og Sjøens Liv, en fuldkommen Ramme om Skildringen af Sjøens Folk.

Det skal være os en Glæde, at støtte et saadant Blads Udbredelse hos danske Maskinmestre, og vi giver Foretagendet vor varmeste anbefaling.

Med Højagtelse

Bestyrelsen af Maskinmestrenes Forening.

*K. Rasmussen.*

København K., d. 19. Juni 1924.

Hr. Forfatter Chr. Bogø,

Deres Skr. af 12. ds. ang. det paatænkte af Dem udgivne Blad, modtaget, og dets Indhold bemærket.

Som jeg under vor Samtale om Sagen bemærkede, har jeg overordentlig Sympati for Sagen og vil gerne yde Dem min bedste Støtte ved anbefaling og lign.

Jeg ønsker Dem Held og Lykke til det paatænkte Foretagende, der efter min Formening vil have Interesse i vide Krese af vort Folk, særlig indenfor vor Sømandsstand.

Med venlig Hilsen

Deres ærb.

*M. C. Jensen,*

Landstingsmand.

Formand for Dansk Fiskeriforening.

»Navigatørernes Hus«, Havnegade 55, Kbhvn K.

1ste Juli 1924.

Herre Forfatter Chr. Bogø,

Paa given Foranledning skal vi udtale, at den os forelagde Plan om at udgive et Tidsskrift angaaende de forskellige Søfartsforhold, har vor Sympathi, da vi mener, at alt hvad der i det hele taget kan fremkomme til Belysning af de Søfarendes Forhold kun kan være til Gavn, og ønsker vi Dem derfor Held og Lykke med det paatænkte Tidsskrift, hvis Fremkomst vi kan anbefale paa det bedste.

Med Eøjagtelse

Dansk Styrmandsforening.

*Chr. Christensen.*

MARINEFORENINGEN.

København, d. 7. Juli 1924.

Til

Hr. Forfatter Bogø,

Efter vor Samtale forleden Dag vedrørende et orienterende og underholdende Fællesorgan for Søfartsinteresser, saavel Orlogsmarinens som Handelsmarinens, af absolut upolitisk Art, har jeg nøje overtænkt Sagen og finder, at en god Løsning vil være til Gavn ogsaa for de Søfolk, der er knyttede til velgørende eller selskabelige Samfund for hvilke jeg er Formand, saasom »Skandinavisk Sømandshjem i fremmede Havne«, »Marineforeningerne« etc.

Jeg kan personlig anbefale Tanken paa det bedste.

*H. F. Kiær,*

Kommandør.

DÆKSOFFICERFORENINGEN.

Baggesensgade 6<sup>1</sup>.

København N., d. 11. Juli 1924.

Herr Forfatter Chr. Bogø,

I Anledning af Deres Henvendelse til Foreningen angaaende Deres Plan om Udgivelse af et Tidsskrift — et »Magasin« —, hvis Indhold skulde omfatte Sølivets Forhold i alle dets Former og saaledes tjene til hos Landets Befolkning at vække Interessen for Søen og dens Folk og for Søfarten i langt højere Grad, end hvad nu er Tilfældet, skal jeg herved udtale, at vi i Marinen med største Sympathi ser paa denne Plan.

Det er sikkert ganske rigtigt, at vi herhjemme trænger til langt mere Oplysning om Sølivet og derved til langt mere Forstaaelse af dets Betydning for Landet baade erhvervmæssigt og nationalt, og det vil i særlig Grad have Betydning for os, at ogsaa Marinens Indsats i saa Henseende kommer til sin Ret.

Endelig tror jeg, at et »Brobygningsarbejde« mellem Koffardimarininen og Orlogsmarininen er paakrævet og vilde være til stor Gavn for os alle.

Jeg kan af de førnævnte Grunde kun ønske Dem al mulig Held med Deres Foretagende, og vi skal fra vor Side i den Udstrækning, det er os givet, støtte Dem i Bestræbelsen for at skaffe Tidsskriftet Udbredelse og gøre det kendt og velset.

P. F. V.  
Med Højagtelse  
*Rudolf Schou,*  
Artillerimester,  
Formand.

KONTREADMIRAL C. CARSTENSEN.

Formand for Søofficersforeningen.

København, d. 14. Juli 1924.

Til Hr. Forfatter Chr. Bogø.

Det har interesseret mig meget at gennemgaa det projekterede Tidsskrift »Vikingen«. Kan De faa Held til at gennemføre og lede det efter de Principper, De mundtlig har udviklet for mig, tror jeg Foretagendet vil blive til Gavn og Glæde for Søens Mænd og deres Gerning.

Et upolitisk, maritimt Tidsskrift, i hvilket Skibsfartsinteresser kan tages op til Diskussion, og som tillige lokker med godt Billedstof og interessant Læsning, vil have Bud ikke blot til maritime, men til langt videre Kredse og vil kunne bidrage til at vække og nære Interessen for og Forstaaelsen af baade Orlogs- og Koffardimarininen, en Interesse og Forstaaelse, det skorter meget paa indenfor vort havomkrante Land.

*C. V. E. Carstensen.*

København K., d. 28. Juli 1924.

Herr Forfatter Chr. Bogø,

Vi har gjort os bekendt med Programmet for Deres paatænkte Blad, saavel som foreslaaede Form.

Vi ønsker Foretagendet Held og Lykke, og skal med Glæde henlede vore Medlemmers Opmærksomhed paa det, gennem vort Medlemsblad, naar det til sin Tid bliver til Virkelighed.

Med Højagtelse  
Den almindelige danske Skibsførerforening  
(stiftet 184).

P. B. V.  
*H. P. Hagelberg,*  
Formand.

Hr. Forfatter C. Bogø.

Med stor Interesse har jeg bemærket, at De vil udgive et Sømands-Magasin med Billeder og Tekst.

Jeg vil haabe, at De vil faa megen Glæde deraf.

Et saadan Magasin har vi længe savnet, og glæder jeg mig til at modtage samme.

*C. P. Lund,*  
Formand for  
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

København K., d. 5. Septbr. 1924.

Angaaende Udgivelsen af et Tidsskrift »Vikingen« kan jeg meddele Dem, at Dansk Dampskibsrederiforening med megen Interesse imødeser Udgivelsen af bemeldte

Tidsskrift i det Haab, at der herved kan skabes et længe tiltrængt Organ, som kan vække Interesse for Skibsfarten i videre Kredse og medvirke til at knytte de ved Skibsfarten beskæftigede Personer og Organisationer nærmere sammen.

Jeg har set Prøveheftet, som synes at love det bedste, og jeg tror at kunne tilsige Dem Dansk Dampskibsrederiforeningens Støtte til at realisere Deres Planer.

Med Højagtelse  
(sign.) *E. Maegaard.*

THE INTERNATIONAL SEAFARERS  
FEDERATION.

9. Dubois Street, Antwerp.  
J. Havelock Wilson, M. P., President.  
C. Damm, General Secretary.

Antwerp, August 19th. 24.

Mr. Christian Bogø,

Dear Sir.

It has come to our knowledge that you contemplate publishing a magazine dealing with Marine matters in Denmark.

I am instructed by my Committee to inform you that we most heartily endorse and recommend that such a paper should be started and given the widest publicity possible.

In our opinion, Denmark has been lacking bringing Maritime and Mercantile matters to the world's notice. Whilst Denmark may be considered an agricultural country, its shipping is, in our opinion, of such great opinion, of such great importance that it is not only advisable but very important a paper of the kind proposed by you should receive greatest support.

Yours faithfully  
sign. *C. Damm,*  
General Secretary.

Herr Forfatter Christian Bogø,

Referende til behagelig Samtale af den 16. ds., hvorunder vi blev bekendt med Deres Plan om at udgive et Tidsskrift for Søfart og dermed beslægtede Forhold, skal vi udtale, at vi meget gerne ser denne Plan realiseret, da vi mener, at et saadant Tidsskrift vil kunne hjælpe med til at samle de Interesser, der er knyttede til Søfarten og samtidigt sprede Kendskab til Sølivet blandt Befolkningen i Land.

Vi skal tilføje, at vi skal gøre vort bedste for at skaffe Tidsskriftet Udbredelse blandt vore Medlemmer, ligesom vi gennem vort Medlemsblad skal henlede Opmærksomheden paa Tidsskriftet.

Med Højagtelse  
Radiotelegrafistforeningen af 1917.  
(sign.) *J. Madsen,*  
Sekretær.

HAVNEARBEJDERNES FÆLLESFORBUND.

Dronn. Tværgade 40.

København d. 20. Oktbr. 1924.

Herr Forfatter Chr. Bogø.

I Anledning af Deres Henvendelse til os, angaaende Udgivelse af Tidsskriftet »Vikingen« skal vi herved meddele, at jeg Undertegnede efter at have gennemlæst Prøveheftet, kan give et saadant Tidsskrift min bedste Anbefaling, og er det min Overbevisning, at et saadant Tidsskrift vil bringe Lys over mange af de Forhold i Havnen og paa Søen, som hidtil har ligget skjult for det meste af Samfundet, og vil herved tilsige Heftet vor bedste Støtte.

Ærbødigst  
P. F. V.  
(sign.) *Arvel Jørgensen,*  
Formand.



# De danske Skuder.

Nu rinder Hav mod Danmarks Kyst.  
Nys Jævnøgnsstormen gol.  
Brat lukker Bygens sorte Spjæld  
for bleg Septembersol.  
Hej, Bindingsværket blæser ned  
om Bonden og hans Dyr!  
Den røde Stjerne Mars om Natten  
brænder som et Fyr.  
O ho, hiv Ankret op!  
Sæt Stævn mod Sø og Blæst!  
De danske Skuder bruser  
Nord og Syd og Øst og Vest!

Hvor Nordlysspektret leger tyst  
i Sælens kolde Hjem  
de danske Skuder bryder  
Barrieren: Fuld Kraft frem!  
Og sagtelig de gynger  
i en grøn og lunken Sø,  
som føder Flyvefisken,  
ud for Ceylons T rope-Ø.  
O ho, hiv Ankret op!  
Sæt Stævn mod Sø og Blæst!  
De danske Skuder bruser  
Nord og Syd og Øst og Vest.

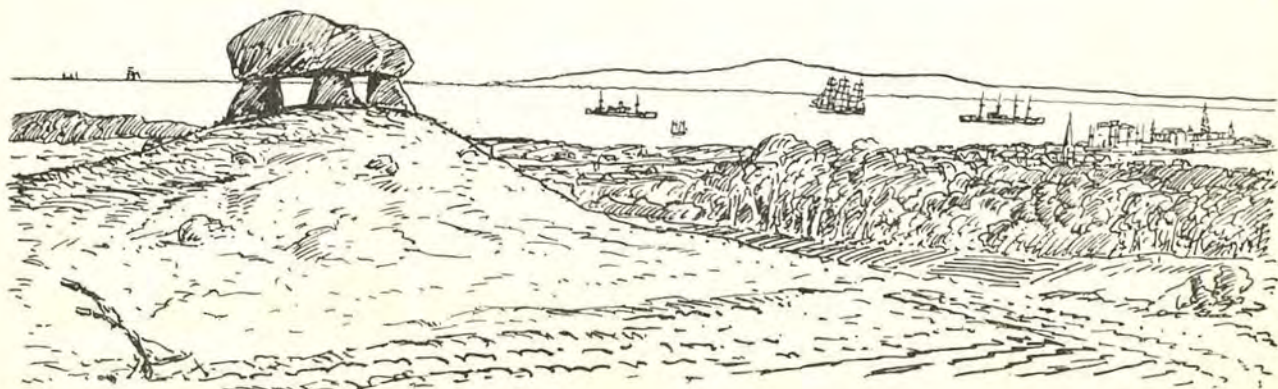
Hvem husker ej det danske Flag  
i fjern og fremmed Havn?  
Den lyse Dug har tændt  
det allersmerteligste Savn.  
Med vaade Øjne mangan Karl  
saa Flaget tone frem:  
Nu skinner Pinesol paa Fyn —  
by God — nu vil jeg hjem!  
O ho, hiv Ankret op!  
Sæt Stævn mod Sø og Blæst!  
De danske Skuder bruser  
Nord og Syd og Øst og Vest.

Kip Flaget for den noble  
Kæmpehøj paa Danmarks Kyst,  
O Skipper, som staar Sundet ud  
til oversøisk Dyst!  
Her hviler han fra Lodbrogs Tid,  
bekendt for Sømands Daad,  
som red det aabne Hav  
i en aaben klinket Baad.  
O ho, hiv Ankret op!  
Sæt Stævn mod Sø og Blæst!  
De danske Skuder bruser  
Nord og Syd og Øst og Vest.

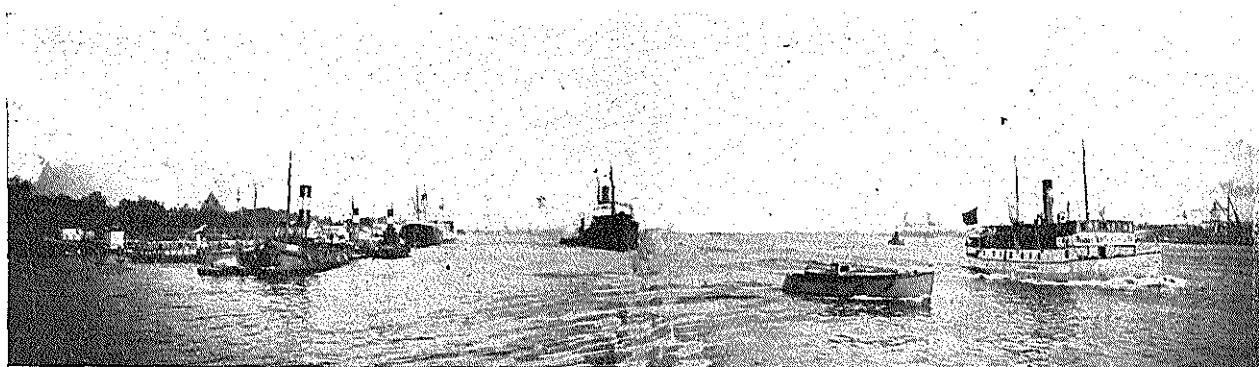
Ak Livets Morgenrøde  
er paa Jorden til endnu.  
Naturens Børn paa fjerne  
Palmestrande møder du.  
Fem Verdensdele blusser  
med en nyformælet Lyst  
som unge Brude lagt  
til fem Verdenshaves Bryst.  
O ho, hiv Ankret op!  
Sæt Stævn mod Sø og Blæst!  
De danske Skuder bruser  
Nord og Syd og Øst og Vest.

JOHANNES V. JENSEN

13. Sept. 1924.



# HVILKEN HAVN ER DEN SMUKKESTE I VERDEN?



Inderreden set fra Bombrøen. Tilv. Langelinie; tilh. D/S »Københavns Bunkerkul«s Kraner og »Burmeister & Wain«s Skibsværft.

I det bekendte Skibsfartsblad »American Shipping« har en Kaptajn Webster overført Spørgsmaalet om, hvilken Havn, han fandt smukkeste i Verden, udtalt sig vakkende mellem Sidney og Rio de Janeiro.

Naar der ytrer sig Tvivl om Valget mellem to Ting, plejer Løsningen som Regel at findes i en tredie. Sidney og Rio Havne er meget smukke, men da selv Kaptajn Webster ikke ved, hvilken af dem, han skal give Forrangen, saa vil »Vikingen« række ham en hjælpende Haand og foreslaa ham at stemme paa Københavns Havn. For os staar dét nemlig som det eneste naturlige Svar paa Spørgsmaalet. Naar han ikke selv har kunnet finde denne Udvej, er det maa-ske fordi han aldrig har set den, aldrig er kommen sejrende derind lige fra det aabne, dybe Øresund og set Byens egenartige Silhuet dukke frem af Kimingen, rejsende sig umiddelbart af selve Havet. Hvor mange af de virkelig smukke Havnebyer gør nemlig dét? I hvert Fald hverken Sidney eller Rio de Janeiro, der begge ligger langt inde ved Bunden af deres Bugter.

København er i Modsætning til de fleste andre Havnebyer den aabne Søstad, og dens Beliggenhed i Dag er den samme som da den blev grundlagt for omtrent 800 Aar siden. Følgen er, at dens ældste Kultur er præget tydeligst netop i alle Havnens Omgivelser. Med alle Omskiftelser, Tilføjelser og Udvidelser gennem Aarhundrederne vedbliver det dog til enhver Tid at være Kernen af den gamle By, der karakteriserer Staden mod Søsiden. Og set fra et rent malerisk Synspunkt — som vel ogsaa maa være Forudsætningen for Besvarelsen af »American Shipping«s Spørgsmaal — finder man vanske-

ligt smukkere Havnebillede end Københavns. Selve Byen med sine talrige Taarne og Spir tager sig allerede paa lang Afstand smukt ud, og selv Havnens nyere Anlæg i Udkanterne er præget af Skønhed og arkitektonisk Holdning. Ved Indsejlingen til Inderreden nord fra forener nyt og gammelt sig til et meget harmonisk Billede. Natur og Kultur, Fortid og Nutid smelter her sammen i et næsten fuldkomment skønt Sceneri. Til den ene Side Frihavnens store Terræn med Kajernes Krananlæg og de mægtige Silopakhuse, der hæver sig bag Langelinie-Molens ubrudte Række af Betonkasematter og med Kastelparkens Trægrupper i Baggrunden, og til den anden Side Fortet Lynettens Bastioner, Bunkerkul-Kompagniets Kraner og Burmeister & Wains store Skibsværft, bag hvilket Christianshavn Mylder af røde teglhængte Tage fortøner sig.

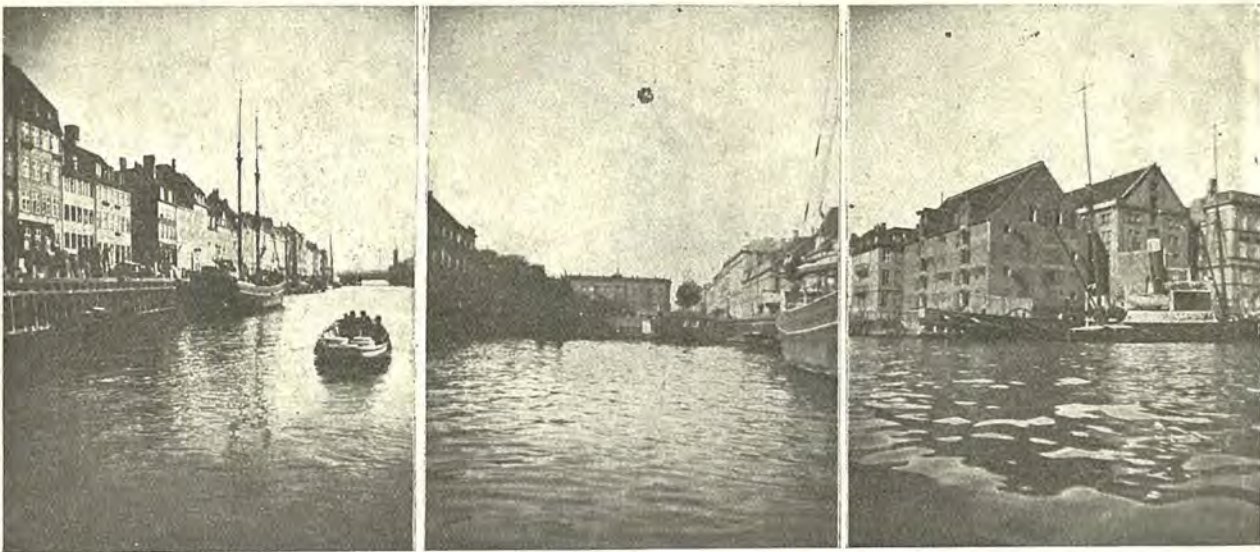
Men det er først, naar man er naaet indenfor Inderreden, forbi Nordre Toldbod mod Vest og Dokkerne mod Øst, frem mod Indsejlingen til selve den gamle Havn mellem Toldbodbommen og Flaadens Leje, at Perspektivet aabner sig for Alvor, og Byen med hele sin Mangfoldighed af Kirker og Taarne, gamle Pakhusfacader og Handelskompagni-Bygninger viser sig paa begge Sider af det bugtede Havneløb og dets Forgreninger i Basiner og Kanaler mellem Kajgadernes sorte Bolværker.

Faa Havne i Verden er i Stand til at byde Iagttageren saa mange maleriske Detailler, som der findes i disse ældre Dele af Københavns Havn.

Bedre end alle nok saa træffende Beskrivelser vil en Række Billeder kunne illustrere dette.

Se bare paa dem, vi bringer her! Og det er dog blot en Brøkdal af al den ærværdige Tidskolorit, Havnen rummer. Endnu i mange Serier vil vi vende tilbage til dette uudtømmelige

Emne, der selv i et beskedent Uddrag burde være nok til at bortvejre enhver Tvivl hos en hvilken som helst Mr. Webster om, hvilken Havn, der er den smukkeste i Verden.



Nyhavn set fra Kongens Nytorv. Nyhavn mod Kongens Nytorv. I Baggrunden Store Nordiske Telegraf-selskabs Bygning. Hjørnet af Nyhavn og Kvæsthusbroen med Becket & Meyers Pakhus og Switzers Bjergningsentreprice's Bygning.

## Skibsmaskinist-Eksamen har holdt 50 Aars Jubilæum.

Fra 1874 til 1924.

Ganske stilfærdigt har et 50-Aars Jubilæum fundet Sted, uden at Offentligheden har mærket synderligt til det — til Trods for, at den jubilerende Part staar i den mest absolute Kontakt med hele vor Tid og dens mest vitale Interesser.

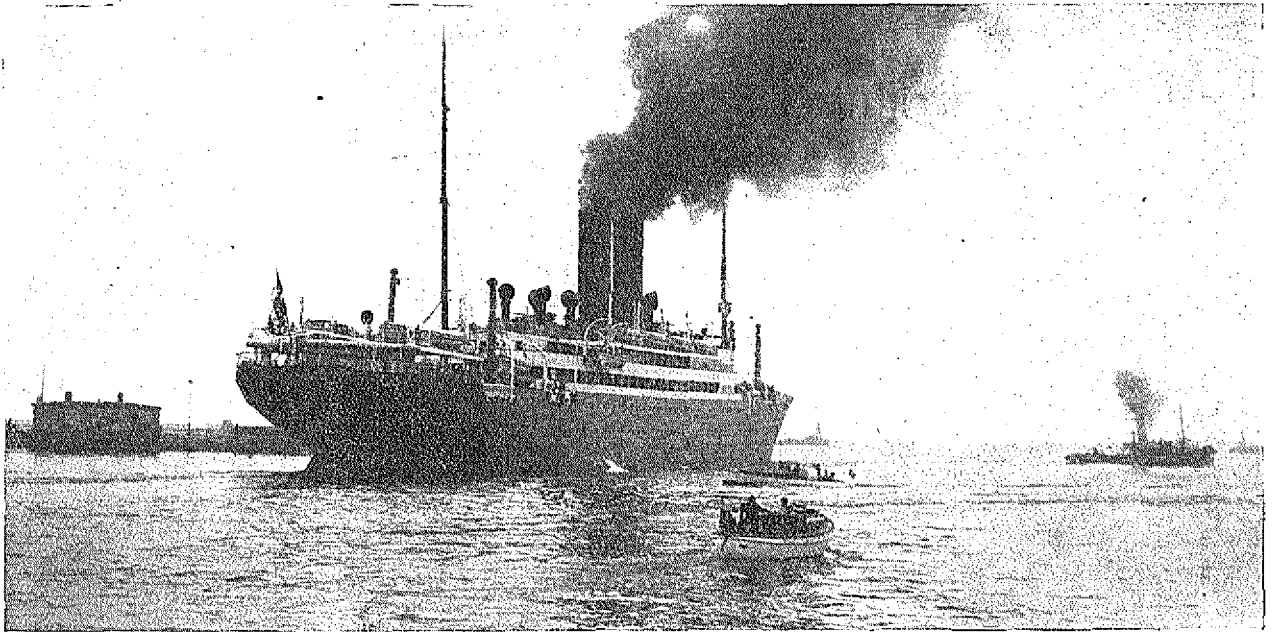
Det er i Aar 50 Aar siden, Maskinisteksamen blev lovfæstet. I September 1874 afholdtes de første Eksaminer for Skibsmaskinister her i Landet. Loven blev revideret 1892, og den nu-gældende Lov er af 12. April 1911. Den er betydelig skarpere i sine Krav til denne Eksamen, end nogen af de forrige, hvilket er en naturlig Følge af Teknikens enorme Udvikling i de forløbne Aar.

Under Prøven hører nu foruden den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen, Maskinpasserprøven og Motorpasserprøven tillige Haandværksprøven.

Navnlig den sidste Prøve, der blev obligatorisk ved Sønæringsloven af 1916, er det værd at dvæle lidt ved, fordi den saa afgørende har bidraget til at gøre den danske Skibsmaskinist til den betydelige Kraft ombord han er. Hans

Færdighed i Udførelse af Haandværksarbejder som Smedning, Lodning, Svejsning o. s. v. er selvsagt af allerstørste Vigtighed, naar der er Tale om Brud eller andet Haveri paa Maskinen i rum Sø. Ingen dansk søfarende Maskinist staar nu famlende i saadanne Tilfælde — det skal gaa endog meget haardt til, førend han giver op for en Reparation. Hvad der her spares af Udgifter for Rederiet og undgaaes af Forsinkelser og Vrøvl lader sig ikke uden videre opremse og er forøvrigt indlysende for enhver med blot en Smule Omtanke. Men hvad den danske Skibsmaskinist-Eksamen er værd i sine yderste Konsekvenser, har maaske alligevel hidtil staaet mindre klart for den uindviede, hvorfor »Vikingen« netop ogsaa her benytter Jubilæet som Anledning til at drage det frem. Den besynderlige Kendsgerning, at dette betydningsfulde Jubilæum er gaaet saa stille af overfor Offentligheden, skal nemlig ikke fordunkle Sandheden om, at den danske Handelsflaads Maskinmestre har al Grund til at være stolte af deres alsidige og grundige Uddannelse — en Uddannelse, som kun faa af deres udenlandske Kolleger kan opvise Magen til.

# FREDERIK VIII STORE LYSTREJSE



Den 15. Oktober startede Det Forenede Dampskib Selskabs Skandinavia-Amrika Linien en Lystrejse til Middelhavet med Dobbeltskrue-Dampskibet »Frederik VIII«. Turen varer til den 10. November og har foruden Lissabon og Gibraltar følgende berømte Middelhavsbyer til Maal: Barcelona, Monaco, Genua, Palermo og Algier.

Denne Rejse, der ved Kronprinsens Deltagelse har faaet en halv officiel Karakter, dammer iøvrigt en Mærkepæl i dansk Skibsfarts Historie, idet det er første Gang, Danmark viser sit Flag mellem de efterhaanden ikke saa faa internationale Linere, der gaar i Turisttrafikken til alle Verdens skønneste Egne. »Frederik VIII« er i

alle Maader i Stand til at tage Konkurrencen op med disse eventyrlige »flydende Turisthoteller«.

I Betragtning af den ikke ringe Risiko, en saadan Rejse er forbundet med for Selskabet, aftvinger dette nye, energiske Fremstød for dansk Skibsfart Beundring og Respekt.

At Forsøget rent turistmæssigt vil faa en smuk Succes er hævet over enhver Tvivl. Men hvad der kan faa endnu større Betydning, er den Propaganda for fremtidige Rejser, der ligger i, at det danske Flag toner frem mellem de engelske, amerikanske, franske og norske, der hidtil har været saa godt som eneraadende paa Lystsejladens Omraade.

## Sø- og Handelsretten.

Damperen »Odertak« af Stettin, paa Rejse fra Danzig til Larvik med Stykgods, fik den 3. Januar om Morgenen Maskinskade og drev ind mod Middelgrunden, hvor det laa med Nødsignal. De Forenede Bugsererselskabers Damper »Tyr« naaede den næste Dag med stort Besvær den nødstedte Damper og fik den slæbt ind i Yderhavnen.

Ved Sø- og Handelsretten opgjordes »Odertak«s Værdi til 25,000 Kr. og Ladningen til ca. 60,000 Kr., og Retten fastsatte derefter Bjergelønnen til 15,000 Kr.

\* \* \*

Damperen »Dronning Thyra« blev bygget paa Køøds Værft til Rederiet Danevirke, der garanterede

Fabriken »Tuxham« for Betalingen af Raaolie-Motoren. »Tuxham« forbeholdt sig Ejendomsretten til Motoren, indtil den blev betalt. Damperen er senere bleven overdraget til Rederiet »Fønicia«, med da Motoren stadig ikke er bleven betalt, har »Tuxham« nu forlangt den udleveret.

»Fønicia« henviser til, at »Danevirke« har betalt hele Købesummen for Skibet til Værftet. »Fønicia« har rent Skøde paa Skibet, og Odense Privatbank har Pant i Skibet med Tilbehør for 350,000 Kr.

Sø- og Handelsretten udtaler: Motoren er ved »Tuxham«s egen Foranstaltning bleven installeret i Skibet og har derved mistet sin Egenskab af selvstændig Ejendomsgenstand. Efter Søløvens og Registreringslovens Principer kan »Tuxham« derfor ikke gøre det tagne Ejendomsforbehold gældende overfor de i Skibet registrerede Rettigheder.

Rederiet »Fønicia« blev derefter frifundet, medens Sagens Omkostninger ophævedes.



# DANMARKS SKIBSFART, LANDBRUG OG INDUSTRI

(TAL, DER TALER)

At Danmark til alle Tider var et agerdyrkende Land, er gentaget saa ofte, at selv det mindste Skolebarn i Landet er fortroligt med denne Kendsgerning; ikke desto mindre er det kun en Snes Aar siden, den første Bonde blev kaldet til at sidde i »Kongens Raad«, endsige da at det første Venstreministerium blev dannet. Det politiske Udtryk for Landbruget er altsaa her kommet sent til Ære. Naar vi nu har en Arbejderregering, kunde denne Kendsgerning lede Tanken hen paa den Mulighed, at Regeringen allerede nu repræsenterer et Industriland i Vækst. Tvingende Omstændigheder har nu bevirket, at der fornylig i Socialvirke afholdtes et Møde, hvor man drøftede Betimeligheden af Statshjælp til Industrien.

Forlængst har Staten gennem Aartider støttet Landbruget, og naturligvis er Pengene godt givet ud — vi har jo det naturlige Grundlag, vor gode danske Jord og vor dygtige og flittige Landbostand. Paa samme Maade ejer vi en dygtig Stab af Teknikere, initiativrige Industrimænd og den nødvendige Skare af solide og dygtige Arbejdere, hvad der sikkert vil øve sin Indflydelse paa Afgørelsen af Spørgsmaalet: Statshjælp til Industrien eller ikke. Og endelig har vi en Række Eksempler paa, at dansk Industri allerede nu har forstaaet at vinde frem baade i Hjemlandet i Stedet for importerede Produkter og derude Verden over. Maatte da Spørgsmaalet om Tilskud blive en Spore til ny Anspændelse, nye Emner, nye Erobringer for dansk Industri!

I alt dette vil man savne Begrebet: »Statsstøtte til Danmarks Skibsfart«. Om dette forklares derved, at en saadan Støtte aldrig har været ønsket og heller ikke behøves, er det ikke vor Opgave at undersøge. Hvad vi i denne Forbindelse ønsker at fremhæve er, at danske Redere og Søens farende Mænd altid har holdt sig borte fra Offentligheden og klaret deres Forhold selv, og endvidere at Offentligheden, det danske Samfund, som Helhed altid har staaet ligesom uinteresseret og uforstaaende overfor Skibsfarten og dens Forhold — og dermed dens Betydning for vort Land.

At denne Betydning ikke er saa helt lille, ses af sidste Aars statistiske Beretning. Ifølge denne udgjorde Danmarks Indtægt for Aaret 1923 ialt 2028 Millioner. Heraf indtjente Landbruget

ca. 763 Mill., Industrien ca. 1065 Mill. og Skibsfarten ca. 200 Millioner.

Den danske Offentlighed er gennem Aarene takket være respektive Blade holdt temmelig godt underrettet om Husmandsbevægelse, Støtte til Husmænd og Landbrug, Arbejderspørgsmaal, Høstudsigter og lignende. Medens Skibsfarten, (derunder Officerers og Mandskabers Levevilkaar, Fiskeri, Havneforhold, Orlogsmarinens Forhold, Toldfunktionærer og Marineministeriets Domæner) kun har set sine Interesser omtalt i enkelte lidet udbredte Blade og som staaende Underrubrikker, har til Gengæld Landbruget (Stor-Agrar- saavel som Husmandsbevægelsen) i Danmark ca. 240 Dagblade som Talerør (endda ogsaa i politisk Henseende), Industrien og Arbejderbevægelsen ca. 50.

Det vil derfor sikkert kunne paaregne Interesse ogsaa i vide Kredse af vort Folk at se, hvilke 200 Millioner.

Vi vil i det følgende for Oversigtens Skyld gaa lidt tilbage i Tiden og lade selve den kølige og nøgterne »Shipping«-Udtryksform have Ordet, idet vi i Oversættelse bringer en Artikel fra 1920 i det bekendte engelske maritime Fag-skrift »Fairplay« af Direktør *E. Mægaard*, Dansk Dampskibsrederiforening:

»Den 31. December 1920 beløb i Henhold til den officielle Rapport over Skibsfarten, udsendt af Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet, den egentlige Handelsflaade sig til 413 Skibe, repræsenterende 753,636 Brutto Tons.

De tilbageblevne var mindre Baade saasom Bugserbaade, Bjergningsdampere, Fiskerkuttere etc. Af den mercantile Marines virkelige søgaaende Skibe var: 307 Dampskibe repræsenterende 587,071 Brutto Tons, 53 Motorskibe repræsenterende 48,558 Brutto Tons.

Den merkantile Marine ejedes af tilsammen 92 Rederier, hvoraf 55 var Dampskibsrederier, 13 Motorskibsrederier, og 24 Sejlskibsrederier.

De største Rederier er »*Det forenede Dampskibsselskab*« med 178,223 Brutto Tons, »*Det østasiatiske Kompagni*« med 88,761, »*Dannebrog*« med 58,634, »*Norden*« med 43,738, »*Orient*« med 39,576, »*A. P. Møller*« med 29,269, »*Marius Nielsen & Søn*« med 22,878, »*Suenson & Jespersen*« med 17,425, »*Torm*« med 17,033, »*Dansk-Fransk*« med 12,534, »*Vendila*«, alle med

Hovedkontor i København. Med Undtagelse af »Det Østasiatiske Kompagni«, hvis Flaade hovedsagelig bestaar af Diesel-Motor-Skibe, er Hovedparten af Skibe, tilhørende disse Kompagnier, Dampskibe.

En Sammenligning mellem andre Lande viser, at Danmark besidder en meget stor Handelsflaade; en Beregning baseret paa Fordeling mellem Register-Tonage og Befolkning i Aaret 1920 viser, at Danmark kommer som N. 4 i Rækken af Staterne med Hensyn til Tonnage pr. 100 Indbygger.

Før Krigen var dansk Skibsfart, — Rute-linierne »Østasiatiske Kompagni«, »Orient« og »D. F. D. S.« undtagne — kun i forholdsvis mindre Grad beskæftiget ved Udførelsen af den nationale Efterspørgsel af Tonage for Transport. Betingelserne for en Handels-Marine af national Karakter var i Realiteten ugunstige, saa meget mere, som der ikke var noget rimeligt Forhold mellem den danske Export og Import. Efter at dansk Agerbrug mere og mere kom til at hvile paa Import af store Kvanta af Foderstoffer, voksede Importen i Vækst til omkring 6 Gange Exporten. Konsekvensen af disse Fakta, ufordelagtige for Udviklingen af national Skibsfart, er den, at største Delen af den danske Tonnage har søgt Engagement i Handelen mellem fremmede Lande.

Da Krigen brød ud, kunde den store tyske og østrigske Handelsflaade ikke længere bruges, og de andre krigsførende Lande anvendte saa store Dele af Deres egen Handelsflaade til militære Formaal, at det blev nødvendigt at anvende den danske Handelsflaade til Vedligeholdelsen af Landets Forsyninger i en langt højere Udstrækning, end det hidtil havde været Tilfældet. Dette ledte i Foraaret 1916 til Oprettelsen af en Institution kaldet »Fragtnævnet«, bestaaende af Skibsredere med det Hverv at være Regeringen behjælpelig med at fremskaffe den Tonnage, som bedst og billigst kunde vedligeholde Landets Forsyning, og som havde den Opgave, at overvaage Betingelserne paa Fragt-Markedet og Skibsfartens nærmere Udvikling.

Den samlede danske Skibsfart blev derved gradvis samlet under denne Institution, idet alle Rederier bandt sig til ikke at slutte nogen Kontrakt uden Fragtnævnets Sanktion. Under hele Krigsperioden og op til Udgangen af Aaret 1920 har danske Redere i det hele taget stillet deres Tonnage til Disposition for Landet, dels direkte ved Forsyninger og dels indirekte ved at stille til Disposition for England og Amerika en betydelig Del Tonnage, der tjente som Kompensation for de Koncessioner, som f. Eks. Eksportlicenses etc., som blev garanteret Danmark af disse Lande.

England havde paa denne Maade til sin Disposition 200,000 Tons D. w. og Amerika 265,000 D. w.

Faa af de neutrale Lande havde under Krigen lidt saa store Tab af Menneskeliv og Skibe som Danmark. Ikke mindre end 572 danske Sømand mistede deres Liv ved Angreb af Undervandsbaade og Explosioner af Miner, og dansk Skibstab under Krigen var 103 Sejlskibe, 12 Motorskibe og 147 Dampskibe, der saa vidt Dampskibsselskaberne angik beløb sig til  $\frac{1}{3}$  af deres samlede Flaade. Ved Køb fra Udlandet har Handelsflaaden nu samme Størrelse som før Krigstiden; alene i Aaret 1920 havde den danske Handelsflaade en Nettoforøgelse af 50 Skibe, ca. 130,000 Tons.

Efter Fjendtlighedernes Ophør har Betingelserne igen udviklet sig derhen, at en stor Del af den danske Handelsflaade maa søge Beskæftigelse i andet Marked, og de regelmæssige Forsyninger til Danmark — med Undtagelse af Kulforsyninger fra England — sker stadig ved fremmede Skibe og de ovenfor nævnte 3 Rute-Kompagnier.

Foruden de mange Ruter mellem Havnene i Danmark opretholdt D. F. D. S. et Antal Ruter paa fremmede Lande, hvoraf de vigtigste er følgende: København—Kristiania, New York, København—Sydamerika, København—Leith, København—Newcastle, København—Hull, København—Liverpool, Esbjerg—Parkstone, København—Antwerpen, København—Le Havre, København—Genua, København—Bordeaux, København—Marseille.

»Østasiatisk Kompagni« har med Foretagelse og Kraft opretholdt følgende Linier: Kina-Japan-Linien, Bangkok-Linien, Sydafrika-Linien, Vestindien-Linien, Pacific-Linien og den nylig oprettede Baltic-America-Linien.

Under normale Forhold beskæftiger Handelen imellem fremmede Lande Størsteparten af den danske Tonnage. Naar man beregner »timecharter« Fragten som værende tjent praktisk talt ganske udenfor Landets Grænser, fremgaar det, at før Krigen var 72 pCt. af det totale Fragtbeløb tjent i Handelen mellem fremmede Lande, medens dette Procenttal under Krigen faldt betydelig i 1915, f. Eks. til 47 pCt.

For dansk Skibsfart saavel som for Skibsfarten over hele Jorden er den nuværende Periode opfyldt af Vanskeligheder, som føles saa meget desto stærkere, fordi disse Vanskeligheder følger pludselig ovenpaa en eksempelløs Opgangsperiode; og hvad Danmark angaar, bevirker de høje Dollars- og Sterling-Kurser, at Arbejdsudgifter bliver uforholdsmæssig høje, medens paa den anden Side den lave Markkurs bringer dansk Skibsfart i en vanskelig Stilling i Konkur-

rensen med den gradvis forøgede tyske Skibsfart. Det maa imidlertid haabes, at de danske Rederier igennem disse Aar har forstaaet at konsolidere deres Stilling i fuldeste Udstrækning, saaledes at de med Iagttagelse af forsigtig Økonomi, vil være i Stand til at trodse de daarlige Tider og være i Stand til at hævde dansk Skibsfarts høje Stade.»

— — —  
Dette er altsaa i jævne Ord Rederiforeningens egen Karakteristik af de Forhold, hvorunder den arbejder, et stille udtrykt Haab for Fremtiden.

Ikke et Ord om Understøttelse!

Og gaar man til Officerer og Mandskab, er det samme Forhold til Stede. Forhandlingerne imellem de paagældende Organisationer ordnes uden støjende Appel til Offentligheden. Tilskudet fra Staten til Arbejdsløshedsunderstøttelse er yderst ringe i Forhold til, hvad der ydes andre Steder, hertil kommer, at Rederne selv har bidraget med runde Summer.

Men fire Aar efter Artiklen er Resultatet 200 Millioner, som dansk Skibsfart har indtjent til den danske Samfundsøkonomi!

Hvad siger den jævne Mand hertil? Eller Folket som Helhed? Jo:

»Selvfølgelig giver Skibsfarten Penge! Det har man jo set paa Børsen! Hvem der bare var Aktionær!«

Men den jævne Mand glemmer i denne Forbindelse, at Fragterne gror ikke i den danske Jord, ej heller vokser og yngler de i Havet og kan tages med Snurrevaad.

At tjene Penge som Skibsreder er nu til Dags noget andet og mere indviklet end i den gode gamle Tid, da Rederen var Storkøbmand, som selv havde Skibe i Søen, og havde let ved at afpasse Tonnage-Behovet efter Forbruget.

At Konjunkturerne nu til Dags, hvor Raamaterialerne til Skibsbygning ikke som tidligere findes i Landet selv, men er et Produkt af sammenspillende Kræfter paa Verdensmarkedet, behøver ikke her nærmere at forklares, men at Verdenskrigen yderligere har vanskeliggjort Beregning for Skibsbygning og Skibsfart vil forstaaes af følgende: I Aaret 1898 kostede en 7500 Tons-Damper 48,000 Pund Sterling; i 1908 var Prisen nede paa 36,000 Pund; fra 1910 til 1913 stiger Prisen til 60,000 Pund, falder i 1914 til 42,000 Pund, men i 1915 er Prisen 125,000 Pund. I 1916 er Prisen 188,000 Pund, falder i 1917 til 166,000 Pund, stiger samme Aar til 181,000 Pund, falder i Slutningen af 1918 til 169,000 Pund, men efter Freden kommer der en voldsom Stigning helt op til 259,000 Pund Ster-

ling. I Løbet af 1920 og en Del af 1921 falder Prisen som i en Slugt ned til 60,000 Pund Sterling, omkring hvilken Sum den nu bevæger sig.

Selv med Landbrugets i sin Tid omtalte Fantasipriser for Øje, er vi for Bondegaardenes Vedkommende alligevel »paa det tørre«. Det vil ses, hvilken uhyre Agtpaagivenhed og nøjagtig Bedømmelse af hele Verdenssituationen med Hensyn til Fragt og Skibsstygning, Rederen maa udvise for overhovedet at være med i Konkurrencen. At Lande, som selv kan skabe Eksportmuligheder og dermed Fragt hjemmefra (altsaa i Modsætning til hvad Danmark kan), giver Skibsfarten de bedste Betingelser, er derfor en uafviselig Appel til Nationen som Helhed, til Handel og i Særdeleshed til Export-Industrien. Den Stabilitet, der den Dag i Dag kendetegner dansk Skibsfart, maa derfor søge sin Forklaring i den danske Rederstands Evne til at gøre den rigtige Indsats i »det aabne Marked« paa Verdenshavene, dens Evne til uden Statshjælp og Støtte at gøre Rederivirksomhed til en af dansk Statsøkonomis stærkeste Bærepiller, et eklatant Bevis for det private Initiativs Berettigelse, dets Kraft og Opfindsomhed, men allermest den smukkeste Kompliment til ganske særligt den danske Rederstand. Og dette være sagt med et beundrende Sideblik til Norge, paa et Tidspunkt, hvor den danske Nation to Gange i offentlige Udtalelser har faaet at vide fra vort Broderland, at »Danmark har jo sit Smør, Flæsk og Æg — Norge sin Skibsfart — — —«

At Skibsfartens Betydning for det danske Samfunds Økonomi imidlertid ikke indskrænker sig til de direkte indtjente Millioner, men rækker langt videre, skal vi paa vise i det efterfølgende.

Søens Folk er kun sjældent den Glæde forundt at nyde Hjemlandets Goder. De er for en stor Del paa Langfart, som Følge deraf spiser de ikke Landets Brød og tynger selvsagt ikke Valutaen. Vil man nu indvende, at de 22,000 Havne- og Transportarbejdere, som muliggør vor Trafik, dog lever indenfor Landets Grænser, saa maa det bemærkes, at disse Erhverv under alle Omstændigheder — altsaa selv om vi ikke havde vor egen store Skibsflaade, men benyttede fremmed Tonnage — vilde være nødvendige for Tra-ken i alle Tilfælde.

Og det er disse, Søens Folk, der sammen med Rederen bygger denne Nettogevinst op.

For at fremskaffe Landbrugets 763 Millioner, maa 6094 Godsejere, 231,489 Gaardejere og Forpagtere, 166,595 Parcellister og Boelsmænd, 212,639 Husmænd og 3864 andre Landmænd lægge Penge og Ryg til: ialt 620,681 Personer.

Industriens (og Haandværkets) skattepligtige

Indtægt var i samme Aar for Hovedpersonerne: 375,4 Millioner Kroner og for Medhjælpere (Funktionærer og Arbejdere): 690,6 Mill. Kr., tilsammen 1066 Millioner.

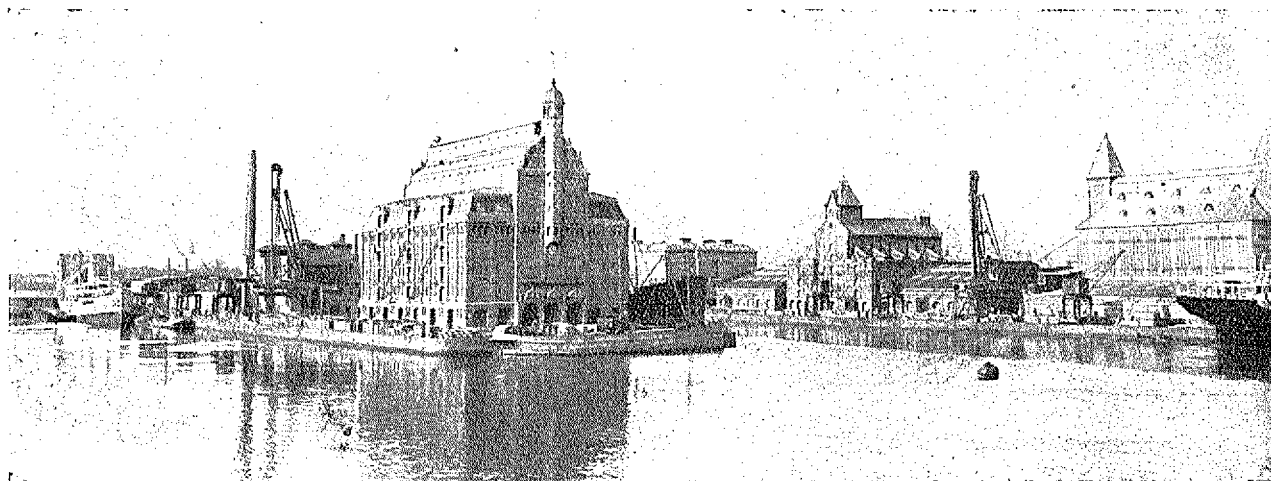
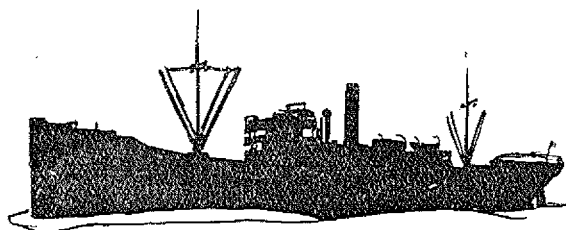
Til at fremskaffe denne Indtægt var beskæftiget 616,529 Arbejdere og 65,959 Ledere og Funktionærer: ialt 385,488 Personer.

Derimod har der kun for at tilvejebringe

Skibsfartens 200 Millioner medvirket — ca. 25,000 Mennesker (Redere, Kontorfolk og Søfarende).

Kommentarer til disse Tal er overflødige. De taler deres eget stærke Sprog og viser, hvor mægtig en Faktor Skibsfarten og dens Folk er i det danske Samfund.

*Christian Bogø.*



Kjøbenhavns Frihavn (The Freeport of Copenhagen).

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters  
Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings  
Engageringsbureau**

Sct. Annæplads 16, St. København K. Telf. 2480.

som anviser dygtige og kvalificerede Maskinmestre,  
Værkførere, Teknikere saavel til Søs som til  
Virksomheder i Land.

*D'Herrer Dampskibsrederes og Arbejds-  
giveres Opmærksomhed henledes paa*

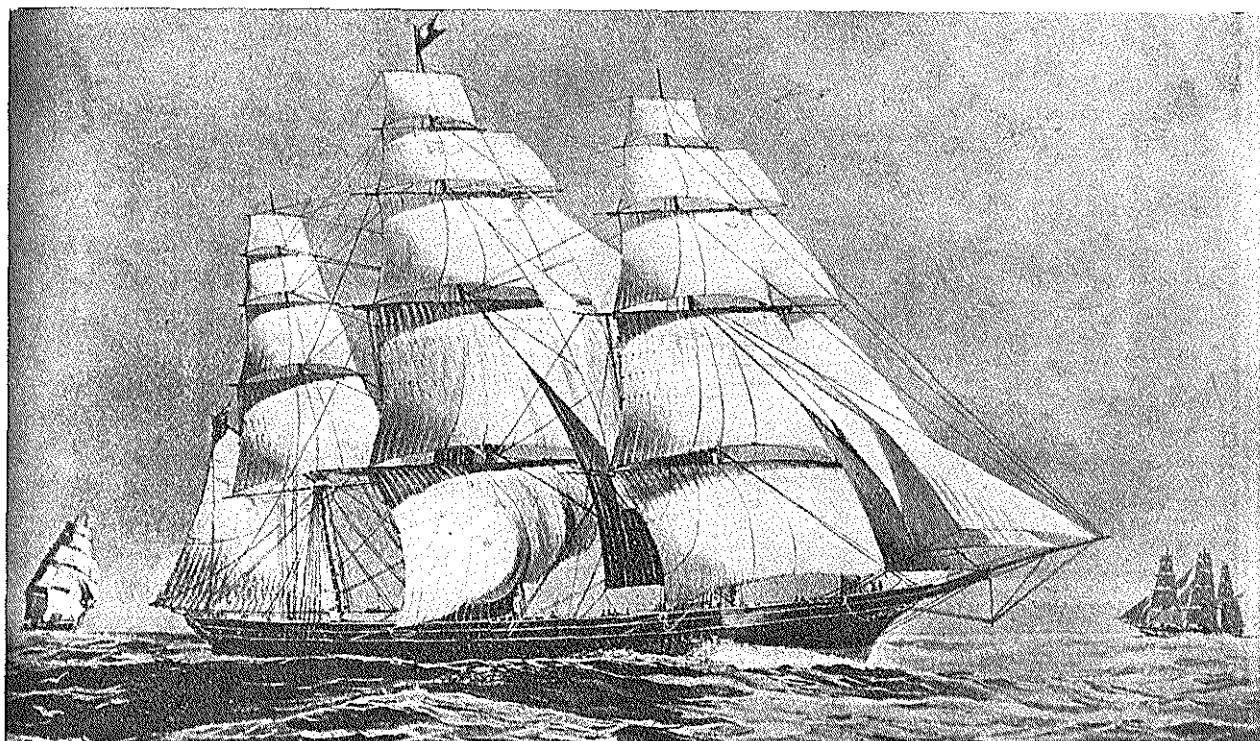
**Dansk Sø-Restaurations  
Forenings  
Engageringsbureau,**

Ll. Strandstræde 20. Telefon C. 10 270.

**København K.**

Bureauet anviser dygtige og paalidelige  
Hovmestre og Kokke.





# AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED OSCAR JENSEN

I.

## „FLYING CLOUD“

A Yankee ship came down the river.  
Blow! boys, blow!  
There is the style to make you shiver.  
Blow boys! Bully boys, blow!

What d'you think was the name of the clipper?  
Blow! boys, blow!  
The »Flying Cloud« with the cranky skipper.  
Blow boys! Bully boys, blow!

EHVER Langfarts-Sømand fra Sejlskibenes Tid kender denne Chanty, hvis Tekst fra Ende til anden er en Uendelighed af Beklagelser og en skaanselsløs Kritik og Nedrakning af alt — og ikke mindst af alle Overordnede ombord i et amerikansk Clipper-Skib, som her i Chantyen benævnes *the »Flying Cloud«*.

Chantyen sigter imidlertid ikke til dette bestemte Skib alene eller specielt til Forholdene der ombord, og det var heller ikke altid »Flying Cloud«, der maatte holde for i Chantymandens Sang, men lige saa ofte »Flying Fish«, »Southern Cross« og »Challenge« og flere andre af disse amerikanske Clippere, som gennemgaaende var berømte for deres hurtige Rejser, men ogsaa berygtede for deres hensynsløse og haarde Sejlads og de Midler, der benyttedes til at fremme denne.

Gamle *shipping papers* og Logbøger fører et eget Sprog om disse Skibe, og de fortæller om mangt og meget, som i de fleste Tilfælde er i nøje Overensstemmelse med Chantyens Tekst. Og i Forbindelse hermed vil det ikke være uden Interesse at opfriske, hvad disse gamle Papirer og Logbøger beretter.

Flying Cloud var bygget i Boston og løb af Stabelen i 1851. Skibet maalte 1793 reg. Tons, og dets Længde under Kølen var 208 Fod — fra Stævn til Hakkebrædt 225 Fod. Som næsten alle den Tids Yankee-Clippere førte Flying Cloud Skysejl paa alle tre Toppe og Læsejl fra Røjlræerne og ned efter. Dens Bramsejl havde et Revbaand. Merssejlene, som var enkelte, havde fire. Og til at udspile de underste Læsejls Underkant og Fokkens Skødsbarne anvendtes særlige Bomme.

Den 31. Juni 1851 sejlede »Flying Cloud« ud paa sin første Rejse fra New York til San Francisco ført af Kaptajn Josiah Perkins Creesy, som var anerkendt for at være en af sin Tids dygtigste Skibsførere.

For en let Luftning fra Vest passeredes Sandy Hook med al den Sejldug, der kunde hænges paa Skuden, og skønt Vinden hurtigt tog til og

inden Aften var frisket op til en halv Storm, holdt Kaptajn Creesy Skuden gaaende med sine tre Skysejl i Top og alle Læsejl til. Med Hensyn til Sejlføring bekymrede han sig hverken om sine Styrmands Mening eller de almindeligste Regler for, hvad der under forskellige Vejrforhold kunde bydes Skib og Grejer, og saa gik det tilsidst, som det maatte. Spir og Bomme sprængtes som Glas under det enorme Sejlpres, og at det ikke drejede sig om de rene Bagateller, udviser det følgende lille Udtog af Skibets Logbog tydeligt nok:

Juni d. 6.: Brækkede Stor-Merseraa samt Stor og Kryds-Bramstang.

Juni d. 7.: Riggede op nye Bramstænger og Ræer.

Juni d. 8.: Riggede op ny Stor Merseraa.

Juni d. 14: Stor-Undermast sprængt en Fod under Kindbakkerne, lagde Laskninger paa.

De følgende fire Dage var Vejret mere magerligt, og i Forhold hertil blev de udsejlede Distancer i den Tid ogsaa kun 101, 82, 52 og 53 Kvartmil i Etmaalet. Ikke desto mindre og til Trods for flere kortere Perioder med Vindstille passerede »Flying Cloud« Linien efter 21 Dages Forløb; og selv om den vel nok hovedsagelig blev drevet derned af god Vind, har Kofilnagler og Knojern uden Tvivl bidraget betydeligt til at sætte Farten op.

Oh, what d'you think we had for supper?  
Blow, boys, blow!  
Belayingpin-soup, gathered in the scuppers.  
Blow boys! Bully boys, blow!

Dette var haard Kost, men det var ogsaa haardhudede Søfolk, der sejlede med disse Skibe, og de slog igen. Under Manøvrer i Nætternes Mørke fløj Kofilnaglerne som Sværmere over hele Skuden, og de ramte uden Persons Anseelse baade Høj og Lav. Dagen efter, at Linien var passeret, blev fire Mand belagt med Haandjern, og da en af disse havde forsøgt at sætte sig til Modværge og havde prikket et lille Hul i Andenstyrmand med sin Skedekniv, blev alle Mand kaldt paa Dækket til Mønstring, og hver enkelt maatte præsentere sin Kniv for Kaptajn Creesy, som uden at forrække en Mine og uden et Ord stak Bladet ind i en Revne i Naglebænken og brækkede Spidsen af. Otteogfyrretyve Knivspidser laa der paa Dækket, da han var færdig med dette Stykke Arbejde, og lige saa mange stumpe Knive sad der Resten af Rejsen i Folkenes Skeder.

Sydost Passaten var frisk og rum, og *Flying Cloud* jog afsted som sit eget Navn med alle Klu-

de til, og der siges, at Kaptajn Creesy satte Hængelaase paa alle Skøder og lod Faldene bevikle med Lusplattung, for at Styrmandene ikke skulde lade dem løbe om Natten. Hvor vidt dette passer faar staa hen; men for Førstestyrmandens Vedkommende kunde slige Forholdsregler maaske nok være nødvendige efter Creesys Skøn, hvilket senere Tildragelser tydeligt beviser.

Den støttige Passat gav ikke Anledning til nævneværdige Manøvrer, og den vante natlige Kofilnagle-Suppe var saa godt som strøget for en Tid. Men Folkene kunde ogsaa godt klare sig foruden den. De havde fuldt ud nok at gøre Vrøvl over i den Kost, de fik serveret om Dagen, og selv om alle Beklagelser ignoreredes — eller højst besvaredes med nogle blaa Øjne — forløb der næsten ikke en Dag, uden at de gentoges.

Oh, what d'you think we had for dinner?  
Blow! boys, blow!  
A monkey tail and a donkey liver.  
Blow boys! Bully boys, blow!

Og imens gik det strygende Syd over med Vinden otte Streger ind om Bagbord og hver en Klud til, og det var for Kaptajn Creesy den rene Lystsejlad, lige til *Flying Cloud* var paa Højde med La Plata.

Saa kom Forandringen den 13de Juli paa Morgenvagten, og den kom anstigende op over den vestlige Horisont som et kulsort Skybjerg, indhyllet i Pampa-Støv og overladet med Elektricitet. For den Bussemand tog Kaptajn Creesy sin Hat af og trak i Olietøj, og saa klædte han Skuden af til den bare Rig. Faldene løb, og Ræerne rasede ned. Givtov og Gordinger hvinede i Blokkene. Eder og Forbandelser svirrede gennem Luften som en Krydsild: »*Get a move! Get a wove, you damned rascals! Hurry-up now! Up aloft and to hell with you all together, you lazy lubbers! Now then, now then! Use your old rotten legs or there will be cracker-hash of them, you sons of bitches!*« Og Mændene sprang med Styrmandene i Hælene og Støvlenæser i Bagen.

The chief mate was a Boston beggar.  
Blow! boys, blow!  
The second mate a big bug nigger.  
Blow boys! Bully boys, blow!

Imidlertid var Skybjerget vokset. Den sorte Majestæt havde faaet Kobberkrone paa og svovlgule Pletter i Kaaben, og under en ildevarslen-de Brummen og med vilde Blink i Øjnene trak den med rivende Fart op over Himlen og gjorde Daggrøet til begsort Nat.

Saa var Pamperoen over *Flying Cloud*.

Kaptajn Creesy tog imod den med et klodsrevet Stor-Stagsejl, der ikke var meget større end et Lommetørklæde, men som efter Førstestyrmands Mening var mere end stort nok for den Vind, der kunde ventes. Og Styrmandens Mening var denne Gang ikke saa helt forkert.

Først kom Fortravet ridendepaa tre bjerghøje Dønninger, der fraadede som af Arrigskab i Toppene over ikke at kunne naa helt til Himmels. De kom rullende tæt efter hinanden, og efter dem fulgte nogle faa Minutters knugende Blikstille. Saa kom Vinden med et hylende og brølende ud af Mørket og ramte Skibet tværs om Styrbord. Med et Knald som et Pistolskud revnede Lommetørklædet og piskedes til Ato-mer, og Knaldet var som et Signal til at slippe Alverdens Djævelskab løs paa en Gang. Orkan og Torden larmede omkap med hinanden. Lynene hvislede gennem Mørket som en Yngel af Ildslanger; og som slyngede op af undersøiske Vulkaner rejste Havet sig i taarnhøje Bølger, der med øredøvende Brag brød ind over Skibet.

Hele Stordækket var en sydende og kogende Malstrøm, hvor Ophold var umuligt uden med Risiko for Liv og Lemmer, og Folkene fra foran Stormasten var alle Mand kommanderede op paa Halvdækket, hvor de krampeagtig klamrede sig fast til, hvad de kunde faa Hold i, mens de duvede Hovederne og paa anden Maade søgte at skærme Ansigterne mod den skarpe Vind og de Støvparkler, denne førte med sig inde fra Sydamerikas Pampas, og som med den Fart, de kom med, føltes som Naalestik og flaaede Huden op, hvor de ramte.

*Flying Cloud* krængede over til Bagbord og rejste sig langsomt igen — krængede over og rejste sig — og nok et Par Gange. Men saa kom der pludselig et Hvin og et Pust, der tog Vejret fra hver eneste Mand ombord og væltede Skuden over med de Læ Lugekarme under Vand, og nu gjorde den ikke Tegn til at rejse sig igen.

Kaptajn Creesy bed sine Læber til Blods. Førstestyrmand kravlede ned paa Stordækket til Luvart og arbejdede sig med Besvær langs Naglebænken hen til Midtskibshuset, og et Øjeblik efter kom han kravlende tilbage med Tømmermandens Økse og med Blikket stift hæftet paa Storvantets Tajlereb.

Kaptajn Creesy saa Styrmanden og gennemskuede hans Hensigt.

»Stop! Stop!« brølte han af sine Lungers fulde Kraft og slog afværgende ud med Haanden.

Men hverken Brøl eller afværgende Fagter anfægtede Styrmanden. Han gik løs paa sit Maal drevet af Skrækken for at miste sit Liv, og i dette forfærdelige Uvejr skulde der en Torden kile til for at standse ham. Netop som han

hævede Øksen mod det forreste Taljereb, fløj en Jern-Kofilnagle ud af Kaptajn Creesys Haand. Og den Mand er ikke født, der kan ramme sikrere med et Skydevaaben, end Datidens Yankee-Skipper kunde med en Kofilnagle. Med en Ed slap Styrmanden Øksen. Hans højre Arm sank slap ned, og han selv tog Raus mod de Læ Spygatter og vilde der uden Tvivl være druknet, dersom Andenstyrmand ikke med Fare for sit eget Liv var dykket ned og havde faaet et Pælestik smøget om Livet paa ham. Saa blev han hallet op paa Halvdækket. Hans højre Arm var brækket, og han blev beordret under Dæk.

Imidlertid havde *Flying Cloud* rejst sig igen. Lige saa pludselig og voldsomt Pamperoen var kommen, ligesaa saa hurtigt blæste den af. Og ved otte Glas jog Clipperen Syd over for dobbelt revede Merssejl og fuld Fok.

Men indtil da havde ingen tænkt paa de fire Mand, som var lagt i Haandjern og indespærrede i Sejlkøjen. De havde ganske vist ogsaa haft deres paa det Tørre, og hvis Skuden havde vendt Bunden i Vejret og var gaaet til Bunds, vilde dette ikke have betydet nogen sikrere Død for dem end for nogen anden ombord.

Op ad Dagen skagede Vinden om i Sydvest, og der gik en meget høj Sø og kom meget Vand over Dækket. Merssejlene blev klods revede, og Fokken fik et enkelt. Et nyt Stor-Stagsejl, som var slaaet under straks efter Pamperoen, blæste ud af Liget, og et Øjeblik efter gik For-Stagsejl samme Vej; og saa maatte de fire Indespærrede i Sejlkøjen finde sig i at blive forstyrrede igen. Under Eftersynet til Vejrs fandt Andenstyrmand, at Stor-Undermast yderligere var sprængt under Lasken, og efter at Creesy selv havde besigtiget Skaden, blev Røjl- og Bramraa samt Stor- og Kryds-Læsejlsbomme rigget ned til midlertidig Afstivning af Masten. I Betragtning af den svære Stampe-Sø og de voldsomme Overhalinger, Skuden tog, blev dette Arbejde et Allemands-Job, og det varede hele Dagen med afvekslende Smaagnidninger og et Par enkelte alvorligere Nævekampe mellem Andenstyrmanden og to Englændere, som bagefter nærmest lignede *Irish-Stew*.

Saameget er kendt i Enkeltheder af *Flying Clouds* Jomfrurejse til San Francisco, men heller ikke mere. Resten gengives i det følgende med Kaptajn Creesys egne Ord efter Skibets Logbog:

Juli d. 12.: Haard Storm fra Sydvest. Meget høj Sø. Udsejlet Distance 40 nautiske Mil.

Juli d. 13.: Vedblivende haard Storm. Kl. 6 Fm. blæste Stor-Merssejl bort. Kappede Lig og Laser, som havde snoet sig i et Filter om Stang og Rig, og slog et nyt Merssejl under.

Løslod de fire Mand, som var belagt med Haandjern i Betragtning af, at de saaledes vilde være til mere Nytte rundt Kap Horn, men lod dem forstaa, at deres Sag vilde blive taget op ved Ankomsten til San Francisko.

Juli d. 19.: Passerede den 50de sydlige Breddegrad.

Juli d. 20.: Meget haard Storm. Klods revede Merssejl. Lagde Kurs op. Snetykning.

Juli d. 23.: Passerede gennem Le Maire Strædet. Kl. 8. Eb. Passerede Kap Horn i fem Mils Afstand. Hele Kysten dækket med Sne.

Juli d. 26.: Passerede den 50nde Breddegrad i Stillehavet — syv Dage efter samme Bredde i Atlanten. Førstestyrmand overtaget sin Vagt med højre Arm i Skinner og Bandedage.

Juli d. 31.: Frisk Brise og fint Vejr. Alle Sejl sat. Kl. 2 Fm. Vind Sydost. Kl. 6. Byget — bjergede Læsejl. Kl. 7 Fm. Bjergede Røjler. Efterhaanden haard Storm med høj Sø — meget Vand over Dækket. Udsejlet Distance 374 nautiske Mil. Under Bygerne var Loglinens 18 Knob ikke tilstrækkelig til at maale Farten. Satte Bramsejl.

Aug. d. 1.: Haard Storm med Byger. Kl. 6 Fm. Bjergede Bramsejl og stak to Rev i For- og Kryds-Merssejl. Meget høj Sø. Efterhaanden aftagende Vindstyrke. Kl. 12 Md. Satte alle Sejl igen. Udsejlet Distance 334 nautiske Mil.

Aug. d. 3.: Suspenderede Førstestyrmand fra Tjeneste for gentagne Pligtforsømmelser og for den 13. Juli under Pampero — paa egen Haand og til Trods for given Ordre — at have gjort Forsøg paa at kappe Stor-Riggen.

Aug. d. 25.: Signaliserede med Bark »Amelie Paquet«, som havde været 180 Dage i Søen fra London til San Francisko.

Aug. d. 29.: Mistede For-Bramstang.

Aug. d. 30.: Riggede op ny For-Bramstang. Stiv Kuling med Byger. Kl. 6 Em. Landkending af South Farallones. Styrede Nordost  $\frac{1}{2}$  Ost. Kl. 7 Em. Tog Lods ombord. Kl. 11,30 Em. Ankrede i San Francisko Harbour efter 89 Dage og 21 Timer i Søen.

Sandy Hook til Ækvator.....	21 Dage
Ækvator til 50 Gr. Syd Bredde .....	25 -
50 Gr. Syd Atlanten til 50 Gr. Syd Stillehavet .....	7 -
50 Gr. Syd Stillehavet til Ækvator....	17 -
Ækvator til San Francisko.....	19 -

Ialt 89 Dage

*Flying Clouds* gennemsnitlige Etmaals-Distance havde været 222 nautiske Mil, og dens bedste var 374 i et Etmaal à 24 Timer 19 Minuter og 4 Sekunder. Alt i alt udsejledes paa denne Udrejse 17,597 nautiske Mil med en Gennemsnitsfart af næsten 10 Knob i Timen.

Fran San Francisko sejlede *Flying Cloud* til Honolulu og derfra til Kina. Den første Dag efter Golden Gate var Vinden gunstig og Søen smul, og Kaptajn Creesy sparede ikke sit Sejldug. Med Skysejl i Top og Læsejl foroven og forneden blev den første Distance igen 374 Mil.

Imidlertid var der opstaaet et Rygte i San Francisko, som hurtigt spredtes over Staterne, og som gik ud paa, at Kaptajn Creesy skulde være død paa Rejsen — faa Dage efter at Skibet var gaaet til Sø — skudt ned af en Matros. Dette Rygte standsede øjeblikkelig en Retssag, som var anlagt mod Creesy af *Flying Clouds* tidligere Førstestyrmand — den samme, som paa Udrejsen under Pamperoen havde villet kappe Stor-Riggen, og som straks ved Ankomsten til San Francisko havde faaet Rejsepas. Men til Trods for alle Rygter var Kaptajn Creesy saa spillevende, at han sejlede *Flying Cloud* til Honolulu paa 12 Dage. Herfra forløb Rejsen til Kina normalt med en stiv Nordost-Passat hele Vejen over og uden anden Afveksling end det daglige Vrøvl over Maden og Arbejdet.

She's a starving tub and a working packet.

Blow! boys, blow!

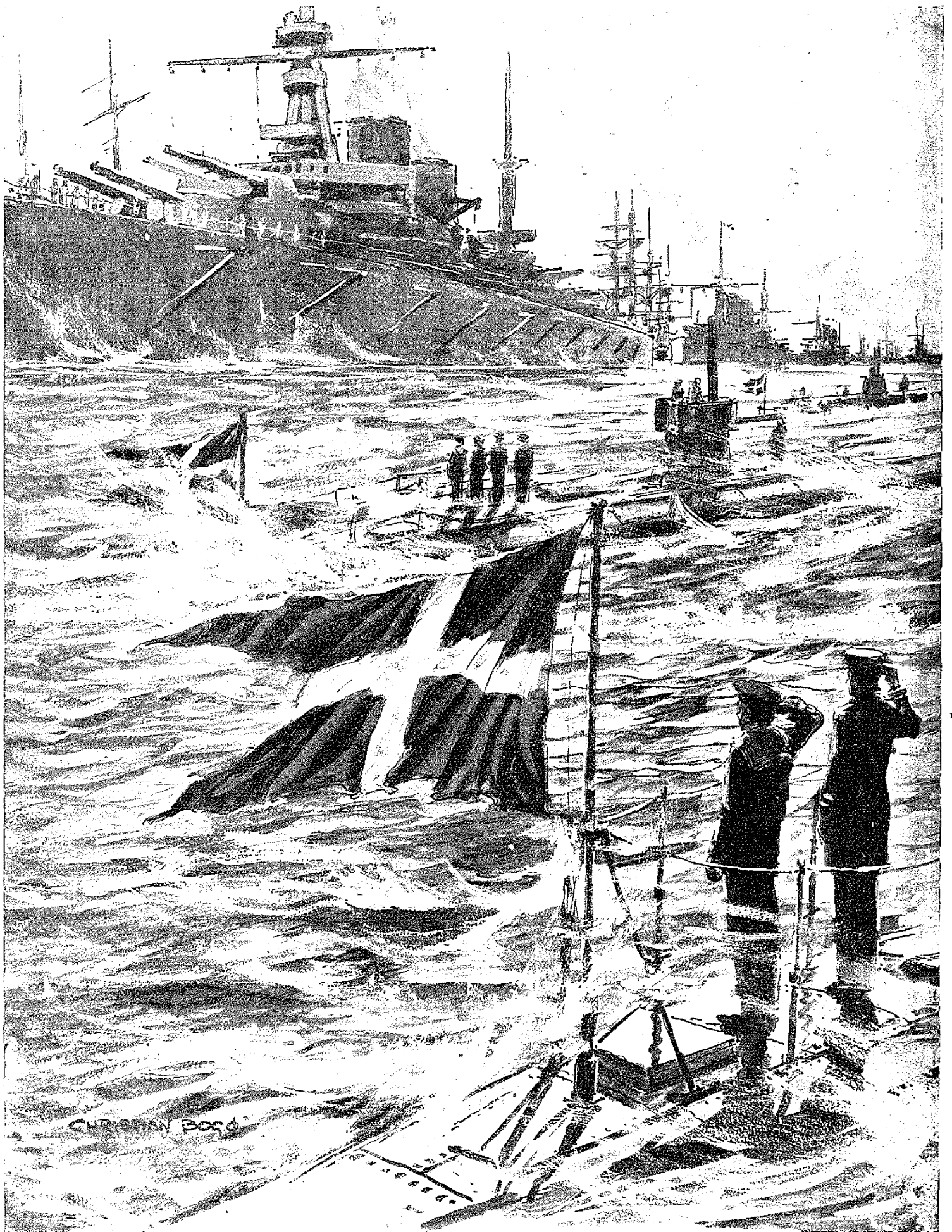
She fired the gun and she heaved the racket.

Blow boys! Bully boys, blow!

Den 6. Januar 1852 afsejlede *Flying Cloud* fra Kanton til New York med sin første Te-Last, og næppe var Landet klaret, før Kaptajn Creesy mærkede, at der hang noget truende i Luften. Tyfoner paa denne Aarstid var næsten utænkeligt. De plejede som Regel at have blæst af i December; men derfor kunde der efter Creesys Mening godt komme en Efternøler.

Og Efternøleren kom virkelig trods alle Regler for Vind og Vejr; men forinden havde Creesy lagt Skuden ind under Land igen i den Hensigt at finde et eller andet Sted, hvor han kunde ligge i Læ. Han fandt en lille Bugt, som passede ham, men som ogsaa viste sig at passe andre, hvis Naboskab hverken han eller nogen anden Skipper satte særlig Pris paa. Han sejlede lige ind i en Sørvøverrede stoppende fuld af Lorckaer.

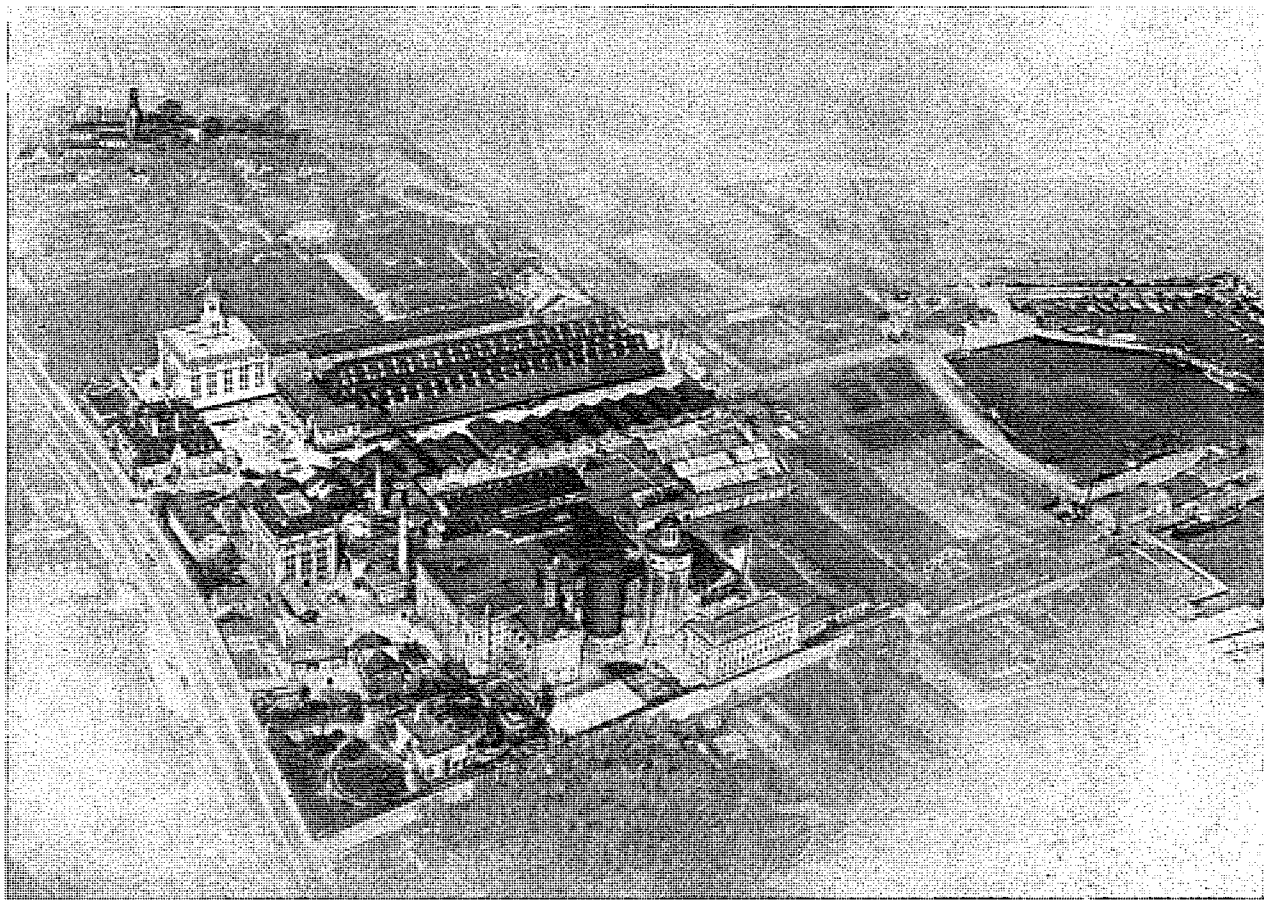
(Fortsættes Side 70.)



Den danske Undervandsbaads-Flotilles Englandstogt.

# Dansk Eksport-Industri.

Danske Produkter i Udlandet.



Tuborg Fabrikkerne i Fugleperspektiv.

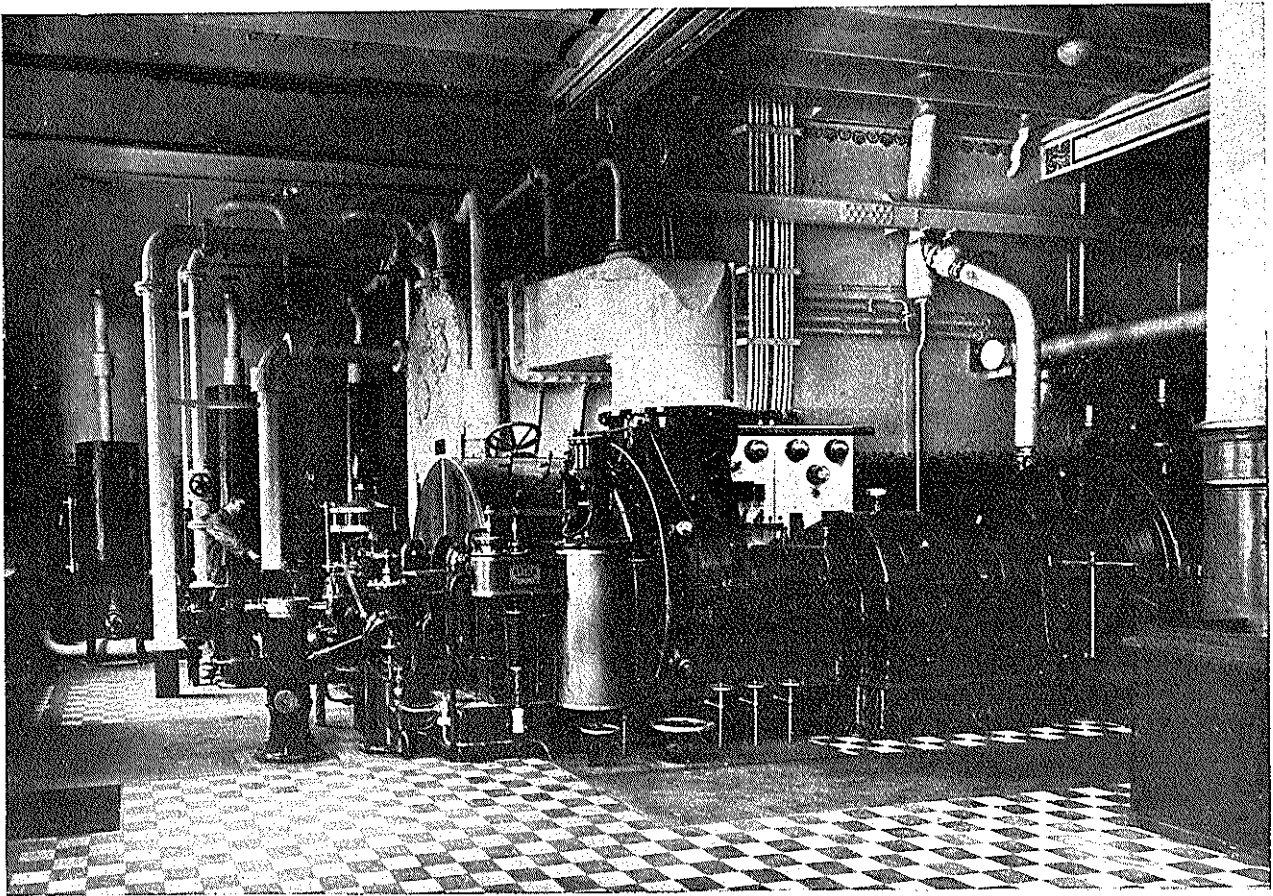
Enhver dansk, der opholder sig i Udlandet, midlertidig eller for bestandig, omfatter alt dansk med en særegen Interesse, en særlig Kærlighed og en aldrig svigtende Agtpaaagivenhed. Hvert Livstegn hjemmefra, af hvad Art det end er, rører ved noget i hans Indre. Selv det danske *Varemærke* betragter han som en næsten person-

lig Hilsen. Er Varen god og vinder Bifald i hans Omgangskreds, i *hans* Verden, saa føler han sig stolt og glad; er den maaske mindre heldig, føler han sig beskæmmet og flov — kort sagt: han lever med sit Land og tager Del i alt, hvad der vedrører det og som han møder paa sin Vej i det fremmede. I ikke saa faa Tilfælde maa han ganske vist ærgre sig over sine Landsmænds Mangel paa Foretagsomhed. Dette gælder f. Eks. i ikke helt ringe Grad, hvor Talen er om *Turistreklame*. Saa meget mere Grund er der derfor til at glæde sig over det danske Turistbureau, der for nylig er aabnet midt i Londons Hjerne, og af hvilket vi andetsteds bringer et Billede. Men i de allerfleste Tilfælde, hvor Danmark gør sin Indsats gældende paa Verdensmarkedet, har vor udlændige Landsmand al Grund til at føle sig stolt.



Den gamle Lagerkælder.

Dette gælder ikke blot dansk Skibsfart repræsenteret ved Det østasiatiske Kompagni, Det Forenede Dampskibs-Selskab og flere andre store Selskaber, det gælder ogsaa om Dansk Industri, f. Eks. Skibsbygning og Maskinkonstruktion, men navnlig vore Bryggeri- og Landbrugsprodukter og dansk Porcellæn baade det tekniske,



Kraftstationen, leveret af „Atlas“.

Brugs- og Kunstporcellænet fra den Kongelige og Bing & Grøndahls Fabriker.

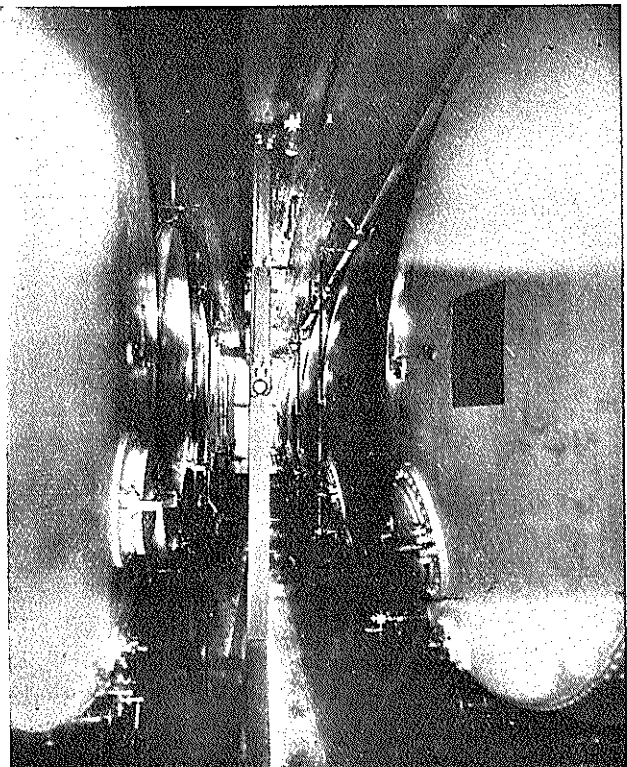
Carlsberg Beer, Tuborg Beer, Danish Butter, Danish Bacon, Copenhagen Porcellan og hvad nu alle vore Eksportartikler er betegnede, har forskaffet den danske i Udlandet mange Komplimenter og mangen stolt Følelse af at tilhøre et særligt fremragende Kulturfolk.

I det følgende bringer »Vikingen« en Serie Billeder fra nogle af de mest kendte danske Virksomheder, der gennem deres Produkter har bragt Bud om dansk Foretagsomhed til uvurderlig Fordel for Danmarks Stats-husholdning og til Glæde for alle danske hjemme og ude.

Heldigvis er Rækken af disse Virksomheder ikke udtømt med denne Serie. I følgende Numre vil »Vikingen« bringe Billeder med oplysende Tekst fra endnu flere.

At Øllet i sig selv er en kærkommen Hilsen hjemmefra tiltrænger ingen Kommentarer. Carlsberg Bryggeriernes og Tuborg Fabrikers Ølsorter er efterhaanden blevet *Verdensprodukter*, der træffes paa alle vigtigere Pladser i Østasien, Australien, Nord-, Syd- og Central-Amerika, i Ægypten og Sydafrika — kort sagt overalt. Hver 10. Dag afgaar en særlig Damper til England fuldt lastet med Carlsberg Øl. I Smyrna som i London, i Melbourne som i Captown og Chile er Tuborg-Manden, der staar paa den støvede Landevej og tørster, en kendt Figur.

Vi, som kender disse to store Bryggerier og deres



Den nye Lagerkælder.

teknisk fuldkomne Virksomheder, vi undres ikke over deres Produkters Popularitet i Udlandet og den enorme



Aftapningshallen. (Carlsberg)

Afsætning, de har. Men vi glæder os med vore Landsmænd derude over, at ogsaa *andre* anerkender deres Fortræffelighed.

Men ogsaa paa *andre* og mindre materielle Omraader har danske Produkter vundet Sejre og Popularitet. *Det danske Porcellæn* er i alle sine forskellige Former en Artikel, der er efterspurgt af Samlere og Rigmænd Ver-

den over, ikke mindst i Amerika og England. Er det ikke en egenartet Følelse for en Dansker i Udlandet at komme i det ene Hjem efter det andet og se det danske Porcellæn blive betragtet og behandlet som Pryden og Stoltheden i Huset? Man omfatter det derude med Andagt, lykkelig over at eje det, og nævner Kgl. dansk og Bing & Grøndahl som berømte Mærker, ethvert dannet Menneske maa kende.

## Seks Døgn paa en Tømmerflaade.

»Hathaway« pløjede sin Vej gennem Havets gigantiske Bølger, og alt gik efter Omstændighederne vel, til Fartøjet en Dag pludselig blev læk. Den første Læk opstod i Boven. Alle Mand sattes til Pumperne, og Kaptejnen gav Ordre til at sætte Kursen mod den nærmeste Havn. Om Natten slog en Kæmpebølge Navigationshytten over Bord. Det forekom Mandskabet, at Skibet var lige saa meget under som over Vandet. Sluttelig var der intet andet at gøre end at gaa i Redningsbaadene, men samme Øjeblik, Mandskabet vilde gøre dem klare, greb en mægtig Bølge Baadene og slog dem til Pindebrænde mod Rælingen. Da greb man til den sidste Udvej, Redningsbælterne. Hver Mand fik sit paa og sprang ud i det brølende Hav.

Efterhaanden samledes de alle seks om den løsrevne Kahyt, der var tyve Fod lang og ti Fod bred. Det varede ikke længe, før Sulten indfandt sig, og man fandt

da paa af et lille Søm og et Stykke Tovværk at lave en Fiskesnøre, og ved Hjælp af denne fangede man nogle Smaafisk. De smagte ikke godt, sagde Styrmanden, men vi skulde jo leve. Flaaden var saa lille, at man maatte skiftes til at staa og sidde, og rundt om den kredsede en Flok graadige Hajer, der med Taalmod ventede paa det, de mente, var deres sikre Bytte.

Efterhaanden svigtede Kræfterne de Skibbrudne, og de befandt sig i en letargisk Tilstand. Den 6. Dag op-randt. Det var en Søndag. Man havde endnu ikke opgivet Haabet om at blive reddet, men der var ikke et Sejl at se i hele Horisonten. Endelig henad Aften blev en Dampers opmærksom paa de Skibbrudne; en Baad blev sat ud, og et Øjeblik efter var de reddede. Alle 6 Mand har tidligere lidt Skibbrud forskellige Steder, men er ikke blevet afskrækket af den sidste farefulde Sejlads. »Vi skal til Søs igen,« siger Styrmand Gaarden. »Oh, yes«.



# Emigrationen og det gamle Land.

Kan Emigrationen standses? Hvorfor rejser Folk ud, og hvilke Værdier tilfører de deres gamle Fædreland.

DET kan ikke nægtes, der hersker forskellige Meninger om det saakaldte *Emigrant*-spørgsmaal, og, det lyder maaske underligt; men de har til en vis Grad Ret allesammen.

Fra en ret betydende Side i Samfundet stiller man sig som absolute Modstandere af al Emigration.

Det betyder, siger man, at en stor Del af Landets bedste Ungdom unddrages Fædrelandet, som dog paa forskellig Maade har haft betydelige Udgifter med deres Uddannelse.

En ung, dygtig Mand repræsenterer en Værdi udover den Arbejdsevne, han er i Besiddelse af. Det har kostet Penge, mange Penge stundom, at danne ham netop i den ypperlige Form, han har, og denne Udgift har det gamle Land bestridt, medens det nye Land høster Udbyttet deraf.

Der hævdes, og selvfølgelig med Rette, at vi herhjemme har Brug for al den gode Arbejds-kraft, for al den gode og sunde Ungdom, for al den Energi og for hver en stærk Vilje, som fødes her i Landet.

Derfor er det en Svækkelse af Nationen, naar saa mange unge, stærke, sunde og villiebevidste Mennesker vandrer ud for at finde Livschancen i det Fremmede.

Denne Indvending mod den danske Emigration er, som før nævnt, til en vis Grad rigtig. Den bunder i sund Samfundsmoral og bærer i sig et ideelt Folkemaal.

Men — dermed er efter min Mening ogsaa alting sagt, og da den nuværende Samfundsmoral er alt andet end sund, og Maalet for Folkets Stræben heller ikke er særligt ideelt, kan Spørgsmaalet ikke afgøres saa let, som visse Folk mener.

Ungdommen med sin Udlængsel vil altid drages bort mod det ukendte, det eventyrlige.

For det første er det ikke nok at sige, vi herhjemme har Brug for alle gode Kræfter i vort Folk. Man maa ogsaa kunne vise disse Kræfter et Felt, hvor de kan sættes ind, og hvor de kan hente det Resultat, de fortjener.

Men det er her, den store Aarsag til vor Emigration ligger.

Hvorfor tror man, det igennem mere end 50 Aar har været unge Kvinder og Mænd fra Landet, der har søgt udefter?

Grunden har simpelthen været den, at der ikke har været Plads til dem herhjemme i vort Landbrug, og deres Kærlighed til Jorden har holdt dem borte fra Byarbejdernes store Skare, hvor der iøvrigt i Forvejen var alt for mange.

Det er ikke nok, et Land siger til sin Ungdom: Bliv herhjemme! Vi har Brug for jer!

Man maa ogsaa give dem Chancen, den, som ethvert unge Menneske, der vil noget, higer efter.

Men lad os nu ogsaa sige, at vort gamle Land kunde give de unge denne Chance, hvad det nu slet ikke kan, tror man da, at al Emigration vilde ophøre?

Nej, absolut nej! Thi man maa ikke glemme den Higen efter Livets Eventyr, som er nedlagt i en Mængde Mennesker. De længes ud efter, ikke efter noget bestemt; men bare ud — »ud over høje Fjælde«, som Bjørnson synger i sin kendte, smukke Sang. »Her er saa knugende, tærende trangt, og mit Mod er saa ungt og rankt, lad det for Stigningen friste, ikke mod Murkanten briste!« — —

Ja, i disse Linier ligger Emigrationens Sjæl, og saa længe et Land har en opvakt, energifyldt Ungdom, saa længe vil Rejsen ogsaa gaa ud efter, bort fra Hjemmet, hvor der er saa »knugende, tærende trangt«, og »ud over de høje Fjælde«.

Naar man nu har forstaaet, at Forholdet ligger saadan, saa kan man gaa over til at spørge: — Har det gamle Land nu slet ingen Gavn af sine Emigranter?

Jo, det har det! Tænk paa de Danske i Nord- og Syd-Amerika, tænk paa de Danske i Australien, Indien o. s. v. o. s. v.

Mellem disse og det gamle Land spindes der i tusindvis af stærke Traade, som til syvende og sidst ogsaa fører økonomiske, samfundsgavnige Værdier hjem til det gamle Land, til Gavn for Handel, Industri og Søfart.

Det er rigtigt, at de, der emigrerer, skylder deres Fædreland umaadeligt meget, men — i det lange Løb betaler vore Landsmænd i det Fremmede denne Skyld af til sidste Øre.

Men naar dette er Tilfældet, og det vil sikkert

ingen benægte, saa maa man ogsaa se *noget* anderledes paa Emigrantspørgsmaalet end som først nævnt i denne Artikel.

Vi *har* Emigration, og vi vil altid have en Emigration, hvor store Chancer man end aabner for den nye Slægt herhjemme. *Det* kan man roligt slaa fast med 4 Tommersøm.

Det, vi har at gøre herhjemme i det gamle Land, det er at give den rejselystne Ungdom saa god en Vejledning og saa fyldige Oplysninger om det derude, som muligt.

Vi maa fortælle dem, hvad de gaar ind til, og hvad der venter dem; vi maa igennem vore udenlandske offentlige Repræsentanter værne dem, saa længe de er svage i det nye Fædreland, *det* er vor Pligt, og vi skal her i »*Vikingen*« efter bedste Evne tage vor Part af denne Pligt op, idet vi tror, at vi her staar overfor et Problem, der er af allerstørste Vigtighed og Betydning, baade for dem, der vil ud og for dem, der bliver tilbage i det gamle Land.

R.-J.

---

## Turistbureauet i London.



Det Forenede Dampskibs Selskab har fornylig oprettet et Turistbureau i London paa Haymarket. Bureauets Oprettelse er et Led i Selskabets nye Fremstød paa Turistrejsernes Omraade. Et Fremstød, der som andet Steds omtalt har faaet Udtryk i „Frederik VIII's Togi.

---

### En Fodboldhistorie.

En Kromand i en lille engelsk Landsby var en stor Elsker af Fodbold, og da nu Landbyens Fodboldhold skulde spille med Nabobyens Klub, lovede han dem en Tønne Øl for hvert Maal, de kunde lave.

Da Nabobyens Kromand fik det at høre, vilde han ikke staa tilbage for Konkurrenten, men lovede ogsaa sit Hold en Tønne Øl for hvert Maal, de kunde lave.

Dagen, da Kampen skulde finde Sted, fulgtes de to

Kromænd ad hen til Banen, som de naaede kort efter at Kampen var begyndt.

Her var vild Jubel, og da Kromændene spurgte om Grunden, svaredes der:

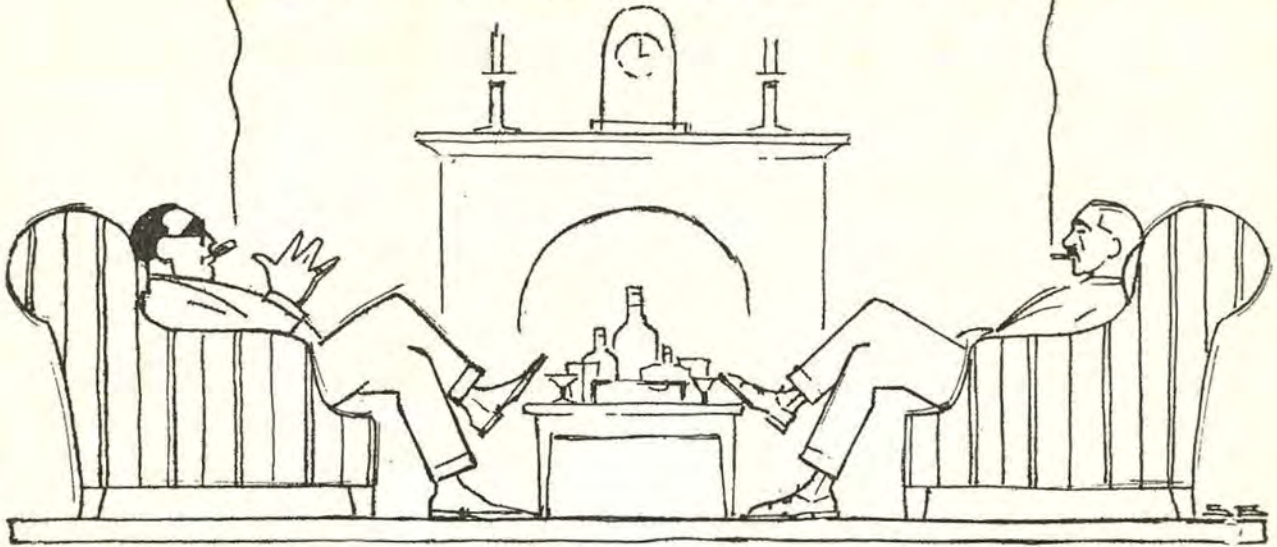
— Jo, der er allerede lavet 22 Maal, 11 af hvert Hold!

Efter dette besluttede Kromændene at aflyse Kampen.

# EN KONE EFTER AVISEN

SKETCH

Carl <sup>AF</sup> Gardrup



## Personerne:

*Charles Flagg*, født Larsen, Dansk-Afrikaner, Diamantopkøber, lige hjemvendt fra Captown. 38 Aar.  
*Dr. Abel*, hans jævnaldrende Barndomsven.  
*Miss Molly Wiggie*, solbrændt Onduløse.  
*Enkefru Flor* med de seks Børn af begge Køn.  
*Frøken Ophelia Svingballe*, Kordame i Sommerrevyen.  
*Annette*, en ung Pige med et Ravhjerter om Halsen.

En mindre Salon paa et Hotel. En Dør i Baggrunden. Et Herreskrivebord med Telefon. Et Vindu i højre Væg. I et Par Lænestole sidder Charles Flagg og Dr. Abel i hyggelig Samtale og stærk Tobaksrøg. Mellem dem et lille Bord, paa hvilket to Glas med kulørt Vædske indhold.

*Dr. Abel* (drikker ud): Og nu er du altsaa hjemme i gamle Danmark igen! Ud i Verden som en Knægt med to bare Næver, — hjem igen som en Rockefeller! Skaal du gamle!

*Charles* (med stærk fremmed Accent): Skaal du! (Drikker ud). Og alting staar vel til, som da jeg rejste hjemmefra for 16 Aar siden?

*Dr. Abel*: Ja, Vagtparaden, den har vi da endnu. Og Tuborgflasken. Og Manden paa Frelserers Taarn. Men ellers er alting blevet helt toset herhjemme.

*Charles*: Derfor rejser jeg ogsaa igen om 14 Dage, men først vil jeg altsaa ha' en dansk Kone, som jeg kan tage med mig ned til Kap. Jeg har sat en Annonce i Avisen.

*Dr. Abel*: Det var forstandigt. Du vil faa et rigt Udvalg.

*Charles*: Jeg vil bese hele Udstillingen og tage den bedste. Jeg har Raad til at være kræsen. Men jeg vil ha' en dansk Kone, og mine Sønner

skal være danske. Hør nu her min Annonce! (Læser op efter en Lap Papir, som han tager op af Vestelommen): »Gentleman, 38 Aar, høj, slank, nærmest smuk, søger Livsledsagerinde med tilsvarende Fortrin. Paa Formue regar deres ikke, da Søgeren selv er kapitalstærk. Paa politisk og religiøs Farve ses ikke. Børn ingen Hindring. Den, der antages, maa være klar til Afrejse til Sydafrika om 14 Dage. Personlig Henvendelse mellem 1—2, Hotel Cosmopolite. Diskretion en Æressag.«

*Dr. Abel*: Du vil faa mange Tilbud.

*Charles*: Men jeg vil kun ha' een Kone, og hun skal være *first class*. Bare jeg vidste, hvor Kirstine er henne i Verden. Saa vilde jeg ikke ha' averteret i Avisen.

*Dr. Abel*: Aah, Kirstine! Din gamle Kærlighed? Tænker du paa hende endnu?

*Charles*: Hende tænker jeg paa — altid — ever!

*Dr. Abel*: Herregud, gamle Ven. Husk paa, hun er jo ogsaa blevet 16 Aar ældre i Mellemtiden.

*Charles* (vemodigt): Hun er i Aar 32 Aar. Har du aldrig truffet hende, siden vi var unge — yngre, mener jeg.

*Dr. Abel*: Nej, jeg vilde næppe kunne kende hende igen.

*Charles*: Men det vilde jeg, kan du tro. Danmark er saa lille og Afrika saa stort. Maaske er hun død. My little Kirstine.

*Dr. Abel*: Maaske er hun gift.

*Charles* (ser strængt paa ham): Nej, gift det er hun ikke!

Jeg har tjent min Formue som Diamantopkøber i Kap. Og jeg sælger Diamanterne i Amsterdam, hvor de forarbejdes. Naar de sorte nede hos os æder Diamanter, saa pisker man dem, til Diamanten kommer ud igen af sig selv.

*Dr. Abel:* Man beurde anvnde den samme Fremgangsmaade, naar de æder Mennesker!

*Charles:* Jeg har kun een Gang i mit Liv mistet en Diamant, og det var Kirstine. Hun svarede aldrig paa mine Breve. Hun blev vred, fordi jeg stak af. Men jeg *maatte* jo rejse, husker du.

*Dr. Abel:* Ja, du var jo en slem Krabat i

og politisk Farve« . . . paa *Farven* ikke, det er rigtigt nok, men paa *Lugten!* Fy føj! Der er sgu *Blackfaces* nok dér, hvor jeg skal hen! (Han svinger en Stol i Luften, hun flygter.) So long!

*Dr. Abel* (stikker Hovedet ind): Hun vilde ikke ha' dig!?

*Charles:* Nej, hun syntes, jeg var for lys! (Det ringer.)

*Enkefru Flor* (med seks Børn af begge Køn ind. Hun er ældre og af en overdaadig Fødme. Sørgedragt med lange Slør. Børnene og hun selv ser meget sorgbetyngede ud. Afkommet stiller sig i Halvkreds omkring Moderen): God



gamle Dage. En letsindig Slubbert. Det var Synd for Kirstine. For hun tog sig det nær, tror jeg. (Det ringer.)

*Charles:* Men nu har jeg gjort rent Bord efter mig. Jeg mangler kun hende. Hør, det ringede. Gamle Ven, vil du ikke hjælpe mig med Ekspeditionen? Den Slags Forretninger skal gaa rask.

*Dr. Abel:* Med største Fornøjelse. Jeg udgiver mig saa for din Kammertjener! (Gaar ud.)

*Charles* (smiler): Dit Ydre vil ikke hindre dig i at illudere!

*Miss Molly Wiggie* (ind. Ældre Negerinde, der nikker heftigt og griner menneskeæderagtigt): How are you?

*Charles:* Føj for Pokker! Hva' will you here?

*Miss Molly:* I will giftes. — I har en stor dajlig Salon for amerikansk Ondulation og Coiffure i Saxogade.

*Charles:* Ah, go away you!

*Miss Molly* (viser Annoncen): Jamen. Se nu here, her staar: Paa *Farven* ses ikke!

*Charles* (ser i sin Annonce): »Paa religiøs

Dag, Hr.! Mit Navn er Fru Filippa Flor. Jeg er Enke, som De ser.

*Charles:* Ogsaa Enker kan være takkelige! Indenfor en passende Aargang!

*Enkefru Flor* (honningsødt): Det er maaske Søgeren, jeg har den Ære . . . ikke sandt?

*Charles:* Ja, det er Søgeren! (Afsides): Gud forbarme sig! Hun ligner en Damptromle! (Højt): Er De Slavehandler, Frue?

*Enkefru Flor:* Hvorledes mener De? Aa, det er mine 6 søde Børn, De mener. Er de ikke yndige?

*Charles:* Jo, det maa jeg indrømme. Paa Baggrund af Moderen er Børnene faldet overraskende kønt ud.

*Enkefru Flor:* Aah, De er meget sød — ved Gud! Der stod jo i Deres Avertissement: »Børn ingen Hindring.«

*Charles:* Ganske rigtigt. Det staar der. Men det var jo rigtignok under den Forudsætning, at Moderen var acceptabel. Det er jo en *Kone*, jeg søger. Børnene behøver jeg ikke at søge. De kommer af sig selv, ligesom Regnvejre og Hovedpine og Skattebilletter!

*Enkefru Flor* (kælent): Aah, De er forfærdelig sød og pudsigt!

*Charles*: Og saa var det jo heller ikke Meningen, at det skulde være en hel Turistbil fuld af Unger.

*Enkefru Flor* (polisk): Jamen, der er slet ikke saa mange, som De vistnok staar og tror.

*Charles*: De ved jo ikke, hvor mange jeg staar og tror, der er.

*Enkefru Flor*: Joh, jeg ved, De staar og tror, der er 6, ikke?

*Charles*: Det er maaske et optisk Bedrag?

*Enkefru Flor* (gaar hen og hvisker ham i Øret): Der er kun to. Ved Gud.

*Charles* (forfærdet): Saa ser jeg altsaa tredobbelt!

*Nogle af Børnene* (tuder i Kor): Mor siger, at vi kun er to!

*De andre* (tuder ogsaa): Hvem af os er det da, der ikke er her?

*Charles*: Tud ikke, Børn. Jeres Mor er jo bare saa fuld af Pjank. Hun tror, I er en Slags Decimalbrøker!

(Børnene tuder unisono og fortissimo.)

*Enkefru Flor* (stamper rasende, arrigt): Hold dog op med det fjollede Flæberi! Hvad tror I, jeres nye Fader tænker?

*Charles*: »Nye Far!« Vi er da ikke gift endnu, — Bedstemoder!

*Enkefru Flor*: Jeg er Moder til alle disse Børn, men jeg blev kun Moder to Gange. Begriber de saa maaske?

*Charles*: Trillinger! To Gange!

*Enkefru Flor*: Ja, to Gange i Træk!

*Charles*: I Træk! Saa blev De vel ikke forkölet? Hvis jeg var gift med Dem i 10 Aar, vilde jeg altsaa blive Ophavsmand til 30 Børn og Forsørger af 36! Tak for Besøget, Frue! De er mig lidt for frugtbar. Farvel! (Raaber ud og ringer med en lille Klokke): Abel!

*Dr. Abel* (stikker Hovedet ind): Javel, Hr. Millionær!

*Charles*: Næste Tilbud frem! Og luk saa denne Skoleskovtur ud paa Trappen! Hurtigt!

*Enkefru Flor* (skumrasende): Forbandede frække Flab!

*Charles*: De har Glasøje, Frue?!

*Enkefru Flor*: De vilde maaske have foretrukket et af Blik?

*Charles*: Ja, rigtigt. Det er jo netop *Blikket*, man savner i et Glasøje! Farvel. (Ringer og raaber): Abel! Næste Tilbud frem. Og følg saa denne graciøse Valkyrie ud paa Trappen! (Enken ud i et Gisp): Glædelig Jul! (Charles sætter sig træt i Stolen og tænder en Cigar): Nu er mine faa og svage Kræfter snart udtøm-

te. Mit Haab synes at maatte dø, og min Annonce at være omsonst!

*Frk. Ophelia Svingballe* (ind. Hun er en chik lille Tryllerske i en idiotisk raffineret Paaklædning, — sminket og kæphøj. Hun snor sig i forunderlige Bugter): Da' Bedstefar! Naa, saa du vil giftes! Mit Navn er Frk. Ophelia Svingballe!

*Charles*: Sikke De kan sno Dem, lille Skat! De ligner en Proptrækker!

*Ophelia*: Saa vil jeg haabe, at jeg kan trække dig op med et Knald, Bedstefar!

*Charles* (ser smilende paa hende): Naa, saa De vil være Fars lille Strøtanke? Hva' er De ellers?

*Ophelia*: Jeg er Næstformand i Kordamernes Fagforbund af 1924.

*Charles*: Aa, De spiller Revyteater!

*Ophelia*: Ja, det kan du stole paa. Lige saa det rasler efter. Men vores Instruktør, ham denne her skøre Rad, han er den mest nederdrægtigste Krakiler, som at du kan tænke dig. En Tyran, en Despot, en hel Musseline! Og ved du, hvad saa han har lavet med mig, den Løjsjer?

*Charles* (deltagende): Dog vel for Guds Skyld ikke noget uopretteligt!?

*Ophelia*: Se, i 1ste Akt, der er jeg Tangloppe paa Nordpolen, og i anden Akt der er jeg Stjerneskod, i tredje Akt er jeg levende Lysekroner, i fjerde Akt er jeg et ufrivilligt Selvmord, i femte Akt Rigsdagsmand fra Færøerne. Den er smart, ikke?

*Charles*: Der burde tilføjes en Akt, hvori De kunde vise Dem som Springvand med modne Guldæbler!

*Ophelia*: Og alt dette skal man gaa og lave Aften ud og Aften ind, foruden Prøverne, for 150 Kr. om Maaneden, og saa gaar han det Instruktørskvadder hen og idømmer mig en Straffebøde paa 200 stærke, bare fordi jeg kom til at grine midt i Stjerneskoddet. Jeg ved ikke, hvad du gier mig. Saadan en Hertug!

*Charles*: Og nu vil den lille Næstformand til Captown med Far her?

*Ophelia*: Ih ja, for saa kan Instruktøren selv betale den Bøde, som at jeg snød ham for! Den Lommekanon!

*Charles*: Farvel, Frøken!

*Ophelia*: Hva' behar'! Siger du Farvel? Får vi er bleven gift?

*Charles* (tager sin Tegnebog op): Værsgo' Her er Bøden, 200 Kr.! Men jeg vil kun ha' en Kone, der rejser med for *min* Skyld, ikke for sin egen! Og for Resten vil jeg ikke giftes med et Stjernesbud! Farvel!

*Ophelia*: Jamen jeg elsker dig Kraftknuse-

mig! (Styrter sig om Halsen paa ham, kysser ham halvt ihjel og tumler med ham): Hjælp! Hjælp! Han overfalder mig!

*Dr. Abel* (styrter ind): Men Gud forbarme sig dog! Hvad gaar her for sig?

*Charles*: Ja, hvad tror du? Det er den unge Dame, der er lidt voldsom i sine Kærtegn, lidt erotisk overdisponeret.

*Ophelia* (til Abel): Min Herre, De kom tidnok til at overvære et faktisk Overfald, et Voldtægtsforsøg. De er mit Vidne! Han stak mig først disse 200 Kr. her for at faa mig lokket! Og saa væltede han mig omkuld. Ja, det saa De jo selv. Nu gaar jeg til Politiet. Han skal komme til at gifte mig, det kan han stole paa, den Ægteskabssvindler! (Ud.)

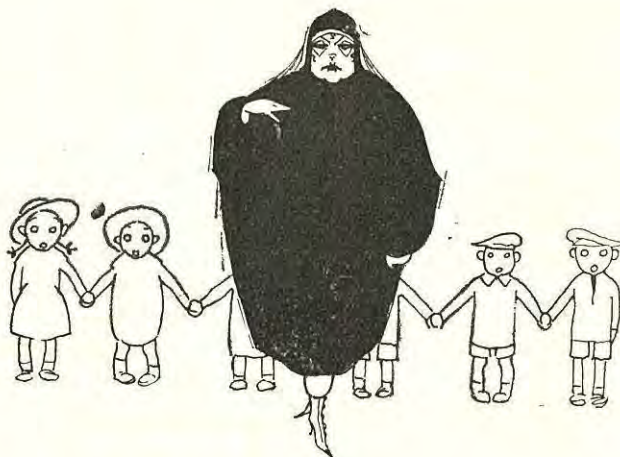
*Annette* (korrigerer undseligt): Nej, ikke Anna. Jeg hedder Annette . . . .

*Charles*: Om Forladelse, — Annette, altsaa. Jeg vilde blot ha' spurgt, hvor gammel er De i Grunden?

*Annette* (polisk): Ja, hvor gammel tror De?

*Charles* (smiler): Ja, se over for Damer, der har passeret Linjen, — Zenith, forstaar De, — der er det vistnok det forsigtigste at gætte en halv Snes Aar for lavt. En Kvinde er altid *ældre*, end hun ønsker at være, og altid *ynge*, end hun beskyldes for at være. Men De, kære lille Frøken, De er jo et Barn. Herregud, jeg kunde jo magelig være Deres Far. Skal vi sige en 17—18 Aar?

*Annette* (smiler frimodigt): Jeg fylder 17!



*Abel* (truer smilende): Fy fy! Har du nu igen ladet dit gale Blod rase?

*Charles* (modløs): Jeg vil ikke giftes mere. Jeg vil rejse, straks. Kvinderne er noget Skidt. Aah, Herregud! Hvem er nu det?

*Annette* (en sød ung Pige ind): Undskyld mange Gange. Men Døren stod aaben.

*Charles*: Hvad ønsker De, lille Barn? De vil da vel for Guds Skyld ikke giftes?

*Annette* (forskrækket): Jo, Tak, hvis det kan lade sig gøre. Jeg hedder Annette Andersen! (Abel fjerner sig paa et Vink af Charles, men sender ham i Bortgangen et alvorligt, formående Øjekast).

*Charles* (peger venligt paa en Stol): Værs'go'. Vil De ikke sidde ned?

*Annette* (sætter sig frygtsomt): Mange Tak!

*Charles* (rækker hende en Frugtskaal fra Bordet): Spis en Blomme eller en Chokolade. Værs'go'. De skal ikke være bange, lille Frk. Andersen. Der er ikke Ratin i.

*Annette* (spiser): Mange Tak! Tak! Umm, den var rigtignok dejlig.

*Charles*: Er det næsvist at spørge, lille Frøken Anna . . . .

*Charles*: De er ikke fyldt 17! Og De vil giftes!?

*Annette* (bøjser Hovedet en Smule): Ja, Tak. Hvis De da synes om mig?

*Charles* (smiler): Mener De ikke: — hvis De synes om mig?

*Annette*: Jamen, det gør jeg. Jeg synes, der er saadan en Tillid ved Dem. Og hvis De mener, jeg er for ung, saa . . . .

*Charles*: Hvad saa?

*Annette* (genert): Ja, jeg mener bare, — jeg bliver jo da ældre — efterhaanden. Saa det var da værre, hvis jeg var for gammel!

*Charles* (ler): Ja, det kan der sgu være noget i! Men hvad siger nu Deres Forældre til den Idé? Ved de noget om, at De sidder her hos mig med en Ægteskabsannonce i Haanden?

*Annette* (angst): Nej, nej! Min Mor maa ikke vide noget om det, før . . . før . . . .

*Charles* (beroligende): Før hvad?

*Annette*: Før det hele er i Orden, mener jeg.

*Charles* (ler): De mener, jeg vil bortføre Dem? — Nej, saa romantisk gaar det nu heller ikke til. Hvad tror De, Deres Fader vilde sige?

*Annette* (stille): Ingenting. Han siger aldrig

noget. Han er død. Det vil sige, det tror vi da, Mo'r og jeg. Jeg har aldrig kendt ham. Han stak af, før jeg blev født.

*Charles:* Stak han af! Sikken Sjover!

*Annette* (alvorligt): Nej, det maa De ikke sige om min Far. Jeg tror nu nemlig ikke, han var nogen Sjover, for saa havde Mor jo aldrig faaet mig — med ham!

*Charles* (tager Reprimanden med Anstand): Naa, naa! Det kan der maaske være noget i. Men Deres Mor da? — Hvar tror De, hun vil sige . . . ?

*Annette* (ser ned): Mor vil nok forstaa, at jeg gjorde det for hendes Skyld. Hun spiller Piano i Biografen. Det lever vi af. Mor er saa storartet musikalsk begavet, enestaaende dygtig. Det siger da ogsaa hendes Direktør, men hun faar jo kun 150 Kr. om Maaneden. Og det kan vi jo ikke leve af, to Mennesker. Se, jeg holder jo Huset, køber ind og laver Maden, saa jeg kan jo ikke tage nogen Plads ogsaa. Det er jo saa dyrt alting.

*Charles:* Ja men, saa var det da Synd for Deres Mor, at De rejste med mig til Captown.

*Annette:* Jeg vil saa nødig ligge Mor til Byrde.

*Charles* (rørt): De er vist en forfærdelig god og sød lille Pige. Men jeg tror nu alligevel, det er for tidligt for Dem at . . .

*Annette* (ser nøje paa ham): Undskyld, jeg spørger. Men har De aldrig haft Overskæg, eller har De ikke haft en Broder maaske, som der har Overskæg?

*Charles:* Jeg har hverken haft Broder eller Overskæg! Men hvorfor spørger De om det?

*Annette* (tager et Ravhjerter i Kæde op fra sit Bryst): Jo, for De ligner saa meget (aabner Ravhjerter og viser et Fotografi deri) *ham* her!

*Charles* (ser nøje paa det): Hvem — hvem — er det?

*Annette:* Mor siger, det er ham, der er min Far!

*Charles:* Ham, der stak af fra Deres Mor, og som I alligevel ikke syntes var en Sjover! Jamen, saa hedder Deres Mor jo Kirstine!

*Annette* (angst): Ja. Kender De hende?

*Charles:* Det lille Ravhjerter gav jeg din Mor for 17 Aar siden. (Han omfavner og kysser Annette.) Min egen søde kære lille Pige! Saa kommer du alligevel med til Kap! Og nu skal vi ned til Kirstine i Biografen!

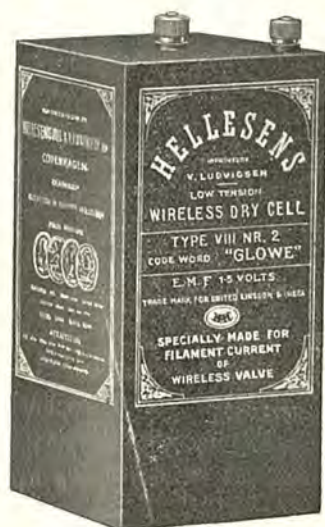
*Annette* (jublende): Der kan De se, hvad jeg sagde, han var ikke nogen Sjover! Men saa havde De jo Overskæg alligevel, dengang!

(Begge ud.)

*Tæppet!*

# HELLESENS Radio-Batterier

**Verdens bedste**



## AGENTER OG OPLAG

Adelaide  
Alexandria  
Amsterdam  
Antwerp  
Athen  
Auckland  
Bangkok  
Barbados  
Barcelona  
Batavia  
Bern  
Beyrouth  
Bilbao  
Bombay  
Brisbane  
Brussels  
Bucharest  
Buenos Aires  
Cairo  
Cape Town  
Casablanca  
Christchurch  
Christiania  
Constantinople  
Dunedin  
Fiji Islands  
Ghent  
Havana  
Helsingfors

Hobart  
Hongkong  
Johannesburg  
Kingston  
Launceston  
Liege  
Lisbon  
London  
Lucerne  
Luxemburg-Clausen  
Madrid  
Melbourne  
Melilla  
Mexico City  
Montevideo  
Nairobi (E Africa)  
New York  
Paris  
Perang  
Perth  
Petrograd  
Porto Alegre  
Porto Rico  
Punta Arenas  
Rangoon  
Reval  
Reykjavik  
Riga  
Rio de Janeiro

Rome  
Santa Cruz de Tenerife  
Santiago de Chile  
Sao Paulo  
Semarang  
Shanghai  
Singapore  
Smyrna  
Soerabaya  
Sofia  
Stockholm  
Sydney  
Warsaw  
Wellington

og i

Bolivia  
British Guiana  
Columbia  
Costa Rica  
Equador  
Guatemala  
Honduras  
Nicaragua  
Panama  
Peru  
Salvador  
Santo Domingo  
Venezuela

**anvendes overalt i Verden i Stedet for Akkumulatorer**  
**HELLESENS ENKE & V. LUDVIGSEN, A/S. KØBENHAVN. STR.**

# Orlogsskibe paa Propaganda-Togt for Handel og Industri.

Industriraadet har rettet en Henvendelse til Ministren for Handel, Søfart og Industri angaaende Udsendelse af et Orlogsskib, der i fremmede Lande skulde gøre Propaganda for dansk Handel og Industri.

SOM det maaske vil være bekendt, sendte Sverige i Fjor et Orlogsskib paa Togt til forskellige fremmede Lande, og denne Tur blev bl. a. benyttet til paa forskellig Vis at gøre Propaganda for adskillige svenske Industrifrembringelser.

Det viste sig, at Togtet virkelig blev til stor Gavn for den svenske Handel og Industri, og dette har da ret naturligt medført, at man ogsaa i denne Vinter vil sende en Krydser ud paa en lignende Rejse.

Man har ligesom i Fjor valgt den store smukke Panserkrydser »Fylgia« til den nysnævnte Mission, og inden for svenske Industri- og Handelskredse stiller man store Forventninger til dette Propagandatogt.

»Vikingen« har i den Anledning søgt Formanden for Industriraadet herhjemme, Direktør Benny Dessau, for at høre hans Mening om en eventuel dansk Udsendelse af samme Art.

— Der har flere Gange været Tale om Udsendelse af en saakaldt »flydende Udstilling«, svarer Direktør Dessau; men jeg tror ikke, saadanne Udstillinger er praktiske for de lange Rejsers Vedkommende. De bliver for dyre, og hertil kommer jo saa det, at hvad man kan bruge det ene Sted, det har ingen Interesse det andet Sted, og omvendt.

Nej, saa sætter jeg langt større Lid til Udsendelser af den Art, som Svenskerne praktiserer, og i den Anledning har Industriraadet da ogsaa afsendt et Brev til Ministeriet for Industri, Handel og Søfart, efter at vi fra Ministeriet havde modtaget en Afskrift af en af det danske Gesandtskab i Stockholm afgivet Beretning om det foreliggende Forhold. Brevet lyder saaledes:

INDUSTRIRAADET.

Vester Boulevard 18.

København, den 26./8.—1924.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart,

Holmens Kanal 9, K.

Med det høje Ministeriums Skrivelse af 12. August d. A. (Journal Nr. 1188/19) har Industriraadet med

Tak modtaget Afskrift af en Indberetning af 30. Juli d. A. fra det danske Gesandtskab i Stockholm og deraf med megen Interesse gjort sig bekendt med de svenske Planer om Panserkrydseren »Fylgia«s forskellige Vintertogter, der synes ikke blot at tilsigte en almindelig Propaganda for Sverige, men ogsaa en maalbevidst Agitation for Afsætningen af svenske Frembringelser i fjerne Lande.

Den foreliggende Sag giver Industriraadet Anledning til overfor Ministeriet at rejse Spørgsmaalet, om man ikke ogsaa her hjemme bør tage en lignende Tanke op til Overvejelse, saaledes at fremtidige danske Flaadebesøg ude omkring i Verden kunde kombineres med en Propaganda for dansk Erhvervsliv og dets Frembringelser.

Med Hensyn til den praktiske Gennemførelse af denne Propaganda skal bemærkes, at man i første Række har tænkt sig, at der i Forbindelse med de paagældende Flaadebesøg blev arrangeret Foredrag med Fremvisning af Film om danske Erhvervsforhold, hvorfor der eventuelt burde deltage danske Erhvervsrepræsentanter i Togterne.

I denne Forbindelse ønsker man at henlede Opmærksomheden paa, at Udenrigsministeriets Pressebureau med Assistance af Turistforeningen for Danmark og de forskellige Erhvervsorganisationer jo netop fornylig er gaaet i Gang med den Opgave at faa tilvejebragt en repræsentativ Propagandafilm for Danmark, som vil komme til at omfatte saavel danske Naturbilleder som Billeder, der illustrerer Arbejdet indenfor de danske Erhvervsgrene. Ved danske Marineskibes fremtidige Besøg i Udlandet vilde denne Film utvivlsomt kunne blive et værdifuldt Middel i Agitationen for Samhandelen med Danmark.

Imidlertid er det jo sikkert ved saadanne Lejligheder ogsaa muligt paa anden Maade at sprede Kendskab til danske Erhvervsforhold, og saafremt det høje Ministerium maatte sympatisere med den her fremdragne Tanke og den iøvrigt maatte finde Tilslutning hos de militære og de øvrige i denne Sag interesserede Myndigheder, er Industriraadet gerne rede til at bistaa ved Tilrettelæggelsen af den praktiske Gennemførelse af denne Sag.

Industriraadet har tilladt sig at tilstille Marinemini-



steriet og Udenrigsministeriet Genpart af nærværende Skrivelse med Henstilling om godhedsfuldt at ville yde Sagen Støtte.

P. R. V.  
sign. B. Dessau.  
/sign. F. E. Hartz.

### Ministeriets Svar.

Saa vidt Industriraadets Henvendelse, paa

hvilken der, efter hvad vi erfarer, er indløbet et til Dels velvilligt Svar fra Ministeriet.

Svaret gaar ud paa, at man fra Regeringens Side sympatiserer med Tanken; men der er ikke i de nærmeste Aar planlagt nogen længere Tur for Flaadens Skibe. Naar en saadan Tur bliver bestemt, vil Enhvervsministeriet tage Sagen op til fornyet Overvejelse.

Industriraadet agter dog ikke at slaa sig til Taals med dette Svar; men vil forfølge Sagen og søge den ført ud i Livet saa snart som muligt.

**Admiral C. V. E. Carstensen: Flaaden har ikke alene en militær, men ogsaa en samfundsmæssig Opgave.**

For at faa oplyst, hvad Flaadens Mænd mener om Sagen, har vi henvendt os til Chefen for »Den flydende Defension«, Admiral C. V. E. Carstensen, der udtalte følgende:

Marinens første Opgave er selvfølgelig at skabe et Værn om Landet; men ved Siden heraf har den en anden og meget stor Opgave:

Den skal saaledes besørge alle de forskellige Inspektionsopgaver, og derigennem skaber Marinen en Tilknytning mellem Moderlandet og de fjerntliggende Dele af Riget. Det har vi set baade med Hensyn til Færøerne, Island, de vestindiske Øer o. s. v. Staar der de rette Mænd bag denne Opgave, da kan de bibringe de Mennesker, som bor i de fjerntliggende Dele af Riget, Forstaaelsen af, at der i Moderlandet lever en ægte og oprigtig Kærlighed til dem.

En anden Side af den nationale Opgave er *udadtil* at vise Flaget.

Den Nation, som ofte viser Flaget derude i den store Verden, glemmes ikke.

Det har ikke alene en Betydning for selve Nationen, det betyder ogsaa noget for vore Landsmænd derude, det fremmer Handelssamkvemet, og det gavner i høj Grad de Skibe, der besøger de forskellige Pladser.

Nu skal man naturligvis være lidt forsigtig med ikke at gøre saadanne Marinebesøg for *merkantile*; men jeg nærer ingen Tvivl om, at der ad denne Vej kan udrettes meget til Gavn

for vort Land.

Jeg kan i denne Sammenhæng fortælle en lille Erindring fra mine unge Dage. Da var jeg ude med Korvetten »Dagmar«. Vi skulde paa en Middelhavstur; men maatte søge ind til Cadix for at afvente nærmere Ordre hjemmefra.

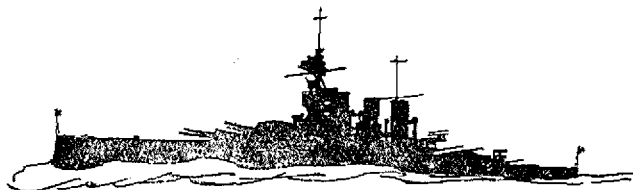
Da disse indløb, indeholdt de en Ordre fra Ministeriet om at gaa ind til Cassa Blanca paa Marokkos Vestkyst i Anledning af en Begivenhed, som var vederfareet den danske Konsul.

Han havde været paa Udflugt sammen med den engelske Konsul, og paa denne Tur var de blevet overfaldet og plyndret. Den engelske Regering havde straks taget Affære, man havde sendt et Krigsskib derned, Sheiken blev afsat, saa vidt jeg erindrer, og der blev givet England en stor Undskyldning for det skete.

Nu vilde Heldet altsaa, at vi laa i Nærheden, og det betød meget for vor Konsul, at Befolkningen kunde se, han hørte til en Nation, der dog i et givet Tilfælde var i Stand til at rette en Kanon mod Land. Det stivede ham af og det højnede Landets Anseelse.

Jeg har da ogsaa, sluttede Admiralen, altid sagt til mine Officerer, naar vi var ude paa Togt til fremmede Lande: Husk paa, at Flaaden har ikke alene en militær men ogsaa en samfundsmæssig Opgave! Og — dette er stadig min Mening!

R.-J.



# Mindesmærket over de under Krigen omkomne Sømænd.



Det sejrende Monument-Udkast.

At rejse de under Krigen omkomne Søfolk et Mindeburde have været hele Nationens Ønske og Pligt; nu blev det Dansk Dampskibs-Rederiforening, der selv førte Tanken ud i Virkeligheden ved at udskrive en Konkurrence.

Til Konkurrencen blev ialt indsendt 56 Udkast. Dommerudvalget, der bestod af J. F. Willumsen og Niels

Skovgaard, Skibsreder Sass, Generalkonsul Johan Hansen og Direktør E. Mægaard, bestemte sig for Svend Rothsack og Ivar Bentsens Udkast.

Mindesmærket vil blive opstillet i Anlægget overfor Lystbaadehavnen og skal udføres i Sandsten. Paa Siderne indhugges Reliefer med Navnene paa de 400 danske Sømænd, der satte Livet til.

---

## Provinsrepræsentanter for Sømændenes Forbund.



N. J. Nielsen, Svendborg



K. Madsen, Odense.



H. C. Nielsen, Randers.



R. Jensen, Aarhus.



Vilh. Pind, Korsør.



Kæmpe, Rønne.



N. J. Nielsen, Aalborg



S. P. Thomsen, Esbjerg.



**Skibsreder Chr. Sass.**

Formand for Dansk Dampskibsrederiforening (President of the Assosiation of Danish Steamshipowners).

# FORHANDLINGENS MÆND



Skibsreder H. Gether  
(D/S. »Orient«).



Formand E. Jacobsen (Sø-Fyr-  
bødernes Forbund i Danmark).



Maskininspektør Sørensen  
(C. K. Hansen).



Direktør E. Maegaard  
(Dansk Dampskibsrederiforening).



Formand Fritzner  
(Sø-Restaurationsforeningen).



Skibsreder A. N. Petersen  
(»Dansk-Fransk D/S.«).



Maskinmester, Formand K. A.  
Rasmussen (Maskinmestrenes  
Forening).



Matros, Formand Poul Hansen  
(Sømændenes Forbund  
i Danmark).



Forretningsfører  
Styrmand Chr. Christensen  
(Dansk Styrmandsforening).



Løjtnant Garde (D« F. D. S.).



Skibsreder N. R. Schmidt  
(D/S. »Pacific«).



Direktør Andr. Erlandsen  
(Kjøbenhavns Bunkerkul Depot).

Medens Publikum til Stadighed har rig Lejlighed til at følge Forhandlingerne vedrørende Landbrug og Industri o. s. v. — er det »Vikingen«, som her har den Glæde for første Gang at præsentere for Offentligheden de Folk, der som Repræsentanter for Skibsfarts-Organisationerne holder Forhandlingernes Traade i deres Hænder.

Og det skal siges her, at disse Forhandlinger mellem Redere, Officerer og Mandskab altid har været ført

af Folk, der i gensidig Agtelse fuldtud var deres Ansvar bevidst og forstod at føre disse Forhandlinger med den Værdighed, de vidtrækkende Spørgsmaal krævede. Den Resignation, Officerer og Mandskab i kritiske Stunder og under særlige Forhold har udvist, er altid mødt — og vil sikkert blive mødt — i uselvisk Forstaaelse af Redernes Repræsentanter.

Forhandlingerne mellem »Søens Mænd« vil altid staa som et Eksempel til Efterfølgelse.

## Fhv. Minister Hage.

Den islandske Regering har gennem det herværende islandske Gesandtskab ladet offentliggøre en Adresse, som i sidste Vinter i Anledning af Femaars-Dagen for den dansk-islandske Forbundslovs Ikrafttræden blev henvendt til fhv. Minister Christoffer Hage som Udtryk for »Danmarks og Islands Tak« for hans Arbejde i denne Sag.

Henvendelsen var underskrevet af daværende Statsminister Neergaard og den daværende islandske Første-minister Sigurd Eggers samt af en Række andre fremtrædende Politikere af alle Partier ligesom ogsaa af Embedsmænd og andre, der er knyttede til Samarbejdet mellem Danmark og Island.

Det nuværende islandske Ministerium Magnusson har, ved at lade den nævnte Henvendelse offentliggøre og samtidig at foranledige Hr. Hages Udnævnelse til Storkors af den islandske Falkorden, ønsket at give Udtryk for sin hjertelige Tilslutning til den Anerkendelse og Tak, der er bleven Hr. Hages Gerning til Del.

Der er Anledning for os til at fremdrage dette, fordi den harmoniske Forstaaelse mellem Island og Danmark, der umiskendelig er bleven en Følge af den i 1918 vedtagne forfatningsmæssige Ordning, tør haabes at ville sætte Frugt i alle Forhold mellem de to Lande, og saaledes ogsaa at blive af gensidig Betydning og Værdi i det, der vedrører Søfarten.

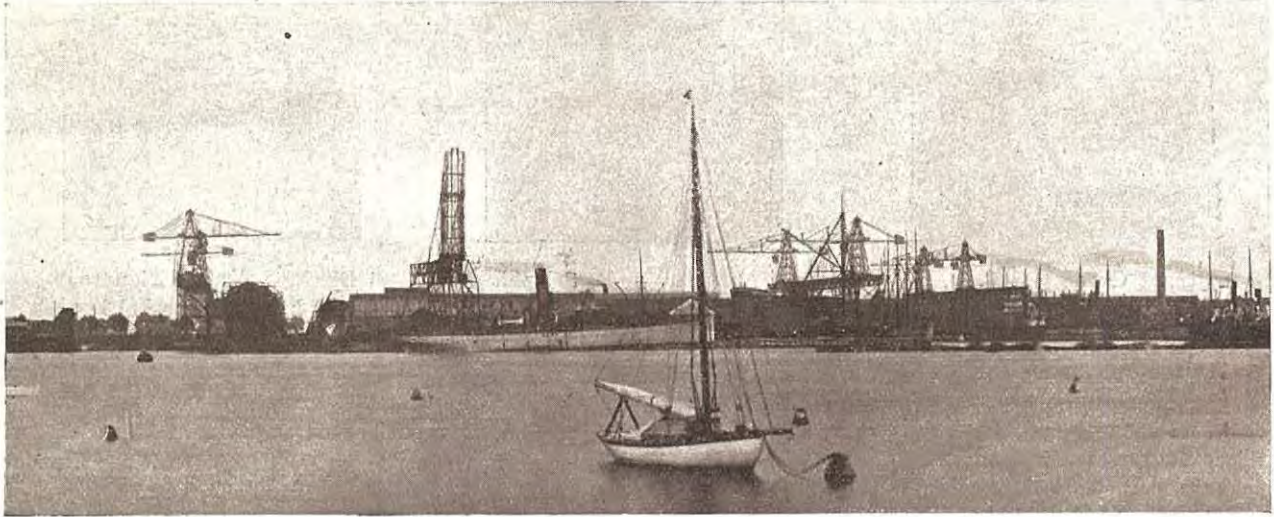
Hr. Hage, der er udgaaet fra en Slægt af Købmænd og Skibsredere, og som i sine yngre Aar var Medindehaver af det kendte Handelshus Puggaard & Hage i vor gode Søkøbstad Nakskov, bevarede i sin Ministertid, hvor han i Aarene efter Systemskiftet varetog Finans- og Trafikministeriet, senere, under Krigen, Handels- og Søfartsministeriet, den varmeste Interesse for Skibsfar-



ten, og kan med Glæde se tilbage paa det udmærkede Forhold mellem Ministeriet og de forskellige Søfarts-organisationer, der prægede hans Ministertid.

Det er derfor »Vikingen« dobbelt kært at bringe Hr. Hages Portræt.

# HVOR DE DANSKE DIESELMOTORSKIBE BLIVER TIL

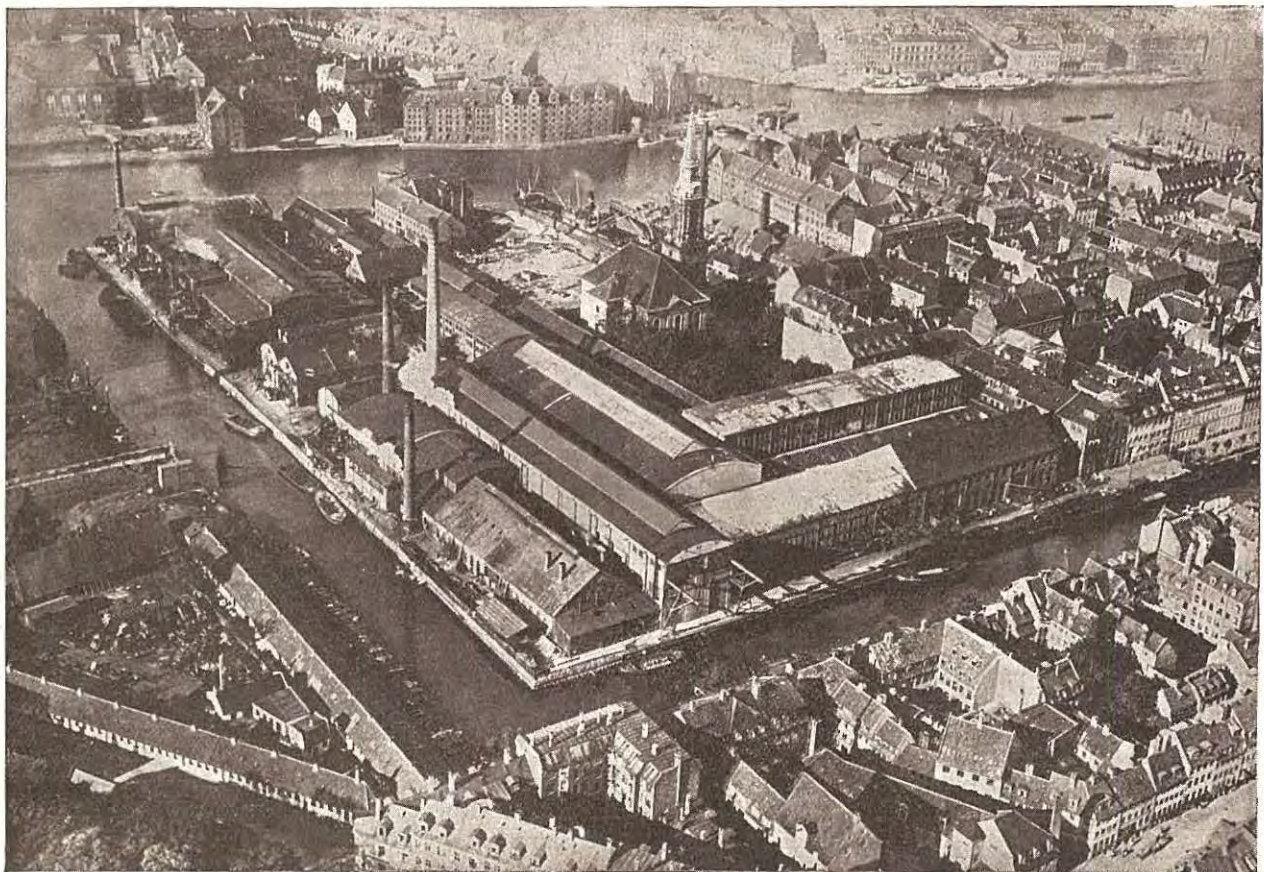


Burmeister & Wain's Værft set fra Langelinie.

I Løbet af forholdsvis faa Aar har Dieselmotorskibene erobret en fremtrædende Plads i de fleste søfarende Nationers Handelsflaade. Baade Amerika, England, Holland, Sverige og endnu mange flere Lande bygger nu denne Skibstype og anvender den saavel i Fragt- som Passagerfart.

Men det var Danmark, der før nogen anden Na-

tion slog ind paa denne Industri og lod det første virkelig store Motorskib løbe af Stablen. »Selandia«s første Rundrejse i 1912, der vakte en enorm Opsigt i alle skibsinteresserede Kredse Verden over og som formede sig som et helt Triumftog fra København til Bangkok og tilbage igen, vil endnu være i frisk Minde. Senere har Burmeister & Wain bygget en lang Række



Værftet paa Christianshavn i Fugleperspektiv.

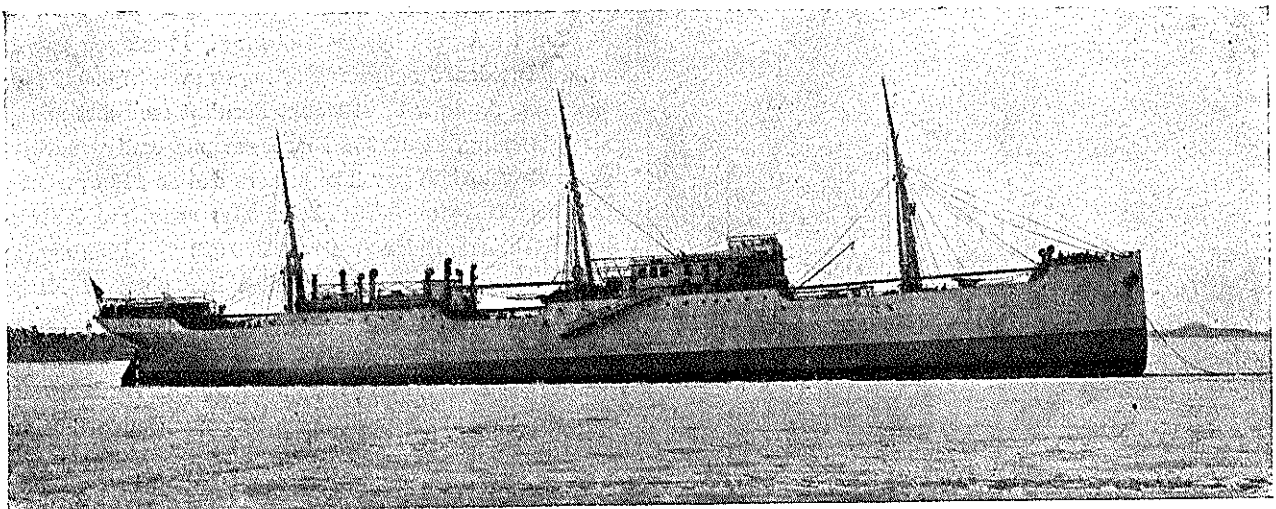


Hvor Staalet prøves.

af disse Skibe, ikke alene til danske Rederier, men ogsaa til mange udenlandske, foruden at Selskabet har leveret Motorerne til adskillige Skibe, der er bygget paa andre indenlandske og udenlandske Værfter. Herhjemme er det navnlig Ø. K., der har været Aftager af B. & W.s Dieselmotorskibe. »Fionia«, »Jutlandia«, »Siam«, »Annam«, »Malakka«, »Columbia« og »Chile« er Navnene paa en Del af disse skorstensløse »Dam-

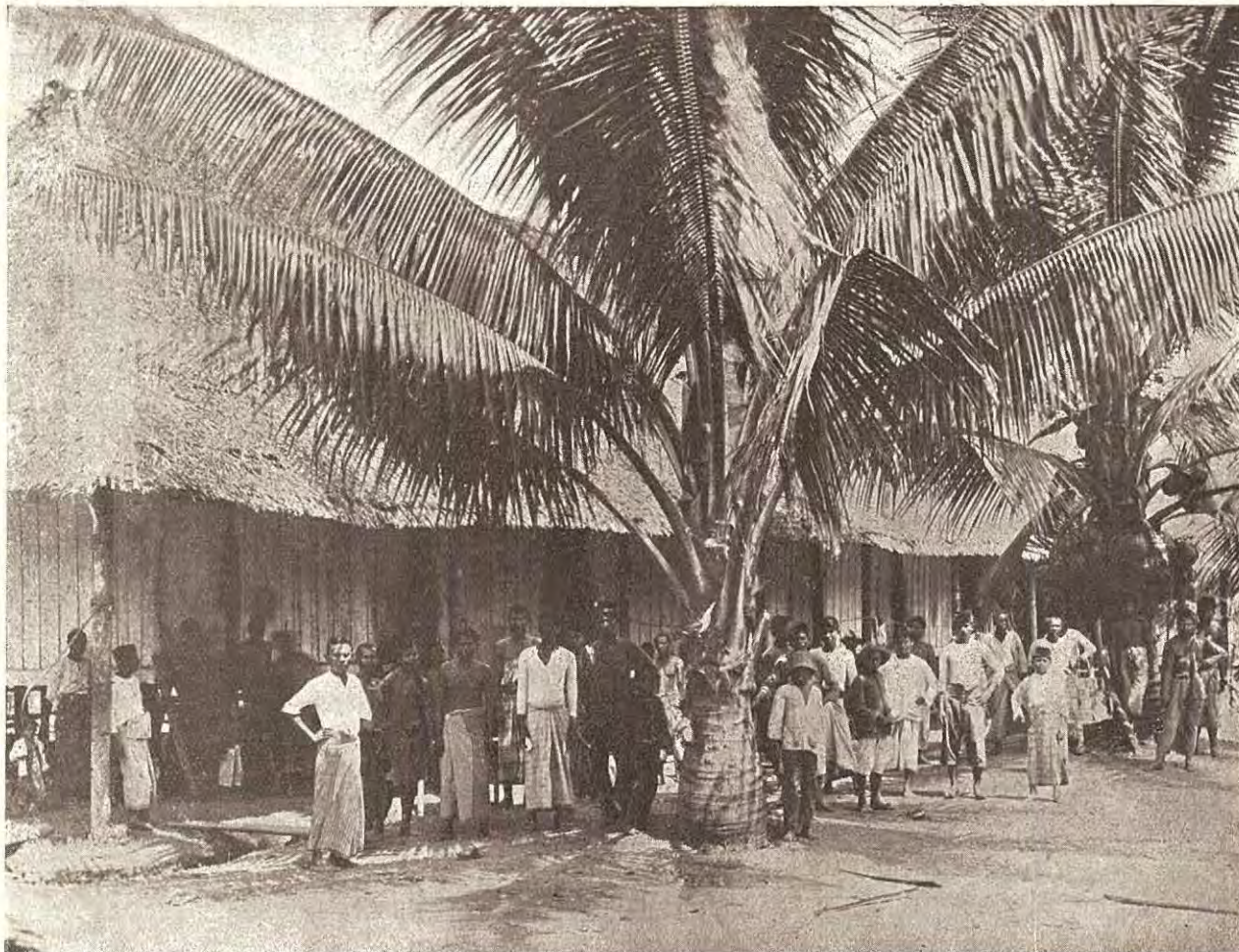
pere«, der nu pløjer Verdenshavene, med Danebrog vajende agter og med Ø. K.s Ankerflag paa Stormasten.

Med denne sejrende Skibstype har Burmeister & Wain gjort sit og Danmarks Navn kendt og anset Verden over, ja har i Virkeligheden paa et skibsteknisk Omraade skabt sig en Førerstilling, som Selskabet ved stadige Forbedringer af de en Gang vundne Resultater til Dato har forstaaet at befæste.



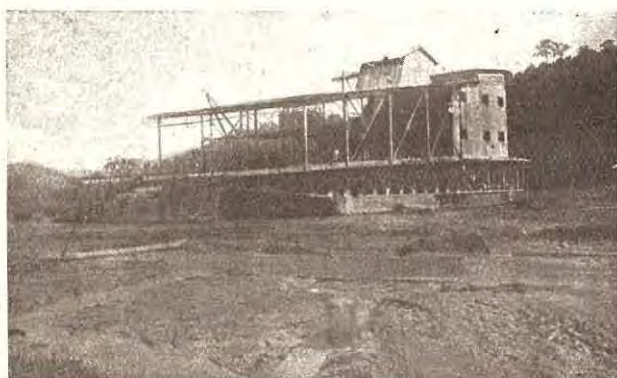
„Selandia“. Verdens første Dieselmotorskib.

# DET ØSTASIATISKE INDUSTRI OG PLANTAGECOMPAGNI



Typer paa indfødte Arbejdere.

Dette Selskab stiftedes i 1916 som en Udløber af Ø. K. og har i de forløbne 8 Aar fortsat sin Virksomhed trods al Skiften og Usikkerhed i Verdensforholdene. Selskabet har fornylig udsendt sin Aarsberetning for 1923—24, hvoraf fremgaar, at de opnaaede Resultater er endog særdeles tilfredsstillende. Det er de færreste danske Aktieselskaber noget lignende kan siges om i disse Tider.



Pong Tin Mine. Gravemaskinen i Arbejde.

Vi bringer nogle Billeder fra den interessante Plantagevirksomhed. Gummiplantagen *Mount Austin* har i det forløbne Regnskabsaar produceret over 2 Mill. lbs. Gummi til en Gennemsnitspris af 8,52 Pence pr. lb. Prisen, der en Del af Aaret var oppe paa 15 Pence, faldt i Slutningen af Regnskabsaaret noget, men dette berørte ikke Plantagen, da den forud havde solgt hele sin Produktion til Aarets højeste Notering! Plantagen gav 10 pCt. i Dividende og overførte noget over 27,000 £ i ny Regning. At dette er et smukt Resultat ses bedst af den Kendsgerning, at af 334 Plantager paa omliggende engelsk Territorium gav ikke mindre end de 113 overhovedet intet Udbytte. — Selskabet ejer endvidere Halvdelen af Aktiekapitalen (omtrent 300,000 £) i Plantagerne *Timor* og *Kretay*, der tilsammen har givet et Netto-Overskud paa £ 16,223,10,3. Denne Fortjeneste har Bestyrelsen overført til næste Aar.

De nævnte Plantager ledes af 37 danske Bestyrere og Assisterter og beskæftiger gennemgaaende 3700 indfødte Arbejdere.

Ogsaa Selskabets Tin-Mine har svaret sig godt. Aarets Produktion har været lidt større end det fore-





Vej mellem 3½-årige Kokospalmer paa Kretay Plantagen.



Tapning af et særlig godt ydende Gummitræ

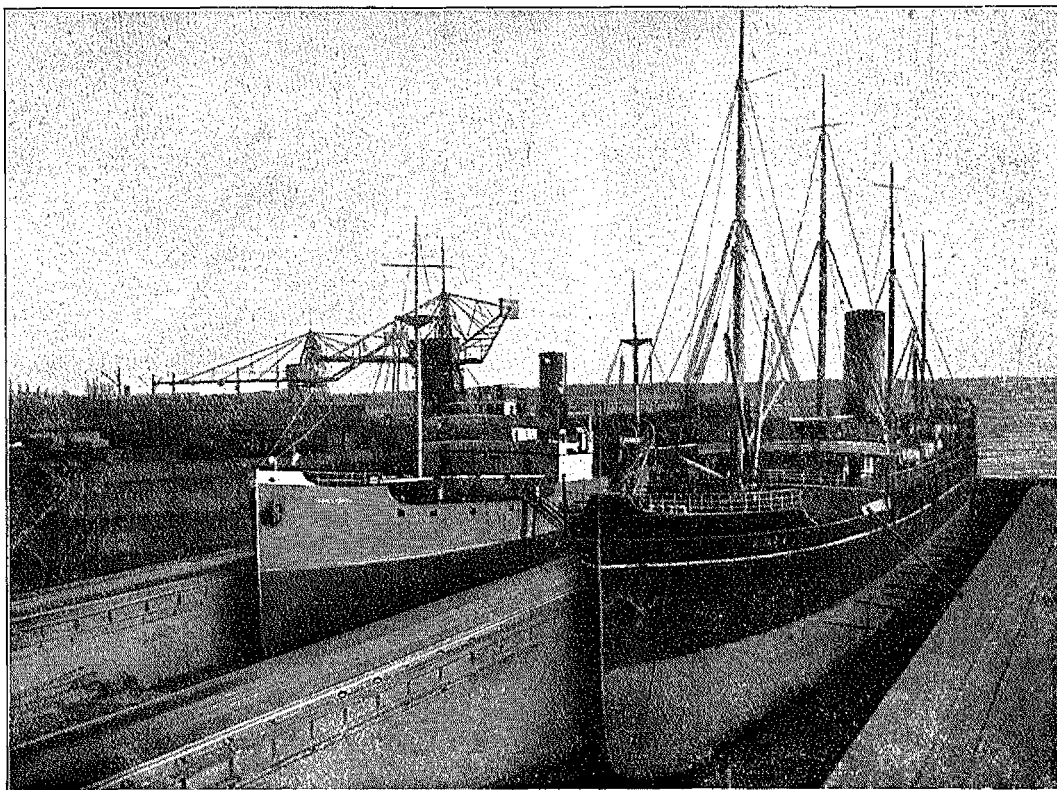
gaaende Aars, nemlig ca. 760 Tons Erts, og det økonomiske Resultat har været betydeligt bedre end nogensinde forud. For at udvinde Ertsen i et nyerehvervet Minedistrikt, der er beliggende op ad Bjergskraaninger, er der fornylig påbegyndt et hydraulisk Anlæg, der forventes taget i Brug i første Halvdel af 1925. Iøvrigt drives hele dette Foretagende hovedsagelig ved Hjælp af tekniske Anlæg og beskæftiger derfor kun ialt 9 Ledere og ca. 160 indfødte Arbejdere.

Der er adskillig Grund til at ønske hele denne danske Virksomhed i det fjerne Østen alt muligt Held i Fremtiden. Det indeværende Finansaar tegner allerede godt.



Tilberedning af Kopra paa Kretay Plantagen.

## Byggedokkerne paa Københavns Flydedoks Søndre Værft.

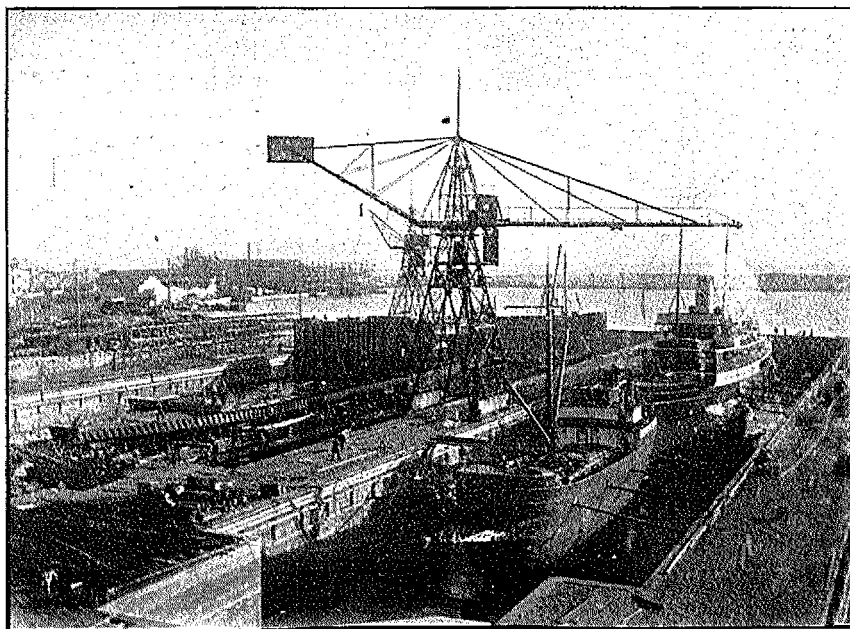


Allerede i fem Aar har Københavns Flydedok og Skibsværfts Søndre Værft nu været i Brug. Med denne store Landvinding — Arealet spænder over mere end 90,000 Kvadratmeter — skabte »Flydedokken« sig ikke alene territorialt Albuerum, men ogsaa store Muligheder for rent teknisk Udvikling, der i de forløbne Aar har vist sig at være af vidtrækkende Betydning.

Den særlige Interesse, der knytter sig til Anlægget af Søndre Værft og dets Virkemåde, er, at Skibene her bliver bygget i Byggedokker og ikke paa Beddinger. Skibsbygningen forenkles paa denne Maade betydeligt,

bl. a. sparer man Ophejsning af Materialet i de ellers enorme Højder, og Skibene kan bygges paa vandret Køl i Stedet for med Fald.

Der er fire Dokker ialt. De to er beregnet paa Reparationsarbejde, de to andre paa Nybygninger. Af de sidste er den ene saa bred, at den kan tage to Skibe paa én Gang. De er konstrueret af Beton af en særlig Konstruktion med en meget ringe Betontykkelse i Bunden, hvorved man regner at have opnaaet en Besparelse paa ca. 2¼ Mill. Kr.



# OVERFALDET PAA CHRISTIANSBORG

Historisk Skildring fra den tidligere danske Koloni paa Guineakysten.

af

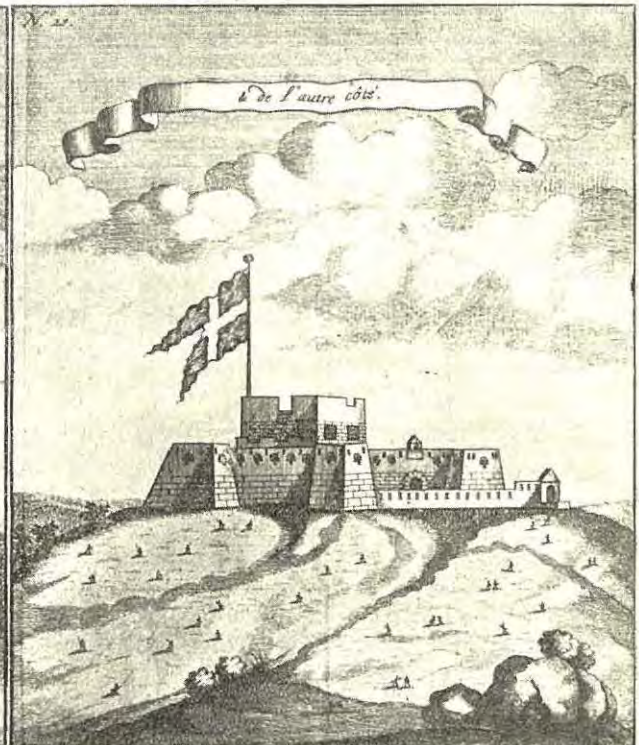
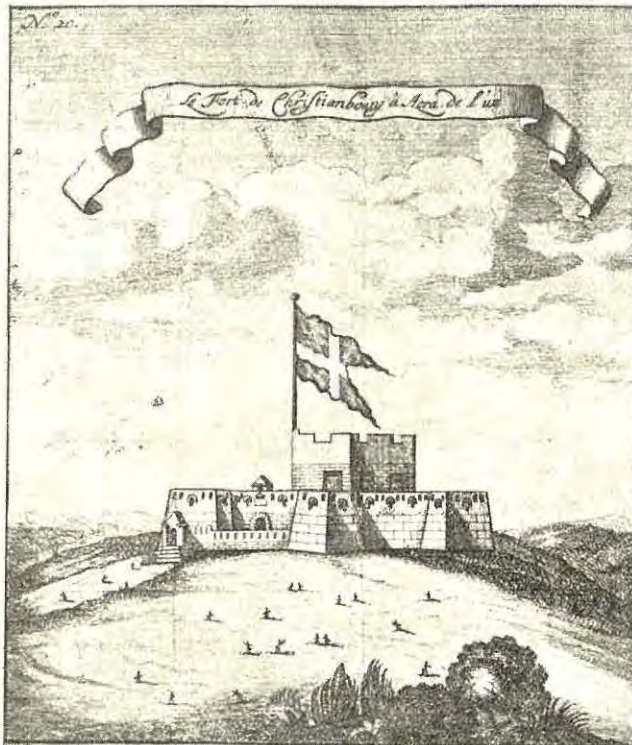
KAY LARSEN

**D**ANNEBROG hang slap ned langs Flagstangen paa Fortet Christiansborgs Taarn; det var, som om det ikke følte sig tilpas under Afrikas brændende Sol, som om det trængte til en frisk Brise og salte Søstænk, som om det hverken kunde eller gad folde sig ud her paa Guineas lumre Kyst.

Luften var mættet af Hede og Støv. Det gule Sand flimrede for Øjnene af de søvnige Soldater, som havde Vagt ved Porten og paa to af Bastionerne. De rødkjolede slappe Skikkelser havde forlængst faaet Sjælen svedet ud af Kroppen. Fandtes der nogen Tanke tilbage

staaende indenfor Døren, viste sine hvide Tænder, vuggede sig i Lænderne og pillede ved sit tynde Skørt. Kommandanten mærkede hende bag sin Ryg og gryntede: »Skrup kun af, Dodowa!»

I Dag var der ingen Tid til Fjas. Fire Timer havde Skrivelsen allerede taget, og den skulde være færdig inden Aften. Skibet gik fra det hollandske Nabofort næste Morgen. Dodowa forstod ikke det danske Sprogs Finesser, men Tonen var tydelig nok. Hun snoede sig ud af Døren med en fortrædelig Mine. Havde hun forspildt sin Herres Gunst? Skulde en anden have den



i de gubrunne Hoveder, var det for den kommende Aften, for Aftenens Drik, det forfriskende Mørke — og de sorthudede Kvinder.

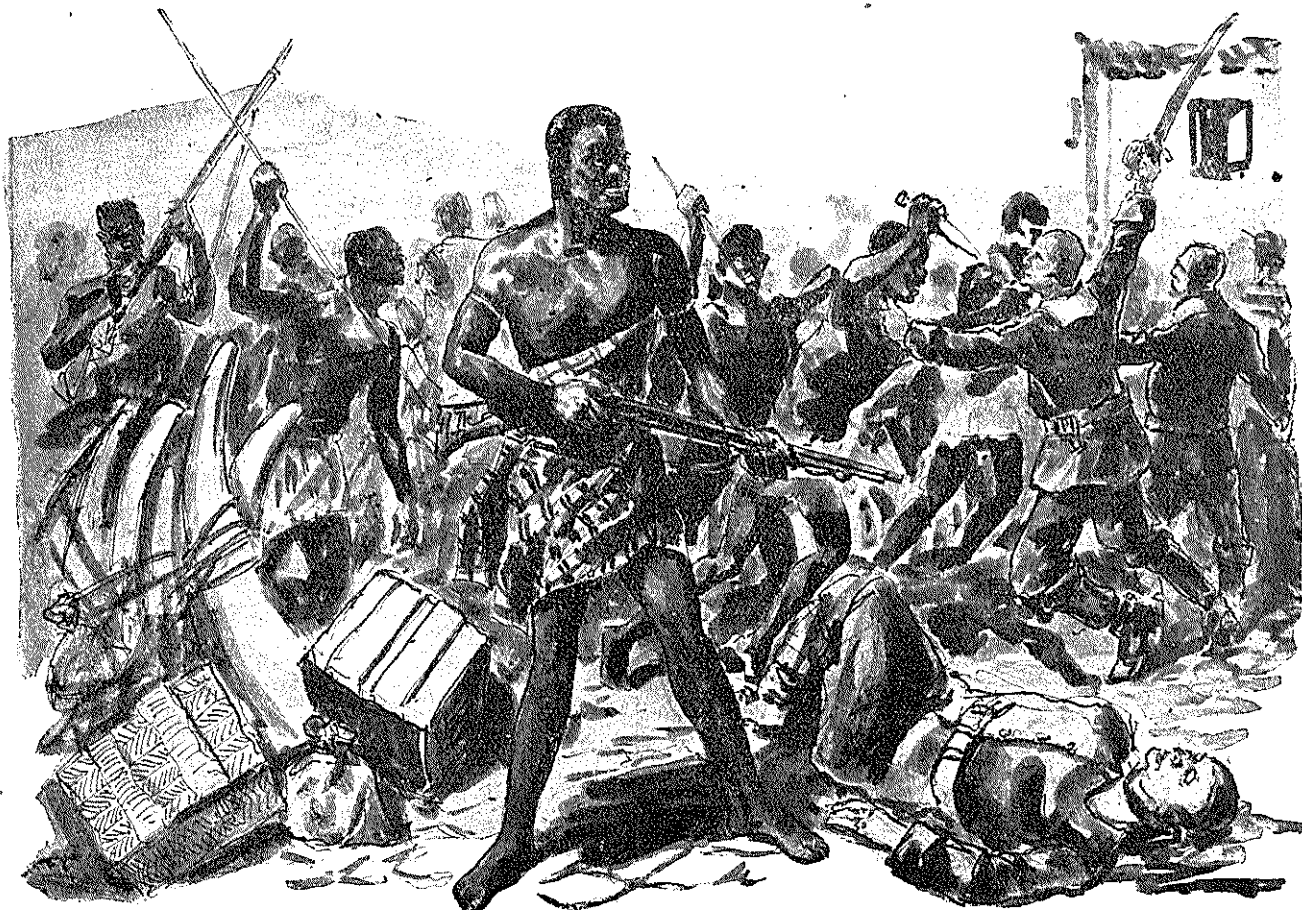
Fra Negerlandsbyen Ursu neden for Fortet lød af og til Støj op, nogle nøgne, sortkrøllede Unger legede i Skyggen ved de yderste Hytter, og nede ved Stranden var en lille Flok Negere forsamlede om et Par Kanoer. Inde ad Landet til laa en Del magre Køer og Geder og dasede i Skyggen af Buskadserne, og inde i Fortets Forværk dvaskede et Par Haandværkere og en Snes Slaver over deres Arbejde.

Alt tydede paa dorsk og fuldstændig Fred. Men det var dog langt fra, at det var, som det skulde være. Oppe i sin »Sal« sad Fortkommandanten og skrev hjem om de truende Forhold til sin høje Direktion. Han havde lagt sin guldgallonerede Hat paa Bordet, knappet sin hvide Vest op, og tørret sin svedige Pande. Fjerpennen kradsede over det store Ark. Af og til strakte han Benene fra sig, lænede sig tilbage i Armstolen og faldt i Tanker — eller i Døs. Saa drak han sit Bæger ud og ringede paa en lille Sølvklokke.

Straks kom en ung, smilende, eller rettere sagt grinnende, Negerpige ind med et Krus frisk Drik. Hun blev

ærefulde Plads, som hun for Tiden var ene om? Aldrig før i hendes Tid havde Guvernøren kradsat saa længe paa Papir paa denne Tid af Dagen, hvor de Overordnede paa Fortet plejede at tage Forskud paa Aftenens Glæder.

Kommandanten pustede. Han selv, Interimsguvernør, velædle Hr. Harding Petersen, maatte selv rapportere om Mislighederne. Købmanden og SkrIVERne havde nok med at sætte Regnskaberne op. Om disse vigtige Anliggender maatte han selv i egen høje Person forfatte en Beretning udi Pennen. Allerede før det sidste danske Skib, »Kjøbenhavns Waaben« gik hjem, havde de krigerske Akvamboer underlagt sig hele Omegnen, og Kongen af Akra var nu kun Underkonge og havde ikke synderligt at sige udover sin egen Hovedstad. De Danske havde sluttet Fred med Landets ny Herre, men baade han og den gamle Øverste for Landet, Akrakongen, bar alvorligt Nag til de Danske, som i dette Herrens Aar 1693 ikke længer opkøbte Slaver. Det var Brud paa god gammel Tradition. Havde ikke enhver driftig og hæderlig Købmand tidligere købt de »Stykker«, der blev bragt til Marked ved Forterne? Hvad skulde nu de tapre Høvdinge med de Slaver, der



var gjort til ærligt Krigsbytte og som skulde afsættes, for at der kunde blive købt ny Bøsser og frisk Krudt til ny Krigstogter. Hvad skulde den forarmede Akra-konge nu sælge? Guld og Elfenben var Kræmmernes Varer, men Slaverne var Kongernes. I Negernes Øjne var de Danske, nu, da Slavehandelen for en Tid var op-givet, og de danske Skibe gik lige hjem til Danmark med de guinesiske Produkter, blevet en kvindagtig og vanskelig Nation at handle med.

Bitterheden havde Gang paa Gang givet sig alvorlige Udslag, og Harding Petersen skrev hjem, at man paa Fortet levede som paa en Vulkan. Naar som helst kunde der blive aabentlyst Fjendskab. Den akvamboiske Konge, Barsiar, vilde i bedste Tilfælde undlade at begynde Krig, bundet som han var ved Aftaler og rigelige Gaver, men hans stridbare Høvdinge viste tydeligt, hvad de Danske ved første Lejlighed kunde vente sig af dem.

Medens Kommandanten med alvorlig og gnaven Mine sad lænet over sit Arbejdsbord, hvor han var en sjælden Gæst, meldte en Korporal ham, at der var kommet løbende Bud fra Kabusiren i Ursu med Meddelelse om, at tre Akvamboer var undervejs til Fortet.

Han saa' ud af Vinduet. Jo, der kom de allerede, let kendelige som Akvamboer paa deres Vaaben og deres Lændeklæder. Korporalen fik Ordre til at indlade *den* af dem, som havde Ærinde, — eller hvis de kom som Købmænd, dem alle tre.

Tolken blev tilkaldt, og Kommandaten tog sin Hat, spændte sin sølvbeslagne Kaarde om sit trinde Liv og gik ned i Gaarden, fulgt af Tolken. Midt i Fortgaarden, med Korporalen ved sin Side, stod en ældre, sværlemmet, skummeltudseende Akvambo. Kommandanten vær-digede ham ikke et Ord. Akvamboen bøjede sig dybt og lagde Haanden paa sin Pande til Hilsen. I en brægende,

ensformig Tone afgav han en lang Beretning, som Tolken oversatte.

Det var Bud fra den mægtige Høvding og Stor-handelsmand Assemoni, at hans Herre vilde komme den næste Dag med en Del akvamboiske Grander og Handelsmænd, der vilde sælge Guld og Elfenben og gøre store Indkøb af Flinter og Krudt.

Kommandanten nikkede bifaldende. Der var endnu Overflod i Faktoret af Vaaben og Ammunition, som var kommet med sidste Skib og endnu ikke afsat. Assemoni, der smigrede sig med at være en Ven af Kong Barsiar, havde nogen Tid været de Danskes Mellemand i Handelen med Akvamboerne.

Budet gryntede endnu en Række Ord, som Tolken forklarede. Assemoni anmodede Kommandanten om at sætte Prisen lidt op; de medfølgende Købmænd var Folk langt inde fra Landet, — og Overprisen kunde jo deles mellem Assemoni og Kommandanten.

Harding Petersen lo: »Ja, den Hallunk er god nok! — Sig den sorte Tyveknægt, at Assemoni er min Hjertens Ven som tilforn og at han er velkommen. Giv saa den grimme Karl en Dram og faa ham paa Porten!«

Inden han igen steg op til sit brydsomme Arbejde paa »Salen«, gik han en lille Runde om Søbatteriet og saa' til Skildvagten, og derefter var han ude ved Førværket. I Porten lod han en lydelig Rønnen høre, en betydningsfuld Rønnen, der viste, at to retfærdige og strenge Øjne saa', at to tilsvarende Øren hørte, — en Rønnen, som lagde for Dagen, at den velædle Guvernør selv gjorde sin Pligt og Skyldighed og forventede det samme af andre.

Den lille kvækkende Lyd havde en forbavsende Virkning; der kom Liv i Arbejdet blandt Folkene i Førværket. Et Par Kvinder, som ikke skulde være der, luskede af, nogle Mænd, som skulde være der, listede sig



fram til deres Pladser. En lille Tønde blev rullet til Side og dækket af et Par ivrigt arbejdende Skikkelsler. Støjen tog til i mærkelig Grad. Hamre hamrede højere, Tømmeren huggede saa det gav Genlyd, og ikke mindst Slaverne arbejdede, virkelig *arbejdede*.

Kommandanten, Interimsguvernøren, Hr. Harding Petersen smilede godmodigt og selvbevidst. Alt var dog næsten, som det skulde være. Braadne Kar i alle Lande. Man lod som om man arbejdede og viste skyldig Respekt. Voila!

Paa Tilbagevejen gennem Porten mødte han en lille Negerdreng. Ungens Øjne blev store og forvildede, saa det hvide lyste i dem; i Stedet for at hilse, som selv en sølle indfødt Pusling kunde og skulde, om end paa sin Vis, smed Fyren sig paa Brostenene, klemte sig ind mod Muren og lukkede Øjnene, der var blændede af Kommandanten, hans frygtelige Magt, hans Guldgaloner og Kaarde. Jo, det *var*, som det skulde være!

Ved Aftenstid blev der Liv i Egnen. Gederne og Kvæget blev drevet ind i Fortet og talt efter, medens det traskede ind i Baasene. Hvis en Tigerkat havde været paa Spil og havde taget et »Stykke«, skulde Kommandanten notere det og lade efterspørge, om Ransmanden virkelig var en Tigerkat, eller om der forelaa Tyveri. Markslaverne blev bragt ind af Bossen, der sammen med en Fortembedsmand holdt Mandtal og lukkede Menneskekvæget ind i »Slavekasserne«, hvor det tilbragte Natten, Mændene for sig og Kvinderne for sig. En døddrukken Negerkvinde, der ikke hørte til Fortet, blev skubbet udenfor Porten af en Soldat; hun smed sig ned i Sandet, rullede sig sammen, skældte ud et Minuts Tid og snorkede inden Portene var blevet

lukkede. Vagtskuddet faldt, og Nøglerne blev efter Skik og Brug bragt op paa Salen til Kommandanten.

Nede fra Gaarden lød høje Hyl og hæse Raab. En modvillig Slave fik sine Pisk af Flodhestehudssvøben. De kunde være ligesaa gode for ham at sove paa som en Aftenbøn for en lille Pige derhjemme i Danmark, sagde Bossen. Hver skal have Støvle til *sin* *Fod*.

Posten var endnu ikke færdig. Kl. 9 skulde Fortets »Stordreng« (Førsteslave) og to Soldater bringe den til Crevecoeur. Der var Lys i de fleste af de danske Embedsmænds Kamre. En Assistent var ved at slutte sin Epistel: ». . . Ja, kære Forældre, her paa Cüsten leves et mærkeligt Liv, fjærnt fra Eders, som lagde hver Miil en liden Forskjel til. I mine Tanker ere I dog allentiid, saa og Dorothe, som jeg beder Eder formelde min kiærlige og ærbødige Hilsen, naar I seer hinner. Gud være med Eder og med mig arme Sjæl til vi sees igien. . . .«

Endnu medens han skrev under, foldede Papiret sammen og prentede Udskriften paa, mærkede han Døren sagte gaa. Hans Negerinde kom ind, utaalmodig af at vente, og lagde sig paa hans Seng. Han skottede til hende. Brevet, der i sidste Øjeblik var sat op, maatte af Sted, og de Gamle derhjemme, ja, og Dorothea, den ædle, uskyldige Mø, skulde have sin Hilsen. Taaren, der var faldet paa Papiret, da han skrev, var allerede tørret. Nu ind med det Brev først!

Hr. Interimsguvernøren var overvældet af Arbejde. Tilsidst havde hver Sætning krævet sin Stimulans, sit Bæger. Sekretæren maatte hjælpe ham med Slutningen, og da Posten var afgaaet, faldt han sammen i Stolen. Hans »Dreng«, to kvikke Knøse fra Akim, bar ham til Sengs, og Dodowa dækkede ham til og lagde sig saa selv

til Hvile paa et Tigerskind paa Gulvet i Nærheden af sin gode Herre.

Næste Morgen kom Arbejdet igen trægt i Gang. De Danske sov længe, og den ene bar af gode Grunde over med den anden. Portene blev aabnede og Slaverne lukket ud af Slavekasserne for at gaa til deres Slid paany.

Det var en varm Dag i Juni 1693. De Hvide mødte op med tunge Lader og missende Øjne. Det sløve Præg kom snart over Fortet, dets Befolkning og dets Omgivelser, og ingen skulde ane, at det var en mindeværdig Dag, som oprandt.

Ved Middagstid kom Assemoni med en anselig Skare Købmænd. Der kunde vel være henvend 80 Mand i hans Følge. Kommandanten plirrede med Øjnene, skyllede sin Mund og tænkte paa den gode Profit, der maatte komme ud af Handelen. Da Skaren troppede op, nærrede Vagtmesteren Betæneligheder ved at lade hele Flokken komme ind i Fortet. Det var imod Bestemmelserne, i hvert Fald mod Traditionen.

»Han skal tænke paa Handelens Bedste, paa Negotiens Fremgang, Fæhoved,« vrissede Kommandanten og mavede Underofficeren: »Commerceraad Arv lægger inte Fæstning og Guarnison her paa Cüsten for at føre Krig og give ham Lejlighed til at exercere Militien, men for at fremme Landets Negotie og Fordeel, forstaar han vel. Gaa han heller ner til Kyperen og sig ham, at han skal have en brav Hoben af vort gode Brændevin klar til de fordrukne Bæster.«

Slaverne hældte endnu en Gang hans tunge Hoved over med Vand og hjalp med at iklæde ham det mest pragtfulde Skrud, og han gik saa ned i Fortgaarden, hvor Købmanden havde modtaget Gæsterne og begyndt Handelen.

Handelen gik glat. Guldet og Elfenbenet laa i Hobe, og da det alt var takseret, blev Flinterne og Krudtet og Flintestenene bragt frem. Harding Petersen sad ved et lille Bord, hvor Regnskaberne laa mellem Bøgere med Franskvin. Assemoni, en kæk, yngre Mand, og et Par af de mægtigere fremmede sad paa lave Taburetter, Resten paa den bare Jord. Brændevinen gik lystigt rundt, og alle Ansigter skinnede af Liv trods Heden i den brændende Sol. Harding Petersen blinkede lunt til Assemoni, og Assemoni fortrak Ansigtet med en forsoren Mine. De øvrige Folk i Fortet tog sig en god Dag. Der var ingen Rømmen i Forværket, og Skildvagtten kunde tage det med Ro. Det var som en lang lys Aften. Kun Købmanden asede og svedte med sine Hjælpere. Menimand maatte »grine ved at se den størladne Vigtigkarl og hans fede Svende springe for Nigjerne og sin Direktion«.

Daarlige Flinter? Hvadbehager? Det var endda Akrakongens Tillidsmand som sagde det! Assemoni grinede og saa prøvende paa den Flint, han havde taget i Haanden. Nu talte han selv *Assemoni*. Han saa' ugerne, at de brave Handelsmænd, han havde bragt til Fortet, skulde have ilde Tanker om Varerne. Han blinkede til Kommandanten og foreslog, at Køberne fik Lejlighed til at prøve Bøsserne. Det skulde ikke gerne være første og sidste Gang, at han bragte Blomsten af Akvamboernes mægtige Stamme til Christiansborg.

Købmanden svedte, — og Harding Petersen lo. »Skænk i for Akvamboernes skønne Blomster,« raabte han lystigt, »og lad dem saa prøve saa meget de vil. Brænd løs paa Slavekasseporten derhenne. Vi faar vel Raad til at sætte en ny i, om det gøres nødig.«

Negerne lo og viste Tænder. Bøsserne blev ladet. Vagtmesteren trippede uroligt og nærmede sig Kom-

mandanten. Assemoni grinede lystigt og raabte nogle Ord.

»Han vil selv først,« oversatte Tolken.

Harding Petersen nikkede taaget og tømte sit Bæger.

Den overmodige Assemoni løftede sit Vaaben, Øjnene skinnede og alle de hvide Tænder lyste. Ligesom for Spøg rettede han Flinten hen mod Vagtmesteren, som uvilkaarligt førte Hænderne op mod Brystet. I samme Nu gik Bøssen af. Harding Petersen hørte et Skrig, mærkede varmt Blod sprøjte over sig, men inden han havde besindet sig, skingrede øredøvende Hyl gennem Luften. Han fik et Slag i Hovedet og tumlede om. Købmanden blev kastet over Ende og bundet, og de fir-sindstve Akvamboer jog som løsslupne Djævle løs paa Vagten ved Porten og paa Bastionerne, paa Haandværkerne, Assistenterne og hver Mand, som bar de danske Farver. Hist og her stod der Kamp. Et Par Soldater værgede for sig og Flagets Ære indtil de faldt, og ikke saa faa Akvamboer bødede med Livet. Men Overrumplingen var saa fuldstændig, og Forsvaret saa meningsløst, Overmagten saa stor, at hele Tumulten kun varede nogle Minutter. Da lød Sejersshylene overalt i Fortet, hvis Porte Assemoni lod lukke for ikke at udsætte sig for Kamp med de trofaste Ursunegere!

Kamporgiet var endt. Nu skulde Drikkeorgiet begynde. Fangerne blev, forsvarligt bundne, kastet til Side. Fortet var faldet; nu gjaldt det Vinkælderen. Flaget fik endnu Lov til at vaje en Stund. Det vigtigste først. Brændevinspakhushets Port var stænget og laaset. Købmanden maatte vel have Nøglerne. Han blev fundet frem mellem de Saarede i Gaarden, hvor han laa væltet over Ende ved et Kolbeslag og derefter stukket med en Kniv, som havde flænset hans Side. Han havde ikke Nøglen og kunde eller vilde ikke sige, hvor den var. Foor at friske paa hans Hukommelse blev der pirket til ham med Knive, men han svarede ikke.

Medens dette stod paa, undslap et Par Soldater, Handelsbetjente, Haandværkere og nogle af Negerkvinderne, som ikke vilde tage til Takke med de ny Herrer. De lod sig fire — eller sprang — ud over Muren og fandt Tilhold i Crevecoeur eller i Ursu. Akvambokrigerne var optagne af at komme til Drikkevarerne, og Assemoni, den klogeste af dem, var, efter at have ladet Portene lukke, gaaet op i Guvernements-salen og paa Kommandantens private Sal, hvor han tog alle de rede Penge og Kommandantens eget Guld til sig.

Krigerne nede i Gaarden gennemrodede ogsaa den bevidstløse Kommandants Lommer. Hans smukke Klæder blev saa flaaet af ham, hvorpaa de grinende Negerere kastede ham hen ved det Sted, hvor Fortets Folk plejede at forrette deres Nødtørft. I den afsides Krog blev han overladt til sig selv. Den uheldige Købmand blev imens martret. Først blev et Par Fingre, saa en Haand, saa en Fod afhugget og smidt ved Siden af ham.

Fra det højtliggende Vindue i Guvernements-salen fik Assmoni Øje paa et Par Flygtninge. Straks sprang han op i Vinduesaabningen og raabte til Krigerne i Gaarden, at de skulde sætte Poster paa Bastionerne. Krigerne greb deres Vaaben, løb endnu en Gang Fortet rundt og satte saa Posterne ud. Under Løbet fandt de den tykke Kyper, som var faldet ned fra Muren og forslaaet og fortumlet laa lige op ad Bastionen. Krigerne skød ned paa den gamle Mand, der gurglede af Skræk ved at se de sorte Akvambofjæs over Murkanten og nu maatte vente sin Bekomst. Tre af Skuddene ramte ham i Brystet. Han krympede sig lallende sammen, men inden han endnu var død, fortsatte Krigerne deres Rundgang.

Da de kom ned i Gaarden igen, havde Købmanden udaandet midt i Pølen af sit eget Blod.

Assemoni, som havde gemt sit Bytte hen, kom hen til de andre. Pakhusporten blev sprængt, et Par Brændevinsankere blev under skingrende Raab slæbt frem og Spunsen slaaet ud. Assemoni bragte selv en Kumme med den højtpriste Vædske ud til Vagtposterne, og tog saa Del i Orgiet. Fortets Mandsslaver blev spærret inde, men de af Kvindeslaverne, som fandt Naade for Sejerherrerens Øjne, fik Del i Drikkelaget.

Budskabet om Fortets Erobring fo'r som en Løbeild ud over Landet, og sent paa Eftermiddagen kom Akrakongen for at deltage i Festen. Planen om Overfaldet var aftalt hos ham, og det var *hum*, der for at gøre Harding Petersen tryk, havde givet Tanken til at foreslaa Overprisen.

Bossen, som var ude i Marken med Markslaverne, bragte dem og Kvæget ind til Ursu om Aftenen og overlod dem til Kabusirens Ansvar, medens han selv søgte Tilflugt i det hollandske Fort, Crevesoeur, som laa en Fjerdingvej derfra.

De Danske, der var sluppet helskindet dertil, bad den hollandske Kommandant give dem Vaaben og med sine Folk gaa med dem for at forsøge paa at tage Christiansborg tilbage, men han betakkede sig. Det hollandske Kompagni havde Fred med Negerne og ønskede ikke Krig. Desuden var hans Besætning kun ringe; han kunde ingen Folk undvære.

Paa Christiansborg blev de Danske, som var taget til Fange, indtil videre spærret inde under Bevogtning, men de haardtzaarede blandt dem, fik Lov til at ligge, hvor de laa. Ingen vilde umage sig med at bære dem noget Sted hen.

Kun én, hvis Hjerter bankede for de Danske, var endnu paa Fortet. Det var Dodowa. Hun laa oppe i Kommandantens Sal inde under hans Seng med en Kniv i den højre Haand. Hun, som havde været Kommandantens Bislopperske, vilde ikke være en sort Mands Slavinde. Da hun hørte Kampskriget i Gaarden, havde hun fra Vinduet set Harding Petersen falde og med vilde Øjne fulgt Kampens Forløb. Men det var hende umuligt at gøre Følge med de andre Flygtninge paa Springet over Muren. Hun vidste knapt selv, om det var for at hævne sig og sin Herre, eller *hvorfor* hun blev, men uden bestemt Tanke snappede hun Harding Petersens Knivdolk, som laa i hans Skuffe, og da hun hørte Trin af skoløse Fødder paa Trappen og anede, at Assemoni vilde komme, krøb hun ind under den lave Seng og blev liggende dér med tilbageholdt Aandedræt, indtil han igen var gaaet. Havde Assemoni fundet hende, vilde hun have brugt Kniven, der ligesom drog i hendes Haand. Ved Aftenstid listede hun sig instinktmæssigt ud af Rummet for at søge sin Herre.

Fra Plantningerne fik hun set, hvor Skildvagterne var; de døde ved deres Vaaben og nippede til deres Brændevinskummer. Den afdøde Præst havde forsøgt at kristne hende og havde næsten tvunget hende til at være med til Gudstjenesten i den lille Kirkebygning. Dér vidste hun, at Overtroen vilde holde Akvamboerne fra. Hun vidste, hvor Nøglen hang, tog den, overvandt sin Frygt og lukkede sig derind. Fødevarer havde hun bragt med, men inden hun var kommet til rette i det mørke Rum, hørte hun Stemmer udenfor. Det var ved Solnedgangstid, og hun kunde fra en Stol se ud af Vinduet.

Akrakongen, Assemoni og en Kriger, som viste dem Vej, dinglede forbi. Hun hørte dem nævne Navnet paa Kommandanten, og som et Dyr sneg hun sig lydløst

efter dem. De standsede ved Affaldsdyngen, hvor hun saa' Kommandanten ligge næsten nøgen mellem Ophobninger af Uhumskheder. Paa Akrakongens Tale forstod hun, at de vilde se, om Kommandanten var i Live, og hvis han var det, vilde de forhindre, at han skulde flygte. Hun saa' dem beføle ham. Ravende og drukne, som de var, sparkede de til ham. Han rørte sig ikke, men var aabenbart varm endnu. Krigeren tog paa Assemonis Befaling sin Kniv frem og snittede med hurtige Ryk Haserne over paa den bevidstløse Mand.

Dodowa var ved at segne ved den flaaende Lyd og smuttede tilbage. Inde i Kirkerummet saa' hun fra Stolen de tre Negerer med grinende og tilfredse Miner rave ind ad Gaarden til.

Hun greb angstfuld om sin Festsj og lyttede til Fodtrinene og Stemmerne, og da Spektaklet fra Drikkelaget i Gaarden var den eneste Lyd, der hørtes, tog hun en Dunk Vin, som hun havde snappet fra Kommandantens Beholdning sammen med de andre Fødevarer, og listede hen til Affaldsdyngen.

Det var nu blevet helt mørkt. Hun lagde sig paa Knæ midt i Affaldet og befølte med bankende Hjerter sin Herre, der laa her nøgen, blodig og tilsmudset. Paa en Sten slog hun Halsen af Dunken og hældte Vin i Harding Petersens aabne Mund, paa hans Pande og paa Brystet, som hun gav sig til at gnide med bløde ivrige Hænder.

Paa Halsen havde han flere Knivstik, men takket være hans hurtige Fald, var han sluppet forholdsvis let. Hvad enten det nu var Vinen eller de ny Snits uhyggelige Purring, der gjorde det, lukkede Harding Petersen Øjnene op og trak Vejret dybt. Den trofaste Pige klappede ham henrykt og klemte hans kolde, snavsede Haand. Kommandanten lukkede træt Øjnene igen, men Pigebarnet trak i ham, hældte febrilsk Vin over hans Ansigt og lod ham ikke i Ro. Han kom mere og mere til sig selv, og da han mærkede, hvor han var, strammede han sig op til en Kraftanstrengelse.

Den tapre Pige slæbte ham et Stykke hen ad Jorden, men maatte saa udmattet opgive Ævred. Hun var sekstenaarig og spinkel, og han var tre Gange saa gammel og tre Gange saa svær. Til sin egen Forbavselse kunde han spise og drikke alt det, hun bragte ham, og da han undersøgte sig selv nøjere, mærkede han, at Slaget i Hovedet omtrent var forsvundet, Saarene i Halsen næsten holdt op at bløde, og det var nu mest de over-skaarne Haser, som voldte ham Hindring og Smerte.

Dodowa sneg sig op i Hovedbygningen efter en Pude og flere Spise- og Drikkevarer, og imedens laa Harding Petersen og lyttede efter Støjen inde fra Fortgaarden. Han blev grebet af Rædsel for ny Mishandling, og da Dodowa kom tilbage, var han allerede i Færd med at krybe hende i Møde paa Hænder og Knæ. Dodowa nikkede opmuntrende, pegede paa Muren og lod Puden falde ned over Kanten. Saa løb hun igen op paa Salen, tog flere Puder og stak nogle Sager til sig, deriblandt en lille Pose Guldstøv, Assemoni ikke havde faaet med.

Fra Vinduet saa' hun ned til den nærmeste Skildvagt, der stod og blundede ved den vestlige Bastion, som vendte hen imod Crevecoeur. Paa Bastionen ved Landsiden, hvor Kommandanten langsomt krøb frem mod Muren, var der ingen Vagt. Som en Antilope sprang hun ned ad Trapperne og hen til ham, hjalp ham op paa Murekanten, kastede Puderne over og sprang selv først ned.

Kommandanten, som var segnefærdig af Smerte, lod sig falde ned i Mørket. Ved Stødet var han ved at brøle af Pine, men Dodowa var forberedt derpaa; hun havde straks kastet sig over ham og klemte ham en Pude for Munden. (Fortsættes i næste Nummer).

## Dødsstraalen.

Den engelske Ingeniør Mr. H. Grindell Matthews i London har opfundet en ny mystisk Lysstraale, der fungerende som Energioverbringer, dannet af elektriske Højspændingsstrømme vil være i Stand til fuldstændigt at ødelægge det Luftfartøj, mod hvilket den rettes.

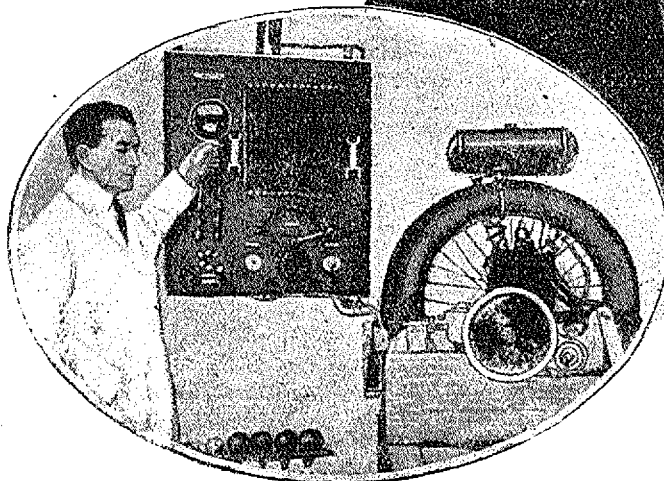
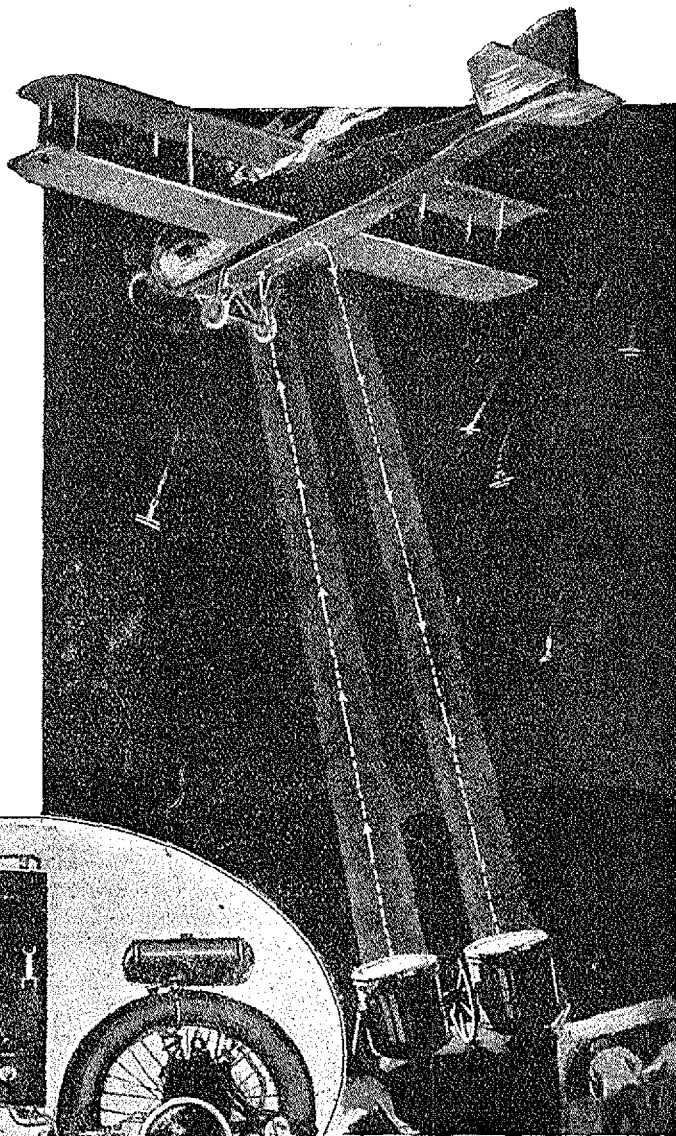
Straalen er sammensat af smaa Lyspile, der gør Luften, de sendes igennem, stærkt ledende for Electricitet.

Der foreligger Beretning om, at man ved Hjælp af denne Straale har kunnet standse et Automobil ved at rette Straalen mod Vognens Magnet. Man har ligeledes faaet Krudt til at eksplodere ved paa en Afstand af 36 eng. Fod at rette Straalen mod Strængstoffet.

Inden for de Indviedes Kreds nærer man den sikre Overbevisning, at Straalen — »Dødsstraalen«, som den kaldes — vil komme til at betyde en mægtig Omvæltning indenfor Fremtidens Krigsførelse.

Straalen kan sendes frem og tilbage, den kan gøres usynlig og synlig. Rammer den et Menneske, gøres det bevidstløst ved et voldsomt Chock, og den efterlader hæftige Brandsaar.

Under Forarbejderne har Mr. Grindell Matthews udvist stor Hemmelighedsfuldhed med Hensyn til Sa-



gens Enkeltheder; men alligevel hævder andre Ingeniører og Videnskabsmænd, at lignende Opfindelser tidligere er gjort.

»Dødsstraalen« har for Resten været Genstand for

en ivrig Disput i Londons Byraad, idet man fra flere Sider hævder, at Mr. Grindell Matthews ikke burde have Ret til at benytte den.

25 Aars Dagen for Jens og Maries Bryllup nærmede sig. Det var Marie, som først begyndte at tale om Sølvbrylluppet:

— Vi maa da have lidt Højtidelighed, Jens, paa vor Sølvbryllupsdag. Skal vi ikke slagte Grisen?

— Slagte Grisen? — Er du tosset, Kone, svarede Jens. Hvorfor skal vi dog slaa en uskyldig Gris ihjel for det, der hændte for 25 Aar siden!

\*

Doktoren: — Deres Puls slaar saa regelmæssigt som et Ur.

Patienten: — Ja, det tror jeg! De holder jo ogsaa paa mit Armbaandsur!

— Hvorfor lader du altid din Hustru faa sin Vilje?  
— Jo, jeg prøvede engang at standse hende.

\*

— Smil er lille Smule! bad Fotografen. De ser altfor alvorlig ud.

— Jamen, jeg skal bruge Billedet til Reklame for min Forretning, svarede Kunden.

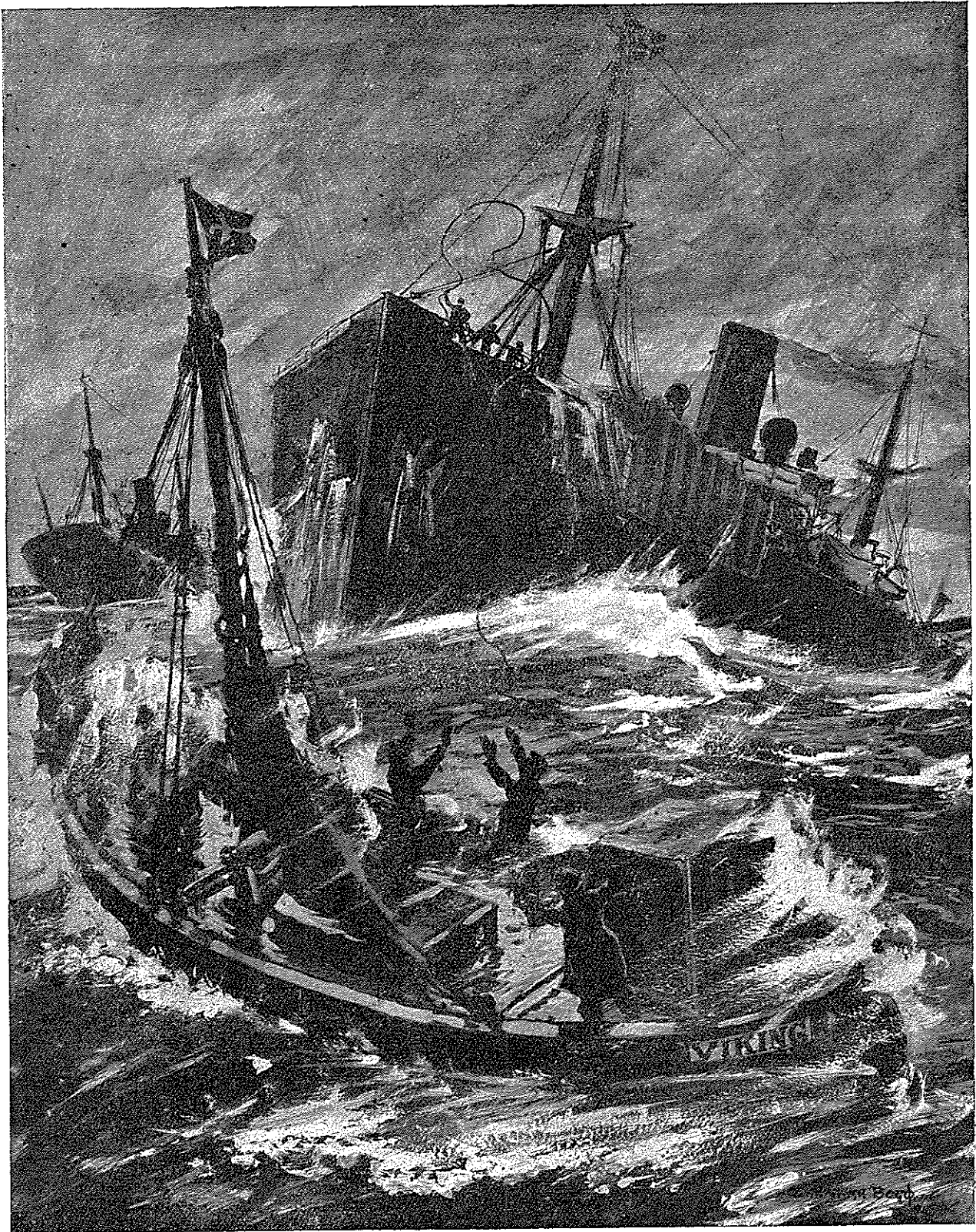
— Det er nok muligt; men er det nødvendigt at se saa højtidelig ud?

— Ja, jeg véd ikke om De nogensinde har set en smilende Bedemand?

\*



# Fiskekutteren „VIKING“ i Nordsøen.



Under Orkanen i September laa Fisker L. P. Hansen af Hundested med sin Kutter »Viking« paa Fiskefangst i Nordsøen. Under Uvejret observeredes en svensk Damper, som med haard Dækslast og med knækket Rørstamme kom drivende ned mod dem med Nødflag oppe. Ved at praje Svenskeren fik Fisker Hansen Underretning om, at en tysk Damper var tilkaldt pr. Traadløs, og til Trods for det farefulde i Situationen gik han og hans Folk straks i Lag med Arbejdet paa at føre en Slæber over til den anden Damper, som grundet

paa den høje Sø ikke kunde gaa tæt nok til Svenskeren. I ti Timer, i Braadsøer, der uafladeligt slog over »Viking«, i Tykning og Mørke gennemførte Hansen, hvad han havde taget sig paa, endskønt Staalwir'en to Gange sprang.

Dagspressen har hyldet den raske Daad, men Fisker L. P. Hansen svarede ved vor Henvendelse til ham:

»Jeg har kun gjort min Pligt!«

Genkender du, kære Læser, i disse Ord den danske Sømand og Ætlingen af Lars Kruse?

# S Ø E N S L I V

## Shanghajer.

En ung Mand, Dusus Kløve, fra Randers var tiltalt for Rømning fra »United States«. Han forklarede for Søretten, hvor Sagen er bleven behandlet, at han sammen med en anden ung Sømand fra Damperen var gaaet ind paa en Beværtning i Hoboken, men havde ikke saa mange Penge, at de selv kunde købe Spiritus, der kostede »en halv Dollar pr. Glas«. Pengeknapheden førte dem i Selskab med et Par Danskere, der trakteredede dem med den forbudte Vare i saa rigeligt Maal, at de meget hurtigt blev fulde. Det var »en klar, rødlig Vædske, noget lignende Vinsprit«.

De to Sømænd mærkede intet, før de vaagnede op i et Træskur i en Jernbanearbejderlejr, 100 miles fra New York. Her blev de sat i Arbejde sammen med en Mængde andre, men flygtede efter 10 Dages Forløb til New York, hvor de fik Hyre paa »Estonia«.

For Retten antydede Sømanden i meget bestemte Vendinger, at han var blevet »shanghajeret« til Banearbejdet af de danske Agenter.

Rent bortset fra, at den for Tvangshyre velkendte Sømandsbetegnelse »shanghajeret« faar en udvidet Betydning gennem denne Forklaring, kaster Tilfældet en grel Belysning over Forholdene i Amerika.

## Havets Helte.

Foruden Baadformand Christian Møller ved Gl. Skagen, er der endnu to bekendte Redningsmænd i Nordjylland, som afskediges fra 1. Oktober. Peter Svendsen, som er en Søn af Lars Kruses bekendte Kammerat Ole Svendsen, ansattes ved Redningsstation Skagen 1. Oktober 1894, da Faderen tog sin Afsked. Han har deltaget i en lang Række farefulde Foretagender, hvoraf man fra de senere Aar vil mindes Kaperkrydseren »Igotz Mendi« (1918), Gøteborgdamperen »Brita« (1919) og sidste Julenat den københavnske Damper »Hjortholm«. Ialt har han deltaget i 34 Redningsforetagender, hvorved 358 Menneskeliv er bleven reddet. For hans Virksomhed er han dekoreret med en hollandsk og en spansk Redningsmedaille.

Endvidere afskediges ligeledes fra 1. Oktober Peter Christian Carlsen, der har været ansat ved Station Vesterø paa Læsø siden 1. Maj 1888, har deltaget i 15 Redningsforetagender og været med til at redde 73 Mennesker.

## To Mand druknet.

Under sidste Efteraarstorm laa Fiskekutteren »Hekla« af Esbjerg ude til Sø, og havde det Uheld, at Storbommen blev slaaet løs, da Skuden befandt sig i Farvandet lidt Nordvest for Graadyb Fyrskib. Saa godt det lod sig gøre forsøgte Skipperen Th. Rasmussen at reparere, bistaaet af Fiskerne Schmidt og Ness. En pludselig Braadsø, der fuldstændig begravede Kutteren under sine fraadende Vandmasser tog alle tre Mand med sig overbord. Det lykkedes Skipperen at hale sig indenbord, hvorfra han straks kastede Liner og Redningsbælter ud til de to andre. Længe kæmpede de, men forgæves.

Efter Ulykken søgte Skipper Rasmussen straks Havn.

## Knust mod Klipperne.

I tæt Taage løb den engelske Passagerdamper »Asian« (6000 Tons) for et Par Uger siden imod Klipperne 35 miles udfør Queenstown, Irland. Skibet gik i to Stykker ved det voldsomme Sammenstød. Det lykkedes Telegrafisten at faa sendt et traadløs Nødsignal S. O. S. ud et Par Gange, før den flængede Damper vendte sig om paa Siden. Det lykkedes de ca. 1000 Passagerer og Mandskabet at komme i 3 Redningsbaade, men netop som de skød ud fra den synkende Damper, vendte den ene Baad Bunden i Vejret, og Passagererne maatte klamre sig til Klippeskær og den kæntrade Baad en halv Time, før de blev fiskede op af de andre i Forvejen fulde Redningsbaade. Efter en meget farefuld Sejlads i oprørt Sø i 3 Timer, kom Hjælpen omsider i Form af en Krydser og bjergede alle, undtagen en af Skibets Officerer, der knustes mod en Klippe.

## Nilfisk



Demonstreres  
uden  
Købetvang.

□

Nem og  
behagelig at  
betjene.

□

Forlang vort  
gratis  
Katalog.

„...Mo'r, det  
kan jeg ogsaa  
gøre...“

## Den eneste danske Støvsuger

der renser med Luft alene, uden skadelige Indretninger,  
der ødelægger Iapper og Møbler.

Telf.  
9650

A/s **Fisker & Nielsen.**  
København F.

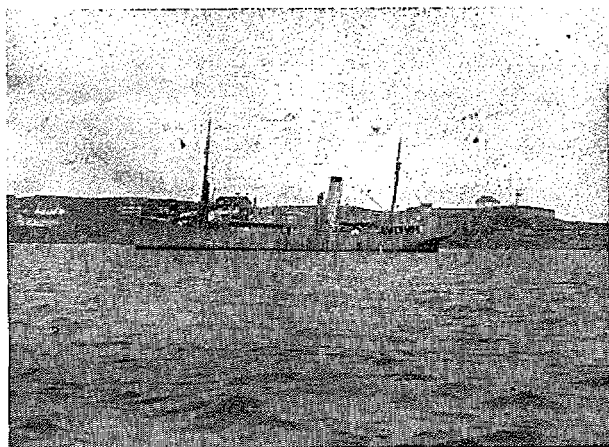
Telf.  
9650

# HAVDYBETS GAADER

Af Skibslæge N. C. Andersen.

**K**ORALBLAAT, blankt, plettet af store gyldentbrune Tangøer, ligger Sargossahavet rundt om os; Solen bager næsten lodret ned over Skibet, men under vort store Solsejl er sval Skygge.

Hvert Øjeblik ser vi, ude paa det blaa Vandspejl, et stort lysende Æg flyde forbi, saa stort som et Gaaseæg; i Kikkerten viser det sig halvklat, og skinner i iriserende Farver som det Ægget sidder en lille, rødilla Kam.



„Dana“ ved Færøerne.

skønneste venetianske Glasarbejde; ovenpaa

»Det er en *Physalia*,« fortæller min Sidemand, Biologen, som ligger i sin Dækstol med tunge videnskabelige Bøger. Det er den, Søfolkene kalder »the portugese man-o-war. Vi skal prøve at faa Styrmanden til at fiske en af dem op i en Pøs, naar han til Middag tager Temperaturprøve fra Overfladen.

Men De maa passe paa ikke at røre ved den! For den kan brænde noget saa eftertrykkeligt.«

*Portugiseren* har et langt Slæb af nedhængende Traade! meterlange, rødviolette og blaalilla Traade, hvis Eksistens man slet ikke aner, naar man ser det smukke Æg flyde paa Vandspejlet.

Traadene har forskellig Funktion, fortæller Biologen: nogle er Fangtraade, andre er Fordøjelsesorganer . . . og pludselig gaar det op for En, at der her, allerede tæt under Overfladen, findes et Liv, som de fleste af os aner saare lidet om . . . og hvad er der saa ikke længere nede! Herude er dybt: 5—6000 Meter ned til Bunden!

\* \* \*

Fra Oldtiden har Menneskets Nysgerrighed og Videbegær beskæftiget sig med Havets Dybder — søgt at danne sig et Billede af det egen-

artede Liv, som rører sig dernede. Men Undersøgelserne har været forbunden med uhyre store Vanskeligheder, som først i den allernyeste Tid, og kun delvis, er overvunden. Hurtigt er man blevet klar over, at alle Forhold — de kemisk-fysiske, saavel som de biologiske — varierer stærkt, dels fra Sted til Sted, dels fra Dybde til Dybde; og Bestræbelserne for at skaffe Undersøgelsesmateriale har derfor først og fremmest koncentreret sig om at ophente skarpt afgrænsede Prøver fra vilkaarligt valgte Dybder — Prøver, som ikke paa Vejen op gennem de ovenfor liggende Vandlag har faaet en uvelkommen Tilblanding af disse Vandlags Indhold.

I de senere Aartier har man haft sindrige »Vandhenterer«, ved hvis Hjælp man kan ophente saadanne afgrænsede Prøver fra vilkaarligt valgte Dybder: store Flasker, eller rettere Cylindere, som sænkes ned i Havet, og som ved en fikks, lille Mekanisme kan lukkes hermetisk i et bestemt Øjeblik; man kan da hente en Prøve op, som kan benyttes til kemisk Analyse (Saltholdighed, Iltindhold, Brintionkoncentration, Metalholdighed o. a. Undersøgelser) og efter Centifugering til mikroskopisk Undersøgelse. Paa Vandhenteren er desuden anbragt et specielt Thermometer, som automatisk registrerer Temperaturen netop i det Øjeblik, da Vandhenteren lukkes.

Vi kan saaledes skaffe os Oplysning om Vandets Sammensætning og Temperatur i en hvilken som helst Dybde.

Ligeledes har man efterhaanden, ved Overvejelser og Forsøg, konstrueret Net, hvormed vi kan skaffe os Prøver af Fisk fra ret nøjagtigt bestemte Dybder. Og *Strabere*, som uden at ødelægge de sarte Planter og Dyr kan give os smukke Prøver fra Havbunden.

Man begynder at faa et Overblik over Havets Indhold og Variation, fra Overflade til Bund.

\* \* \*

Samtidigt med disse Undersøgelser har man drevet Mærkningsforsøg: levende, fangne Fisk forsynes med et lille numereret Mærke — som en lille Øreløk! — og sættes straks ud igen. Alle Nationers Fiskere véd, at naar de i deres Garn træffer en saadan mærket Fisk, skal de sende Fisken til den nærmeste biologiske Station, med Angivelse af Findested og Dato; for denne Ulejlighed modtager de en beskedent Ducør. Selvfølgelig genfanges langtfra alle mærkede Fisk, men alligevel er det en ret betydelig Brøkdel,

der fanges paany, og derved faar man et godt Overblik over Fiskenes Vandringer, som ofte spænder over forbavsende store Afstande.

Desuden foretages paa de biologiske Stationer omfattende Klækningsforsøg: Fiskeæg, der ofte maa befrugtes ad »kunstig« Vej, holdes i Akvarier ved passende, konstant Temperatur, saa man kan studere deres Udvikling i de forskellige Faser.

For mange Fisks Vedkommende er Udviklingen meget kompliceret, med mange mærkelige Mellemlid, Larvestadier, der lige saa lidt ligner den fuldt udvoksede Fisk, som Kaalormen ligner Sommerfuglen. Desværre er det saa vanskeligt at skaffe passende Betingelser i Forsøgsakvarierne: Tryk- og Temperaturforhold og Ernæringsvilkaar, saaledes som de er i Naturen, er vanskelige at efterligne i en Glaskumme.

For det er det mærkelige: under Udviklingen søger disse spæde Fiskebørn i Naturen ofte nye, forskellige Livsbetingelser; visse Fisk er i et



Stadie Kystfisk, Brakvands- eller Ferskvandsfisk; i andre Stadier vil de samme Fisk søge det aabne, salte Hav; og igen i andre Stadier optræder de som Dybvandsfisk.

Fiskenes Udvikling er derfor endnu langt fra udtømmende belyst. For mange Arters Vedkommende kender man kun Æggene og de fuldt udvoksede Individuer, men ikke Mellemlidene. Og omvendt kender man Masser af Larveformer, som endnu ikke kan henføres til nogen bekendt Fiskeart!

Men Aar for Aar, Dag for Dag, bliver vort Kendskab bedre, fyldigere og sikrere.

Samtidigt dukker der, takket være de forbedrede Undersøgelingsredskaber, nye, overraskende Arter op! Havet har en Rigdom, paa Former og Farver, som synes udtømmelig!

Det er ikke blot Nyttfisk, Biologerne studerer i alle Stadier. Ogsaa de tilsyneladende ligegyldige Organismer, Gopler, smaa Lyskrebs og andre Morildsdyr, de mikroskopiske Plankton-

væsener o. s. v., som aldrig direkte kan blive til Værdi for Skabningens Herre, har stor Interesse for Videnskabsmanden, og indirekte for os



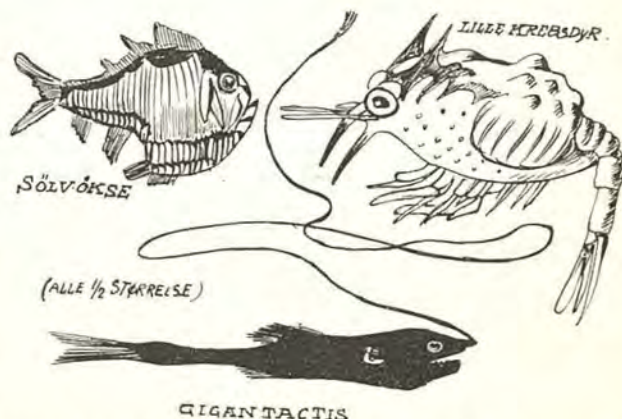
alle, da det er dem, der betinger Nyttfiskenes Livsvilkaar. —

— Intet Led er ligegyldigt i Naturens mægtige Husholdning!

\* \* \*

Skridt for Skridt, gennem Skuffelser og Fejltagelser, har Kendskabet til Havets Liv udviklet sig gennem Aarhundrederne. Men det er især i de senere Aartier Oceanografien har faaet en pludselig, stor uanet Udvikling, takket være de mange tekniske Fremskridt, og takket være en omfattende international Organisation.

Man imponeers ved at se de store Resultater, som f. Eks. Corvetten *Galathea*, der i 1845—47 foretog en Jordomsejling, den første danske Havundersøgelingssekspedition i større Format, har bragt hjem — i Forhold til de Hjælpe midler, man raadede over, var det forbløffende store



»Sølvøkse«, Smaafisk med stærkt udviklet System af Lysorganer; forekommer almindeligt i Atlanterhavet. *Gigantaxis*. (Nov. spec.) Eneste hidtil fundet Eksempel af denne mærkelige Fisk, hvis Føletraad er 3 Gange saa lang som selve Fiskens. (Dana-Expeditionen 1921—1922).

Resultater. Men Tilfældigheder spillede den gang endnu en stor Rolle.

Senere danske Undersøgelser (for Eksempel *Ingolfs* og *Thors* Togter) har kunnet planlægges bedre; tidligere Erfaringer kunde lægges til Grund for Undersøgelsesnes Teknik, og Resultaterne blev derfor mindre tilfældige.

Men rigtigt System er der først kommet i Havundersøgelserne, da der i 1901 oprettedes et *Internationalt Raad for Havundersøgelser*, som efterhaanden har faaet Tilslutning fra saa godt som alle Europas Nationer, selv fra Polen, der dog ikke har nogen stor Kyststrækning. Raadets nuværende Præsident er *Mr. H. G. Maurice*, London, og Bestyrelsen iøvrigt sammensat af Videnskabsmænd og praktiske Mænd fra alle de interesserede Nationer. Som en Anerkendelse af Danmarks Indsats i Havundersøgelserne har man valgt København til Sekretariatets Sæde; Generalsekretær er *Kommandør F. Drechsel*.

Siden dette Raad blev dannet, er Havundersøgelserne blevet organiseret. Paa de aarlige Møder udveksler og kombinerer man de indhøstede Erfaringer og Resultater, og planlægger Arbejderne for det kommende Aar, fordeleler den mellem Nationerne.

Saaledes er disse Undersøgelser blevet systematiserede, maaltbevidste; man undgaar nu — lettere end hvis hver Nation arbejdede for sig — unødige Gentagelser af de samme Arbejder, og opnaar bedre at faa alt med. Men indenfor den fælles, internationale Ramme, har hver Nation dog bevaret en vis Selvstændighed saa dens Arbejde anerkendes som netop denne Nations Andel.

Den store Verdenskrig bragte en sørgelig, langvarig Afbrydelse af alle europæiske Havundersøgelser; under U-Baadskrigen og Mineafspærringen maatte man indskrænke sig til Kyst- og Fjord-Undersøgelser. Og efter Krigens Ophør har de store Nationer været saa optagne af andre Arbejder, at de kun har kunnet ofre forholdsvis lidt Tid, Penge, Kræfter paa denne Opgave, saa vigtigt man end har anset den for at være.

Danmark har jo heller ikke undgaaet at mær-

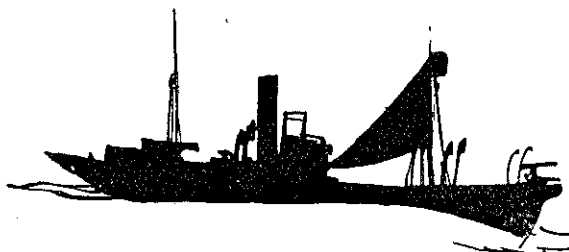
ke Krigens Eftervirkninger, men alligevel har vi været heldigere stillet end de store Nationer, og derfor kunnet gennemføre de smukke og frugtbare *Dana-Togter*; dels det store Togt i 1921—1922, hvorfra *Dr. phil. Johs. Schmidt* hjembragte de afgørende og endelige Beviser for sine dristige og opsigtvækkende Teorier om Ferskvandsaalens Vandringer, samtidigt med at der indsamledes et meget værdifuldt og omfattende Materiale af anden Art; dels de mindre Togter i de hjemlige Farvande og i Vesterhavet; dels, nu i Sommer, et stort Togt til Færøerne og til Island.

Et Land af Danmarks Størrelse kan vanskeligt afse store Summer til et saa specielt Formaal som dette. Naar Danmark alligevel har kunnet yde saa stor en Indsats i den moderne Havforskning, skyldes det ikke mindst velvillig Amatør-Medvirkning. Vore Koffardibaade i oversøisk Fart har jævnlige haft smaa Opgaver, i Form af Indsamlinger paa bestemte Omraader af Atlanterhavet; specielt har Ø. K.s Baade i sin Tid, forud for Dana-Ekspeditionen, ydet udmærket Bistand ved Indsamling af Aalelarver i Sargassohavet; Styrmandene paa vore Amerikabaade har gennem flere Aar optaget daglige Prøver af Overfladevand; og endeligt har flere af vore unge Søofficerer med stor Iver foretaget lignende Indsamlinger, efter forud angivne Planer, og derved ydet Havforskerne betydelige Tjenester.

Oceanografien er en ung Videnskab, i Grunden en Videnskab i sin Vorden, men en Videnskab, der allerede er ved at kunne overføre sine Resultater paa det daglige Livs Forhold, og ved at kunne anvendes til en rationel Ordning af Fiskeriet.

Dette Erhverv har hidtil bygget paa Tradition og Overlevering, paa Aartier og Aarhundreders Erfaringer.

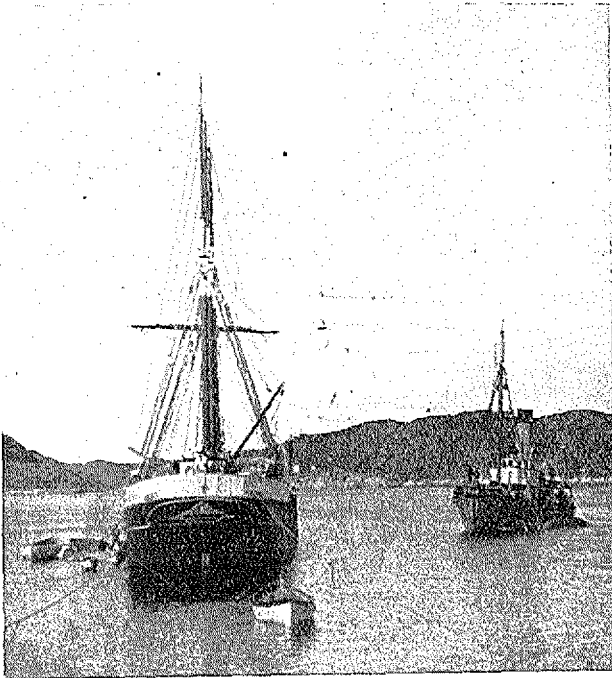
Nu, da man kan supplere disse Erfaringer med et virkeligt Kendskab til Fiskenes Levesæt og Vandringer, har man Lov til at haabe, at Fiskeriet med Tiden vil kunne organiseres lige saa godt som Landbrug og Kvægavl — at man en Dag vil naa til at dyrke Havet, som man alt dyrker Landjorden.



# Dansk Hvalfangst i Davisstræet.

Grønlandske Handel har i Aar gjort en smuk Indsats for at give Danmark Andel i den rige Hvalfangst ved Grønlands Kyst.

I mange Aar har norske Hvalfangerskibe drevet Fangst i Havene omkring Grønlands Kyster, og det



»Sværdfisken« og »Sonja« udenfor Kolonien Godthaab.  
»Sonja« vender hjem fra Fangst.

er mægtige Røgdomme, disse Hvalfangerskibe har tilført det norske Erhvervsliv gennem disse Fangsttogter.

Det er da saare rimeligt, at man inden for Styrelsen af den kgl. Grønlandske Handel har haft Opmærksomheden henvendt paa denne Sag; thi hvor Nordmændene kan drive Hvalfangst ved Grønlands Kyster, der maatte vel ogsaa være Chancer for os Danske, der ovenikøbet har den Fordel at have Landingsret.

Efter en længere Tids Forberedelse blev det endelig til Alvor med Sagens Realisation i Aar.

»Handelen« købte to Skibe, som specielt egnede sig til Hvalfangst, nemlig den 4-mastede Motorskonnert »Sværdfisken«, der skulde gøre Tjeneste som Flænse-skib, og saa den lille norske Damper »Sonja«, der er specielt bygget til Hvalfangerskib i Farvande som dem, man træffer ved Grønland.

»Sværdfisken« købtes i Estland, hvor det iøvrigt har Navnet »Avasta« efter en af de estniske Provinser. Før Skibet havnede i Estland sejlede det i dansk Fart under Navnet »Munkebjerg«, og Skibet er i sin Tid bygget paa Korsør Skibsværft.

Den 7. Juni afsejlede »Sværdfisken« her fra København, ført af Cverstyrmand *Tving*; men først omkring Midten af August mødte »Sonja« op ved Kolonien Godthaab, og derefter kunde Fangsten endelig begynde.

Det var selvfølgelig et Par Maaneder, mindst, for sent; men alligevel haaber man paa at vende hjem med et godt Udbytte.

Fangsten af Hvalerne besørgeres af »Sonja«, som



»Sværdfisken«s Besætning og en Mængde Indfødte ved Spækflænsningen.

derefter fører det dræbte Sødyr frem til »Sværdfisken«, ombord i hvilken selve Flænsningen foregaar.

Dette Arbejde udføres hovedsagelig af Grønlandere, der som Løn bl. a. faar de store Partier Hvalkød, der bliver tilbage, naar Spækket er skaaret fra og nedstuvet i Tønder. Naar Fangstsæsonen er forbi, antagelig i Slutningen af November, bringes Spækket til København, hvor det saa havner i Oliesmelteriet.

Vi ser os i Stand til at bringe et Par Billeder fra den første Hvalfangertur.

Paa det første Billede ser man »Sværdfisken« og den lille Dampet »Sonja« i Godthaabs Havn.

»Sonja« vender hjem fra en Fangsttur, hvilket fremgaar af den Kendsgerning, at den paa Siden har en dræbt Hval.

De smaa Baade, der ligger ved »Sværdfisken« er Flænsbaade, som man er ved at gøre klare til Arbejdet.

Hvorledes dette foregaar viser det andet Billede, som er taget ombord i »Sværdfisken«. Paa Siden ligger den dræbte Hval, man er Færd med at hejse en Længde Spæk indenbords, hvor man lige er blevet færdig med at flæse Spækket fra Kødet paa en anden Længde Spæk.

Som man vil se, er de fleste af »Flænserne« Grønlandere, der synes at være henrykte ved Udsigten til den store Mængde Kød, der tilfalder dem.

Omkring den 29. September havde man fanget 10 Hvaler til en Vægt af gennemsnitlig 4000 kg hver, og man haabede paa det nysnævnte Tidspunkt at kunne fange yderligere 10 Hvaler, inden Turen gaar hjemefter til de hjemlige Farvande hen imod Jul.

R.-J.

## NAVIGATØR-KONGRESSEN I CHRISTIANIA

Kongressen tog Afstand fra Udstedelsen af rene Konnossementer for beskadiget Ladning. Kaptajn Granit, Finland, holdt Foredrag om Arbejdstiden til Søs, og berørte den faldne norske Sjørettsdom, hvori Arbejdstiden for Dagmænd til Søs var sat til 10 Timer. Følgen havde været, at mange Kaptajner var bleven tvungne

betroeede Stilling indenfor Samfundet, hvorfor Kongressen opfordrede Organisationerne til at arbejde hen mod en Bedring af dette Misforhold.

Det besluttedes at fastsætte København som næste Kongressmødested 1925 og ligeledes at henlægge det nyoprettede Hovedsekretariat til København. Det i Mel-



Norge: (øverst) E. Tønnesen, — (nederst) Olaf Skjervald. Danmark: (øverst) Kaptajn H. P. Hagelberg, Formand for den alm. Danske Skibsførerforening, — (nederst) Styrmand Chr. Christensen, Forretningsfører for Dansk Styrmandsforening. Sverige: (øverst) N. P. Larsson, — (nederst) B. Johannisson. Finland: (øverst) P. Eriksson, — (nederst) W. K. Taussen. I sidste Række: (øverst) Chr. Steenstrup, Kongressens Dirigent, — (nederst) Redaktør D. H. Brochmann, Kongressens Sekretær.

til at gaa fra 8—9 Timer til 10. Kaptajn Larson meddelte, at i svenske Skibe var Tiden 9 Timer. Der henvises til tidligere Bestemmelser vedrørende Skibsofficerer og Sjøloven.

Vedrørende Navigatørernes Forhold vedtog Kongressen iflg. »Norges Handels- og Sjøfarts-Tidende« enstemmigt en Resolution, hvor fastsloges, at Navigatørstandens økonomiske og sociale Kaar i de nordiske Lande ikke staar i Forhold til deres ansvarsfulde og

lemtiden opsamlede Materiale skulde danne Grundlag og Retningslinier for det kommende Arbejde.

Vedrørende Standens sociale Nieveau henviste Kongressen til Nyttens af en saa alsidig og indgribende praktisk og teoretisk Faguddannelse som mulig, ikke mindst i Forbindelse med de, paa visse Hold skærpede Krav. — —

Flere skrevne Foredrag blev, af Hensyn til den fremskredne Tid, vedlagt Protokollen, saaledes Foredrag vedr. den nye Sjømandslov, Sundhedspas o. s. v.

## Kokkeeksamen paa „Constance“.



Siden den gamle Grønlandsfarer »Constance« lagde sig »til Ro« i København, har den ført en omtumlet Tilværelse.

Resterne af dens pyntelige hvidmalede Rig har snart knejset ved Nyhavns Kaj, snart ved Højbro og liver nu for Tiden op i Christianshavns-Kanal tæt ved Torvet.

Til Restaurationsbevillingen ombord knytter sig den Forpligtelse, at Køkkenet dér skal virke som Kokkeskole under Sjø-Restaurations-Foreningens Tilsyn. Hvert Aar afholdes da ogsaa ombord en Kokkeeksamen, hvor de unge udlærte Kokke overfor en Dommerkomité maa fortælle, hvorledes de forskellige delikate Retter bliver til.

Ved Kokkeeksamen i September fungerede Restauratør P. Kock som Eksaminator. Kokkeskolens Lærerinde, Fru Seidelin-Hansen, havde megen Glæde af sine Elever. Tilgangen af de unge Sjø-Restauratører vil ikke mindske det Renommé, Maden ombord i danske Skibe — ogsaa Kokkeskibet — nu engang har.

Ovenstaaende Billede, Restaurationen paa Mellemdækket, viser Bordet med Eksamensretterne, der paa en mere haandgribelig Made end Ord formaaede at overbevise Eksaminatorerne.

Paa Billedet ses bl. a. ogsaa Formanden for Dansk Sjø-Restaurations-Forening Hr. Fritzner.

## „Perita“s Forlis.

Paa Rejse fra Riga til Dordrecht med en Ladning Props og Spir er Damperen »Perita« — som meddelt gennem Dagspressen — forlist i Nordsøen.

Af de ved Søndervig paa Jyllands Vestkyst ilanddrevne 4 Lig var det ene en Kvinde, som bar en Ring med Indskriften »Albert Klevenhausen«, og paa det ene Mandlig fandt man en Ring med Navnet »Frieda Werner«. Da Kaptajnen paa »Perita« hed A. Klevenhausen, herskede der ikke megen Tvivl om, at de to Lig er aptajnen og hans Hustrus, og da en af Rederiets Inspektører kort efter Fundet kom til Ringkøbing for at identificere Ligene, konstaterede han da ogsaa Rigtigheden

af denne Formodning. Han genkendte ogsaa de to andre Lig og de blev alle paa Foranstaltning af den tyske Konsul i Ringkøbing hjemsendt til Flensborg.

»Perita« var paa 3200 Tons og var bygget i 1908, saa det var ikke noget gammelt Skib. Det havde en Besætning paa en Snes Mand, og der er vel næppe Tvivl om, at de alle er omkomne. Skibet skulde efter Beregningen have været i Nordsøen mellem Hansthalm og Horns Rev den 10. September, og da de fire Lig er drevet ind ved Søndervig, har Forliset sandsynligvis fundet Sted under Stormen i Døgnnet omkring denne Dato.



# Den fembenede Ko.

Af Vilhelm Bergström.

Illustration af  
Harald Jordan.



En Middagsavis bragte under Overskriften »Den sidste Bohemien død« følgende Notits: Den fra Gader og Kaféer kendte Bohemien Josef Guldig er i Gaar afgaaet ved Døden paa sit Kvistværrelse i Skt. Pederstræde. Dødsårsagen er en Tropesygdom, han paadrog sig for en Snes Aar siden paa Java. Oprindeligt var han Maler, men han har aldrig ulejliget nogen Udstilling. I det hele taget er det vist tvivlsomt, om han siden sin Hjemkomst fra Østen har haft en Malerpensel i Haanden. Trods den Festivitas, der omgav ham, er Døden sikkert alligevel kommen som en Befrielse. — Bladet anførte endvidere Begravelsesdagen.

Skønt Guldig havde levet hele sit Liv i Menneskesværmen, saa blev hans Kiste dog kun

fulgt af to Ungdomsvenner. Bladet havde nemlig anført forkert Begravelsesdag. Takket være den Grundighed, hvormed Professor Neel undersøgte alt (en Grundighed, der havde triumferet ved hans Undersøgelse af det pompejanske Maleri) fik han i sin Tid konstateret Fejltagelsen og underrettet Professor Nielsen derom. Stuv og streng og pompøs som en Moses paa Bjerget stod Neel og saa Kisten blive sænket i Jorden, mens den lille følsomme Nielsen græd.

— Han var saadan en god Kammerat den Gang ... i vores Ungdom, sagde Nielsen, da de gik bort fra Graven.

— En munter Kammerat, en farlig Kammerat, rettede Neel. Men et godt Menneske.

Efter at have gaaet et halvt Hundrede Meter

vendte de sig som efter fælles Aftale om. Mellem blomstrende Syrenbuske og mørke Taxtræer saa de en gul Farve, den Lerdyngge, som skulde gemme Liget af deres Ungdomsven. Saa kiggede de hastigt paa hinanden; ja de var bleven gamle. Neels lange majestætiske Patriarkskæg var bleven sølvpletet, og der var en jævn graa Tone over Nielsens store Kunstnermanke.

Tavse gik de videre. Fra Fasanvejen drejede de ind i Frederiksberg Have, og som under Indflydelse af gamle Minder gik de ned til Josty, hvor Kliken for mange, mange Aar siden ofte kom. I en barsk Tone — som en Opposition mod dette Søvnægengeri — bestilte Neel Kaffe. Han lod, som om han kiggede rundt paa det faatalige Publikum, men i Virkeligheden søgte hans Øje det gamle Stambord, for Enden af hvilket Guldig altid havde præsideret munter og Fandenivoldsk. Der gik ligesom Skyggen af et Smil over Neels haarde Høgeansigt.

— Husker du Historien om den fembenede Ko? spurgte han. Nej, det er sandt; den Gang var du vist i Paris.

— Var det en af Guldigs Genistreger, udbrød Nielsen. Aa fortæl Historien.

Og Professor Neel fortalte.

Jeg havde lige faaet solgt min første store Figurkomposition, hvilket hele Banden i Følge vores kommunistiske Principper skulde nyde godt af. Vort Togt gik over de sædvanlige Beværtninger til den lille pudsige Biks ved Nikolaj Taarn. Stemningen var meget høj, da en Markedsgøgler, som Guldig kaldte »Tommen«, traadte ind og blev inviteret med i vort Selskab. Han var en Del forkommen, idet en Tourné, som havde omfattet hele Sjælland, og som han nylig havde tilendebragt, var bleven en fuldkommen Fiasko. Bønderne havde ikke ønsket at se hans fembenede Ko. »Gaa du hellere over til det mørke Fastland med den,« havde de grinnende sagt. Og med det mørke Fastland havde de ment Jylland. Forøvrigt tænkte han at følge Raadet.

Af Selskabet dyrkede Tommen mest mig, antagelig fordi han med sin fine Markedsnæse havde vejret, hvem der havde Pengene. Han laa aldeles næsegrus for mig; bare jeg aabnede Munden, jubledede han. Forøvrigt kunde han godt bide, hvilket jeg mærkede en Gang, jeg havde været for haard ved ham. Da svulmede hans kantede Ansigt, som syntes formet af Lusinger, og hans smaa Griseøjne gnistrede. Uvilkaarligt kom jeg til at interessere mig en Smule for ham.

Jeg erindrer, at Guldig blomstrede den Aften

som ingensinde før eller senere. Alle de Indfald han havde! Vi lo, saa vi fik helt ondt. Da Tommen henimod Lukketid begyndte at klynke for Natlogi, sagde Guldig til mig: »Ham maa du tage dig af, Kammerat, og synes du ikke, han er helt stuere, saa kan du tøjre ham ude paa Taget.« Jeg lovede at prøve paa at beholde ham nede i Atelieret.

— Men hvad saa med min Ko, klynkede Tommen. Den staar bunden inde i »Maven« (de daværende Slagterboder). Hvis Politiet finder den der i Morgen tidlig, saa tager de den med som hjemløs.

— Det maa forhindres, sagde Guldig. Du Neel, du har taget dig af Grisen der, du maa ogsaa tage dig af Koen.

Jeg troede, at det var hans Spøg og bare smilte.

Da vi omsider i Flok og Følge forlod Beværtningen med Guldig i Spidsen, gik Turen straks til »Maven«, hvor vi fandt Koen staaende bundet til en Lygtepæl. Aldrig har jeg set usseligere Kræ. Ribbenene stak frem og lignede som Guldig sagde »Sultens Klaviatur«. Med Hensyn til Størrelsen saa forholdt »Forlystelseskoen« sig til en almindelig »Nytteko« som en Buskmand til en Bryder af Sværvægtsklassen. Dens Mærkværdighed, det femte Ben, hang som en Amulet mellem Forbenene, og naturligvis skulde allesammen »hive i Klokkestrængen«, noget Koen syntes at være vant til; den protesterede kun med et Par bønlig Øjne, der syntes at have tudbrølet i en Evighed. Mens det skete, stillede Tommen sig op foran den, rørt og fuld. »Her skal du se, hvad Fa'er har til dig,« sagde han og gav den en Bolle, som han ærligt og redeligt havde stjålet i Beværtningen.

Mens vi stod her, blev jeg klar over, at det virkelig var Meningen, at Koen skulde indkvarteres paa mit Atelier sammen med dens Herre. Havde jeg været ganske nøgtern, vilde jeg sikkert bestemt have afvist denne »kulrede« Idé, nu fandt jeg, at den i al sin Groteskhed var et Eksperiment værd. For Guldig syntes det at være en saare dagligdags Ting, at en Ko blev bragt op paa 5. Sal. Under Afsyngelsen af »Kammeratens røde Næse« og andre aandelige Sange gik vi i Optog til min Bopæl, venligt hilste af Gadebetjente, der dog søgte at dæmpe Tonen lidt.

Nedenfor Gadedøren tog Guldig Kommandoen over Styrken, der bestod af 6 Mand, mig selv iberegnet. Tommen fik Grimen betroet. Selskabets to svageligste Personer fik Plads hver paa sin Side af Koen, mens de resterende stærke Mænd skulde skyde bag paa. Forinden

Transporten begyndte, var jeg et lille Løb ude i Gaden og saa op og ned ad Huset. I Stuen og paa første Sal, som rummede lutter Sagførerkontorer, var der naturligvis slukket. Ogsaa paa anden, hvor Værten boede, og paa fjerde Sal var der mørkt, men paa tredje Sal hos Frøknerne Teisen brændte der i Sovekamret et svagt Lys. Jeg haabede paa, at Sovekamret var saa langt borte fra Trappen, at Damerne intet kunde høre, men jeg undervurderede Transportens Vanskelighed, overvurderede Koens Taalmodighed og regnede ikke med den spontane Morskab, der plejer at melde sig ved usædvanlige Foretagender.

Hvis vi havde anet, hvad det var for en besværlig Historie, vi indlod os paa, havde vi sikkert hellere ladet den stakkels Ko overnatte i »Maven«. Fra vi forcerede Gadedøren, til vi sveddryppende, forpustede og ødelagte naaede op i Atelieret, gik der paa det nærmeste tre Timer. I al den Tid baksede vi med Koen; vi stred os frem fra Afsats til Afsats. Den eneste, der ikke ydede korporligt Arbejde var vores Anfører Guldig, han bare kommanderede og morede sig over Slavernes Slid. Dog nedlod hans sig til at trykke paa Automatknapperne, naar Trappelyset gik ud.

Det første Trappeafsnit, som kun bestod af tre Trin, gik let nok; Koen syntes ligefrem at hjælpe til. Men da den stod overfor det næste Afsnit, som hævede sig stejlt i Vejret med tolv Trin, blev den aabenbart bange og gjorde Modstand. Forbenene strittede imod, saa at der maatte et Par Mand til at bøje dem i Leddene og føre dem op paa det næste Trin. Ogsaa Bagbenene maatte føres, da det flere Gange hændte, at de skred under stort Spektakel. Forfatteren Jans, som var i Bagtroppen, tilbød at ofre sine Galosher. De skulde spændes over Bagbenenes Klove, som jo saa vilde gøre mindre Støj, men vi maatte afvise hans ædle Tilbud, da vi ikke havde nogen Tovstumper at gøre Galosherne fast med.

Tommen gik i Spidsen og sled i Grimen. Han var helt hysterisk af Nervøsitet. Han afvekslende kært tegnede Koens Mule og slog den Lusinger, idet han henholdsvis sagde: »Søde lille Splint« og »Gamle Runkedor« til den. Under Hvilet paa tredje Afsats saa han aldeles udmattet frem for sig og ytrede idiotisk, at det jo havde været rart, om vi havde haft en Kran. Herover brast vi alle i Latter. Kan du forestille dig et halvt Dusin Mandfolk næsten hulke paa en stille Trappegang midt om Natten. Jeg var den, der først kom mig. Aldeles forfærdet udbrød jeg:

— Værten bor her ovenfor. Vær dog nu lidt stille.

Men min Forfærdelse gav bare Anledning til ny Latterkrampe. Jeg fægtede rasende med Armene som en Dirigent, der ikke kan faa sit Orkester til at makke ret. Omsider, da Værten ikke viste sig, trøstede jeg mig med, at han var en ældre halvdøv Herre. I hvert Fald maatte vi nu have Koen op; dens Nedfart vilde foranledige en Katastrofe.

Da vi befandt os ud for Frøknerne Teisens Dør, foreslog Guldig, at vi skulde ringe paa. Frøknerne var jo sikkert Dyrevenner og vilde vide at værdsætte vor Umage med at skaffe Koer Natlogi. Jeg fik forhindret Ringningen, men kunde til Gengæld ikke afværge, at der kort efter blev dundret paa Døren med hele en Kos Vægt. Det skete under følgende Omstændigheder.

Fire Trin ovenfor Frøknerne Teisens Afsats gav Koen pludselig efter for en naturlig Trang. Arrieregarden, mellem hvilken jeg befandt mig, flygtede skyndsomt. Men derved blev Koen berøvet sin Basis og styrtede baglæns ned mod de gamle Dammers Dør, der ved et Mirakkel taalte Stødet. Jeg var paa et hængende Haar bleven Stødpude; kun en rap Bevægelse til Siden frelste mig. Hvad angaar Avantgarden, saa faldt alle Mand. Særlig Tommen blev tilredt; han havde viklet Grimen om Haanden og blev slæbt hovedkuls ned. For at gøre Forvirringen total slukkede det elektriske Lys samtidig.

— Tænd Lyset, sagde jeg.

— Det er vist bedst, at vi lader Mørket ruge lidt svarede Guldig paa sin rolige Maade. Man skal altid lade Tæppet gaa ned, naar en af Skuespillerne daaner udenfor Programmet. Saa vidt jeg kan mærke, ligger Primadonnaen lige over min højre Fods Tær. Pokkers ogsaa, at hun ikke er lidt federe; Knoglerne skærer ligesom sløve Knive.

I det samme hørtes inde bag Døren en høj skælvende Damestemme:

— Hvordan er det dog, De teer Dem, Hr. Neel. Nu har vi ligget vaagen i snart to Timer, mens man har forsøgt at bære Dem op. Lad dog være at gøre Modstand og se at komme i Seng.

Jeg skulde lige til i de høfligste Vendinger at takke for Raadet, da Koen paa mine Vegne svarede med et højt Brøl.

— Det kan ikke nytte, sagde Damestemmen dæmpet til en indenfor Døren. Jeg har forsøgt at tale ham til Rette, men hans Rus er aabenbart ganske dyrisk. Hør dog, hvor han brøler. Vi kan kun klage til Værten i Morgen. Kom nu, jeg fryser.

Straks efter blev en Dør slaaet temmelig haardt i derinde.

# Danish Shipping Company Ltd. <sup>A/s</sup>

Befragtning. Klarering og Dampskibsekspektion  
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering  
af Nybygninger.

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf. 527

København K.

Telegram-Adresse: PACAO

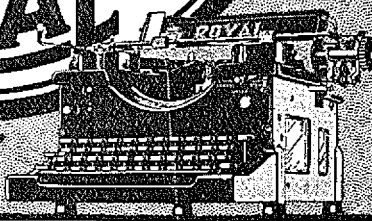
compare  
the work

The reason for  
**ROYAL** typewriter  
supremacy is  
fully established

Now—compare the guaranteed  
service which follows the purchase

**ROYAL**

*"Compare the Work"*



„ROYAL“ benyttes af: Statstelegrafene, De danske Statsbaner, Skandin.-Amerika Linien, Ministerierne, F. L. Schmidt & Co., Dampskibsselskabet „Orient“, C. K. Hansen, Gyldendal, Diskontobanken, Grøn & Witzke, Industri-aadet, Vacuum Oil, Teknologisk Institut, Toldvæsenet, Statsgældskontoret, Orlogsværftet, D. F. D. S. m. fl.

Salg og Leje af brugte Maskiner.

Reparation og Rensning af alle Systemer. — Alt i Tilbehør.

MAX BODENHOFF.

FREDERIKSHOLMS KANAL 28.

Telefoner: 10,024 — 6304.

## KJØBENHAVNS SKIBS SALGS BUREAU

(CHARLES HVILSOM)

HAVNEGADE 21

STIFTET 1879

STIFTET 1879

EINAR WEILBACH & Co.  
**Niels Juelsgade 6.**

Kompasser og nautiske Instrumenter sælges med Garanti.

KOMPASKORRIGERING

Telefon 1 3 0 6 4

Telegr.-Adr.: Compassad,uster

### KELVIN GLIDER-MOTOR

Leverandør til de fleste offentlige Institutioner og Dampskibsselskaber.

**CARL C. BRANTH.**

St. Strandstræde 21.

Telef.: Central 7949—7950.

### Kedelrensning

— Rustbankning —

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske

Dampkedelrensningselskab.

Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



En gammel Dame sendte sin Læge et Telegram, hvori hun bad ham komme, da hendes Mand havde Halsbetændelse.

Lægen kom og fandt Manden liggende med Bronchitis.

— Hvorfor skrev De, at Deres Mand havde Halsbetændelse, De vidste jo udmærket godt, hvad han fejlede.

— Ork ja, det vidste jeg jo godt, svarede den gamle Dame, men der var ingen af os, der vidste, hvorledes Ordet skulde staves.

\*\*\*

Jeg skal ikke gennemgaa alle Enkeltheder ved vor fortsatte Fart mod de højere Regioner, men kun lige nævne, at Koen mærkeligt nok ikke havde brækket et eneste af sine fremtrædende Ben; derimod syntes den at have faaet en lettere Hjernerystelse, som gjorde den nærmest utilregnelig, thi med et Par Minutters Mellemrum brølede den saa regelmæssigt som en Sirene i Taagevejr. Først da den stod inde i Atelieret, hvor den var fritaget for Synet af Trapper, lukkede den Gabet og hensank i en dyb Melankoli. Den var ikke Spor optaget af det sensationelle i som Ko at befinde sig fyrretyve Alen over Jordens Overflade. Dens forgrædte Øjne saa paa disse underlige Mennesker, der laa og pustede og stønnede rund om paa Divanerne. Den svingede med Amuletten, det femte Ben, og forstod kun, at Livet var fuldt af Meningsløsheder, Urimeligheder og Kvaler.

Her gjorde Neel en Pause. Saa rystede han paa Hovedet og sagde:

— Jeg har aldrig mødt et saa tragisk Væsen som den Ko.

— Jamen, hvordan gik det i det hele taget med Koen, spurgte Nielsen. Historien ender saa brat.

— Du maa undskylde, svarede Neel. Der ender Historien for mig. Men nu skal du faa nogle Detailler; saa kan du selv sætte en anden Slutning til.

I syv Dage stod Koen oppe paa Atelieret. Den første Morgen sendte jeg alle Fyrene ud i Parker og Anlæg, for at de med deres Lommeknive kunde slaa Græs til den. Da de bare kom med en Lomme fuld hver, fandt jeg det nok saa praktisk at købe noget Furage. Ingen uden mine nærmeste Venner anede noget om dens Tilstedeværelse. Alle Spor var udslettet. Vi havde nemlig ladet Tommen vaske Plamagen af paa Trappen.

Men selvfølgelig fik jeg Vrøvl med Værten. Han kom personlig op for at »snakke langt«

med mig og gjorde derfor Mine til at ville indenfor, men jeg afværgede det ved at sige, at jeg havde Model. Saa blev han staaende paa Trappen og foreholdt mig Frøknerne Teisens Klage. De havde blandt andet sagt til ham: »Vi har fundet os i meget af Hr. Neel og hans Selskab, men han har dog endnu aldrig før budt os at krybe op ad Trappen som en brølende Ko midt om Natten.« Jeg lovede til Slut Værten aldrig mere at give Slip paa min menneskelige Værdighed.

— Kære Ven, sagde Nielsen, du har endnu ikke fortalt mig, hvorledes Koen kom ned til Jorden. Skete det i en Flyvemaskine eller hvordan?

— Den Gang var der ingen Flyvemaskiner, svarede Neel, men vi klarede os jo alligevel.

Efter en lille Atelierfest, hvor Koen havde optraadt med forgyldte Horn, fik jeg fat i et Par Pianoflyttere og en stor Kasse med Træuld. I den blev Koen puttet ned og baaret bort ganske smertefrit. Det var ogsaa Guldigs Idé.

Jeg glemmer ikke, hvor de to svære Mandfolk grinte, da de saa Koen. Jeg maatte forklare dem, at jeg havde brugt Koen til at male efter. »Ja,« sagde den ene af dem saa, »saadan et Billede maa være let at faa afsat. Det er jo ikke hver Dag, at man ser en fembenet Ko.«

De to Malerprofessorer smilte et Smil, der hurtigt blev borte som Vand i tør Jord. I et Fatamorgana havde de set deres Ungdoms Herlighed, og nu sad de atter i Frederiksberg Have ved en Kop Kaffe, efter at de havde begravet Ungdomsvennen. Om lidt vilde de rejse sig og gaa ind til Byen med al dens Almindelighed.

— Stakkels Guldig, sagde Nielsen, han begik den Fejl, at han vilde gøre hele Livet til en eneste Fest.

— Aa hvad, svarede Neel barsk. Vi andre har begaaet den Fejl — i den sidste Snes Aar — at gøre det hele til Alvor. Nu velsigner jeg Guldig med al hans Gøgl. Skal vi saa gaa.

*Vilhelm Bergstrøm.*

## VORE SØMÆND OG LOVGIVNINGSMAGTEN

**S**ØNDAG den 5. Oktober blev der i København holdt et Møde mellem Hovedbestyrelsen for Sømændenes Forbund i Danmark og Repræsentanter for Provinsafdelingerne. Resultatet af dette Møde blev en Resolution, hvori man for det første udtaler et stærkt Ønske om, at Forslaget om Ratificering af Konventionen angaaende Forhøringsforholdet vedrørende Søfolk, vedtaget paa Genua Konferencen i 1920, i den kommende Rigsdags-samling, maa blive lovfæstet.

Endvidere ønsker man lovfæstet: 8 Timers Arbejds-

dag til Søs (48 Timers ugentlig Arbejdstid), Beskyttelse mod yderligere Tilgang af udenlandsk Arbejdskraft i danske Skibe, saa længe Arbejdsløsheden for danske Søfolk er saa stor, som Tilfældet har været efter Krigens Ophør, samt at Lovforslag om Bemandingsskala til Søs ogsaa optages til Behandling, saa at der kan skabes Betyggelse for, at danske Skibe er bemanded saaledes, at saavel Passagerer som Mandskab er sikret mod Uheld, foraarsaget ved utilstrækkeligt Mandskab til Manøvrering af Skibet.



Fra Havnen.

## SCORESBYSUND-TOGTET

**E**T Togt er endt, lykkeligt fudført. Det var Redaktør Chr. Galster, som undfangede Idéen. Behjertede Mænd dannede en Kommité og førte den ud i Livet, bistaaet af offervillige Danske. Østasiatisk Kompagni viste her som saa ofte før sit Storsind, hvor det gælder Danmark og hvad Dansk er, ved at stille Dampskonnerten »Fox II« til Disposition. Det var med Ø. K.s den gule Skorstensfarve, »Grønland« gled ud af Havnen. Solblinket under Ækvator har hilst Ø. K.s Farver, Monsunen har kysset den, men Nordenvinden ved Polens Is har varmet sin Kind ved det lune Skorstensrør.

I Kaptajn Einar Mikkelsen, som Ekspeditionens Leder, og i Kaptajn, Lods Nielsen af Rønne fandt Kommitéen de rette Mænd til at føre Sagen igennem, og en begejstret dansk Ungdom sluttede sig til, blandt disse Styrmand Ingwersen, der vil være alle Danske bekendt fra

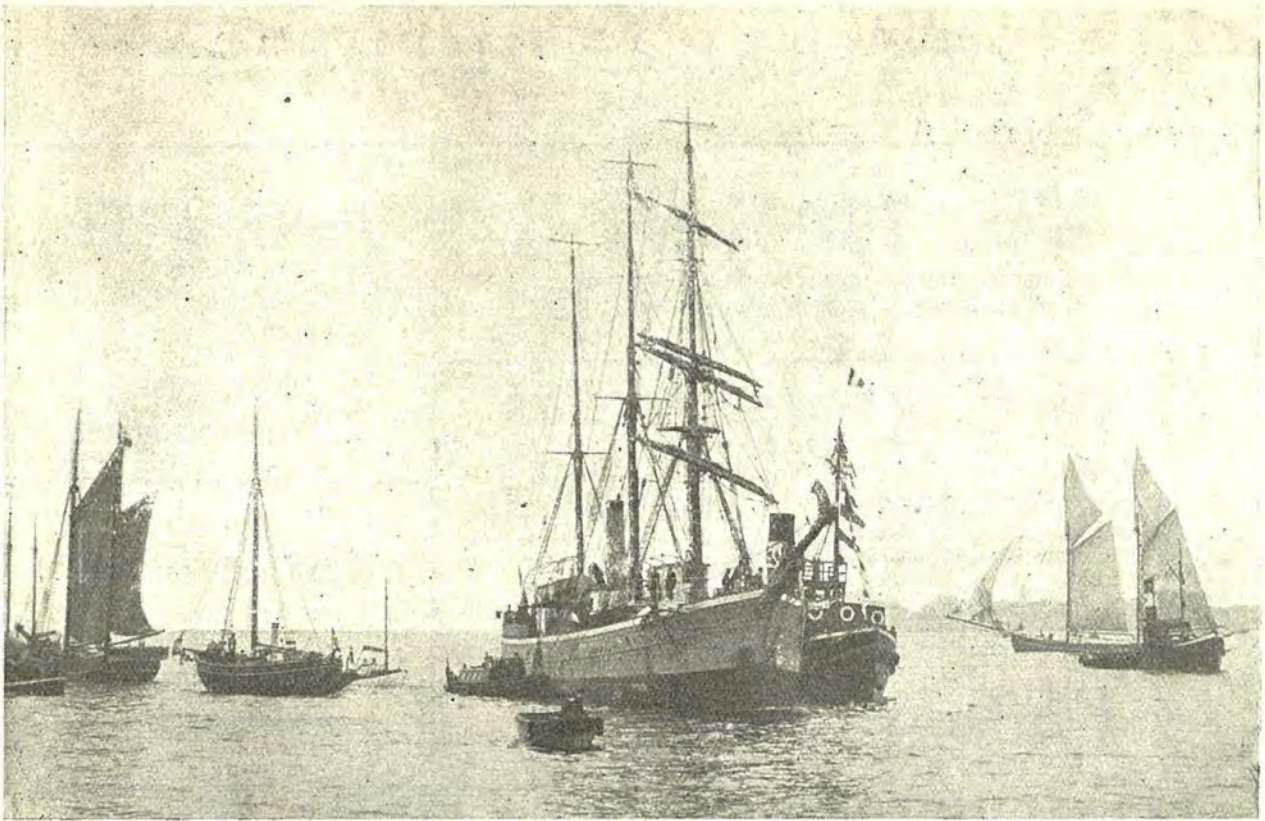
sit berømmelige Togt med »Shanghai« hjem fra Kinakysten Afrika rundt.

— — —  
 »Midt i Oktober har De os hjemme igen,« sagde Kaptajn Nielsen, da vi tog Afsked med ham, og paa Dagen den 15. Oktober trykkede vi atter hans Haand ved Langelinje, hvor en tusindtalig Menneskeskare hyldede de raske Grønlandsfare.

Men lad os ikke i Glæden glemme at takke vore tapre norske Brødre — Besætningen paa den norske Hvalfanger »Quest« — for den Hjælp, den Haand, de rakte en anden dansk Ekspedition, »Teddy«s Folk!

Et glimtende Nordlys fra Polarregionernes Sagaland er for en Stund smeltet sammen med den danske Skærsommers lyse Drømmenat.

C. B.



»Grønland« staar Havnen ind efter fuldbragt Daad.



Danmark leve!

# SKIBSHANDLERE

KØBENHAVN

Grundlagt 1875

Grundlagt 1875

## Th. Møller,

**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.**  
**Nyhavn 45 - 47, København.**

Telefon 387, 10,387.

Telegram-Adresse: „Ultra“.

## Julius F. Schierbecks Eftf.

København, Amaliegade 41.

Telefon 443 og 5143.

Telegram Adresse: „Schierbeck.“

### Skibsproviantering - Skibsstores.

### Frihavns Skibsprovianterings-Forretning

F. Mønnsen — A. P. Melgaard.

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8332, Øbro 1862 x, 3758 y, Palæ 967 y.

Telegr.adr.: „Proviant.“

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedeltensremedium.

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

KØBENHAVN

### SKIBSPROVIANTERING

TELEGR.-ADR.: BERGLARSEN : TELF. C. 120

## H. S. Hansen (Knud Petersen)

# Skibsproviantering

Lager af alle Skibsfornødenheder.

**Amaliegade Nr. 37. København.**

Telefon: Central 389.

Telegr.-Adr. Ginge, København.

## Brdr. Ostermann Petersen.

St. Annæ Plads 10.

Telefon 6975.

— Cigarer, Tobakker og Vine. —

Alle Ordre ekspederes fra Frilager til ankomne Skibe.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantforretning.

Største Lager af Colonial, Vine, Tougværk, Sejldug etc.

**Holbergsgade 24 .r. København.**

Telegram-Adr.:

„BJÖCHJENSEN“, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

## Georg Sørensen

Nyhavn 13 Telegr.-Adr.: Skibsgeorg Tlf. C. 6404

Skibsproviantering og Skibsinventar.

## L. P. Nielsens Søstøvefabrik

Telf, Palæ 1094

Toldbodgade 15, København

Grundlagt 1884

EN GROS - EN DETAIL

Leverandør til den kgl. danske Marine: Søstøvler, Træskostøvler,

Gummistøvler.

## JENS WITH

19, NYHAVN 19  
SKIBSPROVIANTERING

FRILAGER NR. 55

KONTOR & LAGER:

LILLE STRANDSTRÆDE 18

TELF. 5349—7215 OG ØBRO 3391 v.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses  
Skibsproviant.

Telefon: Central 4140.

## H. Nissen,

Skibshandler.

Amaliegade Nr. 31.

Telefon 453.

Privat Palæ 218.

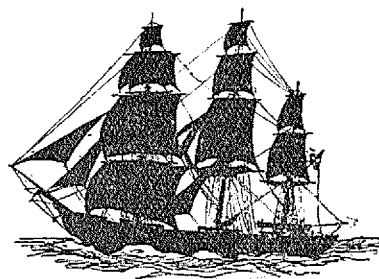
## Oscar Sorgentryd

Skibsproviantering

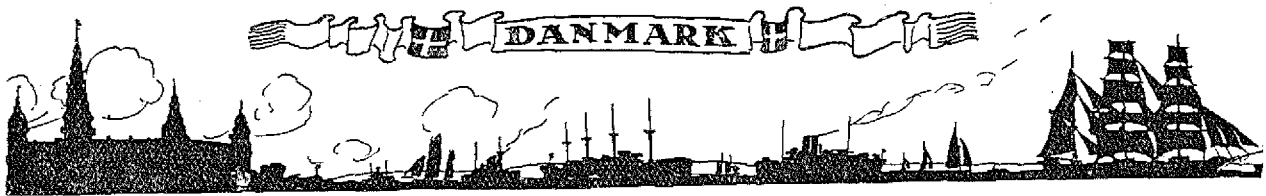
Tlf. Øbro 1337 x.

**Østbanegade 113**

(Hjørnet af Marstalsgade)







### Dansk Delegation til de baltiske Havne.

Frihavnsdirektør *Bergsøe*, Frihavnsingeniør *Ager-skov* og Sekretær *Vestberg* fra Grosserer-Societetets Komité, befinder sig for Tiden paa en Rejse til en Del Østersøhavne for at studere Forholdene paa disse Pladser, Havnenes Ruteforbindelser m. m. Besøget gælder Danzig, Königsberg, Riga, Reval og Helsingfors.

### Fiskeriet ved Grønland.

Den grønlandske Handel kan ikke affatte nogen Statistik over Fiskeriet ved Grønland før Fangstskibet »Sonja« vender hjem. Dette finder næppe Sted, før i Begyndelsen af December.

### Fiskeri-Industri.

Erhvervsministeriet agter at nedsætte en Kommission, der skal overveje Fiskeriets Udvikling og fremskaffe Planer til Industrialisering af Fiskeri-Produktionen herhjemme. Man har bl. a. fra Konsulatet i Hamborg modtaget en Indberetning om Forsøg, der er gjort i Fiskerihavnene ved Elbens Munding, der opmuntret til Iværksættelse af de Bestræbelser, man nu er inde paa. I Kommissionen vil foruden Repræsentanter for Fiskeriet Repræsentanter for andre Erhvervsbrancher faa Sæde.

### En Handels- og Skibsfartstraktat.

I Begyndelsen af næste Maaned vil der blive indledet Forhandlinger mellem Danmark og Letland om Afslutningen af en Handels- og Skibsfartstraktat mellem de to Lande.

Forhandlingerne, som finder Sted i Riga, vil fra dansk Side blive ført af Traktatkommissionens Formand, overordentlig Gesandt og befuldmægtigt Minister, Kammerherre *J. Clan*, der ledsages af Sekretær i Udenrigsministeriet *C. Peschardt*.

### Radio-Tjenesten.

Fra den 1. Oktober d. A. udvidedes Radiotjenesten paa saavel de danske som de tyske Færger paa Gedser—Warnemünde-Ruten til ogsaa at omfatte Modtagelsen af Privattelegrammer til de Rejsende om Bord.

### Nyt Motorskib.

Fra Akts. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen er et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 333, til Skibsreder *Knut Knutsen*, Haugesund, sat i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er 367 Fod × 53 Fod 6 Tm. × 27 Fod 6 Tm., og Bæreevnen er 7400 Tons d. w. Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2300 i HK. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelløbningen forløb i alle Maader smukt. Skibet fik Navnet »Vinland«.

### Ø. P.

Under Ledelse af Højesteretssagfører *Bilow* holdt Det østasiatiske Industri- og Plantage-Kompagni for-

leden ordinær Generalforsamling, hvor Formanden, Forpagter *Sonne*, aflagde Beretning og Regnskab.

Begge Dele blev vedtaget uden Debat, og sluttelig genvalgte Bestyrelsen Direktør *J. Madsen-Mygdal* og Generalkonsul *C. v. Holck*.

### Skagens Englandstiskeri.

30 af Skagens Kuttere paa 24—25 Tons har i Sommer drevet Fiskeri paa Doggerbank og »Store Fiskebank«.

I den senere Tid har nogle Kuttere kunnet notere Bruttofortjenester efter en Rejse paa ca. 400 Pund Sterling eller ca. 10,000 Kr. Den bedste Skagenskutter har i denne Englandssæson paa 6 Maaneder fisket for over 3000 Pund Sterling.

### Søljtnant Niensens Begravelse.

Den ved Flaadepølserne forulykkede Søljtnant *Erik Nielsen* fik en smuk og gribende Jordefærd fra Holmens Kirke. Provst Fenger holdt Talen, og han tog sit Udgangspunkt fra Ordene: »Mine Tanker er ikke Eders Tanker.«

### Redningskorpset.

Redningskorpset har nu ogsaa oprettet en Søfartsafdeling. Den er beliggende paa Christiansholms Ø, og Række kendte Mænd, bl. a. Havnedirektør *Borg*, Havnebygmester *Lorenz*, Kaptajn *Gabe*, fhv. Havnemester *Bonde*, var til Stede ved Indvielsesfestligheden.

### Nyt Redningsfartøj.

Paa Orlogsværftet er der blevet bygget et mindre Redningsfartøj. Det skal anvendes ved Strandinger paa Rødsand ved Sydspidsen af Falster.

### Nybygning.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har bygget en Passager- og Fragtdamper til Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

Skibet, der bygges til Bureau Veritas højeste Klasse, fik Navnet »Munin«.

### De danske Sukkerfabrikker

har paa Rødbyhavns Værft ladet bygge et 450 Tons Motorskib, der skal anvendes til Transport af Sukkersaft. Skibet er forsynet med en Marinepolardieselmotor, der udvikler 250 HK.

### Hjemme igen!

H. M. S. »Fylla« (Chef Orlogskapt. *H. Barfoed*) er vendt tilbage fra Island efter 8 Maaneders Kystinspektionstjeneste. Som »Passager« ombord befandt sig mag. scient. *A. Wedel Tåning*, der i Sommer har foretaget Havundersøgelser ved Grønland ombord paa H. M. S. »Islands Falk«. Dette Skib har nu overtaget Inspektionstjenesten ved Islands Kyst i Stedet for den hjemvendte »Fylla«.

Søljtnant *Mogens Lorch*, der ligeledes vendte hjem, har ombord paa Fylla udført et velvilligt og meget værdifuldt Arbejde ved Indsamling af Materiale til biologisk og hydrografisk Forskning.

# AUG. OLSEN

KNIPPELSBROGADE 8

TELEFON 11057

*Sejl*

*Flag*

*Isolering*

Vandtætte Presenninger

Lager af

Sejldug &  
Presenningdug

## GEORG ANDERSEN & CO.

TELEFON 6817

TELEGR.-ADR.: PAKNING

TEKNISK MASKINFORRETNING

„ÆKVATOR“ MARINE OLIER  
NEOX D. OLIE

GRØNNINGEN 1  
KJØBENHAVN

EXPORT-LAGER:  
FRIHAVNEN

## T. I. P. LICHTENBERGS

Bagerier og Rugbrødsfabrik

TELEFON  
12320

**Adelgade 79**

TELEFON  
12320

Grundlagt 1810.

## LIDT OM SEXTANTERS OG SØ- KRONOMETRES UNDERSØGELSE I HAVN. - -

*Jeg er den eneste nautiske Fabrikant i Skandinavien, der kan undersøge en Sextant for Exentricitetsfejl og udstede Certifikat for dens Nøjagtighed og den eneste Fabrikant, der videnskabelig kan undersøge et Søkronometers Gang ved de forskellige Temperaturer, fordi mit nautiske Etablissement har de dertil nødvendige videnskabelige Undersøgelingsanstalter.*

*Enhver, som har Interesse af at studere disse, har Adgang: Ligger Skibet i Dok, saa send Kronometret til Undersøgelse, og lad det ikke staa om Bord.*

## CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof-Optiker.

Købmagergade Nr. Femten.

## J. S. V. WEILBACH

Telefon: Central 1220 - GRUNDLAGT 1755 - Tigr.-Adr.: Flagbachsejl

## Sejl- og Flagmager. Flagtrykkeri Niels Juelsgade 6

Garanteret luft- og vaskeægte Flag og Flagmærker, Sejlmagerarbejde til Damp- og Sejlskibe af alle - - Størrelser med Garanti for 1. Kl. Tilpasning - -

## EXPORTFLØDE

Forlang Tilbud paa saavel Flaske- som Daasefløde  
A<sub>s</sub> Exportflødefabriken „Danmark“  
**Strandvej Nr. 77 — København Str.**  
Telef. Central 10,925. Str. 875.

## Kassér ikke gammelt Tovværk.

Højeste Dagspris betales for brugt *Manilla*- og *Hampetov*, tjæret og utjæret.

**JULIUS MARSING**

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516.

Gammel Torv 16.

Passagereren (efter den første Nat ombord i Skibet): — Hvor er mit Tøj dog henne?

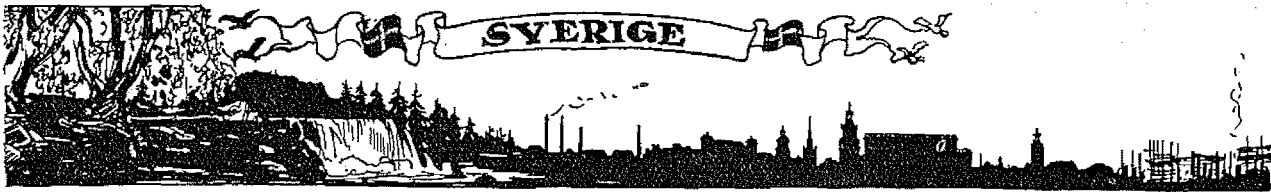
Opvarteren: — Ja, hvor lagde De det i Aftes?

Passagereren: — I det lille Skab dør med Glasdøren for.

Opvarteren: — Gud forbarme sig! Det er jo Køøjet!

En gammel Dame var paa sin første Biltur, og hun iagttag med Ængstelse Chaufføren, der ofte maatte række Haanden ud af Vinduet for at varsko den øvrige Trafik. Til sidst blev hun vred og sagde: — De maa virkelig passe Køørselen, Chauffør, jeg skal nok fortælle Dem, naar det begynder at regne.

\*



### De transocean Linier.

I det sidste Hefte af de svenske »Kommersiella Meddelanden« gives Oplysninger om Sveriges nu eksisterende regelmæssige transocean Linier.

Rederiet »Trans atlantic« begyndte sin Virksomhed i 1904 med en regelmæssig Linie til Sydafrika og som snart udvidedes til Australien. I 1914 kom yderligere Udvidelser, idet en ny Linie oprettedes til Sundaøerne og Java, og i 1915 en anden Linie til Havne ved den persiske Bugt. I 1916 udvidedes Bedriften til De Forenede Stater ved en Linie mellem Indien og Amerika. Endelig etableredes det følgende Aar regelmæssig Trafik mellem De Forenede Stater og Sverige. Selskabets Flaade, deri indbefattet 7 store Motorskibe og et Motortankskib, bestaar af ca. 200,000 Dødvægt Tons.

Rederiet »Nordstjernen« (Johnson-Linien) aabnede i 1904 regelmæssig Trafik med Argentina og i 1909 med Brasilien. I 1914 etableredes 2 nye Linier, henholdsvis til Nord- og Sydamerikas Vestkyst. Rederiet anvender paa Linierne en motordreven Flaade paa omkring 51,000 Br. Tons.

Et Fremskridt for svensk transocean Skibsfart gjordes i 1904, da »Svenska Ostasiatiske Kompaniet« aabnede en regelmæssig Linie paa Østasien (Straits Settlements, Kina og Japan). I Begyndelsen af 1914 udvidedes Virksomheden til direkte Forbindelse mellem Skandinavien og Britisk Indien. Rederiet beskæftiger 9 Skibe, hvoraf 3 Motorskibe, paa ca. 51,000 Br. Tons.

»Svenska Amerika Mexiko Linien« begyndte sin Virksomhed i Slutningen af 1912, og fra 1914 sejledes paa 2 Ruter, en nordlig og en sydlig. Foruden svenske Havne anløbes Havne i Danmark, Norge og de baltiske Lande. Rederiets Tonnage er 21,500 Br. Tons.

»Svenska Amerika Linien« aabnede Trafiken mellem Sverige og De Forenede Stater i Slutningen af 1915. Flaaden er nu paa 3 store Passagerdampere, de to paa hver 12,846 Tons og en paa 11,200 Tons.

Stockholm-Rederiet »Svea«, som dannedes for over 50 Aar siden og som ejer ca. 100 Damp- og Motorskibe

paa tilsammen 101,000 Br. Tons, vil i Aar aabne en regelmæssig Linie — Svea Linien — ti Fragtfart mellem Østersøhavne og De Forenede Stater.

Foruden de egentlige transocean Ruter, som drives af ovennævnte Rederier, nævnes ogsaa de fra Sverige udgaaende regelmæssige Linier paa Middelhavet og Vestafrika. Disse Ruter drives af følgende Rederier:

Rederiet Svenska Lloyd: Sverige—Marokko, Sverige—Algier—Tunis—Tripolis, Sverige—Vestafrika.

Rederiet Sverige—Levanten (Svenska Orientlinien): fra Gøtøborg til flere Havne ved Middelhavet og Sortehavet.

Rederiet Sandstrøm, Stranne og Co.: Svenska Marokko Linien, Svenska Vestafrika Linien.

### Shipping Board.

The United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation har besluttet at forlægge Kontoret i Gøtøborg til Kjøbenhavn.

### Smuglerjagt.

Efterhaanden inddrages flere og flere i Kampen mod de stigende Spritsmuglerier. Nu ønsker man i Sverige, at ogsaa Flyvebaade deltager i Kampen. Det svenske Toldpoliti har nylig faaet nogle meget hurtiggaaende Smuglerjagere, og de har gjort stor Nytte, men nok er det altsaa ikke. Generaltolddirektionen ønsker, at Materiellet ogsaa kompletteres med Hydroplaner, hvorved det vil blive muligt i meget kort Tid at afpatrouillere store Omraader og derved hurtigere overraske Smuglerne.

### Stranding.

Den udenfor Halmstad strandede danske Galease »Inge« har faaet sit Skrog sprængt i Stykker af Lasten. Det var en Kornladning, som udvidedde sig, da den blev gennembjødtt.



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker  
Kgl. svensk Hofleverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse

— i bedste Kvaliteter —

*C. L. Seifert*

Specialitet: Elegante Uniformshuer

C. 297

5 Ledninger



### Per Krohgs Dekorationer.

Sømandsskolen paa Ekebjerghøiden i Christiania er bleven dekoreret af den norske Maler Per Krohg. Det har taget ham ca. 4 Aar at udføre dette Dekorationsarbejde, der i Udkast blev præmieret ved en af norske, kunstinteresserede Skibsredere udskreven Konkurrence i 1916. Per Krohgs kubistiske Kunst er ogsaa kendt i Danmark, og det kan derfor ikke undre, at hans Fresco-Billeder af Sømandslivet har delte Meningerne om Kunst ogsaa i Christiania. Det kunde jeg for sig være interessant at erfare, hvad *Sømander selv* mener om denne Fremstilling af hans Liv og det Element, han kender og føler sig mere fortrolig med end nogen anden.

### Norsk Fiskedamper opbragt.

Fiskedamperen »Havellen«, af Stavanger blev under Fiskeriet ved Island opbragt af et islandsk Vagtskib. Det havde udlagt Garnene udenfor Territorialgrænsen, men blev af Stormen drevet ind mod Land. Det blev idømt en Bod paa 4000 Kr., som efter Forhandlinger nedsattes til 1500 Kr., og Garnene blev beslaglagt.

### Nyt Hvalfangerselskab.

I Tønsberg og Sandefjord er et nyt stort Hvalfangerselskab under Dannelselse, idet der fornylig er indbudt til Tegning af Aktiekapital. Selskabet vil, grundet paa de engelske Fredningsbestemmelser og høje Afgifter, drive Hvalfangst paa det frie Hav. Kogeriskibet, som i Følge Planen skal være paa 10—12,000 Tons, skal udstyres med Apparater til at bringe Hvalen op paa Dækket til Rundflensning. Fangstbaadene Antal bliver sandsynligvis 3. Fangsten skal foregaa udfør Afrikas Kyst, omkring Weddel-Havet, ved Sandwichøerne, Sydorkney og udfør Grahams Land.

### Stolt-Nielsens Rederi.

Efter at Skibsreder *B. Stolt-Nielsen* er traadt tilbage fra sin Rederivirksomhed, har man nu besluttet at sælge hele Fiskeflaaden, ialt 14 Skibe.

For Haugesunds Kommune betyder Bortsalget af denne Flaade et stort Tab, idet den berøves betydelige Skatteindtægter.



## England.

### Hurtigruter til Australien.

I Australien er fremkommet et Forslag om Bygning af store hurtigsejlende Motorskibe til en Hurtigrute mellem Australien og England.

Disse Motorskibe skal være paa 20,000 Br. Tons, 650 Fod lange og 83 Fod brede. De første Skibe vil eventuelt faa en Fart af 20 Knob, de der senere bygges, for at opnaa ugentlig Afsejling, vil faa kraftigere Maskiner med 24 Knobs Fart. Foruden Plads til ca. 2200 Passagerer skal Skibene ogsaa kunne medføre Last.

Skibene ønsker en aarlig Postsubvention paa 525,000 Pd St. i 10 Aar. Selskabet skal forpligte sig til aarlig at transportere 40,000 Emigranter fra England til Australien til en Pris af 25 Pd. St. pro persona imod nu 33 Pd. St.

### „Royal Mail“.

I disse Dage er der gaaet 85 Aar, siden Royal Mail Steam Packet Comp., det ældste transatlantiske Dampskibsselskab, blev stiftet.

Selskabet begyndte med en Kapital paa  $1\frac{1}{2}$  Mill. Lstr., en stor Sum i de Tider, og nu er Aktiekapitalen paa 25 Mill. Lstr.

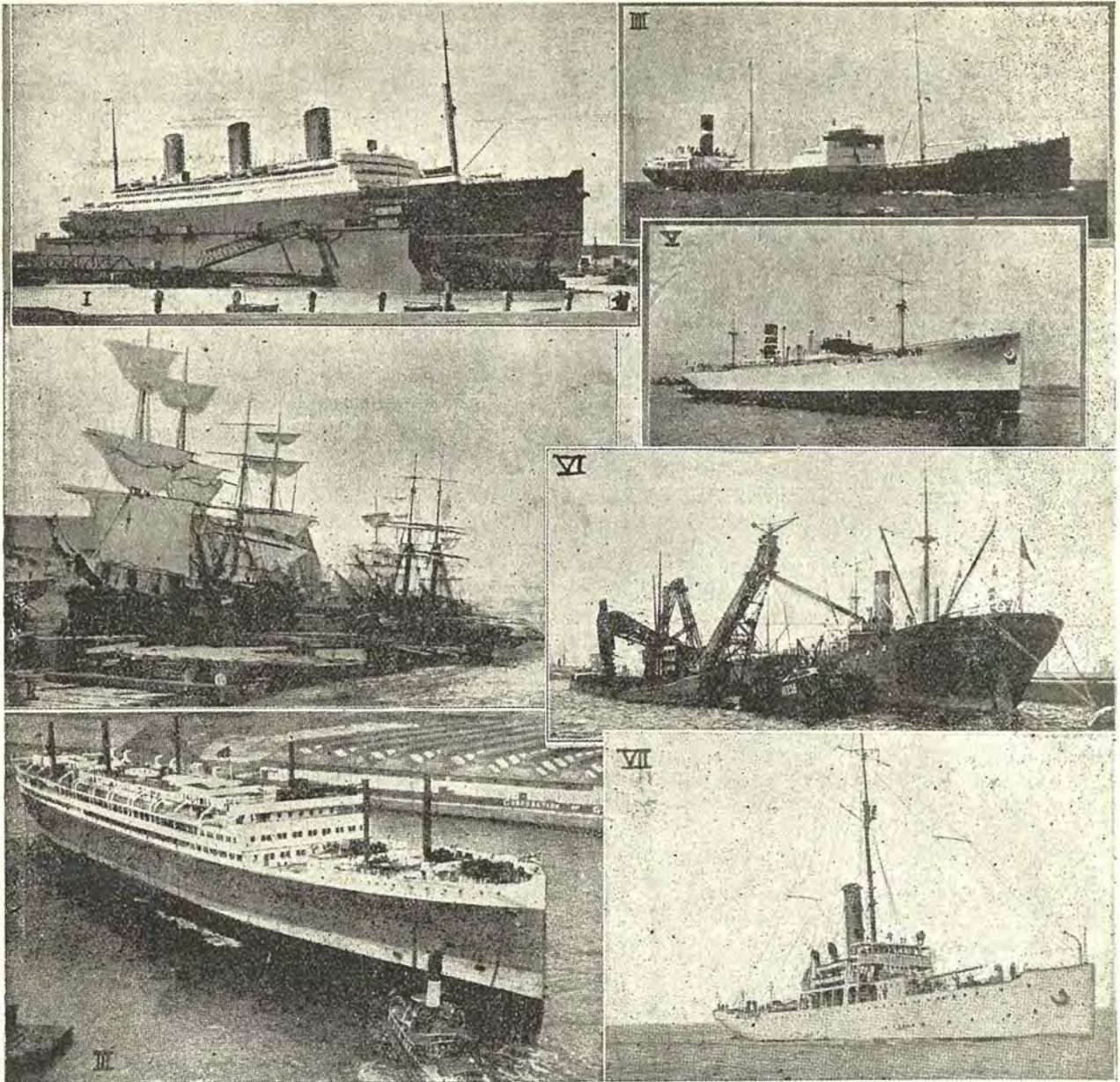
## Italien.

### Nye italienske Linier.

Navigazione Generale Italiana Cosulich, Transatlantica Italiana fører for Tiden Forhandlinger med de italienske Værfter om Bygning af nogle nye Linere til en Værdi af ialt 500,000 Mill. Papirlire, ca. 5 Mill. Lst. Det er dog tvivlsomt at Forhandlingerne fører til en Bestilling, da de italienske Rederier ikke straks kan betale Værfterne for de nye Skibe. Hvis disse blev byggede i England, mener man, at Betalingen kan strække sig over en halv Snes Aar med 5 pCt. Rente, hvilket i Italien vil beløbe sig til 6 pCt, paa Grund af den italienske Skat af 1 pCt. paa Laan i Udlandet. Fra italienske Værfter er det umuligt at faa en lignende Kredit under 8 pCt.

Det hedder sig, at saafremt den italienske Regering ikke kan sætte Værfterne i Stand til at give en lignende Kredit som i England, vil Bestillingerne antagelig blive givet til britiske Værfter. I Italien er der imidlertid ingen Stemning for, at Staten skal yde flere Subsidier til de italienske Værfter.





I) Cunard-Lineren »Berengaria«, 52,226 Tons, faar en ton. II) Sejlskibe i det gamle Ghent's Havn. III) Det Stabelløbningen. IV) Det engelske Motor-Tankskib W., bygget hos Burmeister & Wain til Norden. VI) De VII) Det amerikanske Kystvagt-Fartøj »Tampa« med

Efteraars-Overhaling paa den nye Flydedok i Southampstore australske Motor-Passagererskib »Aoranji« efter »British Aviator«. V) M/S »Nordhvald«, 8,000 Dons D. moderne Losse- og Bunkerkraner i Rotterdams Vavn. fuldstændig elektrisk Installation.



Fagerberg



Tjellesen

### ET HÆDERSTELEGRAM TIL MASKINMESTRENE FORENING

Efter Ankomsten til Island afsendte Grønlands-Ekspeditionens Leder, Kaptajn Einar Mikkelsen et Telegram til Maskinmestrenes Forening saalydende:

»Ankommen til sikker Havn føler jeg Trang til overfor Dem og Foreningens Medlemmer at ud tale min varmeste Paaskønnelse af Mestrene Fagerberg og Thjellesens Arbejde under vanskelige Kaar. Bedre Mænd kunde ikke faas«.

Kaptajn Mikkelsen fortæller senere, hvorledes det var »Grønland«s Vanskeligheder i Isen, der foranledigede dette Telegram. Flere Tusind Ordre fra Bro til Maskine! —

Det er vel een af de vanskeligste Vagttørn nogen »Mester« har været ude for, det er derfor »Vikingen« en Glæde at bringe Portrætterne af disse to raske Søfolk.



INTERIØR FRA FYRPLADSEN PAA  
WHITE STAR'S „HOMERIC“ MED TODD OIL  
INSTALLATION



Olietryingen reguleres.  
I Motorskibe er Fyrpladsen betydelig behageligere end  
ombord paa en Damper.

**Rønningsbøde i Amerika.**

Af de mange Ubehageligheder, som De Forenede Stater paalægger de udenlandske Skibe, er en af de værste den nye Lov om, at Føreren af et Skib faar 1000 Dollars i Bøde for hver Mand, som rømmer i amerikansk Havn og som ikke er af amerikansk Nationalitet.

Der meddeles nu, at Føreren af en svensk Damper »Tolken«, tilhørende Transatlantisk, blev idømt en Mulkt paa 4000 Dollars eller 16,000 svenske Kroner for 4 Mands Rømning, medens Damperen laa i Eureka.

**Fiskene numereres.**

Atlantic Biolog Station ved St. Andrews, N. B., har paabegyndt en Række Fangstekspirer, for at finde ud af, hvor Fiskene svømmer, og hvor hurtigt de kan bevæge sig fra Sted til Sted. Mere end 50 Torsk blev pilkede i Juli 1921 ved Lebate. Krogene er af et Metal, som ikke angribes af Saltvand. Hver Krog har Navnet »Canada« paa den ene Side, et Tal paa den anden og de griber fat i en af de bageste Finner.

Disse Fisk er nu mere værdifulde end almindelige

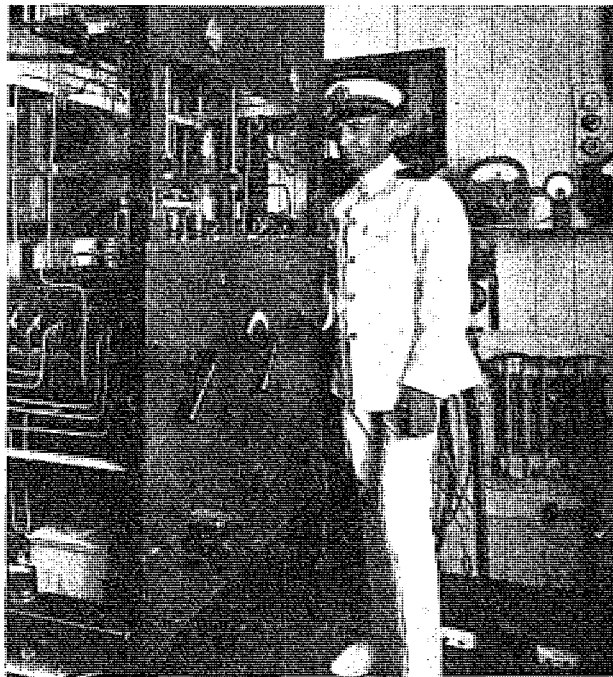
Torsk. De Folk, der er saa heldige at fange nogle af dem, vil modtage 25 cents for hver Fangst, der sammen med en lille Beretning om Fangstens Enkeltheder sendes enten til den biologiske Station, til Departementet for Fiskerier i Ottawa eller til en af Fiskeriembedsmændene.

Classie Currie af Kingsclear fangede nær sit Hjem i Juli Maaned en Laks, der sad fast i Nettet. Krogen, som var fastgjort til Rygfinnen, bar Numret B. 1994. Mr. Currie meddelte Fangsten til Fiskeriinspektøren og sendte Krogens Numer til Ottawa til Identificering. Fiskens Vægt var 9½ Pd.

**En vidunderlig Muddermaskine.**

De Forenede Staters militære Ingeniørvæsen har ladet bygge fire elektrisk drevne Sandpumper- og Opmudrings-Skibe, der skal anvendes til Uddybningsarbejder i den mexikanske Havbugt. Disse Sandpumper er ifølge de amerikanske Blades Fremstilling intet mindre end »elektriske Vidundere«. Alt ombord drives ved Elektricitet, lige fra Manøvreringen af Skibet og Grave- og Pumpemaskinerne, til Kogningen og Opvarmningen. Skibene er Motorfartøjer og betegner i enhver Henseende »det sidste Skrig« paa Opmudringsarbejdernes Omraade.

**Skibs-Radio.**



Afsenderapparatet ombord paa den amerikanske Liner »America«. Side- og Forvæg fjernet for at vise Kontrol- og Interiør-Konstruktion. E. M. Block, Chef-Radioofficer, inspicerer.

*Tegn Abonnement*

*paa*

# VIKINGEN!

*Havets - Havnens - Handelens og  
Hjemmets illustrerede Magasin.*

*Udgaar hver Maaned.*

*64—72 Sider.*

*Omslag i Kunsttryk.*

*Abonnement 2 Kr. 85 Øre pr. Kvartal.*

*10 Kr. pr. Aar.*

*Pris pr. enkelt Nr. 1 Kr.*

*Abonnement tegnes ved direkte Henvendelse, skriftlig eller mundtlig paa  
Vikingsens Kontor, Kronprinsessegade 40, København K. - Telefon 9822 - 9842*

## Abonnement

paa

# VIKINGEN

Undertegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Kvartaarlig à 2 Kr. 85 Øre

Helaarlig à 10 Kr.

I Skandinavien (Norge, Sverrig, Finland) porto frit tilsendt: 20 Kr.

Udenfor Skandinavien 1 Pund Sterling eller 4 Dollars pr. Aar, porto frit tilsendt.

Navn: .....

Stilling: .....

Adresse: .....

*(Det ikke ønskede Abonnement bedes overstreget).*

Kaptajn Creesy havde kun Valget imellem at byde Søroverne eller Tyfonen Trods, og han valgte det første. Han affyrede to løse Skud med sine smaa Halvdæks-Kanoner og ankrede midt i Reden. Saa firede han en Baad i Vandet, og med 10 af sine paalideligste Mænd, som han havde bevæbnet med Huggertter og Geværer, lod han sig ro over til den nærmeste Lorcka. Han gav det Udseende af, at han antog samtlige Lorckaer for Fiskefartøjer, og han lod, som om han var kommen for at inspicere. Han spurgte ud om Fangst og om Dit og Dat, og hvert eneste Svar, han fik, noterede han paa Skrømt ned i en gammel udskrevet Journal, som han havde medbragt for yderligere at gøre sit Komadiespil troværdigt i Kinesernes skæve Øjne. Og saaledes lod han sig ro fra Lorcka til Lorcka hele Reden rundt, uden at nogen udviste aabenlyst Fjendskab imod ham og hans Folk. Han sparede ikke paa gode Raad med Hensyn til Tyfonen, som var i Anmarch, og han formanede hver enkelt Lorcka-Skipper til at stikke Ankrerne ud til Tamp, og derefter vandte han tilbage til sit Skib igen, og han var ydest tilfreds med Resultatet af sin Inspektion.

Tyfonen havde løbet Hornene af sig ude til Sø, og inde i Bugten mærkedes den kun som en haard Storm. Men Kaptajn Creesy holdt alle Mand paa Dækket hele Natten, og hver eneste Sjæl ombord var bevæbnet til Tænderne.

Hvorvidt det nu var Captajn Creesys løse Kanonskud og hans Frækhed, der havde skræmmet Kineserne, eller det var Stormen, der holdt dem tilbage, eller de muligvis ikke mente, at Clipperen var nogen Ulejlighed værd, faar staa

hen. De holdt sig i Skindet den Nat, og da det lysnede om Morgenen, var *Flying Cloud* over alle Bølgebjerge.

Midt i det Indiske Hav veksledes Signaler med en udgaaende Kinafarer, og her modtog Kaptajn Creesy den første Efterretning om sin egen Død. Dette gjorde dog ikke noget stærkere Indtryk paa ham — eller paa nogen Maade forsinkede Rejsen, og han ankom til New York den 10. April 94 Dage efter Afrejsen fra Kanton.

Meget Sejldug og stærk Vind var *Flying Clouds Force*. Med hele sit mægtige Sejlareal spændt ud for en halv Storm var dette Skib rigtig i sit Es; men for svagere Vind kunde det langt fra maale sig med de mindre amerikanske Te-Clippere. Til Eksempel afsejlede den 1400 Tons drægtige Clipper »N. B. Palmer«, Kaptajn Low, fra Kanton 3 Dage efter *Flying Cloud*, men ankom til New York 10 Dage før.

I Maj 1852 forlod *Flying Cloud* igen New York for San Francisco. Den brugte 30 Dage til Linien for en meget let Vind. Paa Højden af Pernambuco traf den sin Rival fra forrige Hjemrejse, N. B. Palmer.

*Flying Cloud* kom for en let nordlig Vind med al den Sejldug, Kaptajn Creesy paa nogen Maade kunde hænge paa Skuden, da N. B. Palmer observeredes 6 Mil forude i Vindstille. Brisen flovede mere og mere, og da *Flying Cloud* kom saa nær op til N. B. Palmer, at der kunde veksles Signaler, døde den sidste Rest af Vind, og Kaptajn Low rapporterede, at han havde forladt New York 8 Dage efter Creesy og havde haft

(Fortsættes Side 72).

Kan  
fraklipes  
og ned-  
lægges  
ufrankeret  
i enhver  
Postkasse.

# „VIKINGEN“

Kronprinsessegade 40

København

K



## I Styrtseerne.



# Søren Sø-Spejder's Oplevelser.

„Lille Søren Sø-Spejder“, af Kammeraterne kaldet „Splejs“, har besluttet at gaa til Søs og har taget Hyre som Skibsdreng paa en Damp. Afrejsen fandt Sted om Aftenen, og næste Morgen begynder Historien i rum Sø og Bølgegang.



### Afsked.

Jeg lover dig, Mor, at jeg aldrig ska' tude, men ta', hvad der falder af Klø og af Ros. Jeg skal skrive hver Søndag herhjem fra derude, Jeg sel' kommer først som befaren Matros.



### Udpurring.

Til Sos vanker ikke Kaffe paa Sengen, Her vækkes man ikke saa venligt af Mo'r en. Vagtsmanden purrer ud: — A' Køjen med Drengen! Huh, sikken en Rous, Klokken er tre kun om Mor, en.



### I Kabysen.

Den slingrer gevaldigt! Kokken er gnaven: »Teen til Mester!« »Naa, nu i en Fart! Kaffe til Styrmanden! Husk han ska' hav'en lige paa Slaget af Tre og en Kvart!«



### I 1. Styrmands Kahyt.

»Vær's artig Hr. Styrmand!« Kahytsdøren smækker Splejsen i Enden. »Hov, sikken en Sø!« »Jeg tror saa mindsanden, at Drengen sig knækker, eller maaske at han trænger til Klø!«



### I Maskinen hos 3. Mester.

Mester (der venter paa Te): Jeg maa grine! Vel er Maskinlejd' ren stejd' der forov'n. Men at man saadan faar »Te paa Maskine«, tro'de jeg kun var paa Bakken i Skov'n.



### Kaffe til 2. Styrmand paa Broen.

Oppe paa Broen det blæser en Brandstorm. Splejs holder krampagtigt paa sin Bakke. Pludselig vipper den, sikken en Sandstorm af Melis. Splejs holdt Kæft — og la'r Styrmanden snakke



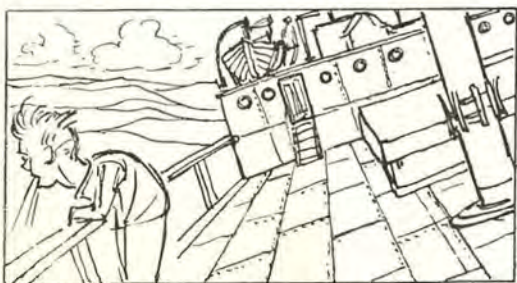
### I Kaptajns Kahyt.

Splejs kan ej vænne sig til Slingerage, Skipperens Suppe var stillet parat. Slingregrejser glemt! Oh, hvilken Plamage! Lige hvor Skipperen skulde ha' sat.



### Messen.

Døren til Messen har Splejs glemt at lukke, Duften fra Bøfferne gaar som en Blæst. Skibshunden »Trofast« — vant til at hugge — smager ej Forskel paa Ko eller Hest.



### Udenbords.

Femten Tallerk'ner der gik med Spektakel Resten af Dagen, den tier vi om. Det er vistnok, hvad man si'er — et Mirakel: Han var alene — da Søsygen kom.



### Udskejning.

Udskejning bliver det først efter atten trælsomme Timers kvalfulde Møje. Men i en Drøm som Splejs har om Natten ser han sin Moder sig over ham boje.

godt Stræk til Linien med en enkelt Etmaals-Distance paa 396 Mil.

Efter at dette Vindstille havde varet det meste af et Døgn, begyndte det at trække op fra Syd, og begge Skibe bjergede alle Læsejl — klar til at modtage, hvad der maatte komme.

Creesy havde paa denne Rejse en særlig god Besætning. Han erklærede selv senere, at den arbejdede som *en* Mand, og denne Mand var en Helt. I Modsætning hertil havde Kaptajn Low det mest besværlige Mandskab, der kunde tænkes — Pak der var skrabet sammen blandt New Yorks allerværste Bærme, og som kun gik til Søs for at undgaa Fængslet. To af hans Folk var lagt i Haandjern — den ene for at have jaget en Revolverkugle gennem Førstestyrmanden — den anden, en rebelsk Irlænder, for at have lagt Andenstyrmanden i Dækket med en Haandspage.

Da Vinden saa med et kom som farende ud af en Sæk, ramte den paa en Gang begge Skibe, og de stod Syd over for Styrbords Halse og med Ræerne brasede skarpt an. Til at begynde med fulgtes de troligt ad, men efterhaanden, som Vinden friskede, tog *Flying Cloud* Føringen. Ved Daggry den næste Morgen var N. B. Palmer sakket saa langt agterud, at kun dens Sejl var synlige over Horisonten, og ved otte Glas om Eftermiddagen var *Flying Cloud* igen alene indenfor en Cirkel af Hav, hvori den var Midtpunktet.

Begge Skibe maatte staa igennem meget haardt Vejr ved Kap Horn, og *Flying Cloud* brugte 130 Dage til San Francisko. I Mellemtiden havde N. B. Palmer maattet gaa ind til Valparaiso for at landsætte de to oprørske Søfolk og endnu et Par Stykker, som med Vold havde forsøgt at befri disse. Dette kostede den 5 Dage og gav 17 Mand Lejlighed til at desertere, og Kaptajn Low havde mange Vanskeligheder med at faa dem erstattede. Som Følge heraf naaede han først San Francisko 3 Uger efter *Flying Cloud*.

Dette Aar brugte *Flying Cloud* 96 Dage fra Kanton til New York. Dens tredie Rejse var ikke særlig bemærkelsesværdig, men den fjerde naaede den paa nær 2 Timer sin første Rekord.

Sardy Hook til Ækvator.....	17 Dage
Ækvator til 50 Gr. Syd Bredde.....	25 -
50 Gr. Syd Atlanten til 50 Gr. Syd Stillehavet.....	12 -
50 Gr. Syd Stillehavet til Ækvator....	20 -
Ækvator til San Francisko.....	15 -

Ialt 89 Dage

I Anledning af denne hurtige Rejse gjorde Købmændene i San Francisko megen Stads af Kaptajn Creesy, og ved hans Tilbagekomst til New York blev der til Ære for ham afholdt en Banket i Astor House — paa den Tid New Yorks fornemste Hotel — og her blev der som Hædersgave fra Bostons og New Yorks Assurance-Selskaber overrakt ham et Sølv-Service.

Paa sin femte Rejse løb *Flying Cloud* paa et Korallrev i Kinasøen, og det saa ud, som om dens Dage var talte. Men det lykkedes Kaptajn Creesy ved egen Hjælp at faa Skuden flot, og skønt den lækkede som en Si, og dens Køl var skaaret igennem til Bundplankerne, sejlede han den hjem uden at anløbe nogen Havn for Havariet. Herfor høstede han igen Assurandørernes højeste Anerkendelse — og mere Sølv, men han sparede dem ogsaa for 30,000 Dollars.

Efter denne Rejses Afslutning forlod Kaptajn Creesy *Flying Cloud* og opgav Søen, Clipperen blev senere solgt til den engelske Black Ball-Line og gik i nogle Aar i Passagerfart paa Australien. Derefter kom den i Tømmerfart paa Kanada og førte her en ubemærket Tilværelse lige til denne afsluttedes i det stik modsatte Element af det, Skibet var bestemt for. *Flying Cloud* gik op i Luer. Den brændte i St. Johns, New Brunswick i September 1874.

Efter Kaptajn Creesys Tid var alle *Flying Clouds* Rejser kun middelmådige. Creesy var Manden, der kunde drive denne Clipper frem. Han var en haard Hund mod sit Skib og en ren Djævel mod sine Folk, men han var en Engel i Sammenligning med den berygtede Bully Waterman, som førte den næste i Rækken af amerikanske Te-Clippere, »*The Challenge*«.

Oh, how d'you know she's a Yankee liner?  
Blow! boys, blow!  
By the stars and stripes that hang behind her.  
Blow boys! Bully boys, blow!



# EDELSTEIN·OLSEN·&·CO·A/S

BODENHOFFSPLADS

M/S Museet for Søfart  
Maritime Museum of Denmark  
Biblioteket

KØBENHAVN C.

TELF. CENTRAL 1645

TELEGRAMADR.:

EDOLCO

OLIER

INDR.



VAREM.

EDOLCO

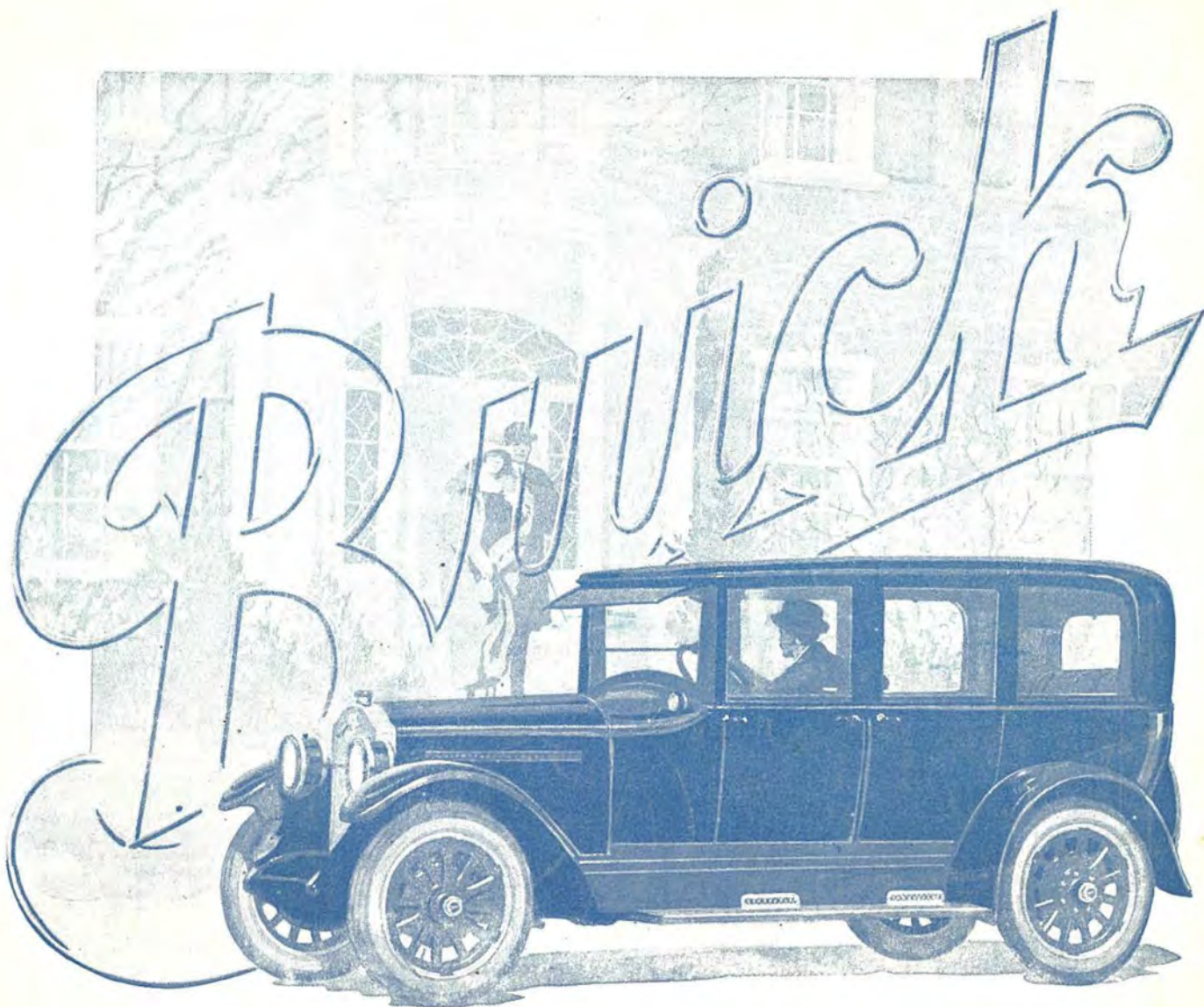
**EDOLCO**

**MARINEOLIE**

**MARINECYLINDEROLIE**

**KONSISTENSFEDT - TRAN**

**MARINEBEG - TJÆRE - TVIST**



*Aabne og lukkede Person Automobiler.*



*Person- og Vare Automobiler.*

*Automobilreparationsværksted.*

*Automobil Reservedele.*

*Automobil Tilbehør.*

*Automobil og Motorcykle Gummi.*

*Automobil Lakeri.*

*Vulkaniseringsanstalt.*

***F. Bülow & Co.***

*Aarhus.*

*Toldbodvej 6. Telefon 1720.*

*København K.*

*Odense.*



# VIKINGEN

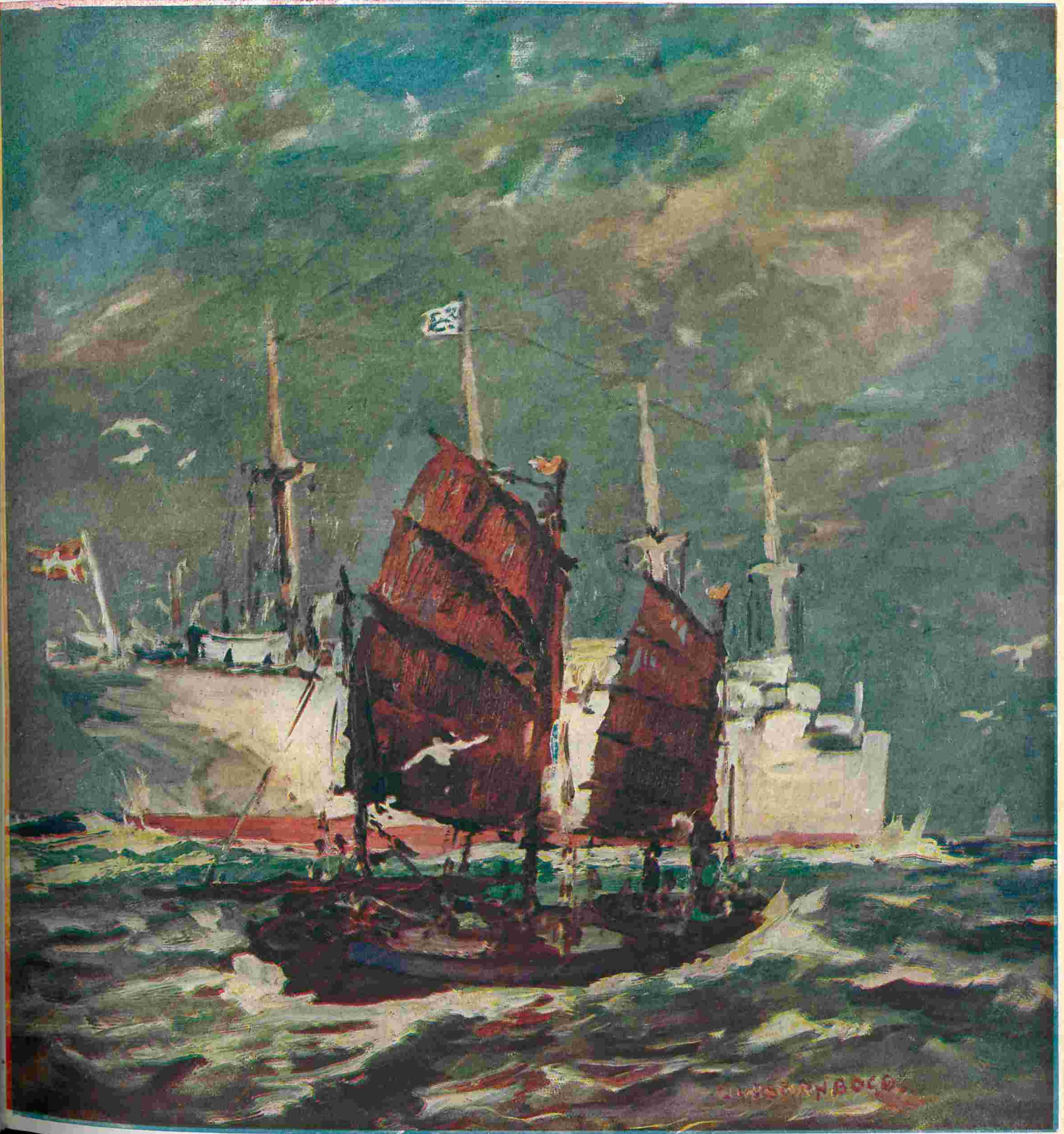
HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN.

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Skjolskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforening, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportsindustri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . . . .

## "THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Exports-Industry and The International Seafarers Federation: . . .

ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORT INDUSTRY





INDHOLD

Omslagsbillede i Trefarve-Kunsttryk: *Et af »Ø. K.« verdenskendte Motorskibe i kinesiske Farvande.* (Efter Maleri af Christian Bogø.)  
 Danske Dampskibsrederier. (Kotorflag og Skorstensmærker i Farver.)  
*Hvad Christian IV's gamle Proviantgaard gemmer.* (Dansk Gradmaaling.) (Med Foto.)  
 Indledning af Christian Bogø: *Skibsfarten, »Vikingen« og Danmark.*  
*Chanty for lange Hal* af Oscar Jensen. (Med Noder.) Illustreret.  
*Hvad ønsker De Danmarks Skibsfart i det nye Aar?*  
 »VIKINGEN«'s Skibsfarts-Enquête. (The »Viking«s Shipping-Enquête.)  
 Med Besvarelse af:  
 Hr. L. Rasmussen, Svendborg, Form. f. Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe.  
 Hr. Skibsreder R. A. Roberts (Dansk-Norsk Dampskibsrederi), Form. f. »The Baltic and White-Sea Conference.  
 Hr. Maskinmester H. K. Rasmussen, Form. f. Maskinmestrenes Forening.  
 Hr. Frihavns-Direktør J. F. Bergsøe.  
 Forretningfører f. Dansk Styrmandsforening, Hr. Styrmand Chr. Christensen.  
 Hr. Radiotelegrafist J. Madsen, Sekretær i Radiotelegrafistforeningen af 1917.  
 Hr. Hovmester Fritzner, Form. f. »Dansk Sø-Restaurations-Forening.  
 Hr. Matros Poul Hansen, Form. f. »Sømændenes Forbund i Danmark«.  
 Hr. Fyrbøder Erik Jacobsen, Form. f. »Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark«.  
 Hr. Direktør E. Maegaard, »Dansk Dampskibsrederiforening«.  
 Hr. Landstingsmand M. C. Jensen, Form. f. »Dansk Fiskeriforening«.

Hr. Artillerimester Rudolf Schou, Form. f. »Dæks-officers-Foreningen«.  
 Hr. Speditør Paul Lehmann, Form. f. »Københavns Speditørforening«.  
 Hr. K. Schjøttz, Form. f. »Orlogsværftets Fællesorganisation«.  
 Hr. Direktør Benny Dessau, Form. f. »Industri-raadet«.

*En af Vestkystens Helte.* Indsendt af Th. Jensen, Ruby, Agger pr. Vestervig. (Med Foto.)  
*Hanstholm-Havnen.* Indsendt af Hansted Fiskeriforening.  
*Vesterhavsfiskerens Vandring imod Lyset* Af Forfatteren Bertel Butz-Müller. (Med Fotografier.)  
*Danmarks Ungdom til Søs.* (Indsendt.) *En Dagbog fra en 14 Aars Elev ombord paa »Det Forenede Dampskibs Selskabs Skoleskib, den firmastede Bark »Viking«.*  
*Hs. M. Kong Christian X af Danmark.* (Fotografi.)  
*Hs. M. Kongen og »Vikingen«.*  
*Linjedaab ombord paa »Ø. K.«s femmastede Bark »København«.* (Med talrige Fotografier.)  
*Nyt fra Søen.*  
*»Jeg gaar ikke tilbage.«* Novelle fra Sydhavsøerne af Marr. Murray. (Illustreret.)  
*Sø-Fyrbødernes Juletræ.* (Med Foto.)  
*En gammel Paket-Kaptajn lægger op.* (Med Foto.)  
*»Atlas«-Fabrikenes Kølemaskiner.*  
*»Citroën«-Fabrikerne.*  
*Positionsliste over samtlige danske Damp-, Sejl- og Motorskibe.* (Meddelt af Dansk Dampskibsrederiforening.)  
*Søren Sø-Spejders Oplevelser.* I Tekst og Tegninger af C. B. (fortsat).  
*Paa 72° nordlig Bredde.* Novellistisk Skitse af Forfatteren Carl Sørensen.



CHRISTIAN BOGØ  
REDAKTØR OG UDGIVER

Special-Fotografier af Kgl. Hoffotograf Elfeldt og Fotograf Sængeløv, Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Barentzen.

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40. Mezz. København. K. Telefon: Central 9822 og 9842.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**  
 Tlf. Central 6 og 4106      Stiftet 1786      Slotsholmsgade 5.  
 Tlgr.-Adr. „PRIVATE“      SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING      København K.

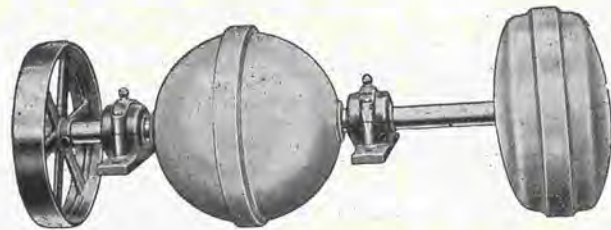
# Danish Shipping Company Ltd. A/S

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition  
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering  
af Nybygninger.

Set. Annæ Plads 28  
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

København K.  
Telegram-Adresse: PACAO

## AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L. THE ATLAS COMPANY, LTD. COPENHAGEN L.



### GLACIA

Det mest enkle Proviant-Køleanlæg for Skibe. - Billigst i Anlæg og billigst i Drift. Ved Ombygning af Isrum forøges Kølerummet med over 100 %

Repræsentanter:

GLENT & HASSENKAMM A/S  
Vestre Boulevard 4, København B.

### BRUSTON

The simplest ship cooling-plant for provision stores. Lowest first cost and cheapest upkeep. When altering ice stores the cooling chamber will increase by more than 100 %

Representatives:

MESSRS. LEO SUNDERLAND & Co.  
40, Albemarle Street, London W. I.

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

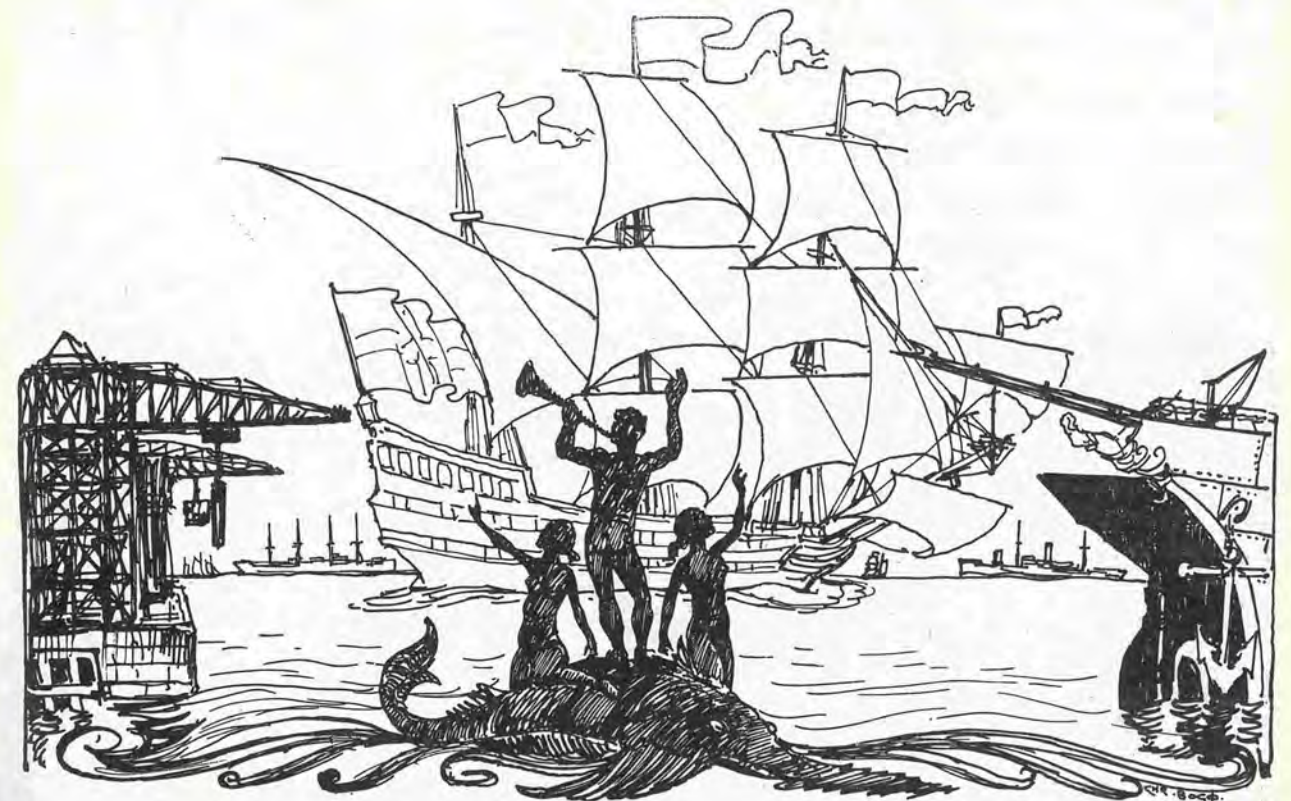
GRUNDLAGT 1848

# M. B. COHN

Telegr.-Adr. AMIANTE

TOLDBODV. 22 ☉ ☉ KØBENHAVN K. ☉ ☉ TELEFON 1403

Eneforhandling og Lager af EMIL G. v. HOVELINGS Skibsfarver



Paa Tærskelen mellem to Aar, hvor den sidste Landkending fra det gamle synker under Horisonten, og det nye som langstrakte forjættende Dønninger bebuder det aabne Hav, hvorudover Kursen nu skal sættes, føler jeg Trang til at sige hver enkelt, som var med til at faa »Vikingen« af Beddingen og lodset ud forbi Skær og Pynter, min hjerteligste Tak. Ikke alene, hvor der blev løftet i Flok eller af stærke Arme, men ogsaa der, hvor den enkelte ved forstaaende Ord gav Bladet sin Hilsen med eller tog Arbejdet i sin Haand, bringer jeg min Tak. Talrige Breve og indsendte Artikler har bekræftet, at Tanken var rigtig. »Vikingen«s Berettigelse ligger først og fremmest i Bladets Evne til at samle alt, som vedrører Søen og Søens Liv og vise Danmark, hvad Havet var for vort Land i Fortid som i Nutid og i al Fremtid, og ingen Anstrengelse for at gøre »Vikingen« saa værdifuld og alsidig som muligt skal blive sparet. Bladets store Fremgang er den bedste Opmuntring.

Over Havet gaar den Dag i Dag Danmarks Hovedlandevej ud til den store Verden, og Havets Sang synger sig ind i den mindste Vraa langs Danmarks Kyster, i stolte Paladser og til vort Erhvervslivs fjerneste Kroge.

Men Havets Sang er Daadens Pris. Tusinder af Danske drog over Havet og bosatte sig ved frem-

mede Kyster eller blev Kernen i andre Nationer. Hvor Danske drog hen, var redelig Sejr vis. Enkelte vendte hjem, beriget paa Erfaringer, og byggede et større Danmark op.

Det er Havets Sang om Daad.

Havet har sine egne Helte. Snart kredser de om Danmarks Kyster i smaa Halvdæksbaade eller Jagter og Galeaser, eller paa Nord- og Østersø i Motorskonnerter — paa Langfart i Barke og Fuldriggere og snart i tungtlastede Damp- eller Motorskibe paa alle Jordens Have.

Et Skib er en Verden for sig, og alle følger vi i Tanken denne Verden, der for hver af os betyder saa meget. Rederen gør sin Indsats, efter nøje Studium, i Penge og Risiko, og Værftet følger med Stolthed sit Værks Sejrsang mod Elementerne og i den økonomiske Kamp, men den, som har Slægtninge ombord, følger mere end nogen andre det levende Liv, som Skibet, vor Verden, rummer indenfor sine Spanter.

Medens vi herhjemme i Julen og ved Nytaarskiftet kan samles med vore Kære, har Sømanden kun Tanken, Mindet og Længslen. Selv Tid og Dag har man taget fra ham. Vi i Land kan vide, hvor vore Kære er, vide Dag og Time og glæde os dertil; hos os skifter Tiden ikke fra Etmaal til Etmaal, Sømanden derimod ved ikke om det bliver i Nordens Kulde eller under Ækvators brændende

Sol, hans Julebord skal dækkes, ej heller om ved Land eller under en Orkan i rum Sø. Og i det daglige Liv er Politik og Skatteforhold, hvor stærkt de end griber ind i hans Tilværelse, Emner, han kun nu og da faar Lejlighed til at sige sin Mening om.

I det danske Samfund var Skibsfarten til alle Tider den Port, hvorigennem vi gik til Verden omkring os, og Verden kom til os. Den Indsats, Søens Mænd har givet gennem den sidste Menneskealder, burde have vist Nationen det, den nu langsomt er ved at forstaa, at gennem Skibsfartens Eksempel kan Danmark hente nye Impulser og ved at følge det hente nye Sejre. Thi ingen Steder spændes Kræfterne stærkere, end dér, hvor Telegrafene fra Kommandobroen lyder og Mesteren aabner for Kraften i Damperens eller Motor-

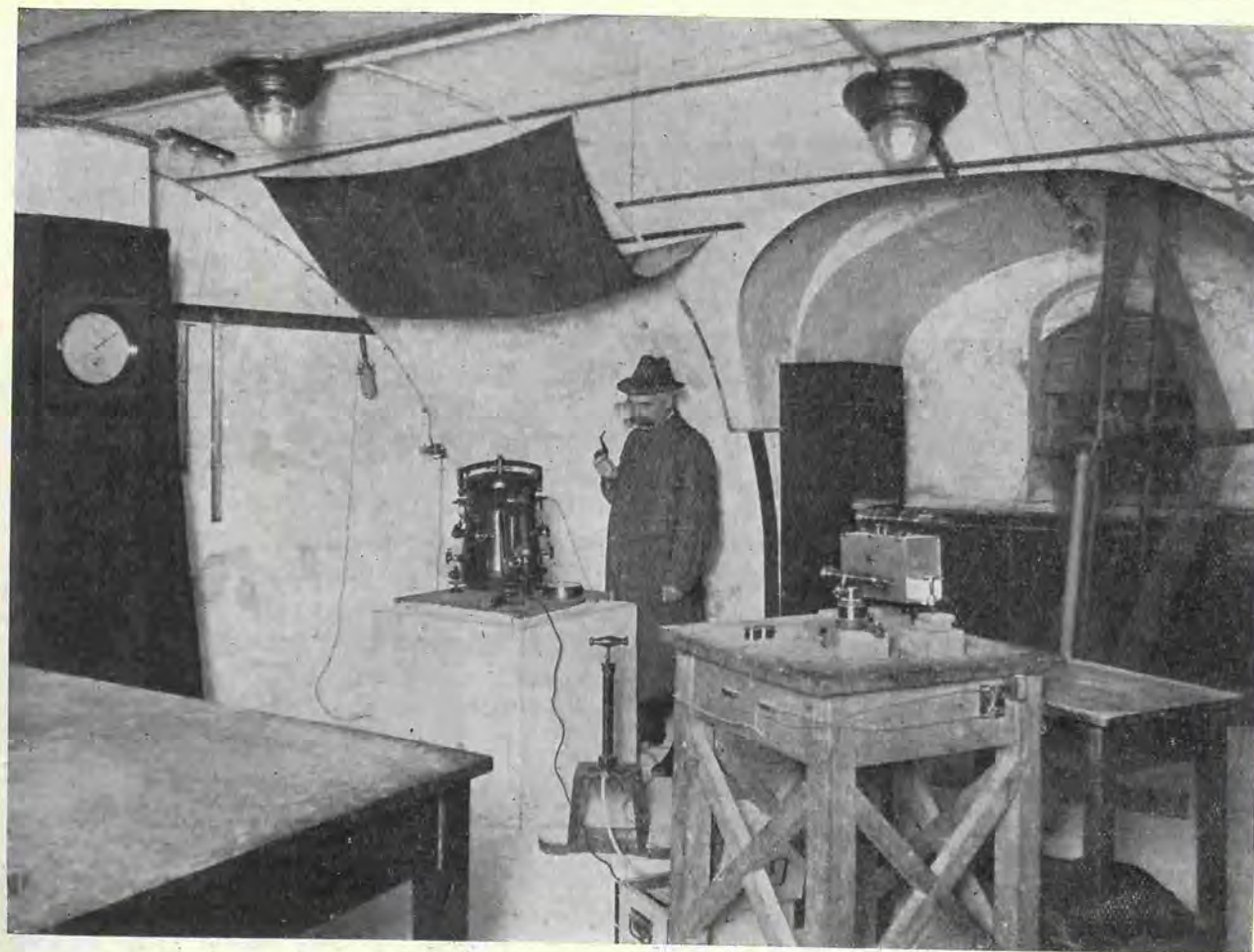
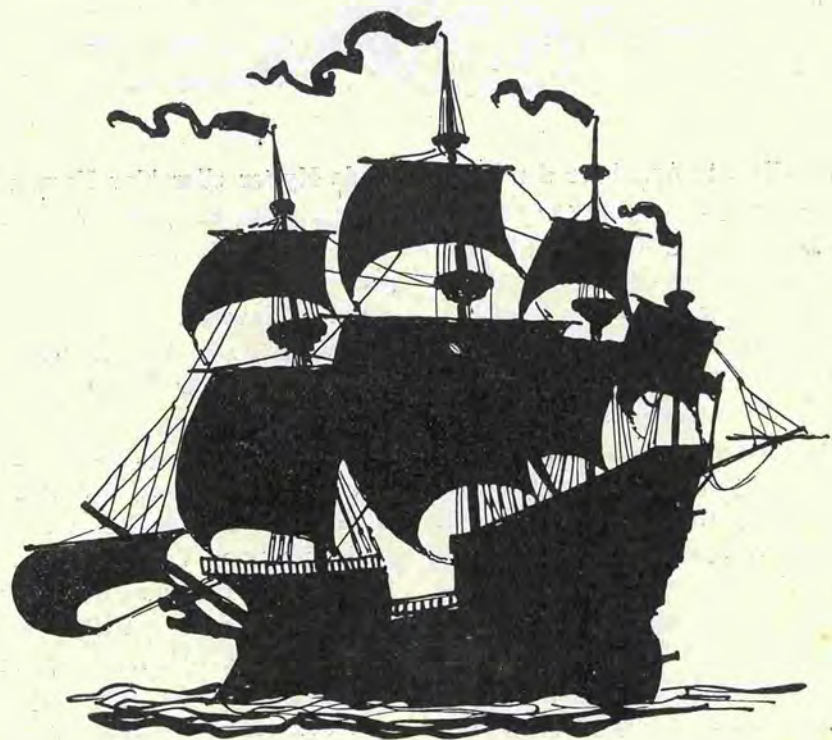
skibets gigantiske Maskin- og Motoranlæg; og Navigatøren paa Broen kender Havet og dets Veje, som vi Landevejen, Raad henter han hos Stjernerne paa Himlen og gennem usynlige Bølger i Æteren.

Havets Saga er det største Æventyr og den haardeste Realisme paa samme Tid.

Og ingen elsker dog som den langsvejsfarende Mand sit Land og bærer den Længsel efter Hjemmet og de Kære, som netop han. Derfor skal »Vikingen«s Nytaarshilsen gælde Søens Mand.

Kunde vi i Land, vi, der elsker Havet og dets Mænds Indsats, bidrage til at Danmarks Skibsfart og Expansionskraft blev Kød af vort Kød, Blod af vort Blod, da blev Danmarks Blod friskere og Danmark større.

*Christian Bogo.*



Vi er i Pendulkælderen, hvor Gradmaalingen arbejder. Tilhøjre Rammeantennen, hvorigennem Tidssignalerne fra Eiffeltaarnet modtages. Tilvenstre det astronomiske Ur. I Forgrunden Kikkerten, hvormed Pendul- og Ursvingninger sammenlignes. Naar Pendulen indtager en bestemt Stilling, noteres Tiden.

## Hvad Chr. IV.s Proviantgaard rummer

*Den danske Gradmaalingens Arbejde og dens mærkelige Maskiner nede i den hemmelighedsfulde Pendulkælder.*

Omkring den smukke lille Sø i Slotsholmens Bibliotekshave er der i de senere Aar skabt en overordentlig stilfuld Ramme for de gamle, historiske Bygninger.

Her er det nye kongelige Bibliotek lagt lige overfor det gamle, der i tidligere Tider var Bygning for det kongelige Kunstkammer og nu senest er indrettet som Rigsarkiv. Og herinde, hvor der netop paa Søens Plads i gamle Dage laa en Havn, hvorfra *Christian den Fjerde* udrustede sine Orlogsmænd til Kampen, ligger nu den djærve Konges Tøjhus som Genbo til hans Proviantgaard — han var praktisk, den gamle Søkonger. Naar han havde faaet taklet sine stolte Svaner til, lagde han dem ind i denne stærkt beskyttede Havn, hvor Vaaben, Ammunition og Proviant bragtes om Bord, førend de atter skulde ud og pløje Bølgen blaa.

Forlængst er Størstedelen af Tøjhuset omdannet til historisk Vaabensamling — en af de bedste i Europa — og Provianteringen af Orlogsskibene foregaar ikke mere fra den maleriske gamle Gaard, som nu huser Generalstaben. Men der er herinde tillige Lokaler for en saa interessant Institution som »Den danske Gradmaaling«, hvis Virksomhed er af en Betydning, der naar vidt ud over Fædrelandets Grænser.

Denne Institutions oprindelige Opgave var at bestemme Længden af en Breddegrad indenfor Danmarks Omraade — nu foretager man herfra de geodætiske Maalinger i Landet.

*Geodæsin* — Videnskaben, der vil udforske Jordens ydre Form og indre Bygning — er meget gammel, og det var den alexandrinske Lærde *Eratosthenes*, der i Ægypten allerede 250 Aar før Kristi Fødsel forsøgte at maale, hvor stor den Jord var, han befandt sig paa.

De gode gamle Ægyptere havde nemlig dannet



sig en ret klar Mening om Jordens Størrelse og Form. *Pythagoras*, der var født 582 Aar før Kristus, hævdede først af alle, at Jorden svævede frit som en Kugle i Verdensrummet — 200 Aar senere beviste *Aristoteles* det samme ved at pege paa den Skygge, Jorden kastede paa Maanen under Solformørkelser. De kristne Kirkefædre paastod dog under Paaberaabelse af Bibelen, at Jorden var flad. Og medens kun Araberne ivrigt dyrkede Matematiken — det er jo fra dem, vi har f. Eks. Taltegnene — stod Videnskaben i Europa Aarhundreder igennem i Stampe.

Der skulde en Opfindelse som Bogtrykkerkunsten til, førend Oldtidens videnskabelige Undersøgelser kunde udbredes gennem Bøgerne. Saa først kunde *Kopernikus* i 1543 fremsætte sin Teori om et Planetsystem, hvori Jorden, roterende om sin egen Akse, kredsede omkring Solen. Senere gik *Galilei*, *Kepler* og *Newton* videre ad den samme Vej. Og efterhaanden kunde Videnskaben fastslaa, at nogen nøjagtig Kugle var Jorden *alligevel* ikke — den var lidt fladtrykt ved Polerne. Og saaledes blev Maalingerne da stedse nøjagtigere....

Ved Overgangen fra det 18. til det 19. Aarhundrede bliver Geodæsi en Videnskab — ogsaa takket være den franske Revolution, der giver Raaderum for de nye Tanker og Idéer — og samtidigt skrider det videnskabelige Forskerarbejde da fremad gennem de fleste Stater i Mellemeuropa.

»Den danske Gradmaaling« oprettedes i 1816 under Ledelse af den astronomiske Professor *H. C. Schumacher*. Da som nu — da den er underlagt Undervisningsministeriet — bestaar den egentlig kun af et Budget, der administreres af Direktøren. Der er ingen Etat. Medarbejderne er tidligere Officerer, hvad der naturligt skyldes, at Hærens Officersskoles Stabsafdeling er den eneste danske Lærestanstalt, som driver videnskabelig Geodæsi.

Det blev Forholdstalsvalgmaadens Opfinder, Oberstløjtnant *C. G. Andræ*, der fortsatte *Schumachers* Gerning og blev verdensberømt ved sin geniale Behandling af de anstillede Observationer. Under ham, som under *Schumacher*, var Opgaven den at danne en »Trekanttrække« — et System af Trekanter med astronomisk bestemte Punkter, som, f. Eks. begrænset af Linierne København—Falsterbo—Malmø eller Kongsbjerg paa Møen—Vigersløse paa Falster—Kulsbjerg paa Sjælland, fra de tyske Trekanter i Lauenborg gik helt op til Skagen og var forbundet med Sverige ved en Trekanttrække over de danske Øer. Senere har dette Net med sin Forbindelse baade til Sverige og Tyskland godtgjort sin Værdi i Praksis som Generalstabens Kortarbejders første Grundlag.

General *Zachariae* efterfulgte *Andræ* og ledede Præcisionsnivelementet over hele Landet, de astronomiske Breddebestemmelser i alle Trekantpunkterne og de fynske og bornholmske Tyngdemaalinger. Samtidig med Nivellementet fortsattes de Vandstandsmaalinger, der nu udføres af Meteorologisk Institut i Havnene ved København, Hornbæk, Korsør, Gedser, Slipshavn, Fredericia, Esbjerg, Aarhus, Hirtshals og Frederikshavn.

Kun i Aarene fra 1918 til 1923 blev det forundt Kaptajn, Dr. phil. *F. A. Buchwald* at lede Gradmaalingen — Materialet var behandlet, og han havde frie Hænder. Han vilde anlægge de danske Maalinger saaledes, at man baade kunde bestemme Overfladens Form — altsaa Formen af *Geoiden*, den horisontale Flade i Havenes Niveau — og oplyse om, hvorledes Massen fordeler sig i Jordens Indre. Derfor paabegyndte han Trekantnetets Udvidelse hele Landet over i Forbindelse med astronomiske Maalinger og Tyngdemaalinger, og det var hans Haab at faa indført seismiske Maalinger (til Registrering af Jordskælv) — en Opgave, der nu tilfalder hans Efterfølger, Matematikeren, Professor, Dr. phil. *N. E. Nørlund*.

Til Tyngdemaalingerne, der udføres ved Maaling af uforanderlige Pendulers Svingningstid, benyttes de traadløse Tidssignaler, som Eiffeltaarntet udsender — tidligere maatte Tiden bestemmes ved vanskelige astronomiske Maalinger, saa her er der jo naaet en stor Lettelse. Disse Tyngdemaalinger er endt paa Bornholm og Fyen og fortsættes nu i Jylland og paa Sjælland.

Og endelig har Professor *Nørlund* i Arv fra *Buchwald* taget den sælsomme Opgave at bestemme den relative Beliggenhed mellem Norge, Færøerne, Island, Grønland og Labrador for at søge klarlagt den tyske Professor *Wegeners* Teori om, at Landene foskyder sig, og at Amerika en Gang har været landfast med Europa. Der er jo en paa faldende Lighed mellem Amerikas Østkyst og Europas og Afrikas Vestkyst, og vi kender jo alle Sagnene om det herlige »*Atlantis*«, der en Gang forbandt Europa og Amerika, og det dejlige »*Goudwana Land*«, der bandt Indien til Afrika og i Tidernes Ungdom ved en Naturkatastrofe forsvandt i Havet.

Men Videnskaben har ingen Brug for Sagn. Den ved Atlanterhavet markerede Revne er, siger *Wegener*, opstaaet i Syd og forplantede sig mod Nord. Grønland rev sig løs fra Skandinavien og sejlede mod Vest og efterlod Island og Færøerne paa Vejen — og endnu fortsætter Grønland sin Gliden, saa det endog kan *maales*!


Marineur.

# Blow the wind westerly

## Chanty for lange Mal


ved Oscar Jensen

*Moderato*  
*Solo:*




I'll sing you a song, a good song of the sea.

*Kor:*




Blow the wind wes-ter-ly! Blow the wind, blow!

*Solo:*



I trust, you will join in the cho-rus with me.

*Kor:*



Blow the wind wes-ter-ly — stea-dy she go-es!

Alle Mand i Merselald! — Syng ud!

SOLO: I'll sing you a song, a good song of the sea.  
KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
SOLO: I trust, you will join in the chorus with me.  
KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: There was an old skipper, I don't know his name.  
KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
SOLO: Although he once played a remarkable game.  
KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: His ship laid becalmed in the tropical seas.  
KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
SOLO: He whistled all day, but in vain, for a breeze.  
KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: A seal heard his whistle and loudly did call.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: »Roll up your white canvas, jip, spanker, and all.«  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: »I'll bring some good fish to consult; if you please.«  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: »The best way to get you a nice little breeze.«  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: The first fish to come was a hoary old shark.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: »I'll eat you,« he said, »if you play any lark.«  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: The next a whale, aye, the biggest of all.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: He climbed up aloft and he let each sail fall.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: The mack'rel came next, with his pretty striped back.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: He hauled aft each sheet and he boarded each tack.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: And then came the conger as long as a mile.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: He gave a broad grin and continued to smile.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: The herring came saying, »I'm King of the Seas.«  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: »If you want any wind, I'll blow you a breeze.«  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: At last came the sprat, the smallest of all.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: He jumped on the poop and cried, »main topsail haul!«  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: But the skipper the mackerel ate for his tea.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: The herring he salted, the seal harpooned he.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: The smiling conger he flayed off the skin.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: He swallowed the prat quite raw, with a grin.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: He baited a hook, and he thought it a lark.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: To catch, as he did, that hoary old shark.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

SOLO: He killed the old whale, which was no easy task.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: With sperm oil he soon had filled up every cask.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

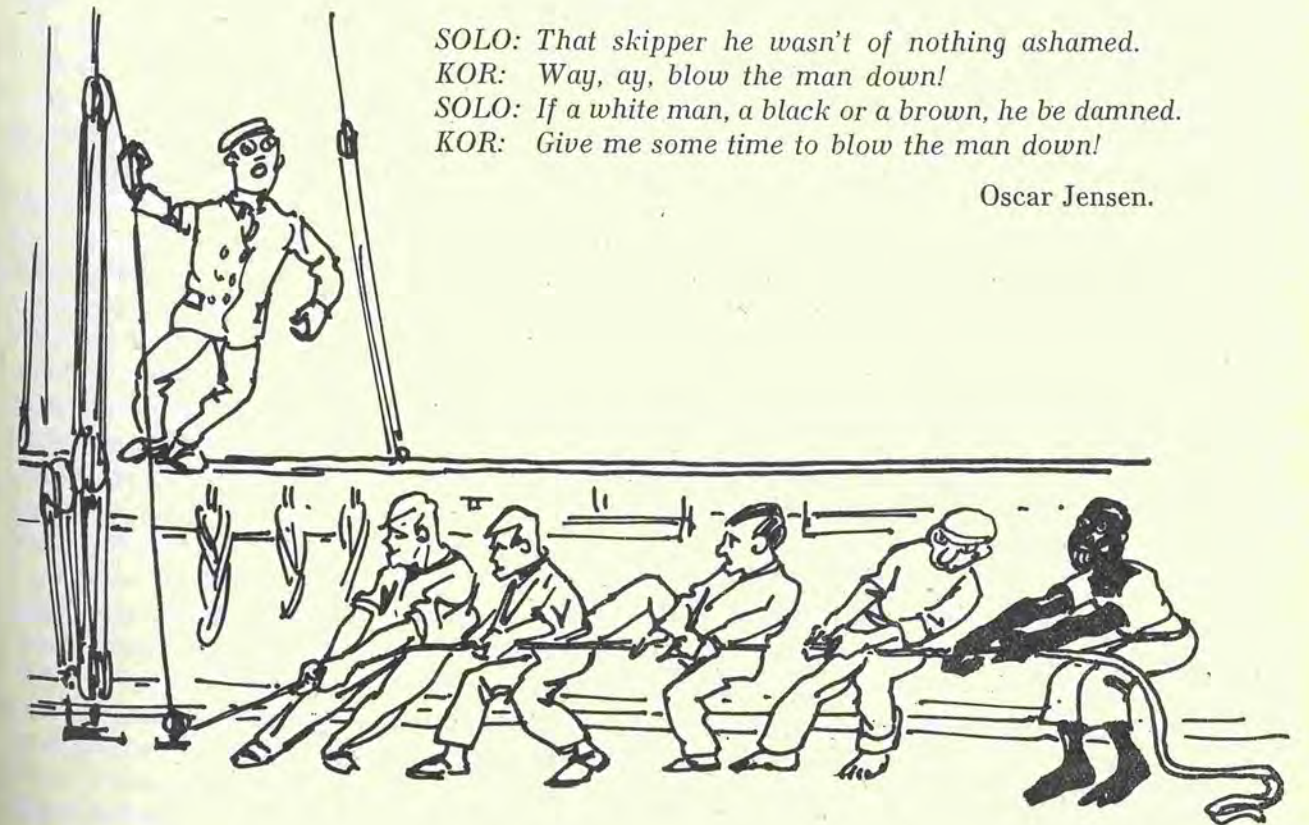
SOLO: The breeze then blew gaily, and gaily went he.  
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!  
 SOLO: But what an old rascal that skipper must be.  
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Under Vindstille fløjter Sømanden i den urokkelige Tro, at hans Fløjten vil blive svaret med Brise. Dette slaar heller aldrig fejl — blot han fløjter længe nok. Teksten til »Blow the wind westerly« har sin Rod i denne gamle, indgroede Sømands-Overtro i Forbindelse med den Kendsgerning, at Sælen er meget lydhør for Musik.

Chantyen giver Udtryk for Utaknemmelighed. Som den her er gengivet, stammer den fra Te-Clippernes første Tid; men i 80erne og 90erne blev den ofte sunget til Melodien af »Blow the man down« og med denne Chantys Kor, og saaledes gengives her det sidste af Chantyens Vers:

SOLO: That skipper he wasn't of nothing ashamed.  
 KOR: Way, ay, blow the man down!  
 SOLO: If a white man, a black or a brown, he be damned.  
 KOR: Give me some time to blow the man down!

Oscar Jensen.



# Hvad ønsker De Danmarks

## „VIKINGEN“s

»VIKINGEN«, der allerede med sine to første Numre har vundet sig en talrig Skare af Venner og en sikker Position som det eneste danske upartiske og upolitiske Organ for dansk Skibsfart, og som læses i alle Lejre af alle, for hvem Havets Betydning for Danmark ikke alene er Glæde og Eventyr, men Realiteternes sandeste Udtryk, har med en Forespørgsel henvendt sig til en Række Formænd for forskellige Skibsfartsorganisationer og de Havet, Havnen, Flaade, Lods- og Fyrvesen og Fiskeri tilknyttede Institutioner, Søfarts og Handelsministeriet, Socialministeriet og Industriraadets Formand (Export-Industrien).

Redaktionen har, naturligvis uden paa nogen som helst Maade at tage Parti for det ene eller det andet, ment, det kunde have Interesse for de forskellige Parter at mødes i Skibsfartens neutrale Organ, og lader derfor de forskellige Udtalelser staa for de respektive Underskrivernes Regning, idet vi har søgt at gøre Enquëten saa fyldig som mulig.

Hr. Redaktør!

De har spurgt mig, hvilke Nytaarsønsker jeg kunde tænke mig at fremføre nu ved Aarsskiftet paa den mindre Sejlskibsfarts Vegne — og mit Svar er da: Den mindre Skibsfart, d. v. s. den Del af vor Sejlskibsflaade, 500—600 Skibe, som driver deres Erhverv Øst for Lindesnæs, har i Grunden kun eet Ønske, nemlig det, at vore lovgivende og navnlig administrative Myndigheder i det kommende Aar maatte vaagne til Erkendelse af, at en Regerings Opgave ikke alene er at føre Kontrol med og lovgive for Erhvervene, men ogsaa — og ikke mindst — at sørge for, at Landets Børn sættes i Stand til at konkurrere under lige Vilkaar med Nabolandenes.

Altsaa: Let vore Byrder (Ulykkesforsikring, Skibstilsyn o. s. v.) saa de ikke tynger mere, end hvad andre Landes Skibe maa bære.

Hvis denne Forstaaelse af, hvad virkelig Nationalfølelse vil sige, kunde brede sig ud i Befolkningen ogsaa, f. Eks. til Forretningsfolk,

saa de som en Selvfølge hellere benytter en Landsmand end en Udlænding, saa tror jeg, vore Ønsker næsten fuldt ud var opfyldte.

Svendborg, den 27. December 1924.

Deres ærbødige

L. Rasmussen,

Forretningsfører for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe.

Formanden for »The Baltic and White Sea Conference«, Hr. Skibsreder R. A. Robbert.

Til Redaktionen af »Vikingen«,

Naar den ærede Redaktion af »Vikingen« har anmodet mig om i sammentrængt Form at udtale min Mening m. H. t., hvad man indenfor Skibsfartskredse kunde ønske at se virkeliggjort eller særligt ført frem for det kommende Aar, skal jeg tillade mig at udtale, at man først og fremmest nærer det ganske naturlige Ønske at se bedre Fragtrater, thi det kan ikke nægtes, at Fragterne i 1924 har skuffet, idet de gennemgaaende laa paa et særdeles lavt Niveau, i Særdeleshed for de mellemstore Skibes Vedkommende, hvorimod de større tør formodes at have klaret sig bedre, da flere af de oversøiske Markeder gentagne Gange, omend kun kortvarigt, viste ret friske Pust. Fragterne reguleres jo efter Tonnagebegæret, og hvis man kan tro paa de Toner, som lyder fra flere af de førende Lande, og som for største Delen klinger ret optimistisk, tør man forvente forøget Liv i Verdenshandelen og dermed ogsaa bedre Vilkaar for Skibsfarten i 1925. Qui vivra, verra, men at en lønnende Skibsfart er af største Betydning for Landets Husholdning, er uomtvisteligt. Foruden bedre Fragter vilde et endnu stærkere Sammenhold blandt alle Landes Redere end det, der allerede eksisterer, være ønskeligt og af største Betydning for Rederinæringen. De seneste Aar har heldigvis bragt Sammenholdet et meget betydeligt Skridt fremad, takket være det store Arbejde, som i saa Henseende er gjort af »The Baltic and White Sea Conference« i Forbindelse med de nationale Rederiorganisationer. Rederen, som har moderne Skibe af forskellig Størrelse, kan med Rette sige: »Hele Verden staar mig aaben!« Rederibedrift er saaledes et mere internationalt Er-

# Skibsfart i det nye Aar?

## Skibsfart-Enquëte

hvert end noget andet, og Sammenslutning her til Varetagelsen af fælles Interesser, ikke mindst paa Certepartiomraadet, er af stor Betydning, hvilket heldigvis ogsaa mere og mere gaar op for den individuelle Reder, men om disse og andre nærliggende Ting maaske nærmere en anden Gang. Som det sidste skal jeg fremføre et almindeligt Ønske indenfor Skibsfarten om i saa udstrakt Grad som muligt at maatte blive forskaaet for yderligere Lovmageri, Restriktioner og Paabud. Vi har sandelig nok i Forvejen, og Konkurrencen med andre Nationer bliver stadig haardere.

Med Højagtelse

R. A. Robbert.

Herr Redaktør Chr. Bogø!

De spørger, hvilke Ønsker, Spørgsmaal og Krav der indenfor mit Omraade er fremherskende.

Dette kan jeg — desværre — ikke besvare i 20 Linier og vil derfor indskrænke mig til følgende:

Den utvivlsom høje Standard, dansk Skibsfart kan rose sig af, hviler i væsentlig Grad paa de danske Søfarendes Dygtighed og udprægede Pligtfølelse. Det er et stærkt Ønske indenfor de søfarende Maskinmestres Rækker, at dette maatte gaa op — i første Række — for de danske Redere, saa at bl. a. en større og retfærdigere Vurdering af de søfarende Maskinmestre maatte blive Følgen, og skabe saadanne sociale og økonomiske Forhold, at Tilgangen til Faget — der f. T. er i stærk Aftagende — af *virkelige kvalificerede og dygtige* Mænd bevares.

Hvis det danske Folk og Lovgivningsmagten ogsaa vilde skænke den søfarende Stand nogen mere Interesse i det kommende Aar end hvad almindeligt er — naar Landet da ikke ligefrem er i Nød som Følge af Verdenskrig — vilde et af de søfarende Maskinmestre længe nærere Ønske gaa i Opfyldelse. Der er næppe nogen Lov, der er blevet behandlet her i Landet med større Ligegyldighed hos Lovgivningsmagten og det danske Folk, end Sømandsloven; Loven blev da ogsaa paa flere Punkter ringere for Officerer og Mandskab end f. Eks. i Sverige og Norge. Der

foreligger nu Forslag til en Række sociale Lov; de Søfarende nærer et beskedent Ønske om, og har efter min Mening berettiget Krav paa, at man ikke glemmer dem eller giver dem en Undtagelsesstilling.

K. A. Rasmussen,

Formand for »Maskinmestrenes Forening«.

»Vikingen«.

Naar De spørger mig, hvad mine Ønsker er for Aaret 1925, vil jeg svare, at jeg haaber, at Transit-handelen over København stadig maa vokse. Ved Krigens Slutning tilførtes der København uhyre Mængder af Varer, som man den Gang haabede kunde faa Afsætning i Østersølandene; dette Haab glippede som bekendt og virkede hæmmende paa Omsætningen. Nu er jo imidlertid Forholdene anderledes og mere stabiliserede, og man maa derfor ønske, at den danske Handelsstand i højere og højere Grad vil erobre Markedet i Østersølandene, saaledes at det Forbrug, der dér finder Sted af Produkter fra de oversøiske Lande, af danske Købmænd maa blive afsat til Landene Øst for os; derigennem vil der ogsaa opnaas større Muligheder for dansk Skibsfart, og København vil faa sin rette Betydning.

J. F. Bergsøe,

Frihavnen.

Herr Redaktør Chr. Bogø.

I Henhold til Deres ærede Anmodning om at tilstille »Vikingen« i korte Træk de specielle Ønsker, som indenfor Dansk Styrmandsforening særlig gør sig gældende, skal jeg herved fremsætte et af de vigtige Spørgsmaal, som Styrmandene fortrinsvis ønsker løst i det kommende Aar, nemlig en tilfredsstillende Ordning af Frihedsspørgsmaalet i Hjemlandets Havne. — Spørgsmaalet er af vital Interesse for Styrmandene, og jeg er overbevist om, at man ikke i Længden vedblivende fra Skibsfartens Side staar sig ved at skyde Sagen fra sig.

Der maa vises de Søfarende Forstaaelse og Imødekommenhed overfor dette Krav; man kan ikke i en Tid, hvor alle andre Samfundsklasser nyder godt af en human Udvikling, forlange, at de Søfarende stadig skal resignere og lade sig behandle som Samfundets Stedbørn.

Skibsfarten er et af Landets store Erhverv, og Danmark kan være stolt over at eje en god og pligtopfyldende Sømandsstand, som aldrig svigtede, naar det kneb. — Det vilde derfor være en god og kærkommen Nytaarsgave at løse dette Spørgsmaal paa tilfredsstillende Maade.

Deres ærbødige  
Chr. Christensen,

Repræsentant for Dansk Styrmandsforening.

Herr Redaktør Chr. Bogø,

I Anledning af Deres ærede Skrivelse af den 18. Decbr. 1924 skal jeg tillade mig at meddele, at det for Radiotelegrafisterne mest brændende Spørgsmaal ved Aarsskiftet er en Stabilisering af Radiotjenesten ombord og i Land; dermed menes saavidt muligt ensartede internationale Regler for Radiotelegrafens Anvendelse i Handelsmarinen, særlig med Henblik paa Fastsættelse af Bestemmelser for, hvilke Skibe der bør være udrustede med Radio samt Vagtholdet paa saadanne Skibe, saaledes at samtlige Landes Skibsfart yder samme forholdsvis Indsats til Fremme af Sikkerheden af Menneskeliv og Ejendom til Søs.

Dernæst er det af den største Vigtighed, at der snarest muligt sammenkaldes en international Konference til Revision af den for Tiden gældende Radiotelegrafkonvention, som har været i Kraft siden 1912. Paa Grund af den rivende Udvikling, der er foregaaet med Hensyn til Radioens Anvendelse i de forløbne Aar, er den nævnte Konvention ikke længere fuldtud tidssvarende. Under Hensyntagen til det forøgede Antal Landstationer til Udsendelse af Radiotelefontelefoni, Koncerter, Underholdninger o. s. v. er det stærkt paakrævet, at der internationalt træffes Bestemmelser om Bølgeomraader for de enkelte af hinanden uafhængige Radiotjenestegrene, saasom National, International, Maritime og Flyvetjeneste.

Med Højagtelse  
J. Madsen,

Sekretær i »Radiotelegrafistforeningen af 1917«.

Formanden for »Dansk Sø-Restaurationsforening« Hr. H. Fritzner:

Herr Redaktør Bogø,

Som Svar paa Deres ærede Brev af 18-12-24 kan jeg meddele Dem, at vore Ønsker og Krav i det kommende Aar er følgende:

1. At der gives Løntillæg som Ækvivalent for den store Prisstigning, der har fundet Sted.
2. At Hovmesteren, der har Ansvar for Skibets Proviantering og Besætnings og Passagerers Forplejning, bliver ligestillet med Officerer, hvad Løntillæg og sociale Goder angaar.
3. At Kostforholdene ordnes paa en for hele Besætningen betryggende Maade, og at Kostpengene forhøjes og bliver ensartede — efter de forskellige Farter — i alle Rederier, hvor Hovmesteren har Kosten i Entreprise.
4. At Restaurationspersonalets lange Arbejdstid reguleres. (Ombord i et Skib arbejdes der endnu af Restaurationspersonalet 13—14 Timer daglig, undertiden endnu mere. Særlig Kokkenes Arbejdstid er meget elastisk og maa fastsættes.)
5. Indførelse af Fritid, naar Skibet ligger i Havn, og særlig i Hjemlandets Havne.

I Haab om, at 1925 maa bringe os nærmere til mere ordnede Samfundsforhold, sendes hermed Ønsket om et godt Nytaar.

Med Højagtelse  
H. Fritzner.

Formanden for »Sømandenes Forbund i Danmark«, Hr. Matros Poul Hansen:

Hr. Redaktør Christian Bogø.

Naar »Vikingen« spørger, hvilke Haab eller Ønsker »Sømandenes Forbund« særligt kunde ønske opfyldt eller fremført i det kommende Aar, kan jeg anføre følgende Ønskeseddel:

1. Bemandingsskala. — Da der ved sidste Ændring af Søloven af 1892 ikke blev fastsat nogen bestemt Skala for, hvor stor Besætning et Skib skulde have for at være forsvarligt bemanded, kunde »S. F. i D.« ønske en Drøftelse af dette Forhold.
2. Arbejdstiden til Søs. — Ligeledes vil en haardt tiltrængt Regulering af Arbejdstiden til Søs for Dæksmandskabets Vedkommende være at ønske.
3. Forhyring. — Sømandenes Forbund ønsker Forhyringsforholdene i Danmark ordnet saaledes, at Forhyring af Dæksmandskab foregaar paa en saadan Maade, at den er en Betryggelse for, at der kun kommer virkelige Søfolk ombord.

Med venligste Hilsener til »Vikingen«.

Poul Hansen.

Formanden for »Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark«, Hr. Erik Jacobsen:

Hr. Redaktør Chr. Bogø.

I Anledning af »Vikingen«s Anmodning om, hvad Udtryk for Ønsker og Krav vi maatte have at frembære, tillader jeg mig at anføre:

Den første Betingelse for at kunne stille Krav maa naturligvis være, at den Virksomhed, der skal opfylde Kravene, ogsaa har Betingelse derfor.

Vi maa derfor — saaledes som alle, vistnok ikke for optimistiske, Betragtninger spaar — haabe og ønske, at der for den danske Skibsfart som Erhverv vil blive gode fremtidige Vilkaar, og at disse igen maa blive overførte paa Mandskabet ved Gennemførelse af nedenævnte Krav.

1. Forbedringer i Lønninger, der gør det muligt at forsørge den hjemmeværende Familie
2. Arbejdstidens Begrænsning til 8 Timer daglig (48 Timer ugentlig).
3. Gennemgribende Forbedring i Lukaffordene (særligt i ældre Skibe).
4. Forbedring af Kostforholdene.
5. Indførelse af Bemandingsskala.
6. Human og forstaaende Behandling af Mandskabet.

Hvis disse Krav blev gennemførte, og de er gennemførlige, vilde Bitterheden, som føles af Mandskabet, ophøre, Tilfredsheden vilde spores paa mange Maader, og Rederierne vilde indirekte høste Fortjeneste deraf.

Erik Jacobsen.

Direktør E. Maegaard, »Dansk Dampskibsredereforening« (Danish Steamship Owners Association).

Til Brug for en Oversigt i »Vikingen« over, hvad Erhvervene kunde ønske virkeliggjort i det kommende Aar, har De bedt mig give Udtryk for de specielle Ønsker, som inden for Skibsfarten er fremherskende.

Jeg kan besvare Deres Spørgsmaal med to Ord:

Arbejdsro og Forstaaelse.

Hvis vi engang kunde naa saa vidt, at Arbejdsstandsninger ombord og i Havnene kunde undgaa, og hvis alle — fra Statsmyndighederne til Aktionærer og Besætningerne — kunde faa den rette Forstaaelse af, at dansk Skibsfart ikke længere kan betragtes som en »Særhammer«, af hvilken

alle uden Skade kan skære deres større eller mindre Part, da vilde meget være vundet, og dansk Skibsfart skulde nok vide med Ære at hævde sig i Konkurrencen selv med Skibsfarten i de Lande, som ved Subventioner og paa mange andre Maader søger at ophjælpe den nationale Skibsfart.

Med Højagtelse

E. Maegaard.

Formanden for »Dansk Fiskeriforening«, Landsthingsmand M. C. Jensen.

Havnevejen, Grenaa, 2-1-1925.

Hr. Redaktør Chr. Bogø!

Deres Skr. af 18. f. M. modtaget. Naar jeg har ventet saa længe med at svare Dem, er Grunden, at jeg har konfereret med enkelte af Bestyrelsen om Forhold, der kan være af Betydning ved de Overvejelser, der maa træffes for at besvare Deres Henstilling.

Jeg maa meddele Dem, at jeg paa nærværende Tidspunkt ikke kan besvare Deres Henvendelse med en Artikel, da vi ikke forud kan afstikke nogen større Plan for vort Arbejde, men maa tage disse Forhold, som Tiden byder, om jeg saa maa sige, Dag for Dag.

De betydningsfulde Sager, som vi har løbende, ligger i Overvejelser i Udvalg, om hvilket Arbejde det vil være urigtigt paa nærværende Tidspunkt at udtale sig.

Hermed de bedste Ønsker om et godt Nytaar og Held og Lykke for Bladet i det kommende Aar.

Deres ærb.

M. C. Jensen.

Til Hr. Forfatter, Redaktør Chr. Bogø!

I Anledning af Deres derom fremsatte Anmodning, skal jeg, med Hensyn til, hvad Dæks-officererne i vor Marine kunde ønske ført frem i det kommende Aar, udtale følgende:

Ifølge hele vor Stilling i Danmarks Forsvar paa Søen og i Besiddelse af det Fædrelandssind, som maa ønske Danmarks Ære og Selvstændighed bevaret, er det min Overbevisning, at Dæks-officererne nærer det Haab og Ønske, at det forelagte Afrustningsforslag ikke maa blive til Lov.

Paa nuværende Tidspunkt — hvor ingen anden Nation nærer Afrustningstanker — vil det være baade uklogt og ydmygende for det danske Folk at lade vort lille Land ligge aabent og forsvarsløst hen.

Skulde dette vort fornemste Ønske gaa i Oplydelse, og det saaledes blev os forundt fremdeles at tjene i vor Flaade, tør jeg tro, at Dæks-officererne i høj Grad haaber, at Flaaden, foruden sine hensigtsmæssige Formaal, i stedse større og større Udstrækning maatte kunne tjene ogsaa almindelige Samfundsinteresser, bl. a. Erhvervene paa Søen.

Og endelig maa jeg tilføje, at Dæksofficerstanden — der er runden af de gamle Marine-Underofficerskorpser —, som en vigtig Faktor ved Vaabnenes Betjening til Søs og som Lærere for de Værnepligtige, der møder til Tjeneste i vore Orlogsfartøjer, nærer Ønsket om at vinde Befolkningens Tillid, saaledes at de herigennem kan erhverve den Plads og Betydning i Marinen, som Bestemmelserne i Søværnsloven af 1922 har tiltænkt dem.

Med Højagtelse

Rudolf Schou.

Herr Redaktør Christian Bogø, København.

Paa Deres venlige Anmodning skal jeg ikke undlade at udtale:

Næst efter at ønske de Erhverv, til hvilke vi Speditører særlig er knyttede, nemlig Handel, Industri og Skibsfart sunde og rolige Arbejdsvilkaar for det kommende Aar, har vi indenfor vor Stand specielt det Ønske, at Aaret 1925 maa bringe os den længe bebudede ny Næringslov og med denne Næringsbrevet som Speditør, saaledes at den hidtil uretfærdige Ordning, efter hvilken Spedition er fri Næring, fremtidig bortfalder. Samtidig lykkes det forhaabentlig, at lovfæste hvad der forstaas ved Speditionsnæring, idet der om denne, udenfor vor Stand, hersker de mest forskellige Opfattelser.

Med Højagtelse

Paul Lehmann,

Formand for Københavns Speditørforening.

Hr. Redaktør Christian Bogø.

I Anledning af Deres Anmodning om at faa et Udtryk for de specielle Ønsker til det nye Aar, man i den Kreds jeg repræsenterer særlig kunde tænke sig at fremsætte, da maa jeg først bemærke, at Orlogsværftets Fællesorganisation omfatter samtlige paa Værftet ansatte Arbejdere, og at denne Omstændighed sætter sine naturlige Grænser for vore Interesser.

Vi ønsker det nye Aar maa bringe en klar Løsning paa Spørgsmaalet om, hvad Orlogs-

værftet i Fremtiden skal beskæftige sig med, og bringe os saa langt et Skridt som muligt hen imod den endelige Reorganisering af Orlogsværftet, og at det Opgør med de gamle Traditioner, der skal finde Sted, maa skaane de gode af dem.

Det er en aarhundred gammel Tradition, at holde det gode solide Arbejde højt i Ære, og paa dette Omraade betaler det sig vist næppe at reformere, hverken for Kunden eller Værftet.

Deres ærbødige

K. Schjøttz.

Formand for Orlogsværftets Fællesorganisation.

»Vikingen«, Kronprinsessegade 40.

I Henhold til Deres Skrivelse af 22. ds. fremsender jeg hermed en kort Udtalelse angaaende Industriens Stilling i det nu forløbne Aar.

Ærbødigt

B. Dessau,

Formand for Industriraadet.

I 1924 har den industrielle Udvikling formet sig paa en ikke ugunstig Maade. Der ses saaledes at være nogen Nedgang i Arbejdsløsheden. Importen af Raavarer til Industrien er steget, medens Indførselen af fremmede Industriprodukter, der har været stigende i de foregaaende Aar, nu i hvert Fald synes at vise Tendens til at stagnere. Hovedgrunden hertil er utvivlsomt, at forskellige tyske Industrier har været mindre eksportdygtige i det forløbne Aar. Det tør sikkert ogsaa siges, at der her i Landet vises en stadig større Interesse for at forøge Forbruget af den danske Industris Frembringelser.

Imidlertid har Aaret 1924, foruden af de nævnte gunstige Momenter i høj Grad været præget af den herskende Kapitalmangel og de høje Rentesatser, som har formindsket Industriens Fortjeneste og forhindret Indtjeningen af de Beløb, der er nødvendige til Virksomhedernes Konsolidering.

*Industrien har med stor Energi arbejdet paa en Forøgelse af sin Eksport, og der er da ogsaa en Del Fremgang at spore, særlig for Cementindustrien, Spiseolieindustrien og flere andre Industrier.*



To af de præmierede Byplaner for Haustholmen. Til venstre Architekt Holger Mundis smukke Udkast set ude fra Havet med Kajer, Havnebassin og Jernbane i Forgrunden. Til højre Architekt Aage Rafns Plan i Fugleperspektiv. Man ser her Havnens Omrids med de vældige Dækmoler ud fra Hilsøhage.

## Hanstholm-Havnen.

Fra Hansted Fiskeriforening, Hanstholmen, har »Vikingen« modtaget følgende Indlæg, som det er os en Glæde at bringe:

I Vesterhavet har der langs Jyllands Vestkyst været fisket af Kystbeboerne, saa langt vor Historie rækker tilbage. Igennem Aahundreder stod dette Fiskeri paa et meget lavt Stade, man nøjedes med det ringe Fiskeri under Kysten, det gav kun til egen Husholdning og en Gang imellem saa meget, at man kunde sælge lidt oppe i Landet til Bønderne eller inde i Byerne paa Torvet. Det blev jo ikke til ret meget med de smaa Baade, der kun tillod Fiskerne at gaa paa Havet i absolut Magsvejr: *Havvej*, som det lokalt kaldes, og det primitive Materiel, de havde faaet i Arv fra Fædrene. Fiskerne var fattige Folk, der levede deres usle Liv i smaa Hytter ude omkring Fiskelejerne. Først for et lille halvt Aarhundrede siden begyndte de at rejse sig for at følge med Landets øvrige Befolkning i den almindelige kulturelle og økonomiske Udvikling; de fik bedre Grejer, og den Stigning, det Meroverskud, Fiskeriet gav, dannede Grundlaget for en begyndende Eksport af Fisk. Andelsbebægelsen naar ogsaa herud; der opstaar Eksporthuse i Vestkystens Byer, som bliver i Stand til at stille Kapital til Raadighed for en videre Udvikling; men det er først i 1904 med Motorbaadene, der kommer en Fart i Udviklingen, som kan betegnes som eksplosiv. De første Motorbaade kostede 2000 Kr. Omtrent hvert femte Aar har vi fornyet Baadene, som hver Gang er blevet større og større, til de nu maaler 22 Fod i Kølen

og koster godt og vel 12,000 Kr. og kræver fire Mands Besætning paa Vandet. Baadene kan nu ikke gøres større til Brug fra den aabne Kyst, da de næsten allerede er for store og tunge at bjerge paa Land for hver Fisketur; de er saare vanskelige at bakke med, der maa Spil til, og i uroligt Vejr er de rent livsfarlige at faa hevet op af Brændingen, da dette maa gøres ved Haandkraft af næsten hele den samlede mandlige Befolkning i Lejet. Tillige er de alt for smaa for et virkeligt udtømmende Fiskeri, et konkurrencedygtigt Fiskeri paa de gode Fiskepladser i Vesterhavet

Dertil kommer, at Fisken nu staar længere ude, Kystfiskeriet er rent betydningsløst, muligvis kommer dette af det stigende Storfiskeri fra de andre Landes Fiskeflaader, der er langt bedre udrustede, da de har Basis i byggede eller naturlige Havne paa Kysterne. Hvad Grunden nu end er, det er maaske Indbildning, at Fisken er gaaet fra Kysterne, saa betaler det søgaaende Fiskeri sig langt bedre. Derfor ser man ogsaa, at der fra vore eneste Vestkysthavne: Esbjerg, Lemvig (Thyborøn) og Skagen, drives et rigt Fiskeri med Kuttere, 25—35 Fod lange, disse kan nemlig naa ud til de virkelig gode Fiskepladser, hvad Kystbaadene ikke kan. Samtidig med at Baadene gøres større, bliver de naturligt mere sødygtige, hvorved Fiskedagenes Antal stiger og dermed Udbyttet. De andre Kystlande til Vesterhavet er endnu længere fremme i den tekniske Udvikling, de driver Fiskeriet ved Damptrawlere, som undertiden ses i store Mængder lige inde under de danske Kyster, hvor de snupper Fisken bort for Næsen af os. Her-

til maa ogsaa regnes den stadig stigende norske og svenske Fiskerflaade paa Vesterhavet.

Trods denne enorme Udvikling kan det ikke skønnes, at Fiskemængden er blevet mindre herude, som i Indvandene, Kattegat og Limfjorden, men Udgifterne til Materiel og Drivkraft er jo steget som alt andet, hvorfor det er en Livsbetingelse for os, at vi sættes i Stand til at fiske endnu mere. Med vore Baade kan det ikke betale sig at søge de tre danske Havne med Fangsten, vi maa gaa ind til selve Kysten, til Fiskelejerne, hvorfra der jo er langt til Banenettet. Denne nødvendige Landevejstransport reducerer vort Udbytte meningsløst i Sammenligning med de Fiskere, der kan løbe ind til Havnene. Det siger sig selv, at der derved bliver en Forskel paa Fiskeprisen i Eksporthavnen og paa Stranden, som er meget stor i vor Disfavør.

Rent samfundsøkonomisk maa det da ogsaa kunne betale sig at støtte det vestjydske Fiskeri, naar man faar at vide, at vor Part af Vesterhavets Rigdomme kun er fra 1 til 2 %, og sidste Aar er vor Indtægt dog steget med ikke mindre end ca. 4 Millioner Kroner. Det er saaledes ikke smaa Summer, der aarlig unddrages det danske Samfund ved de elendige Forhold, hvorunder Fiskeriet nu foregaar. I England er der jo i Hundredvis af Vesterhavshavne, hvorfra der fiskes. Vi har kun tre. Derfor støtter da ogsaa hele Vestkystens Befolkning Fiskerne i deres Krav til den danske Stat om at faa Hjælp til den mægtige Udvikling af Fiskeriet, der maa og kan komme. Vor Vestkyst har ganske vist ikke noget godt Ord paa sig, det har jo alle Dage været en livsfarlig Gerning at være Fisker fra den Kyst, og hver Familie herude har begrædt en og hyppigst flere af sine kære, der blev derude.

Alle de farligste Storme paa Jyllands Vestkyst kommer fra Sydvest, derfor er Hanstholmen det Sted, hvor man bedst har kunnet faa Læ til at lande under Uvej, og Fiskebaadene Syd fra har i umindelige Tider søgt herop i Ly; derfor kan vi med den Erfaring, som Generationers farefulde Liv paa Havet har skænket os, give Ingeniør Fibiger og den sidste Havnekommission Ret i deres Slutninger, at en Havn, en stor Centralhavn for Vesterhavsfiskeriet lægges bedst paa dette Sted, thi her er jo foruden Strøm-, Bund- og Dybdeforhold tillige Besejlingsforholdene de bedst mulige paa hele Vestkysten. At det ogsaa er Danmarks omtrent vestligste Punkt og et Knudepunkt for Søfarten, hvorfor det store Hansted Fyr jo ogsaa er rejst her, gør ikke Pladsen mindre velvalgt af Hensyn til Trafiken paa de andre Vesterhavslande.

Man maa sige, Molerne er gode som Læ for selve Stranden, de letter Landingen, men de kan saa sandelig ikke bevirke en Udvikling af nogen Betydning for selve Fiskeriet, da Baadene alligevel skal slæbes op paa Stranden efter hver Dags Fisketur og derfor ikke kan gøres større, man kan jo heller ikke af samme Grund tage større Del i det virkelig rentable Storfiskeri, vore Transportudgifter til Forbrugsstedet bliver heller ikke mindre. Faar vi Havnen, vil vi derimod kunne bygge Baadene større, vi vil kunne opspare Kapital til at sætte i Dampere, vort Materiel vil kunne holde længere. Den evindelige Slæben Baadene paa Land slider disse op paa en Trediedel af den Tid, de ellers kunde vare, og sidst men ikke mindst vil vi spare mange Menneskeliv for hele Vestkysten, da Hanstholmshavnen altsaa altid vil kunne besejles, hvor stærkt end Stormene raser. Under Uvej, faar vi som sagt altid Lejlighed til at hjælpe Fiskere i Land her hos os — og saadan vil det selvfølgelig blive i langt større Udstrækning, hvis vi faar Havnen.

Vi vil haabe, at hele Danmarks Fiskerbefolkning vil bøje sig for Sagkundskabens Dom, vil lade alle de lokale Ønsker hvile, for at rejse et enstemigt Raab til Regering og Rigsdag, at man endelig maa opfylde de mangeaarige Løfter til os om en Centralhavn paa Hanstholmen, den der jo allerede er Lov for.

Betingelserne for denne Havns fulde Udnyttelse har aldrig været større end nu, ligesom den danske Nationaløkonomi aldrig har trængt mere til den Bedring af vor Handelsstatus, som en stigende Fiskeeksport vil give.

Vi Vestkystfiskere har alle Dage haft den for os naturlige Opgave at lette Sømandens Kaar paa vor farlige Kyst, og vi har tidligere kun appelleret til Samfundet for at udvikle Redningsvæsnet, saa vi endnu bedre og sikrere kunde paatage os det skønne Hverv som Redningsmænd — nu kommer vi med Krav for os selv og til Udvikling af vort ældgamle Erhverv, vi kan derfor ikke tro, at Rigsdagen virkelig vil løbe fra det Løfte, den gav os ved enstemmigt at bevilge os Hanstholmshavnen i 1917 — navnlig ikke, da Staten jo allerede som sagt har taget vore Ejendomme fra os og ofret saa mange Millioner paa Forarbejderne. Der mangler kun faa Spænder i, at den foreløbige Træmole, hvorfra og hvorover Havnen skal bygges, er færdigbygget — man er altsaa allerede i Vandet — her som ved den mindre og mindre betydende Havn i Hirtshals.

Vi takker »Vikingen«, fordi dette Blad saa viligt aabner sine Spalter for vore Ønsker.



Th. Jensen Ruby, Agger pr. Vestervig, har sendt os ovenstaaende Billede, som forestiller Fiskebaaden »Palmen« fra Agger. Han skriver: »Baaden er lige gaaet i Land fra Fiskeriet paa Nordsøen. Det er Torskegarn, der er bjerget i Land; de har staaet Stormen over og er derfor i meget daarlig Stand. I Forgrunden ses en af Vestkystens kraftige Redningsmænd, som til Tider maa døje Kulde og »stor Kraftprøve« med det mægtige Element.«

Det er netop »Vikingen« en særlig Glæde at bringe Billedet af en af Vestkystens tapre Søens Folk frem for vore Læsere, og vi opfordrer herved vore Læsere til at sende os saadanne Billeder! Dog ikke alene fra danske Farvande. Fra alle Jordens Egne imødeser vi gerne Billeder af Søens Folk eller Danske derude.



## Vesterhavsfiskerens Vandring mod Lyset

Af Bertel Budtz Müller.

Jeg talte i sommer med borgmesteren i Thy, Thylands hovedstad, redaktør Aaberg, som skønt uomtvistelig sydøbo dog kender Thyboerne ud og ind i kraft af næsten et halvt hundrede aars virke iblandt dem.

Han sagde, der er en sag, hvorom alle Thyboer er enige, lige fra fiskeren ude paa kysten og til den indvandrede embedsmand inde i byerne: det er havnesagen, vestkysthavnen, den store havn paa Hanstholmen. I den sag gælder ingen partiforskel heroppe, Thyboerne vil vælge med overvældende majoritet enhver kandidat, der udenfor partirammerne stiller sig paa et klart havnestandpunkt, det gjorde Trolle allerede to gange i halvfemserne, sidste gang ganske vist i tilknytning til Højre. Munk Poulsen blev valgt paa det samme, og han gennemførte de store moleanlæg ved Vorupør og Hanstholmen (Roshage), der imidlertid kun er at betragte som eksperimenter paa molebygning i det barske Vesterhav, men eksperimenter, der til evidens har bevist, at ingeniørteknikken er i stand til at bygge havn paa den aabne kyst, naar bundforholdene er tilfredsstillende. De har altsaa vist sig bedst ved Hanstholmen, ved Hels-

hage, den anden pynt paa selve holmknuden ud i Vesterhavet. Først i 1917 gennemførte regeringen med rigsdagens enstemmige tilslutning forslaget om vestkysthavnene: den mindre lokalhavn ved Hirtshals og den store centralhavn paa Hanstholmen. Arbejdet blev lagt i hænderne paa ingeniør Fibiger, som nu er ved at afslutte Hirtshalshavnen og allerede har samlet ral, grus og tømmer sammen paa Hanstholmen til hele det store anlæg, samtidig med at han har ført sin store anlægsbro af tømmer ud i vandet; der mangler kun faa spænder, saa er han helt ude, saa han kan tage fat med fuld kraft, naar Hirtshalshavnen efterhaanden mod sin fuldendelse frigør materiellet og de bevilgede penge. Hele byen paa Hanstholmen og store arealer er eksproprierede for længst, fiskerne har bygget sig nye huse, alt i alt er der brugt allerede en fire—fem millioner paa disse forberedende arbejder. Der har været en byplankonkurrence for den kommende havneby derude, som ogsaa har kostet store summer — alt er klar til den sidste tømning — og saa faar vi det budskab, det begyndte som et ondt rygte, ingen ret vilde fæste lid til, at nu skal det hele standses

derude. Det er en køn fødselsdagsgave, vi har faaet.

Thisted holdt netop en meget ærværdig fødselsdag i forrige aar.

— Jamen — spurgte jeg den bekymrede borgmester — vil Thisted da ikke komme til at spille samme triste rolle til den nye by, som Varde til Esbjerg, kan det saa ikke være *Dem* ligegyldigt?

— Nej — skreg den gamle politiker og glemte den borgmesterlige værdighed — her maa virkelig alle lokale hensyn vige for en sag, der har en saa kolossal betydning for hele landet — og forøvrigt saa har Thisted sin havn, sin store og gode havn, der forrenter sig fortrinligt, vi har vort opland, og vi vil blive den nye bys betydeligste oplandsby, det er tilstrækkeligt. Det samme vaas hørte jeg, da vi endelig langt bag efter det øvrige land uk vore to smaa tragiske baneanlæg: stationsbyerne vil tage oplandet fra Thisted, og se nu — der ligger tværs gennem Thy en perlesnor af blomstrende byer, og Thisted blomstrer med dem. Nej — bare den havn, vi nu i generationer har kæmpet for, maa komme, og at det hele om stædsning kun er rygter.

Det var ikke rygter — desværre.

Jeg talte med viggo Taabel, den unge indehaver af et af landets største fiskeeksportfirmaer. Han er rentivet Thybo — af den varsomme race. Han holdt sig ved jorden, maaske kunde der blive en by derude, men næppe af nogen større betydning, men — der vilde komme en mægtig stigning i fiskeriet, fiskerne vilde faa bedre priser med de bedre forhold og bedre kommunikationer. Der er i øjeblikket smaa to hundrede baadelag langs den thylandske kyst, og alene det, de kan spare i materiel, tid, mindre fragter, mindre tabsrisiko for selve fangsten, ved at være sikre paa at faa den afsat i tide i frisk tilstand, vil være nok til at forrente selv et meget stort havneanlæg. Fiskerne er trods den vældige udvikling, der har fundet sted i de sidste tyve aar, konservative. De vil derfor blive paa den kyst, deres slægt har levet paa i aarhundreder, og tage udviklingen derfra — de vil ikke gaa med til at vandre til de værende havne for at tage del i storfiskeriet derfra — den saakaldte industrialisering af fiskeriet. Nej — de bliver hvor de er, men faar de en havn dér, saa vil de snart ligge i spidsen, hvad materiel, skibe og fangst angaar — saa vil havene igen kalde paa dem, som de kaldte paa deres forfædre for saa mange tider siden, da vikingen var første og bedste mand paa søen. De vil lytte til fædrenes røst tværs gennem de lange tider, hvor havboen, vesterhavsfiskeren, var en sinke indenfor Danmarks befolkning.

Vi bør have den havn snarest muligt — sluttede Taabel — og det vil bedre hele landets økonomi, navnlig hvis vi kunde faa ordnet eksporten og den indenlandske afsætning efter fastere priser end nu — og saa snakkede han eksportør-fag, til jeg flygtede for de mange tal.

Jeg mødte redaktøren for den lokale »Social-Demokrat«: de tør ikke standse den havn, han var ganske enig med sin ellers politiske dødsfjende, borgmesteren, den gamle venstre-redaktør. Jeg mødte Haurum, den socialdemokratiske folketingsmand fra Nykøbing paa Mors. Jeg lod ham vide, at vi Thyboer ikke ret stolede paa de her og saa videre Morsingboer. I denne sag er vi enige — svarede Haurum — alle heroppe — og hans senere arbejde paa rigsdagen har vist, at han mente, hvad han sagde. Og jeg tror ikke, at den havnebygning bliver standset — og han saa mig ind i øjnene, da vi trykkede haand til afsked. Thybo og Morsingbo var for en sjælden gangs skyld sande og trofaste brødre.

Jeg søgte, for at faa fuld bekræftelse paa dette i Danmark saa sjældne og skønne tilfælde, at en hel landsdel støtter en begrænset del af sine borgere i deres kamp for plads i solen for deres ældgamle erhverv, jeg søgte en af Thylands og Jyl-lands bedste mænd, direktør Hove paa Thisted Dampmølle, Ajs Tøfting, som han hedder og kaldes paa sin hjemegn, for at tale med ham om det.

— Ja — det vilde jo være den skønneste fødselsdagsgave til hele vestkysten, om den havn, vi nu har snakket om i de sidste generationer, snart kunde blive færdig. Det er jo en meget stor udvikling, der har fundet sted derude — jeg kan huske, da jeg som ung bondekarl kom her til byen i 1873, hvordan det da var med fiskeriet, hvordan der gik raaber i gaderne og meddelte, at der var kommet havtorsk til byen. Og havtorsk er vel nok en af de sødeste spiser, man har, saa den blev jo hurtig solgt, den smule, de kunde fiske ud over deres eget forbrug. Hanstholmshavnen vil blive med hele sin beliggenhed ikke blot en meget stor fiskerihavn, men den vil tillige blive en af Vesterhavets største havne, det er der ingen tvivl om, hvis man da sørger for at faa en ordentlig jernbaneforbindelse med limfjordsbroer og transittog til Hamburg og kontinentet. Den vil blive af betydning for hele vor handel paa Norge og trække en stor del af fangsten paa Vesterhavet til sig uden hensyn til fiskernes nationalitet. Ikke fordi jeg tror, den vil betyde nogen fare for Esbjerg og østkystbyerne, dens kul- og industriimport vil kun være rent lokal for den vestlige del af fjorden med oplag i Thisted og Nykøbing paa Mors. Vor lokale

## BILLEDER FRA HANSTHOLM



Øverst tilvenstre. De smaa Sejlbaade gaar ud paa Kystfiskeri. Med disse skrøbelige Baade har Vestkystfiskerne i Aarhundreder befaret det vældige Vesterhav.

Øverst tilhøjre. Hanstholm Fyr — et af Verdens største.

I Midten tilvenstre. En af de store Motorbaade er trukket paa Land efter megen Møje og Besvær, Fisken bringes op i Pakhuset og Redskaberne tages hjem til Tørring og Reparation.

I Midten tilhøjre. Baadepladsen med Is- og Pakhusene. — Man ser her tydeligt de slette Forhold paa den aabne Strand.

Nederst tilvenstre. En farlig Situation. — Den tunge Baad ligger i Braaddet og skal nu hives op med Spil og Haandkraft.

Nederst tilhøjre. Den store Læmole paa Roshage, Hanstholmen. — Inde i Knæet ligger Baadepladsen.

eksport vil for landbrugets vedkommende ogsaa nok gaa den vej vest paa, men dér ligger Esbjerg langt bedre og vil bevare sit overtag. Men det bliver navnlig fiskeriet, der vil faa betydning, det er jo rene penge, det fører ind i landet.

— Rene penge?

— Ja — fortsatte han og saa gennem et langt og virksomt livs erfaringer ind i fremtiden — dermed mener jeg penge, der kun kræver at blive

hentet, guldgruber, de kræver ikke nogen forstørret import af raamaterialer, kun arbejds løn og materiellet. Intet vil forbedre vor handelsbalance som et stærkt forøget storfiskeri — ikke blot paa Vesterhavet, men ogsaa paa de andre have, nordhavet, hvor vi nu intet betyder, og hvor vi burde ligge i spidsen for alle nationer — Norge ikke undtaget. Vi har en naturlig befolkning til dette vort selvfølgeligste erhverv, og en befolkning, som i de

sidste aartier har foretaget en teknisk og økonomisk udvikling, som vist er uden sidestykke i verden. Saa ringe, de sad i det, da jeg var dreng! — Ja — den havn er ikke blot en lokal sag, men en landssag, der ikke burde gøres til genstand for politiske stridigheder. Hvis vi saa samtidig kunde laa folk til at lade være med at bruge amerikansk mel, og Thyboerne vlde købe de dejlige byggryn fra min nye grynemølle — saa snakkede ogsaa den gamle Thybo fag, til jeg gik min vej. De Thyboer naar aldrig langt bort fra deres egen disk. Det er deres styrke, det er kernen i vestjydens karakter. Arbejdet er for dem ikke en pligt, men en livsfunktion.

Og jeg talte med mange, mange flere — overalt mødte jeg den samme stemning: havnen, havnen og fiskeriet paa Vesterhavet. Der var overalt den samme angst for, at rygterne, de utrolige rygter om en standsning af havnebygningen skulde være sande.

Fiskerne selv, hvad sagde de? Ja — fiskeren var alle dage en faamælt herre, men dog traf jeg en saare højroestet flok derude paa kysten, da finansudvalget var paa sin berygtede rejse deroppe for at se paa sagerne. Finansudvalgets formand og trafikministeren havde jo beroliget dem af bedste evne, de gik til landstingsvalg med d'herrers løfter i tanken: *der er ikke tale om at standse en sag, der har saa stor betydning.* Det var de ansvarlige politikeres ord, som de lød ude blandt fiskerne. Men dog var de ikke beroligede. Jeg spurgte dem: jamen, I har jo ministerens ord! — Vi faar se — svarede de mig. Og ministerens ord paa rigsdagen lød jo lidt anderledes end ude paa kysten ansigt til ansigt, som han var, med den befolkning, hvis skæbne han har i sin haand. Og det var navnlig eet medlem af finansudvalget, der havde givet anledning til denne bedrøvede misstemning ude paa Hanstholmen, en misstemning, der har bredt sig langs hele kysten, saa langt den er naaet, og den er naaet langt, vandret som den er fra mund til mund, fra baad til baad ude paa fiskepladserne. Det hele er vel kun en morsomhed fra en mand, der dels ikke har spor af kendskab til de folk, han talte med, eller som ikke helt har været klar over det ansvar, han har over for de vælgere, der har gjort ham til *ansvarlig* lovgiver i landet.

I en kreds af redningsmandskabet havde han sagt til selve føreren af redningsbaaden i Rosdal, at det ikke engang kunde betale sig at fiske vestkystfiskeren op af vandet med redningsdamperen, naar de var i havsnød — saa lidt betød han i landets hele økonomi! For enhver, der kender blot en brøkdal til de uvittige og tunge havboer, er der

ingen tvivl om, at replikken er faldet omtrent ordret, som den nu gaar fra mund til mund derude og vækker vrede mod en politiker, der ikke har respekt for et af vore ældste og naturligste erhverv eller har skænket den vestjydske redningsmands ærefulde og livsfarlige arbejde en tanke. Som der blev sagt til mig: det er dog lige haardt nok, at vi skal ligge og drukne, vi der har bjerget saa mange og gang paa gang, hver dag vi gaar til vort arbejde, sætter livet ind. Om de ikke tænker paa os, eller vi virkelig er saa lidt værd, saa bør de dog tænke paa vore børn og vore koner, deres arbejde er da lige saa meget værd som landets øvrige hustruers.

De tog det bestemte løfte af mig, at jeg ved lejlighed skulde faa i ørene af vedkommende vittige herre — det gør jeg her, jeg nævner ikke hans navn, *men stiller ham frit for hans egen samvittighed, enten at give en fyldestgørende forklaring eller en aaben undskyldning til dem,* han saa ubetænksomt og blodigt har krænkert — selv om det altsaa er sket, uden at han har haft til hensigt at saare. Man maa ikke være morsom i utide eller paa urette sted.

Derfor var de ikke beroliget af de officielle løfter fra ansvarlig side — og tiden har vist, at de havde ret i deres mistænksomhed.

Finansudvalget med formand og minister i spidsen vendte tilbage til Christiansborg — paa rejsen maa løfterne til Thyboerne og fiskerne være glemte, eller hvad det nu er, disse politiske manøvrer kaldes; i hvert fald spiller Thyboen Korsgaard trafikministeren en lejlighed i hænde til at slette bevillingen til Hanstholmhavns fuldendelse af finansloven — ganske vist er der foreløbig ikke sket andet, end at »sagen« er til drøftelse i partierne, men alene det, at denne sag overhovedet kan drøftes mere, *efter* at rigsdag og regering har bevilget pengene og vedtaget lovene for den under fuld enstemmighed, *efter* at der allerede er arbejdet i mange aar paa at forberede bygningen, forarbejder, der som indsamling af ral og grus, indkøb og tømmer i bestemte dimensioner, er værdiløse andet steds, *efter* at anlægsbroen er omtrent ude i havet i fuld længde, *efter* at myndighederne har eksproprieret til smaa priser ikke blot det lovhjemlede lidet bebyggede areal, men under trusel om ekspropriation har tvunget fiskerne og gaardmændene til at sælge selve fiskerbyen Hansted, *efter* at have trukket en mængde arbejderfamilier til Hanstholmen og indlogeret dem i statens huse til høje huslejer, arbejdere, der ikke er brug for derude ved andet end havnebygningen, og de vil som arbejdsløse ganske ruinere den fattige kommune,



Øverst tilvenstre. Selve Helshage med Sirenen, hvor Havnen bliver bygget. — I Baggrunden ses de store Bjerge af Ral og Grus, hvoraf Dækmoler og Kajer skal støbes.

Nederst tilvenstre. Udsigt over den nye By, som Fiskerne har bygget, efter at Staten har eksproprieret deres Huse. — I Baggrunden Fyret og Kirken.

Øverst tilhøjre. Hansted gamle kullede Kirke — en typisk Klitkirke med et mægtigt Dige af Kalkbleger.

Nederst tilhøjre. Opkørslen fra Pak- og Ishusene nede paa Stranden ved Molen. Vigen snor sig op paa selve Holmen, hvor Byen ligger og Landevejen gaar til Thisted.

efter at have nedsat en dyr kommission til fremskaffelse af en kostbar byplan, *efter* at Ingeniør Fibiger har meddelt, at han til Hanstholmhavnen i de nærmeste aar kun skal bruge 300,000 kr. om aaret, og *efter* at han har erklæret, at *langt den største part af hele anlægssummen vil blive brugt til arbejds løn* — ja — *efter* at der altsaa allerede er brugt en fire—fem millioner og likvidationen af arbejdet vil koste andre millioner, saa gaar rigsdagen hen og sender sagen til fornyet drøftelse i partierne, og alene det viser den energi, hvormed hele sagen skal forkludres.

Spørgsmaalet ligger altsaa, hvor vildt det end synes, til drøftelse i rigsdagens partigrupper, og dér afgøres nu denne store sags skæbne. Jeg, og tusinder af danske borgere med mig, i første linje vestkystfiskerne og Thyboerne, nærer dog det haab, at den sunde fornuft og den politiske redelighed vil sejre, og Hanstholmhavnen faa bevilget de nødvendige midler, som nævnt i de første aar kun 300,000 kr. om aaret. Et beløb, der for det første ingen rolle spiller paa budgettet, og som socialministeren roligt burde skrive paa kontoen: *nødhjælpsarbejder*, da de skal anvendes udelukkende til arbejds løn, tillige et beløb, der ved en stands-

ning, selv foreløbig, *alligevel vil gaa ud af statskassen ved det spild af indsamlede og indkøbte flygtige materialer*, der bliver aar for aar, hvis de ikke bliver brugt.

Der vil saa, naar om fire—fem aar Hirtshals-havnen er færdig, blive brugt for ca. 10 millioner til selve havnen, foruden beløbene — en tre millioner — til de nødvendige baneanlæg, jernbaner, som Nordvestjylland i høj grad trænger til og *skal have*, selv uden et havneanlæg paa vestkysten. Fantasetallet 30 millioner, der har optraadt i rigsdagen, hører efter landinspektør Smed Søndergaard ingen steder hjemme.

Andet steds her i bladet har Hanstedfiskerne klart gjort deres standpunkt op, jeg skal derfor kun henvise til deres ord, kloge, besindige og stilfærdige som de er.

Et par punkter kunde jeg dog maaske uddybe.

Grenaarresolutionen viste, ikke blot ved det navn, den har faaet, men ogsaa ved afstemningen, at Hanstholmhavnen ikke er et foretagende af lokal betydning, som en jernbane nu vil være det eller et moleanlæg, *men det er en sag af vital betydning for hele landets fiskerbefolkning, og dermed for hele vor samfundsøkonomi.* Vi staar jo nu over-



for en fredning af rødspættens, Kattegats- Limfjords- og i det hele indvandsfiskeriet er i stærk aftagende og vil i meget nær fremtid ganske miste sin betydning for eksportfiskeriet, vil kun faa interesse for de lokale markeder. Dermed henvises hele størsteparten af det øvrige Danmarks fiskerflaade og -befolkning til Vesterhavsskeriet, de værende havne i Frederikshavn, Esbjerg, Skagen og Lemvig med Thyborøn vil blive mere overfyldte, end de allerede er, naar vi ogsaa skal give plads til Smaalands fiskeflaade, hvad vi er nødt til; det bliver altsaa af bydende nødvendighed at faa fær-digbygget den store centralhavn med de ubegræn-sede udvidelsesmuligheder, hvad de nævnte ikke har, snarest muligt: Hanstholmhavnen, hvis vi ikke skal staa overfor en katastrofe indenfor vort fiskeri. Argumentationen mod havnen paa grund-lag af den ringe befolkningstæthed deroppe paa selve Thykysten er derfor vaas — rent ud sagt. Havnen vil blive som et hjerte, et stort og blodrigt, kraftigt hjerte, der vil lede nyt blod i det ældgam-le danske fiskeerhverv, rent bortset fra, at kommer havnen ikke, vil den jyske vestkyst i løbet af faa slægtled blive affolket, ungdommen søger allerede til de overfyldte byerhverv i større og større ud-strækning. Selv en mand med en minimal følelse for et sundt nationalt og socialt liv kan se, at dette er en udvikling, der bør slaas ned, saafremt man er i stand til det.

Vi har paa den jyske vestkyst — og det er det andet punkt, jeg gerne vil paapege i denne sam-menhæng — en ældgammel fiskerbefolkning, for hvem fiskeriet er saa naturligt som aandedrættet. Denne befolkning bør bevares i sit eget land, paa sin egen kyst, ligesom staten med alle midler bør hjælpe den til en udvikling af fiskeriet, ikke blot ved havneanlægene, men ogsaa ved større laan til skibsbygning og bedre materiel. Den materielle opdrift, de har vist bor i dem gennem det sidste tiaars eksplosive udvikling, vil give pengene igen med meget store renter, ligesom de vil gaa i spid-sen for den danske erobring af Nordhavene og deres rige muligheder. Dette er udenfor al tvivl og et moment, der bør veje tungt i vægtskaalen for en erhvervsmæssig udvikling af den jyske vestkyst ved havneanlæg.

I beskedne ord henviser fiskerne til det tapre redningsarbejde, de op gennem tiderne har gjort ikke blot for danske søfolk, men for alle nationers. Ja — jeg skal ikke male Havboen over med ros i den anledning, det vilde berøre ham ilde, saadan som han nu en gang er, men jeg vil kun under-strege, at de mænd derude i al stilfærdighed og med deres egne liv som indsats slægt efter slægt

har flettet Danmark den skønneste æreskrans, en krans, vi alle kan bære om panden stoltere end de fleste andre nationer.

Saadanne mænd skuffer man ikke, naar de endelig tror at kunne se maalet paa deres ønsker gennem saa mange aar — man smækker ikke dø-ren i for næsen af dem, ligesom man havde aab-net den — den dør, der skal føre den vestjydske fisker ind i lyset med de andre befolkningslag her i landet. Rigsdagen kan for Danmarks æres skyld ganske simpelt ikke være bekendt at lægge Lars Kruse og hans slægt unødige sten i vejen paa dens vandring mod lyset — en vandring, der alle dage har været hele det danske folk til ære, en ære, der ikke vil blive ringere i fremtiden.



## Naar Arbejdet standser

En Anmodning til Trafikministeren

Som det vil være mange bekendt, er det for Ti-den stærkt paa Tale at standse det store Havneanlæg ved Hanstholm paa Jyllands Vestkyst. Hvis det virkelig skulde ske, vil det faa slemme Følger for mange her paa Egnen.

Vi er 14 Mand, som allerede har maattet føle det, og det vil blive en trist Vinter for os.

Vi flyttede til Hanstholm i Haab om at faa godt og varigt Arbejde ved det store Anlæg. Vi lejede os ind i Statens Huse og har svaret en stor Husleje, og nu staa vi ude af Stand til at betale vor Husleje og uden Arbejde.

Naar vi har faaet vor Afsked, skyldes det vist først og fremmest, at der er bevilget for faa Penge til at holde Arbejdet i Gang.

Kan og vil Trafikministeren ikke skaffe Midler, saa vi 14 Mand kan komme i Arbejde igen? Der er ikke Arbejde at faa i Miles Omkreds, saa vi bliver nødt til at forlange Understøttelse for at faa dagligt Brød til os og vor Familie. Men vi ønsker ikke Understøttelse, men Arbejde, og derfor haaber vi, at der snarest maa blive bevilget Penge til Havnearbejdet her, saa vi igen kan komme i Arbejde.

Hansted pr. Thisted, i November 1924.

For Havnearbejderne ved Hanstholm:

Chr. Toft. Alfred Johansen.



Øverst. Handsted gamle By med Signalstationen og Gavlen af Kirken i Forgrunden.

Midten. Nogle af de eksproprierede Ejendomme ved Landevejen til Thisted.

Nederst. Et typisk Landskab fra Hanstholmen med høje Klitter i Baggrunden.

Bølgkraftens Udnyttelse. — En svensk Opfindelse, der synes at løse Problemet.

En svensk Ingeniør, Løjtnant i Vej- og Vandbygnings-korpset, *Sven Lundberg*, har indgivet Ansøgning om Patent paa en Opfindelse, hvorved det gøres muligt at udnytte de vældige Energimængder, der findes i Havbølgerne og Havdønningerne.

Patentansøgningen er ikke færdigbehandlet; men saa

meget vides, at de Apparater, der skal udlægges for at opsamle Energien, vil blive et Par Hundrede Meter i Længden og henved hundrede Meter i Bredde, med en Vægt af ca. 20,000 Tons. Omkostningerne vil udgøre ca. 10 Millioner Kr. Gennem Apparaterne skal der kunne opsamles 60 pCt. af den Energi, der indeholdes i de Bølger, der vælter sig gennem Apparaterne, og af en Bølge paa 3 Meters Højde skal der kunne indvindes ikke mindre end 15,200 H.K.

*Ny norsk Frugt-Damper.*

Fra Akers mek. Verstad er søsat Damperen »Buena-vista«, bygget til Rederiet Fred. Olsens Rute mellem London og de kanadiske Øer og særlig indrettet til Frugtfart.

Skibet, der er bygget til højeste Klasse i Norsk Veritas, maaler 302' × 42' × 28' 4" med 2 gennemgaende Dæk. Det faar 2 Master, 4 store Luger og 8 kraftige Wincher. Af Hensyn til Frugten findes et moderne System af Luftventilatorer. Maskinen er 3-Gangs og indicerer 2000 HK.; der findes to Dampkedler med Howdens kunstige Træk. Lasteevnen er 3000 Dødvægt Tons.

*Det ny svenske Diesel-Passagerskib. — Det største eksisterende Dieselanlæg tilsøs.*

Den svenske Amerika-Linies Motorskib »Gripholm« er for et Par Dage siden løbet af Stablen hos Armstrong i Newcastle-on-Tyne. Det bliver Sveriges største Passagerskib, og det største Skib under svensk Flag, paa 17,000 Br.-Tons og 22,500 Depl. Tons. Det skal som bekendt drives af 2 dobbeltvirkende firetakts Dieselmotorer fra Burmeister & Wain. Gennemsnitsfarten bliver 17 Knob ved et Forbrug af 50 Tons Olie pr. Etmaal.

Ombord bliver der Plads til 1661 Passagerer, hvoraf 162 paa første, 481 paa anden og 1018 paa tredje Klasse. Besætningen bliver paa 350 Mand.

Hovedmaskineriet bliver de dobbeltvirkende Motorer, som har gjort det muligt at overvinde de tekniske Vanskeligheder, som et Dieselanlæg til et Skib af denne Størrelse byder paa. Maskinen bestaar af to 6-cylindrede Motorer, hver paa 6750 bhp med Cylinderdiameter paa 840 mm og en Slaglængde paa 1500 mm. De nye Motorer bliver 50 pCt. større og meget kraftigere end noget hidtil eksisterende Dieselanlæg tilsøs. Maskinrummet strækker sig omtrent over en Femtedel af Skrogets Vandlinie og gennem tre Dæk i Højden.

Skibet skal være færdig i Forsommeren 1925.

Samtidig med Søsætningen fejrede Linien sit 10-Aars Jubilæum.

*Canada iværksætter en Indvandnings-Kampagne. — Der imødeses stor Tilvandring fra Europa.*

Indvandningsministeren erklærer, at Regeringen i Aaret 1925 vil lade en stor Kampagne for Udvandring til Canada afholde i Storbritannien og det øvrige Europa. Der er al mulig Udsigt til at der vil finde en god Indvandring Sted fra Holland. Ogsaa Frankrig, Belgien, Ungarn, Posen, Jugoslavien, Norge Sverige og Danmark viser stor Interesse for Sagen.

Ogsaa fra Tyskland kan der selvfølgelig ventes nogen Indvandring; men Canada har dog ikke til Hensigt at tage mod det store Antal Flygtninge, der nu fra forskellige Dele af Fastlandet opholder sig i Tyskland.

*»Washington« som Prøveskive. — Det udrangerede Slagskib bukket under for Bombardementet.*

Slagskibet »Washington«, der i Henhold til Washington-Overenskomsten er udrangeret af Flaaden og som uden at synke i flere Dage har været udsat for Beskydning af 14 Tommers Kanoner fra Slagskibet »Texas« og for Bombardement fra Luftskebe, bukkede endelig under for en Fuldræffer og gik tilbunds.

*Rute trafikken.*

Fra den 1ste Januar 1925 vil Cie. Générale Transatlantiques Postdamper afsejle fra Havre til New York om Onsdagen i Stedet for om Lørdagen, for at Besætningen kan tilbringe Søndagen hjemme. Liniedamperen Lafayette er taget ud af Havre—New York Ruten og vil om kort Tid blive sat i Postfart fra St. Nazaire til Kuba og Mexico.

Den norske Amerika Line meddeler, at Damperen »Stavangerfjorde« næste Sommer skal paa Turistrejse til Nordkap og Midnatssolens Regioner. Skibet gaar fra New York den 10de Juni direkte til Bergen, hvor det ligger et Par Dage, derefter gaar det via Sognefjord direkte til Nordkap.

Der er afsluttet en Overenskomst mellem tre store tyske Rederier, hvis Skibe sejler mellem Hamborg og Kuba, for at forhindre en Konkurrence, der kan medføre Tab. Hamborg—Amerika Linien, Hugo Stinnes og Norddeutscher Lloyd vil lægge deres maanedlige Sejladssaaledes, at der gaar 10 Dage mellem et Skibs Afsejling fra Hamborg. Paa denne Maade faar man en mere regelmæssig og endog hyppigere Afsejling end tidligere. De tre Linier har tiltraadt Kuba-Konferencen

Den tyske Skibsfartspresse betragter dette som en defensiv Forholdsregel mod den fremmede Konkurrence, som Tyskland staar overfor. Noget lignende skete for nogen Tid siden med Linierne til Levanten og til Mexico, og alle Steder har Hamborg—Amerika Linien været Drivfjederen. Alle tre Ruter er af stor Betydning for tysk Skibsfart, men særlig er »HAPAG« interesseret i at være førende paa Levanten.

En af Konkurrenterne paa Kuba, American and Cuban Steamship Line i New York, har meddelt, at man — som Følge af den tiltagende tyske Trafik paa forskellige kubanske Havne — fra nu af og selv i Vintermaanederne, vil etablere en 14-Dages Rute fra Hamborg via New York til Kuba.

*Strandby Havn maa udvides. — En energisk Fiskerbefolknings Arbejde.*

Et af de jyske Fiskerlejer, der er i stærkest Udvikling, er Strandby ved Aalbækbugten mellem Skagen og Frederikshavn.

Navnet er kendt fra Drachmanns »Strandby Folk«, og det er ogsaa i Strandby, at Faderen til den berømte danske Kong Ørntoft fra Sydhavsøerne, den gamle Skomager Ørntoft, endnu lever.

Mindre landskendt er det, at de Strandby Fiskere bogstavelig talt med egne Hænder har opført deres Havn og selv holder den vedlige.

Den lille Klithy ud til det barske, nordlige Kattegat huser en selvhjulpne og kraftig Fiskerbefolkning. De Strandby Motorbøjer og Kuttere er velkendte baade paa de østjyske og vestjyske Fiskepladser. Ja, Strandby-Fiskerne er begyndt at gaa paa Englandsfiskeri.

Men nu er Havnen bleven for lille. Mellem de primitive Stenmøler er der ofte saa tætpakket med Kuttere, at man hverken kan komme ud eller ind. Hvis Havnen ikke snarest faar en Udvidelse, maa en Del af Fiskerne rimeligvis forlade Lejet. Udviklingen af det driftige jyske Fiskerleje er i hvert Fald spærret.



## Danmarks Ungdom til Søs

En Dagbog fra en 14-aarig Dreng ombord paa »Viking«

I Tilknytning til den Diskussion, der har været ført vedrørende Sejlskibssuddannelsens Nødvendighed, bringer »Vikingen« hermed nogle Billeder fra Livet ombord i den ene af Danmarks to store og verdenskendte Sejlere, D. F. D. S.'s »Viking«. I vort sidste Nummer præsenterede vi Skibet, saaledes som det fremtræder i det engelske kendte »Syren and Shipping«s Ekstraudgave »Survivors of a glorious aera« (De Overlevende fra en glørværdig Tid) og hvor det i Rækken af Alverdens kendte Sejlere sammen med »Ø. K.'s »København«, staar

som de smukkeste Repræsentanter for Dansk Indsats paa Sejlskibsfartens Omraade.

Fra en begejstret Fader, hvis Søn er ombord i »Viking«, har vi modtaget en Dagbog og nogle Billeder, som vi hermed har Fornøjelsen at bringe til Læsernes Kundskab. Faderen skriver:

### »VIKING« I »VIKINGEN«

Det er en ren Solstraalefortælling i Modsætning til »Clipperne«s Historie. Her forekommer ingen »flyvende« Kofilnagler eller haandtøjrede Knojern, det er en jævn Dagbogsskildring af



Paa disse smaa Billeder ses Eleverne til Tops oppe paa Røjlærerne i Færd med at slaa Sejl under. Det er et Arbejde, hvor det gælder om at hage sig fast og ikke tabe Fod-



fæstet. Paa et andet af Billederne ses Eleverne klatrende i Stag og Vant for at efterse disse; og endelig viser et Billede Dækket fra »Agter« til »For« med den stolte Rejsning.



en 14 aarig Elev, der her giver et Billede af Livet ombord i Barkskibet »Viking« paa dens Fart over Atlanten til Sydamerika, og det er Drengens første Langfartstur.

#### Drengens Dagbog.

26. Juli. Jeg er i Nat kommen til Hull efter en god Rejse med »Spero«. Vi kom hertil Kl. 12. Der holdt en stor Bil paa Kajen, og i den suste vi ned ombord i »Viking«, det tog en halv Time; men inden vi kom til Køjs var Kl. 3. Vi maatte op Kl. 8 for at stille til Parade for Kaptajnen, som hilste venlig paa os. Jeg tror det er en rigtig Kaptajn. Mit første Job ombord var at slaa Glas.

27. Juli. I Dag er det Søndag, og vi fik Lov til at gaa rundt paa Skibet for at se os om. Det første jeg saa, var en Mængde Høns, som gik rundt paa Dækket, der var ogsaa 10 Grise og 8 Faar. Da vi stod op i Morges, var det ogsaa ligesom vi befandt os paa en stor Bondegaard, Hanen galede og Grisene for skrigende og gryntende om mellem hinanden. Her er godt at være.

28. Juli. I Dag er vi altsaa begyndt at arbejde, og jeg har faaet en fin Tjans, nemlig at vaske op efter Matroserne, og det skal jeg blive ved med en Uge. Vi er 8 Dreng, der, hvor jeg er, og de er flinke allesammen. Jeg har faaet en god Ven, som hedder A., han har ogsaa sejlet før. Vi har Vagt sammen. Har det godt.

29. Juli. I Dag har jeg været med til at skovle Kul i Lasten fra 8 Morgen til 5 Aften, og fordi vi har arbejdet saa haardt, fik vi Lov til at gaa i Land med 4. Styrmand. Vi gik op i den danske Kirke, hvor vi fik serveret Kaffe med Brød. — Fik eders Brev idag — Tak.

30. Juli. I Dag har vi faaet vort Tøj og Hue, mit passer mig godt, og jeg ser fin ud i det; men det skal jeg jo ogsaa være, naar jeg skal i Land i Santos sammen med Styrmanden. Har det godt.

31. Juli. I Nat skal jeg for første Gang paa Vagt sammen med 4 af mine Kammerater fra Kl. 12 til 4, og i Morgen fra 7 Aften til 12 Nat. Vi forlod Hull i Morges Kl. 4<sup>30</sup>, og har en lille Slæbedamper til at slæbe os ned til Kanalen. Vi skal vaske paa Lørdag, og I kan tro jeg har meget at vaske, men det skal nok gaa.

1. August. I Dag var vi nede i Kaptajnens Kahyt og fik noget Chokolade af ham. Senere paa Dagen passerede vi Vraget af det tyske Sejlskib »Prøjsen«, som forliste her i Kanalen, og jeg fik Lov at se det gennem Kaptajnens Kikkert.

2. August. Vi vasker saa i Dag allesammen, og I skulde bare have set al det Tøj hænge op og ned ad Masterne. Det er begyndt at blæse noget op; men jeg haaber ikke det bliver alt for galt. Naar vi kommer ned i spanske Søen, bliver jeg nok søsyg. Jeg har kun sovet 6 Timer, saa jeg er meget søvrig.

3. August. I Dag har vi mest sovet, for der er ikke ret meget at bestille om Søndagene. En god Kammerat af mig har en rigtig god Kage med fra sin Mo'r, der var Chokolade, og er det ikke Gelé det hedder paa, jeg fik et Stykke hver Vagt; men saa faar han jo ogsaa noget af mig.

4. August. I Dag passerede vi et af Selskabets Skibe »Olaf«, det skulde til Middelhavet. I Morgen skal vi være ved »Lands Ende«, siger Kaptajnen. Det har regnet meget i Dag, og saa er det ogsaa taaget. Vi kom til Falmouth i Dag.

5. August. Er begyndt at gaa i Skole i Dag. Vi har 4. Styrmand til Lærer, og han er meget flink. Vi skal nok sejle i Nat, tror jeg. Afsendt 2 Breve.

6. August. Vi begyndte vor Sejlads mod Santos i Nat Kl. 4. Vi har faaet en god Vind, og har alle Sejl oppe — Farvel.

7. August. Har stadig en god Vind, og løber omtrent 8 Knob. Vi har braset 3 Gange i Løbet af Natten.

8. August. Du tog Fejl, Fa'r, naar Du mente, at vi ikke den første Maaned fik Lov at forsøge at gaa til Vejrs. I Dag har vi været et godt Stykke oppe, og der er kun gaaet 14 Dage. Vi løber 9 Knob, saa vi skal nok komme til Santos.

9. August. I Dag er vi alle blevet klippet skal-det, der var nogle, der ikke holdt af det; men de blev jo nødt til at bøje sig. Vi mener at kunne være ved Linien om ca. 14 Dage med den Fart vi har paa. Jeg har kun brugt 1 Kr. af mine Penge.

10. August. Om Søndagen har vi det godt, for da bestiller vi ikke noget. Nogle af Matroserne er allerede begyndt at lave Haar og Skæg til Neptun, og de er ved at finde paa nogle Navne til os. Nu skal vi se, hvad jeg kommer til at hedde.

11. August. I Nat, da jeg gik paa Vagt, raabte Kaptajnen paa mig, og jeg troede, at jeg skulde gøre noget for ham; men jeg skulde bare have et Stykke Chokolade, og det smagte godt, naar man ikke har faaet noget i lang Tid.

12. August. I Dag har jeg været med oppe at slaa Sejl under, det er ikke nogen let Arbejde; men det gik godt. I Skolen lærte vi i Dag om Stjernerne. Det er ikke hver Dag vi er i Skole, det er efter som Vagten er lagt an.

13. August. Vi er kommen ind i Passaten med god Vind.

14. August. I Skolen øver vi os paa at svare hinanden med Flag, det gik helt godt. Vi er ogsaa ved at lære nogle internationale Sømandsopsange, som vi skal synge, naar vi skal hejse Sejl.

15. August. I Dag da vi var ved at spise til Middag (skaffe hed det), begyndte det at ringe paa Klokkeren — Faresignalet —. Vi kom op i en Fart; men saa var det kun for at gøre Øvelse med Redningsbaadene, heldigvis. I den Baad, hvor jeg var i, er vi 10 Mand.

16. August. Vi vasker i Dag; men jeg har fri hele Dagen, fordi jeg i Dag er begyndt som »Dagmand«, og har ikke Vagt om Natten mere. Jeg tager en Pøs Vand over Hovedet flere Gange om Dagen, det er begyndt at blive noget varmt.

17. August. I Dag har jeg ogsaa fri, og har ikke bestilt andet end at sove eller ligge ude i Nettet og fiske Bonitter; men der er ingen der vil bide paa hos mig. En Matros fik en, og der var Kød nok paa den til 8 Personer, og det smagte godt — sagde de.

18. August. I Dag har jeg vasket Baade af. Det er et godt Job, siger de andre; men jeg vil helst være fri; thi jeg har store Huller paa Fingrene, og det er stærkt Sodavand, som jeg vasker med, og en rigtig varm Dag, alt i alt meget behagelig.

19. August. Det er Regnvejr, og saa kedeligt og graat. Saa skal man gaa rundt i Olietøj hele Tiden, og det kan man ikke arbejde i, saa det er noget skidt.

20. August. Det har regnet lidt i Dag, og hele Dækket blev tjæret, og i Nat, da jeg skulde paa Vagt, og Skibet slingrede, og Tjæren ikke var blevet tør, blev jeg ved med at falde paa Enden, og I skulde bare se mine Bukser, for jeg faldt ogsaa ned af nogle Trapper, som havde faaet en Omgang rød Farve, saa jeg var nydelig at se paa.

21. August. I Dag har vi slagtet et Faar og en Gris, med Faaret gik det let nok; men Grisen

(Fortættes Side 30)



Kaptajn Ankersøe har inviteret Eleverne paa Kaffe paa en af de store Restaurationer i Santos. I Forgrunden Kaptajn Ankersøe.

## Ms. M. Kongen og „Vikingen“.

*His Majesty The King and „The Viking“.*

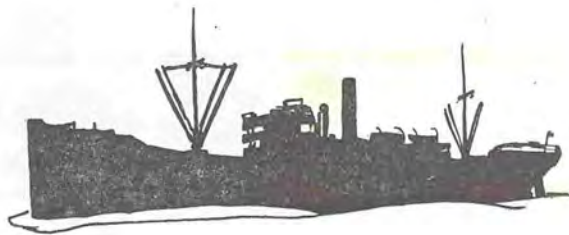
Ved Aarsskiftet modtog »VIKINGEN« talrige Breve indeholdende de hjerteligste Ønsker for det nye Aar. Fra alle Dele af Landet kom de, fra Havnen og Kyster og Søen, ja selv fra Skibe paa den anden Side Atlanten, og i Rækken af de dagligt indløbende Bestillinger af Abonnement er det os en særlig Glæde og Ære at notere det nye Aars første Abonnent: Hs. M. Kongen.

I den Omstændighed, at Landets Konge har tegnet Abonnement paa »VIKINGEN«, tillader vi os at se et Udtryk af Sympati for den Tanke, der ligger til Grund for Udgivelsen.

Vi bringer i Dag et Billede af Hs. M. Kongen, der altid har staaet Søen og dens Mænd nær, ja, i Virkeligheden vel nok kan siges at være Danmarks »første« Sømand.

Vi er overbevist om, at Hs. Majestæts Interesse for Bladet inderst inde direkte gælder Søens Mænd i alle Lejre, deres Indsats og Arbejde.

*Red.*



At the turn of the year »VIKINGEN« recieved numerous letters containing the heartiest wishes for the new year. From all parts of the country they came: From the ports, the coasts and the oceans, yes, even from ships on the other side of the Atlantic; and amongst the numerous subscribers we receive daily we note with particular gladness and honour the fact, that the first subscriber in the new year is *His Majesty The King*.

In the circumstance that The King of the country has subscribed to »The Viking« we beg to state an expression of sympathy for the thoughts which founded the publication.

We publish to day a picture of His Majesty The King, who has always been a friend of the Seafaring Man, indeed we may say, that the King is Denmark's leading and most prominent Sailor.

We are convinced, that His Majestys interest in »THE VIKING« will directly apply to mariners of all classes, their achievement and labour.

*The Editor.*



Hs. MAJESTÆT KONG CHRISTIAN X. AF DANMARK

H. M. THE KING CHRISTIAN X. OF DENMARK

Privatbillede. Foto. Eifell. Eneret.

løb fra os hele Tiden. Og de andre Grise stod ikke og saa til, de hjalp skam deres gode Ven, de forsøgte at bide os, saa vi blev nødt til at tage nogle Koste og jage dem væk; men saa gik det ogsaa godt. Vi faar god Mad her ombord, det er bare Rugbrødet, der er lidt tørt; men det kan jo ikke være anderledes.

22. August. Vi har stadig væk nogenlunde godt Vejr, jeg har ikke været søsyg endnu, saa jeg tror, jeg slipper. Vi er begyndt at male alt her ombord og det skal vi blive ved med til vi naar Santos.

5. September. Vinden støt. Skole og Vagt, brillante Lærere. »Viking« er det bedste Skib paa Jorden. Vi nærmer os »Linjen«, hvor vi skal »døbes«. Vilde Rygter i Lukafet, om hvad der skal ske.

6. September. Vi er begyndt at gøre klar til i Morgen, for da skal det ske. Neptuns Sendebud har lige været her (Kl. 8 Aften), han skulde se paa os om vi var ved godt Helbred, og om vi først og fremmest var helskindet. Det bliver nok en god Dag i Morgen tror jeg, og paa Mandag skal vi have fri, det er Fest altsammen.

7. September. I Dag, da vi kom paa Dækket var alt i Orden, lige til at tage imod os, der manglede blot lige Vandet, hvor vi skulde smides ned i, og tænk, det maatte vi skam selv besørge pumpet op, det synes jeg var lige skrap nok. Vi blev saa laaset inde i Messen, hvorfra vi saa en for en kom ud og blev behandlet. Det hele var saamænd ikke saa slemt, det værste var næsten at blive ren bagefter; men det gik. Det er ikke saa let at fortælle, det skal opleves.

8. September. Jeg ved ikke, om jeg har skrevet, at jeg gør rent nede hos Grisene; men det gør jeg altsaa. Nu begynder det at hjælpe paa Skidtet, for nu er der ikke saa mange tilbage til at svine til, og det er godt det samme, det er jo ikke nogen særlig fin Lugt hos dem.

9. September. »Viking« er snart blevet et flot Skib, nu er det blevet malet over det hele, og nu skal Træet have Olie, saa det bliver fint at se for de Besøgende i Santos.

10. September. I Dag har vi haft Eksamen i Flagsignal, og en Kammerat og jeg fik ug. Kaptajnen mener, at vi kan være i Santos paa næste Lørdag, hvis vi bliver ved at have den Vind.

11. September. I Dag har vi slaget 2 Grise, de sidste er nogle vilde Krabater, som næsten ikke er til at komme i Nærheden af.

12. September. Jeg har været oppe at vaske

Master, det er et godt Job; thi »Styren« kan ikke se os, og saa nyder vi jo Udsigten.

13. September. Har haft alt mit Sengetøj ude, det blev banket og Tæpperne vasket; men da jeg var nede for at hjælpe Hovmesteren, begyndte det at regne, og før jeg fik fat i Tæpperne, var de saa gennemblødte, at jeg maatte undvære dem den Nat.

14. September. I Dag har vi slaget 28 Høns, og til Middag fik vi en ½ Høne hver, det var vel nok en Herreret. Vi har nu kun en Gris tilbage, og det er godt det samme for mig.

15. September. Vaskedag, men kun 2 Timer.

20. September. Vi er kommen til Santos Red i Aften. Det første vi saa i Morges, var en Kæde af Bjerge, der ragede højt op af Havet, og i Kikkerten saa vi, at der groede Palmer op af Skraaningen, det var et dejligt Syn. Vi saa ogsaa Banantræer, fyldte med Bananer, og vi glæder os vældig til at smage dem.

21. September. I Dag er vi saa kommen til Santos, og efter at Ankerne var gaaet i Bund, var det første, vi saa, en Baad, fyldt med Bananer, som kom sejlede ned imod os, og lidt efter laa paa Siden af os. Vi har købt hele Ladningen, og har spist saadan, at vi var syge hele Aftenen. Alt vel. Jeg er meget glad for, at jeg fik Lov til at komme med. Brev følger.

(Faderen fortsætter).

Paa Baggrund af den Diskussion, som i den sidste Tid har fundet Udtryk i Dagpressen, angaaende vordende Navigatorers Uddannelse, synes jeg at denne Dagbog i al sin Jævhed giver et fyldestgørende Billede af, hvilken Mission vore Skoleskibe har. Den viser ogsaa, med hvilken Tillid Forældre til raske Dreng, hvis Længsel staar til Søen, kan betro dem til disse Skibe, hvor kun gode Forhold er til Stede, og som i dette Tilfælde viser en dygtig og forstaaende Kaptajn, under hvis Førerskab en udmærket Stab af Officerer er samlet.

Maatte Landet ogsaa forstaa og anerkende de Søfartsselskaber, der med store økonomiske Ofre føler det som en Pligt at opretholde disse Skoleskibe. Her bliver Grundlaget lagt for de unge Drenges videre Udvikling til at blive nyttige og flittige i Samfundets Tjeneste, der ud ad til, ved deres Dygtighed og Arbejde, vil forstaa at kræve Respekt for Nationen og Flaget, de repræsenterer, og ind ad til vil være med til at støtte Landets Husholdning paa en virksomhedsfuld Maade.

Bør dette ikke anerkendes?

A. H.



»Ø. K.«s femmastede Bark »København«, »The København«. (Owner: The East Asiatic Company).

## Linjedaab ombord i „Ø. K.“s femmastede Bark „København“

Den gamle Skik »Linjedaaben« ombord i Langfarerne, fejres endnu i vor Tids Skibe om end under andre og mildere Former end i gamle Dage. Dengang var det Skik, at enhver ombord, der ikke tidligere havde passeret »Linjen« (Ækvator), skulde »døbes«, det vil sige, der blev slaaet et Reb om ham — hvorefter han blev hevet udenbors og trukket ind under Skibet og op paa den anden Side. Det var en haard Tur og en god Daab, som yderlig blev gjort virksomhedsfuld ved, at man rullede den »døbte« i Tjære og Fjer. Senere gik man over til at »døbe« paa Dækket, hvor enten Preseninger eller store Kar benyttedes til »Døbefont«.

»Daaben under Linjen« er paa alle gode Langfartsskibe en Festlighed, hvortil Forventningerne i Forvejen er stærke og højstemte. De, der allerede har passeret Linjen og kender Hemmeligheden ved Ceremonien, skal nok vogte sig for at forklare denne nøjere, til Gengæld virker deres forblommede og skadefro Antydninger kun til at forøge Spændingen hos den Uindviede. Men trods alt forløber Højtideligheden muntert og fredeligt.

Linjedaaben er nemlig en fornøjelig og »fredelig« Fest. Det er jo selve Havets Gud Neptun, som stiger op af sit Element og fulgt af Undersaatter og Hjælpere, Halvguderne, ønsker at inspicere og døbe sine raske Søfolk.

Et stort Apparat sættes i Scene for at gøre Festligheden saa malerisk og vekslende, som mulig. Thi Sagen er, at Neptun skal være mange Steder paa een Gang; der passerer jo adskillige Skibe Linjen hver Dag Aaret rundt — og Jorden rundt — og for at være ganske sikker paa at faa Besøg af Neptun, fremstiller man selv denne høje Herre, idet en Mand af Besætningen klædes ud som Havets Behersker. »Klædes ud« er nu saa meget sagt, man kunde snarere sige klædes af, for Havets Behersker er jo ikke klædt som almindelige Landkrabber.

Altsaa skrider man i største Hemmelighed til Forberedelserne, og paa Dagen, hvor Linjen passerer, gaar de vel forberedte Festligheder deres Gang. Billederne viser, hvorledes det maa være gaaet til paa »København«.

Agterude over Lugen er spændt en Presenning, hvori der pumpes Vand — og Døbefonten er rede. En »Politiofficer« vaager over Festarrangementet. Han er udstyret med et frygtindgydende Træsverd i spraglet Bandolér; mægtige Tinknapper (gennemhullede Tobaksæskelaag) giver ham et fornemt Udseende; flagrende Epauletter af god gammeldags optrevlet Hamp forhøjer Virkningen og dermed Værligheden, medens et frygtindgydende Dødningshoved paa Uniformskasketten maner til Lydighed. Store Signalfag er spændt ud overalt og



Midterbilledet er et Overblik over „Daabspladsen“. I Forgrunden ses Bassinet, hvori „Daaben“ foregaar, en Vaudstraale fosser ud fra Slangens Mund. — Paa Kanten af Bassinet er en al den Tid med Tjære. Barber og Indsæber er i travl Beskæftigelse. Til højre ses Præsten og hans Haandlangere, bag disse (yderst tilh. Dannebrog og „Ø. K.“s Ankerflag). Paa en Billede ses Tortur. Kutteklædte Tjenere med Dødningsmasker forbereder Tjærebad. — Længst tilbage i højre Side ses Neptuns Bane, Adgangstegn til Festpladsen). Og dér, hvor Vimpelen med Søets Navn „København“ er udsendt, knejser i majestætisk Ro Kong Neptun, hans Dronning og Datter, tre raske Mandfolk, der tager Øjeblikkets Situation med knusende Overlegenhed. Billedet tilhøjre: Den fromme Bisp „læser“ op af sin Bog, og den knælende til hverken at skraa, ryge eller bande, medens den til Staklen i Forgrunden, der netop „Tjærebarberes“, (I Baggrunden ser de, som har gennemgaaet Turen, fornøjet til.) Paa Billedet tilvenstre afventer Politichefen Festtogets Anker, og dirigenten med Musikorkestret af „Indfødte“.

samler »Neptuns Rige« til en Verden for sig. En sort Søroverklud er hejst og blaffer for Vinden, den markerer, at her hersker, ihvert Fald for en Stund Søloven ikke. En malet Standart med Neptuns Initialer og Fork markerer hans Riges Nærværelse, en Vimpel med Navnet »København« og femten Alen lang danner Bagvæg, Dannebrog og »Ø. K.«s Ankerflag bæres frem. Vandslangerne er paa Plads, det sprudlende Søvand fosser i Bassinet, Festlighederne kan begynde.

Optoget kommer agterud. Billedet viser de fantastiske Figurer vandre over Broen op til Skansen. Sørovere med Ringe i Ørene, Tatoveringer over hele Kroppen og med røde Kalotter og Tørklæder trænger paa.

Dirigenten for Musikkorpset følger efter, han bærer Haandtaske og Taktstok og er markeret som »black man« efter de mest hypermoderne Principer. Saa kommer Barberen, i hvid Trøje

og Underbukser, sortplettede som et Tigerskind, en Ende Reb danner den nydeligste Hale, man kan tænke sig; Saksen og Barberkniven er mindst en Alen lange, og mørke Hornbriller tilligemed med et tjæret Fuldskæg bidrager yderligere til at gøre de eventuelle Ofre modstandsløse. Hvad ikke Barberens Redskaber kan, det vil ihvert Fald Indsæberens Gulvspand med Sæbeskum og en Svaber til Barberkost paatage sig: Du skal nok blive barberet og klippet min Ven!

Neptun selv troner frem. Han er fulgt af sin Dronning og Datter, saaledes som de præsenterer sig paa Billedet. Frygtindgydende ser han ud, Skægget er sine to Alen langt, her er Hør og Hamp nok til adskillige Friholdtere; Fork og Krone er forgyldte. Dronningen og Datteren kan ikke klage paa Haarvækst. Tang og Kavlgarn falder i et Brus og Væld om Skuldre og Midie, de yndige Damer gør vel i ikke at aabne

Munden for meget og for ofte, thi saa vilde Kvindeligheden gaa af dem. For som enhver af Læserne sikkert forlængst har set og forstaaet, er disse kongelige Damer raske Søfolk med barkedede Næver og Skomagerbas.

Og endelig slutter et Hawaian-Kor af Musikere og Dansere af. Betragt engang Billedet nøjere, og du vil, kære Læser, ikke tro dine egne Øjne. Ogsaa disse Skønheder og Dansere er raske Mandfolk, der for den Gang har ladet sig bemale med Kakao over hele Kroppen og udstyre med Ringe i Næse og Øren, Koralkæder, Blikprydelser og Livbælter af Tvist, der staar som et Brus ud til Siderne. Musikken er mangeartet og broget som Instrumenterne: Harmonikaer, Skindtrommer, Blikspande og Violin.

Paa hosstaaende Billeder ser man Daabshøjtideligheden i fuld Gang. Efter alle Kunstens Regler barberes (med Tjære) og klippes (Ma-

skine) de »ulykkelige Ofre«, medens Tilskuerne jubler. Neptuns Præst, (ham med Krumstaven), fremsiger Ritualen og sparer ikke paa Morsomheder; een for een bliver Ofrene døbt, det vil sige: puttet paa Hovedet i Baljen. Det er rart, det hele foregaar i Varmen! — I passende Afstand overvaager Neptun med Familie, at alt gaar rigtigt til.

Det maa for den, der forstaaer Situationens Komik, være af uimodstaaelig Virkning, at se dette brogede og livlige Sceneri rulle forbi. Men tillige maa det være af en vis betagende male- risk Virkning paa Baggrund af det solbeskin- nede uendelige Atlanterhav, saa man forstaaer Brevskriveren, som har sendt Billeder, naar han taler om de sig nærmende Festligheder:

— — — »Alt gik ombord som efter en Ma- skine til c. 10 Dage, før Linien, da kunde det nok være, her var Liv. Da begyndte de at lave til med Daaben, og fra den Dag sagde de æld-



Kong Neptun med sin Dronning og Datter.



Politiofficeren venter Optøget.

ste Elever: »Vent til Daaben, saa skal De blive smurt med Tjære« — — — og saa var jeg den, som næsten ikke fik noget. Jeg sender hermed nogle Billeder fra Daaben samt et Par Stykker af Skibet.«

Lidt længere henne fortsætter Brevskriveren: »Far skriver om en Pappegøje. For det første koster saadan en c. 50 Kroner her og det synes jeg er for meget; og saa for det andet, hvis det er en, som er nem til at lære at tale, saa

lærer den nok noget, der er godt herombord, hvor der gaar et halvthundrede Mand forbi min Dør. Hvis f. Eks. den sagde, naar jeg kommer hjem med den til Jer: »Op og kig du gamle Krudtugle! —« saa vilde I nok blive glade for den. Og saa kunde den endda lære det, som var værre.«

— — —  
Men ikke alene Billeder fra »Linjedaaben« sendte Brevskriveren hjem, ogsaa fra Livet

Gruppe af de Optrædende, blandt hvilke ses: Præsten, Indsæberen, Barberen, Politichefen, Søroverfølget og en Gruppe Hawaii-Skønheder, der ved nærmere Eftersyn viser sig at være ægte danske Søgtutter med lyseblaa Øjne og lyst lokket Haar under de forførelseriske Hottentotkrøller af Parykker.



Øverst tilvenstre Kaptajn Mortensen, »København«s Fører. Tilvenstre forneden ses han i Spidsen for Skibets Navigatorer og Elever i Færd med at tage Solhøjden. Billedet forneden tilhøjre viser (regnet fra venstre) 3die Styrmand V. Lyng, 1ste Styrmand J. Carsten og Lærer P. Mørck. Billedet øverst tilhøjre viser: Nogle af de unge Piger, som lastede Skibet i Finland.

ombord i »København« kan vi bringe nogle Stykker. Disse Billeder er imidlertid kun en lille Antydning af Livet ombord. Skoleskibet, der sejler med Fragt fra Havn til Havn, skal



nok give Besætningen Arbejde. Og paa faa Timer kan Billedet skifte. Barometret viser et sig nærmende Uvejr, traadløse Meldinger kan maa-ske nøjere bestemme Uvejrets Retning, og med et er det over dem. Sejlene er hjerget og gjort fast, alt er klart til at modtage Cyclonen — — —

Mangen Tørn har »København« taget, og altid klaret sig; hvor den stævner frem, mødes den af Beundring og Beundrere, Verden over afbildes Danmarks stolte Sejlere.

Men Danskerne ser kun disse Havenes store Svaner, naar de med en Bugserbaad for Boven, men majestætisk i deres stolte Rejsning, langsomt glider ind i Havnen og gaar til Ankers. Om Kampene derude paa den gængende Landevej i Storm og Nattemørke, aner mange Mennesker i

Land kun lidt. Ej heller om den store og betydningsfulde Indsats, »Østasiatisk Kompagni« yder ved Opretholdelsen af dette Skoleskib, saalidt som om den Rederindsats, der betyder Brød for de mange, Guld til Landet, men som frem for alt er en Appel til Danmarks Ungdom!

Held Danmark den Dag, det drager Lære og forstaar, hvad dansk Skibsfart betyder, som Erhverv og som Fornyelse af Anspændelse og Vilje til Sejr ind i Fremtiden!

C. B.



#### Danske Rederes Retsværn. En Forening til Beskyttelse af Interesserne.

Der har i længere Tid indenfor Rederikredse været stærk Stemning for Oprettelse af et Værn for de danske Rederes Interesser. I disse Dage er denne Stemning blevet udløst i Organisationen: Danske Rederes Retsværn, med Undertitel: Danish Shipowners Defence Association.

Bestyrelsen bestaar af Konsul J. Lauritzen, »Vestehavet«, Konsul Chr. Andreassen, »Dania«, Direktør Kay Reinhard, »Det forenede Dampskibsselskab«, Skibsreder A. P. Møller, Direktør H. Gether, »Orient«, Direktør A. Kampen, »Torm«, og Generalkonsul Johan Hansen, der er Formand. Til Leder er udnævnt Direktør, Overretssagfører C. Ahlefeldt-Laurvig fra »Skulde«.

Den saaledes valgte Bestyrelse er identisk med den danske Bestyrelse i Nordisk Skibsrederforening, og Medlemmer af Danske Rederes Retsværn bliver automatisk Medlemmer af denne paa meget gunstige Vilkaar.

#### Staar Skibsfarten foran en Opgangsperiode?

I Storbritannien hæver sig flere og flere Røster, der taler om lysere Udsigter for Skibsbygning og Skibsfart, og paa Generalforsamlingen i Fairfield Shipbuilding and Engineering Company udtalte Sir Alexander Kennedy, at med det nye Aar vilde der dæmre en Bedring for disse Industrier. Sir Alexander staar ikke alene med denne Opfattelse.

Den første Stimulans maa spores i en Genoplussen af den internationale Handel, og der er Tegn til, at en saadan er paa Vej; Tyskland og i det hele taget Euro pas finansielle Status har allerede forandret sig til det gode. Fortsættes Udviklingen, maa Tonnagekravet stige og dermed Ønsket om nye Skibe af en effektiv og økonomisk Type. Rederne venter antagelig kun paa en Impuls for at bestille nye Skibe af en saadan Type.

Der er altfor mange uøkonomiske Skibe i Fart, og med de nuværende Fragtrater er det et moderne, effektivt Skib, som har alle Fordelene paa sin Side, og dette tvivler ingen Reder om. Priserne paa ny Tonnage er nu saa lave, som de kan være, og vi har ofte hørt fra Storbritannien, at Værfterne ikke kan reducere deres Priser yderligere. Hverken for Staal, Maskine og Kedler, Tømmer eller for Lønninger er der nogen Mulighed for at gaa lavere. Værfterne kan ikke tilbyde færdigbyggede Skibe kun 35 pCt. over Prisen

fra før Krigens Tid, naar deres Omkostninger er 50 pCt. over den nævnte Basis.

Saa fremt Handelen bedrer sig, vil Priserne sandsynligvis stige, og i Tyne Improvement Commission udtalte Mr. R. S. Dagliesch herom, at man om et Par Aar vilde komme til at betale for et Skib 33 pCt. mere end man skal betale, hvis et saadant Skib bliver færdigbygget inden Udgangen af næste Aar.

De høje Skatter, der opkræves i Storbritannien, vil dog stadig hæmme baade Skibsfart og Skibsbygning, derfor har man nu i England appelleret til den nye Regering med Anmodning om ved passende Lejlighed at lette de Byrder, der besværer baade Skibsfart og Skibsbygning.

#### Amerikas Skibsfart. — Statsdriften ventes afviklet.

Kongressen i Washington menes at være utilbøjelig til at vedtage nye Bevillinger til Støtte for Statens Skibsfart. Efter Forlydende, vil Præsident Collidge tilstille Kongressen et Budskab, hvori han bl. a. vil forlange Klarhed over, hvorvidt »Shipping Board« skal opretholdes og Støtten til Statens Skibsfart fortsættes.

Statsskibsfarten giver et stadigt Underskud, der maa dækkes ved Hjælp af Skatter, og det ventes, at Resultatet af de nuværende Overvejelser vil blive det, at Statsskibene med Undtagelse af de store Rutedampere sælges til Private.

Det bemærkes, at det ikke er Statens Støtte til Skibsfart i Almindelighed, der her er Tale om, men — Statsskibsfart!!

#### Rømning i Canada.

En norsk Skibsfører meddeler, at 14 af Skibets Mandskab fornylig deserterede i en canadisk Havn; heraf blev 7 arresterede og dømt til en Maanedes Fængsel. Da Efterretningen om Begivenheden kom ud til andre Skibe i Havnen, var den moralske Virkning tilsyneladende god.

Det norske Konsulat paa Pladsen udstedte et Cirkulære, der fordeltes i de ankommende Skibe, og heri meddeltes, at Rømning i canadiske Havne resulterede i Bøder paa 200 Dollars eller 2 Maanedes Fængsel. Endvidere meddeltes, at Rømningsmænd ikke paa nogen Maade vilde blive hjulpe af Konsulatet.



#### PAA SMUGLERJAGT

Ikke alene ved Forbudslandenes Kyster gaar Jagten paa Smuglerne sin Gang; selv her ved Danmarks Kyster har Myndighederne travlt.

Naar Nattens Mørke sænker sig over Kysten, kommer de luskende, Fartøjerne med den dyrebare Sprit ombord. Smaa hurtiggaaende Motorbaade kommer pilende ud fra Kysten eller har ligget og ventet paa det aftalte Sted.

Billedet viser en Smugler-Galease, som bliver over-

halet af en hurtiggaaende Motorbaad med Toldvæsenet ombord. Paa Oplordringen om at dreje bi i Lovens Navn har man svaret med Haansord og Truselen om at ville skyde. Derfor har Tolderen svaret igen og rækker truende sin Revolver frem, idet han varskoer: Hænderne op! Smugleren agterude paa Galeasen parerer Ordre og strækker forskrækket Armene i Vejret. Hands up! Deres Skygge tegner sig paa Sejlets belyste Flade.

Hvad ingen skulde have troet, er nu blevet til Virkelighed. Smugleriet, som hørte de gamle Romaner til, er et spændende Kapitel af vor egen Tid.



# JEG GAAR IKKE TILBAGE!

Novelle fra Stillehavssøerne

AF MARR MURRAY

Maaske var det blot tilfældigt, maaske var det Skæbnen selv. I hvert Fald kunde Doris ikke være blevet mere forfærdet, hvis hun havde staaet Ansigt til Ansigt med et Genfærd.

Selvfølgelig var Doris Greame en af de smukkeste unge Piger i Mayfairs bedste Selskab, og sikkert en af de klogeste. Hun var altid omtalt og saaes alle vegne. Snart var det hendes sidste Billede i de illustrerede Blade, eller et flatterende Portræt paa Foraarssalonen, og snart var hun set paa de fineste Restauranter, ved de flotteste Mannequinopvisninger, og paa de flotteste Natklubber. Og saa var hun lige saa godt kendt af Paris som af Mayfair.

Tusinder misundte hende, men de gammel-dags rystede paa Hovedet. De hævdede, at de havde aldrig set et virkeligt glad Smil paa hendes Ansigt. De sagde at hun havde tabt sig, at hendes Mund havde Tilbøjelighed til at hænge, at der var ved at komme et træt og bittert Udtryk i hendes Øjne. De undredes over, at hun ikke havde giftet sig igen, skønt det var 5 Aar, siden hun var blevet separeret fra sin første Mand, og Rygtet, sagde endda, at hun modtog i dusinvis af Forslag hver Dag! Doris Greame var kun en Sommerfugl, sagde disse gammel-dags Mennesker — en smuk Sommerfugl uden Hjerte.

Og, da Tony Pensonby, Søn af Gregory Pensonby senior, Oliekongen, lagde ud for et Krydstogt Jorden rundt i sin ny Dampyacht »Diadem« var Doris selvfølgelig en af Selskabets 24 Gæster.

Tony havde Ry for at have Arrangementstalent, og ved denne Lejlighed overgik han som sædvanlig sig selv.

Hans Yacht var en Drøm af Luksus, og havde naturligvis kostet en Formue. Gæsterne var omhyggeligt udvalgt blandt de fineste og muntere; til de mindste Enkeltheder var der sørget for deres Velbefindende — ja selv et Jazzband var indstalleret ombord.

»Diadem«s Krydstogt skulde nok blive en af Sæsonen's »Begivenheder«.

Man havde sejlet en Uge, da det hændte.

Det var Aften, og Yachten gik øst paa, gennem det stille og spejlblanke Middelhav.

Klokken kunde vel være henad 11, da Doris træt af Selskabet gik ud paa Dækket. Hun havde danset næsten uafbrudt siden Middag, og hun trængte til Hvile. Optaget af sine egne Tanker og Trætheden, lagde hun ikke Mærke til en Matros, som lænede sig imod Lønningen, skønt hun næsten passerede lige forbi ham.

Da hun lidt efter vendte om for at gaa agterud, standsede hun med et svagt Udbrud af Forbavselse. Derhenne, en halv Snes Skridt borte, stod en Matros og stirrede op mod Maanen, hvis Lys faldt skarpt ned over hans Ansigt.

Idet hun standsede, vendte han sig om og vilde gaa. Doris løb over efter ham. I et Glimt havde hun genkendt sin Mand.

»Jim!« udbrød hun, idet hun greb ham i Armen.

I et Sekund stirrede han paa hende. Saa rystede han langsomt paa Hovedet.

»De tager Fejl, Frøken. Mit Navn er Bill Smith.«

Idet han frigjorde sin Arm for hendes Greb vendte han sig fra hende og gik bort.

Hun knugede Hænderne mod sit Bryst, og løb et Par Skridt efter ham.

Hans Benægten havde ikke beroliget hende. Det var Jim Greame — hendes Mand, som hun ikke havde set i fem Aar — og nu genfundet som en Matros paa Tony Pensonby's Yacht.

Var det Skæbnen?

Eller planlagt af Jim Greame selv Hvorfor var han kommet ind i hendes Liv igen? — — —

Hele Natten igennem laa Doris i sin luksuriøst udstyrede Kahyt, og stirrede med vidt aabne Øjne op i Loftets Kvadrater. Atter og atter gennemgik hun, hvad der var sket for fem Aar siden:

Det havde været et Krigsbryllup. — De havde mødt hinanden paa et Bal, da Jim var hjemme fra Fronten paa Orlov, — og de var blevet gift fire Maaneder senere, da han igen kom hjem paa Orlov! De var begge unge og taabelige! Et Aar var gaaet og Krigen endt. Saa var Jim kommen hjem for at blive, men straks efter var der kommet daarlige Nyheder. Han havde tabt alle sine Penge ved, at det Firma, hans Fader i sin Tid havde grundlagt, var gaaet bankerot. Med andre



Ord: han ejede ikke en Skilling og kunde ikke forsørge hende!

Han vilde nu gaa til Kolonierne, og dér vilde han arbejde som aldrig en Mand havde arbejdet før! Han vilde skabe en Formue i Løbet af kort Tid! Vilde Doris tage med ham?

Men hun, som aldrig havde kendt andet end Sommerfugletilværelsen, havde ikke turdet sige ja til at tage Kampen op ved hans Side! Det hele blev til en Scene — haarde Ord — og — Afsked!

Og nu var Jim pludselig kommen tilbage! Ligesom hun, sejlede han Jorden rundt i Tony Pensonby's vidunderlige Dampyacht! — — —

Dage blev til Uger og Uger til Maaneder.

»Diadem« styrede nu mod Honiulu efter et fjorten Dages Krydstogt blandt Saraman Øerne i det sydlige Stille-Hav.

Doris havde ikke set »Bill Smith« mere end et Par Gange, og da havde det kun været paa Afstand. Han havde øjensynlig med Vilje undgaaet hende.

Men hun kunde mærke, at han iagttog hende, hun ligesom følte hans Allestedsnærværelse om sig.

Hun var blevet stille og tankefuld. Hun tog mindre og mindre Del i de andres Fornøjelser og tilbragte Timer alene, stirrende gennem de flimrende, solbeskinnede Bølger.

Hvad vilde der hænde, naar Rejsen var endt? Vilde Jim Greame forsvinde i det ukendte igen? Hvad kunde hun muligvis gøre?

»Hvad er der i Vejen, Doris?« spurgte Tony en Aften.

»I Vejen?« gentog hun undvigende. »Intet! Det maa være Rejsen!«

»Ja, vi har alle lagt Mærke til det. De er saa alvorlig og indesluttet! Har Turen da skuffet Dem, eller hvad?«

»Nej, naturligvis ikke. Rejsen er vidunderlig,« svarer Doris med et drømmende Blik. »Jeg morer mig storartet!« føjede hun til med et Forsøg paa at smile.

Resten af Aftenen tvang hun sig til at tage Del i deres Lystighed, og førte an frem for nogen. Men hun maatte bøde haardt for Anstregelsen, Nerverne slog Klik. Om Natten laa hun vaagen, som i en Døs.

Henad Totiden om Morgenen listede hun op paa Dækket. Alt var stille. En Stund gik hun op og ned, indaandende den kølige Luft og stirrede op paa den stjernebestrøede Himmel. Saa gik hun hen til Lønningen, og lænede sig ud. Bølgerne slog i blide Klunk mod Yachtens Sider. — — —

Den ensformige Lyd maatte have dysset hende i Søvn. Da hun vaagnede — eller kom til Bevidsthed — laa hun med lukkede Øjne. Den eneste Lyd, der naaede hendes Øren, var Lyden af Aarers regelmæssige Drag. Hun havde en ubevidst gyngende Fornemmelse af, at noget var hændt, og at alting var anderledes. Men hendes Hjerne var altfor træt til at bekymre sig om det, og hendes Hukommelse mægtede intet. Langt om længe aabnede hun Øjnene.

»Diadem« med dens Luksus og Overflod var forsvundet. I Stedet for laa hun i en aaben Baad, og rundt om var intet andet end Vand og atter Vand.

Altsaa ene paa det aabne Hav! Dog nej! — Der var en Passager til i Baaden — Jim Greame!

Idet hun med Besvær rejste sig, stirrede hun paa ham med vidt aabne Øjne. Jim sad tavs, medens han stadig trak paa Aarerne.

»Hvad er der hændt?« stønnede hun. »Jeg kan intet huske.«

»Sidste Nat,« svarede han med rolig Stemme, »eller rettere sagt, tidligt nu til Morgen, lænede De Dem ud over Skibslønningen. De fik Overbalance og faldt overbord. Jeg løsnede denne

Baad, og reddede Dem. Men de lagde ikke Mærke til os paa Yachten, og sejlede videre uden os.«

Hun følte instinktmæssig, at dette ikke var sandt. Hun gættede, at det hele havde været planlagt af ham, at han havde bortført hende fra »Diadem«. Dette var hans Hævn for den tarvelige Maade, hun havde behandlet ham paa for fem Aar siden!

»Der er ingen Grund til Bekymring,« fortsatte han i den samme rolige Tone. »Vi er ikke langt fra beboede Kyster, De kan være tilbage hos Deres Venner om et Par Dage.«

Hun forstod intet og stirrede forfærdet paa ham. Hans Historie, om at hun var faldet overbord, var selvfølgelig opdigtet, for hendes Klæder var fuldkommen tørre, saa den eneste Forklaring paa den nuværende Situation maatte være den, at han havde bortført hende, skammeligt hævnnet Fortiden!

Og saa talte han endda om, at hun vilde være tilbage hos Tony Penonby og de andre om et Par Dage!

Hvorfor havde han da gjort dette? Hvorfor sad hun her i denne aabne Baad med ham, alene paa det stille Hav, med det umaadelige Vidde?

Hvis hun bare kunde huske! — — —

En Time gik i Tavshed.

»Jim?«

Ja.«

Det gik som et Chock igennem hende, da han svarede paa Navnet Jim, men trods al sin Paa-passelighed saa hun ham ikke i mindste Maade skifte Mine.

»Hvad har De været i de senere Aar —,« spurgte hun i Spænding.

Han bare trak paa Skulderen.

»Faret om i Verden,« svarede han i en Tone, der ikke indbød til flere Spørgsmaal, og dog var fuldkommen høflig.

Der var saa meget, hun ønskede at vide, saa meget, som hun ønskede at sige! Men alt, hvad hun formaaede, var kun at sidde dér tavs og undrende.

Skulde virkelig hans Historie være sand! Var han virkelig Bill Smith, en Sømand, som havde frelst hende fra at drukne, og som nu kun tænkte paa at føre hende tilbage til hendes Venner. Fraregnet den Kendsgerning, at han havde svaret, da hun kaldte ham Jim, maatte Fortiden tilsyneladende være et tomt Punkt for ham!

Lidt efter lidt kom en lille Ø til Syne gennem Horisontens lysende Taage. I Begyndelsen skimtedes den kun som en ubestemmelig Flade, der

langsomt blev tydeligere. Nu dukkede Øen frem i hele sit Omrids, og pludselig var det, som om den kom ganske nær. De svajende Palmer kunde ses, de frugtbare Skove og den smalle Strimmel af den skraanende Sandbred. »Vi vil gaa i Land paa Øen,« sagde Jim Greame, medens han let forandrede Baadens Kurs. »Der findes sikkert Føde og Drikkevand et eller andet Sted.«

»Bor der ikke nogen?« spurgte Doris.

»Ikke en Sjæl. Den er altfor lille til at have Handelsværdi.«

Langt om længe gik Baaden paa Grund ved Strandbredden.

Jim Greame sprang i Land, halede Baaden klar af Brændingen, og hjalp Doris med at springe ned paa Sandet. Hendes Haand skælvede ved hans Greb, men hans var fast og rolig.

I Tavshed banede han Vej for hende gennem Sandet og Tang og ledte hende op mod en stor Palme.

»Vent her,« sagde han, »saa skal jeg hente Dem noget Frugt. Jeg skal ikke blive længe væk!«

Han efterlod hende siddende i Skyggen af Palmen, medens han forsvandt under Træernes Mørke.

I Løbet af et Kvarter vendte han tilbage med nogle unge Kokosnødder, nogle Brødfrugter, og Græskar fyldt med Vand.

»Her er Deres Frokost,« sagde han, idet han anbragte det ved hendes Side. »Det er ikke særlig flot, men det er det bedste Øen kan levere.«

Han vendte sig bort.

»Skal De ikke have noget,« spurgte hun.

»Jeg vil ikke spille Tiden,« svarede han. »Des hurtigere vi kommer tilbage til Civilisationen des bedre! Deres Venner vil være bekymrede for Dem. Jeg vil tage noget Frugt med i Baaden, og saa vil vi fortsætte. Vi vil naa Pamoia før Natten falder paa. Der er en Radiostation, saa De vil nemt kunne sætte Dem i Forbindelse med Deres Venner derfra.«

Han fjernede sig atter. Inde i Skoven forsynede han sig med flere Brødfrugter og Kokosnødder, som han bar ned til Baaden. Siddende ubevægelig i Palmens Skygge iagttog Doris ham med stigende Forundring.

Langt om længe, efter omkring en halv Times Forløb, kom han op til hende.

»Vil De ikke sidde ned?« spurgte Doris med lav, næsten bønfaldende Stemme. »Vil De ikke tilstaa, at De virkelig er Jim?«

Der gik et Glimt over hans Øjne, saa kastede han sig ned i Sandet.

»Fortiden er forbi,« svarede han barskt, »det er bedre at glemme den.«

»Men jeg kan ikke glemme Fortiden, Jim. Jeg har prøvet — men det er umuligt. Jeg vil aldrig glemme den. Jim — jeg — jeg behandle dig saa grimt den Gang! Saa grimt, som en ung Pige kan behandle en Mand.

Han rystede paa Hovedet.

»Du giftede dig med mig i den Tro, at jeg havde Penge nok. Du opdagede, at du havde taget fejl. Du gjorde det fornuftige — og gjorde det forbi mellem os.«

»Jeg slap dig Jim. Jeg var saa lav, saa fejj, egenkærlig. Jeg har skammet mig siden; jeg har aldrig haft et glad Øjeblik siden. Aah, Jim! Jeg har angret! Du ved ikke, hvor jeg har lidt siden —«

Han rejste sig.

»Det er Tid at tage afsted nu,« sagde han og stirrede ned mod Baaden. »Vi maa naa Panoma før Solen gaar ned. Dine Venner vil være bekymrede for dig og tro du er druknet.«

Han tog et Par Skridt gennem Sandet. Saa følte han pludselig Doris's Haand paa sin Arm.

»Jim — jeg gaar ikke tilbage — til dem. Jeg vil blive hos dig — hvis du vil.«

Han blev staaende ubevægelig.

»Det er forsent, Doris!«

»Det er ikke for sent, Jim, at forsøge paa ny. Jeg er bleven ældre, Jim, og klogere. Jeg har forstaaet mange Ting i Løbet af disse Aar. Jeg har lært, at der er andre Værdier i Livet end blot og bar Forlystelser. Jeg har lært at dette: Lad staa til — ikke bringer Glemsel. Jeg har lært, at det er kun Kærlighed, der gælder. Jim, jeg gaar ikke tilbage til »min Verden«, som du kalder den. Dette er min Lejlighed til Flugt — den Lejlighed, som jeg har tørstet efter alle disse Aar — og jeg vil gribe den. For Tony Penonby og de andre er jeg død. Jeg faldt overbord fra »Diadem« og druknede. Jeg bryder mig ikke om, at du ingen Penge har. Intet har Værdi, uden du! Jim, jeg kommer tilbage til dig, for at gøre det godt igen, som jeg forbrød — hvis — hvis du da vil lade mig gøre det! —«

Hun havde rejst sig og stod i skælvende Uro foran ham. Hendes Hoved var sunket ned mod det tungt aandende Bryst, de sænkede Øjenlaag sitrede.

Han strakt Armene ud for at drage hende til sig.

Pludselig standsede han.

»Doris,« sagde han, »jeg har narret dig. Jeg er ikke Sømand, og jeg er ikke fattig. Jeg har

en Orangefarm i Rhodesia. Det var i Arbejdet, at jeg forsøgte, at finde Glemsel. Jeg har skabt en Formue, men jeg kunde ikke glemme. Det var blot for at se dig, at jeg kom til England. Jeg saa, at du var ikke lykkelig. Jeg tænkte, det maaske var med dig som med mig, at du ikke kunde glemme, men jeg ønskede at være ganske sikker. Jeg ønskede, at du skulde staa frit i dit Valg. Jeg vilde ikke gøre en Fejltagelse til. Du forstaa, jeg har arrangeret det hele saadan, at du kan vende tilbage til Tony Pen-sonby's Verden, eller vende tilbage til min, lige-som du synes. Ingen vil nogensinde vide Sam-menhængen.»

Fyldt af Lykke slyngede hun sine Arme om hans Hals.

»Du er stadig den samme gamle Jim!« lo hun. »Først narrede du Loven til at give mig Skilsmisse, fordi jeg troede, jeg havde taget Fejl, og nu narrede du den hele Verden, fordi jeg vidste, at jeg havde taget Fejl. Hvad du i Virkeligheden burde have gjort var, at have taget mig med den haarde Haand, som nu — for fem Aar siden.«

En Time senere sad de endnu i Palmens Skygge. Og Baaden laa inde paa Bredden, ventende paa at føre dem til Pamo — og Rhodesia.

Motorskonnerten »Cap Nord« var i September paa Rejse fra Trondhjem til Oscarshavn. Det opdagedes, at der var 20 Tommer Vand i Skibet, og ved en Undersøgelse indvendig fra kunde man høre Vandet strømme ind udfor Krydstmasten 2 Fod under Vandlinien. I Kristianssand gik en Dykker ned og tætnede Lækagen.

I Oscarshavn kom Letmatros Beck til Skade. Han var ved at løse Skonnertsejlet og faldt da ned i Lasten, hvor han blev liggende bevidstløs, medens han blødte ud af Næse og Øre. Han blev straks bragt paa Hospitalet, men endnu Dagen efter henlaa han bevidstløs.

Under Søforhøret oplyste Kaptajnen, at Matrosen nu mentes at være udenfor Fare.

Til Gøteborg ankom i September fra Udlandet 330 Skibe imod 311 ifjor og 452 i Aaret 1913. Heraf var 224 Dampere, 95 Motorskibe og Resten Sejlskibe etc. Der ankom 228 svenske Skibe, 33 danske, 23 tyske, 20 norske, 18 britiske o. s. v.

Kontrakt er nu afsluttet angaaende Bygning af en Isbryder til Norrköping ved Eriksbergs mek. Verkstad. Maskinen skal kunne udvikle 950 ind. HK., og Leve-rancetiden bliver 7 Maaneder. Længden bliver 35 Meter og Bredden 8,7 Meter. Maskinerne blive 3-Gangs.

Damperen »Dicio« af Helsingborg er idømt 100 Kr. i Bøde for Overlastning. Damperen kom med Svovl-kis fra Vestnorge, og Lastemærket laa under Vand-linien

Opfinderen af det sejløse Skib, Dr. Flettner, har modtaget en Indbydelse til at komme til Sverige for at demonstrere sit Skib og holde Forelæsninger og populære Foredrag om sin Opfindelse. Det er Hensigten at faa ham til at aflægge Besøg ikke blot i Stockholm, men ogsaa i Gøteborg og Malmø.

»Svenska Dagbladet«s Korrespondent i Berlin har haft en Samtale med Flettner, der meddelte, at han kommer til Sverige med sit Skib i Februar Maaned, og ligeledes agter at aflægge Besøg i de andre nordiske Lande. Derefter vil han maaske sejle til Amerika med sit Skib.

Sammenslutningen mellem »Danmarks Radio-Union« og »Dansk Radioklub« ivl bevirke, at der i Danmark findes ca. 5000 organiserede Radio-Amatører. Ved denne Sammenslutning forventes fremskaffet nødvendig øko-nomisk Basis for Opnaelse af Radiofonikoncessionen.

Man har nu i Sverige løst Radiofonispørgsmaalet, idet der er meddelt Koncession til et Aktieselskab, der har faaet Navnet »Radiotjänst«.

»Radiotjänst« er dannet af de større svenske Dag-blade og »Tidningarnas Telegrambyrå« og har en Aktiekapital paa 180,000 Kr.

Regeringen stillede som Betingelse for Koncessionens Opnaelse, at en Trediedel af Kapitalen tegnedes af nogle af de større Industri- og Handelsforetagender indenfor Radiobranchen, hvilket ogsaa nu er sket.

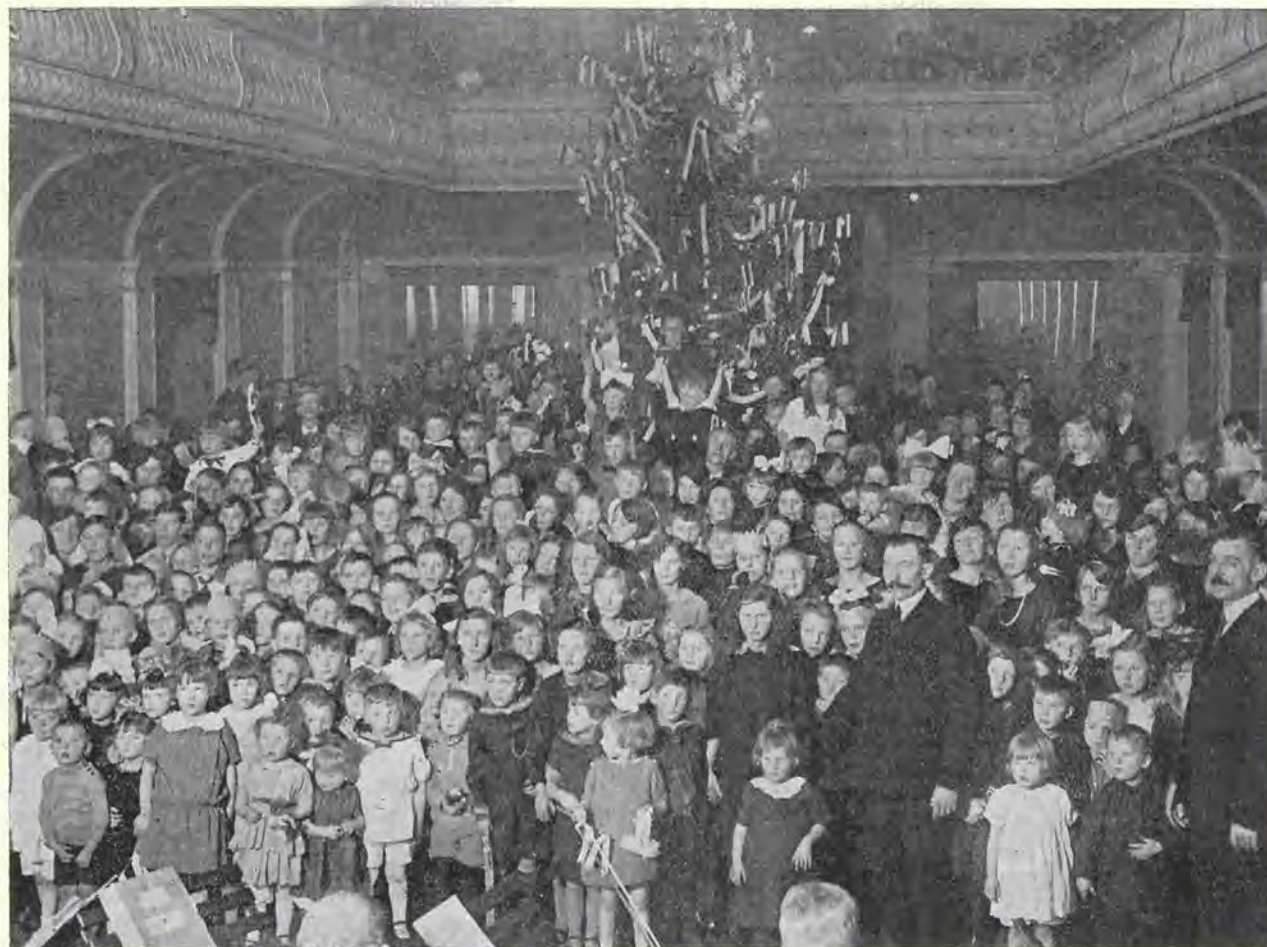
»Radiotjänst«s Direktører bliver Generaldirektør Per Södermark og Chefen for »Tidningarnas Telegrambyrå« Gustaf Reutersvärd. Ved Siden af Selskabets Bestyrelse stilles et Programraad, som Regeringen skal vælge i Samraad med Radiotjänst«, og som skal indeholde Repræsentanter for Musiklivet, Skolerne, Radiotekniken o. fl. a.

Koncessionen er foreløbig givet paa 2 Aar, regnet fra den 1ste Januar 1925. De fem projekterede Radiofonistationer skal være færdige til Drift til 1ste April 1925. Stationernes Antenneenergi bliver paa 1 Kilowatt, og Bølgelængdeområdet mellem 300 og 500 Meter.

»Radiotjänst« forpligter sig til at udsende Program 1200 Timer aarlig fra hver Station.

Med Hensyn til Nyhedsstoffet er Ordningen saaledes, at Telegrambureauet for en vis Sum aarlig leverer sit Nyhedsmateriale til »Radiotjänst«.

Nogle af Finlands vigtigste Rederier har ansøgt Regeringen om Lettelser i Importtolden for større Dampere og Sejlskibe ved Indkøb fra Udlandet, og Regeringen har tilstaaet Toldfrihed for Sejlskibe over 1000 Tons og for Dampere over 2000 Br. Tons. Bag Ansøgningen om Toldfrihed ligger Tanken om at købe nogle større Dampere til regelmæssig Forbindelse paa Nord- og Sydamerika. Der er allerede købt en Damper paa 4000 Tons. Før Øjeblikket har Finland ingen egne Forbindelser paa de amerikanske Kontinenter, men Finland udfører dertil betydelige Mængder af Papir, Cellulose, Tændstikker, Separatorer etc.



## EN HILSEN FRA MOR' OG BØRNENE DERHJEMME

Fyrbødernes »Juletræ« i Enghavevejens Forsamlingsbygning.

Sikkert ingen Hilsen hjemmefra kan være den langvejsfarende Mand mere kær end Billedet, der fortæller om Sundhed og Glæde hos »Mor og Rollingerne«. Se paa dette Billede, hvor hvert eneste Barn har Øjnene rettede mod Kameraet, som om »Far« sad derinde og kiggede ud efter netop sine »Poder«.

Og saadan er det jo i Virkeligheden. Eller skulde

blive. »Vikingen« har her forsøgt et Eksperiment, og om alt gaar vel, skal det være os en Glæde til næste Jul at bringe Billeder fra samtlige af de københavnske »Skibs-Juletræer«, saa betids, at Bladet med Billederne kan være klar fra vor Side i Dagene umiddelbart efter Nytaar.

### Grønlandske Handels Hvalfangst-Forsøg.

Flænseskibet »Sværdfisken«, som Grønlandske Handel i Juli i Fjor sendte til de grønlandske Farvande sammen med Fangstdamperen »Sonja« for at gøre et Forsøg med Hvalfangst i disse Farvande, er som omtalt vendt tilbage til København.

Handelschef Lyngbæk, Grønlandske Handel, betegner i en Samtale Resultatet som særdeles tilfredsstillende — saa godt, at man ubetinget vil gentage Forsøget i 1925 og da afsendes baade Hvalfangeren og Flænseskibet straks ved Sæsonens Begyndelse, i Marts—April.

Efter Planen skal Flænseskibet da i grønlandsk Havn aflevere de Spæk-Beholdninger, der er disponible, hvorefter disse Beholdninger transporteres herved med de ordinære Grønlandsskibe.

Den Spæk, der udvindes, bliver paa den nye grønlandske Oliefabrik oparbejdet ganske som det Sæl-spæk, der iøvrigt kommer fra Grønland, og det hævdes, at Olien, der udvindes af Hvalspæk, bliver mindst lige saa fin som fra Sælspækket, og vil kunne anvendes i de efterhaanden ret mange Produktioner, hvor denne Olie bruges.

Alt ialt synes Forsøget at være faldet særdeles heldigt ud.

### Skal der saameget til?

Repræsentanternes Hus har vedtaget en Bevilling paa 11 Millioner Dollars til Bekæmpelse af Spritsmuglerne.



Damperen »Tacito«, bygget til et Rederi i Buenos Aires af North-Humberland Værftet, er sat i Vandet. Hoveddimensionerne er 430' x 57' x 33 1/2' og den laster 10,300 Dødvægt Tons. Skibet er et Tankskib med 10 Hovedtanke samt Sommertanke og fire kraftige Pumper. Maskineriet bestaar af et Sæt 3-Gangs Maskiner, og Dampen faas fra 3 Kedler med et Arbejdstryk paa 180 lb og indrettet til Oliefyring. Farten er beregnet til 11 Knob.

Ved Hjælp af Kort, som den estniske Regering har fundet i Polen, er det lykkedes at konstatere Tilstedeværelsen af et vældigt Minefelt i den finske Bugt. Minerne, der er udlagte i 200 Fods Dybde, er anbragt i tre Rækker fra Reval helt over til den finske Kyst. Afstanden mellem Rækkerne er en Kilometer og mellem hver enkelt Mine 25 Fod. Dette forklarer, hvorledes det kan gaa til, at der stadig flyder nye Miner op, til Trods for, at Farvandet er blevet rensat til en Dybde af 150 Fod.

Det er ikke alene i Finske Bugt, der observeres Drivminer, ogsaa i Middelhavet ses de af og til. Passagerdamperen »Sfinx« saa fornylig en Mine drivende 20 Kilometer syd for Cerigo og en britisk Damper »Gartmore« saa en Mine paa 42 Gr. 47 Min. og 4. Gr. 41 Min. E.

Kaptajnen paa Briggen »Bornholm« af Mariehamn, har indstævnet Tømmerhandlerne, Firmaet Poulsen & Alsøe, til at betale for 6 Overliggedage, idet han paa-stod, at Losningsarbejdet forsinkedes ved, at Ladningsmodtagernes Folk ikke tog saa hurtigt imod, som Skibets Besætning stak ud.

Det indstævnte Firma gør gældende, at det er Skibets Folk, der var for langsomme. Losningen foretoges af Akts. Losningskompagniet, der mødte med tilstrækkeligt og øvet Mandskab. De klagede Gang paa Gang over, at det gik for langsomt, og maatte indskrænke Mandskabet fra 5 til 3 Mand.

Sø- og Handelsretten fandt det ikke tilstrækkelig godtgjort fra Ladningsmodtagernes Side, at de paa en klar og utvetydig Maade havde forlangt, at Kaptajnen skulde fremskynde Losningsarbejdet. Og de blev derfor dømt til at betale 690 Kr., medens Sagens Omkostninger ophævedes.

Stockholm-Rederiet Svea, der havde meddelt at ville oprette en Amerika-Linie, og derfor anmodet sin Regering om et Rederilaan, har nu opgivet Planen og meddelt Regeringen, at man vil bruge Amerikatonnagen i almindelig Fragtfart.

I den senere Tid er der i Erhvervsministeriet holdt en Række Møder med de forskellige Havnebestyrelser om Bygning af en Statsisbryder til Provinshavnene, og disse er herunder blevet klare over, hvor store Fordele Projektet egentlig frembyder.

Resultatet heraf er blevet, at der nu er tegnet noget over 300,000 Kroner, og som Forholdene i Øjeblikket ligger, er der næppe nogen Tvivl om, at det resterende Beløb meget snart vil følge efter.

Paa Grund af den opstaaede Forsinkelse bliver det desværre nu umuligt at faa den nye Isbryder bygget færdig i Aar.

I Januar Maaned agtes afholdt en Søfartsriksdag i Aabo. Denne Forsamling, der bliver den første i sin Art i Finland, er sammenkaldt for at slaa et stort Slag for Landets Rederierhverv, bringe Liv i Foretagsomheden og undersøge Mulighederne for at skaffe Kapital til Landets Søfart, saa at denne kan bringes op paa samme Niveau som i de andre skandinaviske Lande. Landets mest fremtrædende Fagfolk paa Rederiområdet vil deltage.

Paa Mødet vil man bl. a. drøfte Finlands Muligheder for at gøre sig gældende paa det internationale Fragtmarked, den indenlandske Skibsbygningsindustri, Søfarten mellem Finland og andre Lande, Søfartskredit og Søfartsforsikring.

I den senere Tid har der mellem Hærens Flyvere og Ryvang Radio været afholdt en Del Forsøg med traadløs Telefoni og Telegrafi.

Disse Forsøg, som skulde tjene til at indhøste Erfaringer m. H. t. til den fordelagtigste Stationstype, har bragt saa gode Resultater, at Telegrafbataillonens, som administrerer Hærens Kommunikationsvæsen, nu har indhentet Tilbud paa Leverancen af et større Antal Aeroplanstationer.

Ryvangens Radio har modtaget en ny Mikrofon fra Berlin. Den er af en ganske ny Type, hvori Membranen bestaar af et tyndt Aluminiumsbaand.

»Lituania« er nu indkommet til Halifax, medbringende hele Besætningen fra den engelske Damper »Ivor«, der var kommet i Brand i Atlanterhavet og maatte forlades af Besætningen.

De nærmere Omstændigheder ved den smukke Sømandsdaad er Genstand for smigrende Omtale i den amerikanske Presse.

En af de sidste Dage i September modtog Lituania«, der føres af Kaptajn E. H. Jørgensen, traadløst Nød-signal fra den engelske Tankdamper »Ivor«, der meddelte, at den befandt sig i Brand, og at hurtig Hjælp var nødvendig. Meddelelsen modtoges Kl. 11 og allerede Kl. 2 var den danske Damper paa Ulykkesstedet. Trods høj Sø og trods de ulidelige Forhold om Bord paa det brændende Skib, lykkedes det ved »Lituania«s Redningsbaade at bjerge hele det brændende Skibs Besætning. Umiddelbart efter gik »Lituania«s første og anden Styrmand om Bord paa Skibet, men Dækket var gloende og umuligt at bevæge sig paa. Man maatte gaa fra Borde og opgive at redde Skibet, hvis 3000 Tons store Ladning Benzin straks efter eksploderede. Skibet sprængtes fuldstændig i Luften og tilintgjordes straks.

For første Gang siden 1914 har »Verein Hamburger Rheder« offentliggjort sin aarlige Rapport over den tyske Skibsfart.

I Rapporten hedder det bl. a.: — Tyskland der i 1914 havde en Flaade paa 5 1/2 Mill. Tons til Forsyning af en Befolkning paa 65 Millioner, nu, under normale Forhold burde have en Handelsflaade paa 8 Mill. B. Tons, i Stedet for kun har 2,8 Mill. Tons eller lidt over en Trediedel af, hvad man burde have. Til Trods for at Tyskland er et stort Industriland, kan vi, siges der, kun betale Krigsgælden, hvis vi har en stor udenrigsk Handel, vore Indtægter fra Skibsfragter maa være større, hvis vi skal forbedre den tyske Handelsbalance.



## EN VELTJENT PAKET-KAPTAJN „LÆGGER OP“

Fra Danmarks ældste Lider har Købmandsskuden krydset danske Farvande med Fragt fra Kyst til Kyst, fra By til Land og fra Land til By. Ofte var det de store Købmænd, som ejede Skibene, der hentede og bragte, men Reglen var dog den, at disse Jagter, Galeaser og For-and-Agtere ejedes af Kaptajnen, eller rettere, at Kaptajnen selv var Købmand og »korresponderende Reder«, der sluttede sine Fragter hos Mægleren, paa Børsen eller hos Købmanden i Provinsen.

En ny Tid oprandt for en Menneskealder siden, eller to, da Baner, Færger og Dampere pludselig revolutionerede Trafiken, og i mange Aar kæmpede Smaaskibene en haard og fortvilet Kamp, ikke alene mod Udviklingen, men ogsaa mod Lovgivningen, der var indstillet paa større Forhold.

Saa dukkede Motoren frem, og atter skiftede Billedet. De Skibsejere, som havde Raad dertid, fik indsat Motor

i Skibet og var nu i Stand til atter at gøre sig gældende i den mindre Fart.

Selv i Sejlskibenes Tid opretholdtes faste Ruter af de saakaldte »Paketter«, sødygtige og rummelige, men ret hurtigsejlende smaa Fartøjer, og mellem de mest kendte var Paketten »Castor« paa Stege.

I en Menneskealder førte Kaptajn Jensen Paketten »Costor«. Mangen Tørn har han taget og Hundrede Tusinder af Tons har han sejlet frem til Bestemmelsesstedet, indtil han nedlagde Kommandoen og overdrog denne til sin Søn.

En Del Kolleger og Venner var samlet ved en lille Afskedsfest for at hyde Kaptajn Jensen i det hyggelige »Skipperhuset«.

Paa Billedet ses han i Baggrunden sammen med sin Søn (til venstre og t. v. for denne Paket-Foreningens Formand, Kapt. Petersen, Kate).

Den engelske Skibsfart. — Sænker Motorskibenes Fragtniveaue?

Chamber of Shippings Præsident, Sir Alan Anderson, udtaler ved Aarsskiftet, at der ikke har været nogen nævneværdig Forandring i Skibsstartens Stilling i det forløbne Aar. Den generelle Slaphed paa Fragtmarkedet er Bevis paa, at det fremdeles beherskes af ledig Tonnage; der er mindre oplagt Tonnage nu end for et Aar siden, men der er stadig saa megen ledig Tonnage, at en Bedring er udelukket. Skibsbygning og Staalproduktion vil ikke gaa frem, før Skibsfarten begynder at blive lønnende, og Skibsfarten bliver ikke lønnende, før Efterspørgslen indhenter Tilbudet.

Skibsrederne kan ikke forstaa, at man søger at raade Bod paa Ulemperne ved Tonnageoverskud ved at bygge mere Tonnage. Den ledige Tonnage er en af Aarsa-

gerne til den store Arbejdsløshed i den britiske Skibsbygning; hvis derfor Regeringen vil afholde sig fra at støtte Værfterne, vil Overskudet aftage, efterhaanden som Verdenshandelen tiltager.

Hvis man vil forsøge paa at finde ud, hvor mange Aar det nuværende Tonnageoverskud vil indvirke paa Fragtmarkedet, maa man ikke alene tage Hensyn til Skibenes Alder, men ogsaa til de betydningsfulde Opfindelser, som forkorter de ældre Skibes nyttige Levetid. Opfindelser, som bringer en væsentlig Besparelse i Driftsudgifterne, vil uvægerlig føre til en hurtigere Ophugning af de Skibe, som ikke har nyttiggjort sig saadanne Opfindelser. Det er i denne Forbindelse bemærkelsesværdigt, hvor hurtigt Dieselmotoren er gaaet frem i de senere Aar.

I det Aar, som endte Juni 1924, reduceredes Verdens-tonnagen med 1,1 Mill. Tons, medens Motortonnagen

tiltog med 334.000 Tons. I Kvartalet, som endte med September, byggedes 133 Dampere paa 257.000 Tons og 55 Motorskibe paa 261.000 Tons. Bygningen af Motortonnage er altsaa nu større end Bygning af Damp-tonnage, og desuden er Motorskibene gennemsnitlig betydelig større end Dampskibene.

Motorskibene vil sænke det Lavmaal, hvortil Fragterne kan akcepteres; thi den Fragt, som ikke kan dække Udgifterne for et Dampskib, kan ikke alene dække Motorskibets Udgifter, men tillige give dette et lille Overskud.

En Faktor, som ogsaa maa tages med i Betragtning, er Verdens forøgede Folkemængde, hvis Forøgelse kan sættes til henved 10 pCt. siden 1914. Denne forøgede Folkemængde vil komme til at spille en Rolle, naar Verdenshandelen atter kommer ind i mere normale Forhold, men denne Overgang til normale Forhold kan kun ske efterhaanden, og den vil tage Tid.

## Nilfisk



Forlang  
vort gratis  
Katalog

Demonstreres  
uden Købetvang

Nem og behagelig  
at betjene.

### Den eneste danske Støvsuger

der renser med Luft alene, uden skadelige Indretninger,  
der ødelægger Tæpper og Møbler.

Telf.  
9650

A/S **Fisker & Nielsen.**  
København F.

### Statshjælp til de tyske Rederier og Værfter?

I Berlin føres for Tiden ifl. »Berl. Tid.« Forhandlinger om en Statsunderstøttelse i en eller anden Form til de tyske Rederier og værfter. Hvis disse Forhandlinger kommer til en tilfredsstillende Afslutning — og det er der god Udsigt til — vil dermed Tyskland, næsten det eneste Land, som endnu stod udenfor, indtræde i Rækken af de Lande, der understøtter deres nationale Skibsart. Nødvendigheden af, at der maa ske noget, hvis den tyske Handelskibstart, som med Besvær delvis er genopbygget, ikke igen skal gaa betænkeligt tilbage, vil iremgaa af følgende Overvejelser.

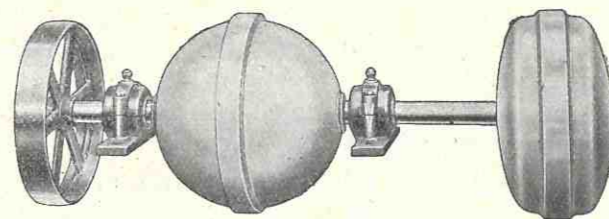
I Aaret 1914 omfattede den tyske Handelsflaade omtrent 5,5 Millioner Bruttoregistertons. Havde den normalt udviklet sig videre, vilde den nu være paa omtrent 7,5 à 8 Millioner Tons. Krigen med alle dens Følger har medført, at tyske Handelskibe nu kun udgør ca. 2,95 Mill. Bruttoregistertons. Naar vi antager, at man kun vilde holde Flaaden paa denne for Tysklands Behov ganske utilstrækkelige Styrke, maatte der til Erstatning for den naturlige Afgang ved Tab o. s. v., der kan anslaaes til 7 pCt. pr. Aar, aarugt nybygges omtrent 210.000 Tons. I det sidste Aar er der imidlertid ifølge Hamborgs Handelskammers Oplysninger kun givet ca. 110.000 Tons, altsaa omtrent halvdelen af Behovet; i Ordre af tyske Rederier, og i den sidste Tid er Bestillingerne fuldstændig opnørte. Men bortset herfra er der solgt ca. 100.000 Tons til Udlandet, og det drejer sig ingenlunde altid om gamle Skibe. Man kan nu nemt regne ud, hvad der vil ske med den tyske Handelsflaade, hvis man ikke finder en eller anden Udvej, og man kan heraf se, hvor lidet Udlandets Paaestand om, at den tyske Flaade vokser i foruroligende Grad, har paa sig. Men ikke blot Skibsbestandens Tilbagegang danner et Faremoment for Tyskland. Dertil kommer et andet, og det er Værfternes tiltagende Altolkning og den dermed truende Fare for, at den tyske Værftsindustri og Skibsbygningsteknik, som ernærer mange Tusinde tyske Statsborgere, skal gaa tilbage. Naar Værfterne ikke mere faar Ordre, er de jo tvunget til at afskedige en stor Del af deres Arbejdere. Haand i Haand dermed gaar saa en tiltagende Stillehed paa Konstruktionsbureauerne. Vigtige Opfindelser, som bidrager til Maskinkraftens mere økonomiske Udnyttelse og derved til Skibsdriftens højere Rentabilitet, gaar til Udlandet, og en skøn Dag, naar hele Situationen har bedret sig, og Tyskland igen kunde bygge Skibe, vilde det staa overfor den Kendsgerning, at Kvalitetsbygninger — og det er dem alene, som kan være Skibsarten til Gavn — ikke mere kan udføres paa tyske Værfter, og at man saa maatte henvende sig til Udlandet, hvor i Mellemtiden, takket være Statens Hjælp, Skibsbygningstekniken naturligvis har udviklet sig videre.

Og her skal nu den Plan om en Hjelpeaktion, som der forhandles om mellem Regeringen, Rederne og Værfterne, sættes ind. Regeringen synes efter Forlydende at lade sig lede af den Overvejelse, at der, hvis Værfterne bliver tvunget til at opsiges en stor Del af deres Mandskab, vil indtræde stor Arbejdsløshed blandt Industriarbejderne, da jo en hel Del andre Industriers Skæbne er nøje knyttet til Skibsbygningen. Til disse Folk, som uden egen Skyld bliver arbejdsløse, maa der saa betales Understøttelser, hvad der vilde være en byrde for de nødlidende Rigsfinanser. Hvorfor saa ikke

hellere forebygge denne truende Arbejdsløshed og hjælpe alle Kredse ad den moderne Vej, som bestaar i produktiv Omsorg for de Erhvervsløse, Værfterne og dermed Arbejderne, ved at skaffe Arbejde i Form af Nybygninger. Planerne synes at gaa i den Retning, at Riget anslaaer en bestemt Sum og efter Ansøgning stiller den til Disposition for Rederne i Forhold til deres Tonnage til det Formaal, at give Nybygningsordrer til Værfterne. Disse Byggeplaner maa naturligvis, for at opfylde deres Hensigt, i det mindste for selve Byggetiden ydes til en meget lav Rentefod, som saa, naar

Skibene først indtjener noget, langsomt kunde forhøjes. Endvidere behøvede den Sum, der bevilges ethvert Rederi, ikke at blive udbetalt paa én Gang. Der kunde gives en første Udbetaling ved Byggeordren, og Resten kunde følge efterhaanden i Rater, saaledes som Forretningsgangen er ved private Skibsbestillinger.

— Positive Beslutninger er, som sagt, endnu ikke tagne, dog synes det at være sikkert, at der vil blive opnaaet en Overenskomst, som forhaabentlig tilfredsstiller alle Parter.



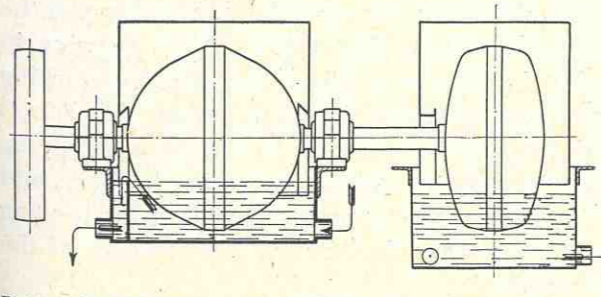
### Køling af Proviant

med den danske „Glacia“ Maskine.

Naar et Skib er i Fart, er dets Besætning og Passagerer henvist til den Proviant, der blev indkøbt i den sidste Havn. Paa længere Rejser kan der derfor blive Tale om at skule opbevare Fødemidlerne i lang Tid, hvad der selv i tempereret Klima kan være ubehageligt, og som i tropiske Klima er meget vanskeligt uden Brug af Kølemaskine.

Mens man paa Landjorden har Kølehuse, og mens man i Skibe til Transport af Landbrugsprodukter har Køleanlæg, har man hidtil savnet en fuldtud praktisk Kølemaskine til Proviantkøling.

Man har derfor i mange Tilfælde benyttet Is til dette Formaal, men dels optager den megen Plads og er dyr, dels udnyttes dens Kulde daarligt og dels giver den en fugtig Luft i Kølerummet, hvor der netop kræves tør Luft, for at Kødet skal kunne holdes friskt.



Det ældre System, hvor Refrigerator og Kondensator er neddykket i Saltlagen og Kølevandet.

The old system having both the refrigerating and the condensing apparatus immersed in brine liquor and cooling water resp.

### Chilling Ship's Stores.

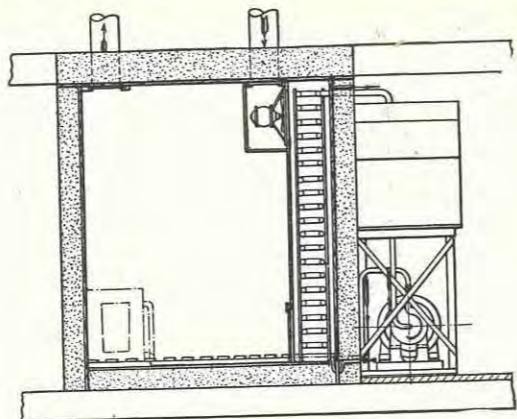
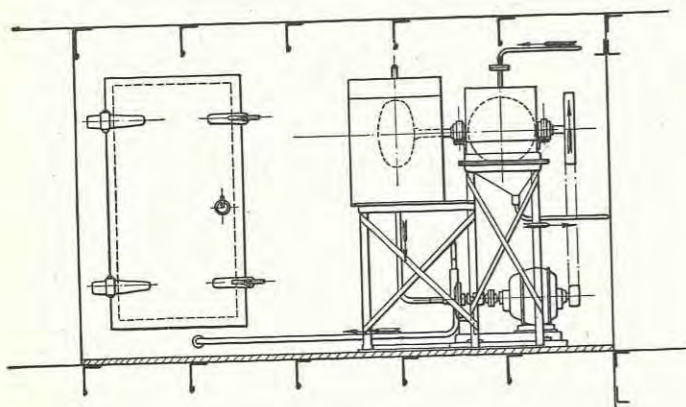
The new Danish Cooler „Bruston“.

When on the way the passenger and crew on board ship are entirely dependent on the stores laid in at the last port visited, until they can put in at the next port of call for fresh supplies, the question therefore of the best ways and means of preserving food for as long a period as possible is a pertinent one for all boats doing the long-distance runs. This preservation of ship's stores is a difficult matter, even in temperate zones and becomes absolutely impossible in the tropical regions without the assistance of coolers or refrigerators.

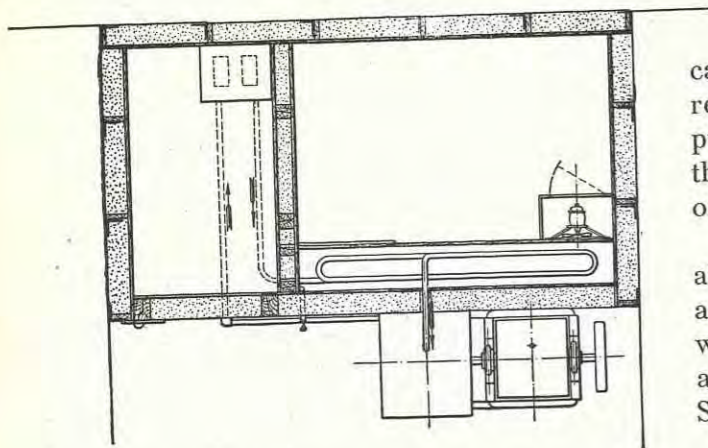
While the refrigerating chamber is a well-known institution in all cities, and while refrigerating plants are everywhere used on ships carrying agricultural products, so far there has really been no satisfactory solution of the question of a practical cooler for the special purpose of chilling ship's stores.

Ice has generally been used for this purpose, but there are various draw-backs in connection with this system, f. i. the price being too high from an economical point of view, the fact that the storing of ice takes up a considerable part of space on board, and finally it gives a moisture to the air of the refrigerating room which is injurious to the food.

A real ideal cooler to take the place of the ice-system must be able to look after itself, i. e. it must work automatically. It should be constructed on economically working lines so as not to put too heavy a charge on the light-indi-



»Glacia« Køleanlæg for Skibsprovianterum.  
»Glacia« refrigerating plant for chilling ships' stores.



En Kølemaskine, der skal kunne erstatte Iskølingen, maa kunne passe sig selv, altsaa være automatisk virkende. Den maa være økonomisk i Drift for ikke at belaste Lysdynamoerne for stærkt, og den maa ikke fordre nogen Reparation eller Eftersyn. Den skal kunne anbringes hvorsomhelst og maa kunne arbejde uafbrudt Døgnet rundt og flere Døgn itræk.

En Maskine, som tilfredsstillter disse Fordringer, er den danske »Glacia« Kølemaskine, der er en Videreudvikling af den automatiske Maskine, som den franske Abbed Audiffren og den schweiziske Ingeniør Singrün opfandt for en Snes Aar siden.

Den ovenstaaende Illustration viser Maskinens Udseende. Den bestaar af Refrigeratoren (Kuldeudvikleren, længst tilhøjre), Kondensatorkuglen (i Midten), anbragte paa en fælles, hul Aksel, hvorpaa ogsaa Remskiven sidder.

Kondensatoren er anbragt i en Beholder, hvor den overrisles med Kølevandet: Søvand, og Refrigeratoren overrisles med Saltlage, der afkøles og sendes gennem Rørslanger, der er anbragt i Kølerummet, hvorved Provianten afkøles.

cators, and should need no overhauling or repair. It must be so constructed that it can be put up anywhere convenient and must be going throughout the whole of the twenty-four hours or, preferably, several days and nights running.

The Danish »BRUSTON« cooler will be found able to do exactly what is wanted. It represents a further development of the automatically working machine invented some twenty years ago by the French abbot Audiffren and the Swiss engineer Singrün.

Above illustration represents the cooler itself. It consists of the refrigerator (the »chiller«, to the extreme right) and the Condensing Ball (centre), both placed together on a hollow shaft on which the pulley is also placed.

The Condensing apparatus is placed in a tank where it is being irrigated with sea water, and the Refrigerator is irrigated with brine liquor which is first chilled and then conducted through conduit hoses placed in the refrigerating chamber.

The original system, when first invented, had both refrigerator and condensing apparatus submersed, the first in the brine liquor and the latter in the cooling water. When bearing in mind that these condensing balls are working at a rate of about 4 m. the second (28 knots) we realize the amount of energy needed for conquering the friction between the balls and the water — seeing that this friction is changing into heat thus diminishing the capacity of the machinery.

For this very reason it is a distinct advantage that the BRUSTON cooler as constructed by the A/S »ATLAS«, Copenhagen, Denmark, is built in accordance with the firstnamed system, i. e.

I de oprindelige Maskiner var baade Refrigerator og Kondensator neddykket, den førstnævnte i Saltlagen, den anden i Kølevandet. Naar man nu betænker, at den Hastighed, som disse Kugler har, er ca. 4 m pr. Sek. (28 Knob), forstaar man, at der her skal bruges en stor Energi mængde til at overvinde Friktionen mellem Kuglerne og Vandet, en Friktion, som jo omsættes Varme og derved forringer Maskinens Ydeevne.

Det er derfor et stort Fremskridt, at »Glacia« Maskinerne, som de bygges af Aktieselskabet »Atlas« i København, er indrettet paa den førstnævnte Maade, hvor Kølevandet og Saltlagen sprøjtes paa. Herved undgaas fuldstændig den omtalte Friktion, og Kraftforbruget bliver indtil 25 % mindre.

Naar Maskinerne ikke er neddykket, kan man lade dem løbe med større Omdrejningstal, hvorved Ydeevnen sættes op, d. v. s. der kræves mindre Plads, hvad der ikke mindst i et Skib er af stor Betydning.

Den vedføjede Tegning viser et Skibskøleanlæg efter dette System. Før »Glacia« Maskinen blev indbygget, var Rummet til venstre Kølerum, mens det store Rum var Islager. Man vil altsaa se, at der ved Forandringen fra Iskøling til »Glacia« Anlæg er vundet over 100 % i Plads.

»Atlas« har bygget disse Maskiner i ca. to Aar, og Produktionen er nu oppe paa over 500 Maskiner om Aaret. Det første Skibsanlæg blev installeret i s/s. »Uranienborg«, Rederiet C. K. Hansen i Maj 1923, og det har virket udmærket siden da, selv under de varmeste tropiske Forhold, saa Rederiet har erklæret sig særdeles tilfreds med det.

Eksporten af Maskiner er i stadig Stigning og f. Eks. er der ifjor blevet installeret »Glacia« Anlæg i de italienske Torpedobaadsjagere, som er stationeret i det røde Hav — altsaa under de vanskeligste Forhold, hvor de hidtil benyttede Kulsyre-maskiner baade var upraktiske og i høj Grad uøkonomiske.

»Glacia« Maskinerne betyder derfor et virkelig Fremskridt i Køleteknikken, hvis Anvendelse ikke mindst i Skibe vil blive af stor Betydning i Fremtiden.

having the cooling water and brine liquor spurted over, without submersion of any kind. This entirely eliminates the friction described above, reducing the expenditure of energy by 25 %.

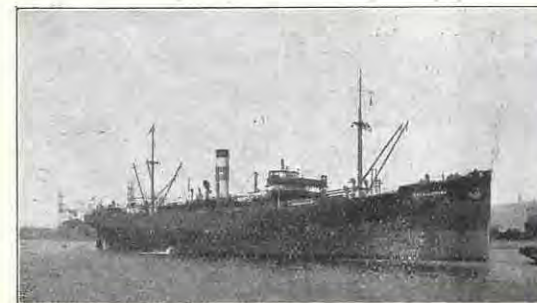
When not submersed the various parts of the machinery may be allowed to rotate at a much higher degree of velocity which increases the capacity of the plant i. e. less space is needed which is a matter of great importance on board ship.

Illustration above represents a ship's refrigerating plants constructed as above described. Previous to the appearance of the BRUSTON the space on the left was used as refrigerating chamber while the large space was reserved for the ice-stores. The sketch shows that more than a hundred % space has been gained by reverting from the inc-refrigeration system to the new BRUSTON system.

It is now 2 years since the »Atlas« Company first started this construction and they are now executing orders for about 500 plants a year. The first practical attempt was made by the Shipping Company C. K. HANSEN who had a Bruston plant put up on their boat s/s »Uranienborg« in May, 1923, and the attempt has been altogether satisfactory even in tropical waters, so that the Company have nothing but good words and warm recommendation for this new construction.

The export of the coolers is increasing steadily, and we might mention that last year Bruston plants were ordered for the Italian destroyers stationed in the Red Sea — in other words: the most trying zone of all as regards climate where the Gasogene system has proved entirely inadequate, unpractical and expensive.

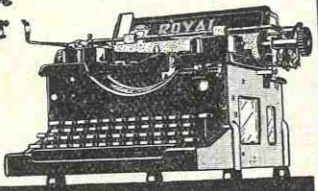
The above will serve to explain the improvement on this special technical point i. e. the refrigerating question, as represented by the Danish Bruston plant; there is no doubt but that this will mean a very considerable step forward, especially in connection with ships' stores and their preservation.



S/S »Uranienborg«, C. K. Hansen, København, med »Glacia« Køleanlæg, (with »Bruston«-Installation).

## compare the increased value

The **ROYAL TYPEWRITER'S** lighter touch, its clear cut type impressions, its complete visibility of writing line — its many additional uses, afforded by its twenty exclusive features, makes possible the most economical typewriter service obtainable.



# ROYAL

"Compare the Work"

„ROYAL“ benyttes af: Statstelegrafene, De danske Statsbaner, Skandin.-Amerika Linien, Ministerierne, F. L. Schmidt & Co., Dampskibsselskabet „Orient“, C. K. Hansen, Gyldendal, Diskontobanken, Grøn & Witzke, Industriraadet, Vacuum Oil, Teknologisk Institut, Toldvæsenet, Statsgældskontoret, Orlogsværftet, D. F. D. S., m. fl.

Salg og Leje af brugte Maskiner.

Reparation og Rensning af alle Systemer. — Alt i Tilbehør.

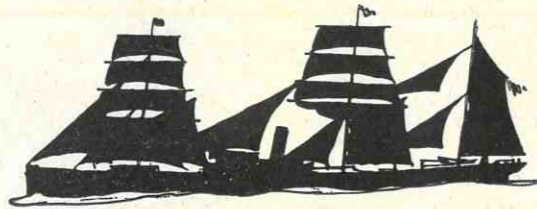
**MAX BODENHOFF**

Frederiksholms Kanal 28

Telefoner 10,024 - 6304

Den norske Damper »Ulf Jarl«, der forleden stødte paa en Mine udenfor Borgå Skærgaard, var paa Vej til Kotka for at komplettere sin Trælast til Glasgow. Minen ramte Forskibet, og Damperen sank i Løbet af 10 Minutter. Eksplosionen var saa stærk, at Skorstenen styrtede sammen og Dampkedlerne løftedes i Vejret. Redningsbaadene blev sat ud, og takket være det rolige Vejr, naaede Besætningen ved Hjælp af Aarerne ind til Pellingesund, hvor den blev taget ombord paa en Damper og ført til Helsingfors.

Damperen »Thor« af Memel, der var paa Vej til Kronstadt, sank den 2. Oktober ved 7-Tiden mellem Odensholm og Hangø. Besætningen reddede sig i Baadene. Den ene Baad med Kaptajnen og 5 Mand ombord blev Kl. 3 om Natten optaget af Damperen »Ostrobotnia«. Den anden brugte en Presenning som Sejl og naaede paa denne Maade frem i Nærheden af Jusarø, øst for Hangø, hvor Lodserne gik ud og bugserede den ind. Aarsagen til Forliset var at Skrueaksen knækkede og gav Damperen en Læk.



**KELVIN GLIDER-MOTOR**  
Leverandør til de fleste offentlige Institutioner og Dampskibsselskaber  
**Carl C. Branth**  
St. Strandstræde 21  
Telef. Central 7949-7950.

## Kedelrensning

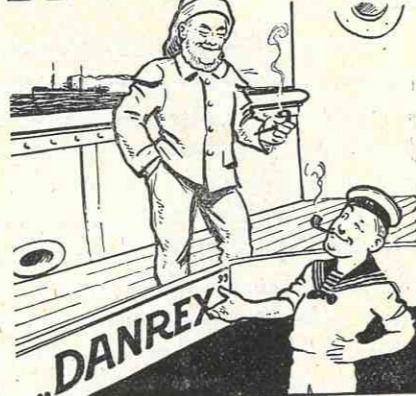
Rustbankning

Ældst bedst og billigst!

Det danske mekaniske  
Dampkedelrensningselskab

Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## HEMPEL'S LASTMØNJE



ENHVER SØGUT VED, AT

# OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA  
VERDENSMARKEDET

# POSITIONSLISTE

JANUAR 1925

MEDELDT AF „DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING“

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, afg. Esbjerg 12.1. til Frederikshavn f. Dokning.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. København 11.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 11.1.  
m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Singapore 7.1. til Marseilles.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Genoa 9.1.  
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. San Juan 24.12.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 8.1.  
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. W. Hartlepool 5.1.  
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Constantinopel 7.1. til Esbjerg.  
s.s. *Alf*, Thorildsen, afg. Vejle 10.11.  
s.s. *Alfa*, Christensen, pass. Kielerkanalen 11-12.1 p. R. t. Themsen.  
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Rufisque 31.12.  
s.s. *Algarve*, Hansen, ank. Catania 10.1.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Birkenhead 29.12.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 8.1.  
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, pass. Brunsbüttel 8.1.  
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Methil 10.1. til Savona.  
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Hongkong 12.1.  
s.s. *Anna*, ank. Grao 10.1.  
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Seaham Harbour 10.1. til København.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Sydney 8.1. til Nauru.  
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. La Plata 6.1.  
m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Dover 10.1. p. R. t. København.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Norfolk Va. 11.1.  
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Bergen 24.12.  
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Oslo 10.1.  
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Cardiff 5.1. til St. Vincent.  
s.s. *Atlantik*, Lund, ank. Macassar 10.1.  
m.s. *Australien*, Møller, pass. Gibraltar 11.1. p. R. t. Algier.  
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 7.1. til Boness.  
m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Isafjord 13.1.  
s.s. *Åxel*, Maglebye, ank. Fecamp 30.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Danzig 11.1.  
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Hull 1.1.  
s.s. *Bellona*, Thrane, Grundstødt udfor Tornby v. Hirtshals 18.12.  
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Trondhjem 12.1.  
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Livorno 10.1. til Huelva.  
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Beckton 1.1.  
s.s. *Birgit*, Bang, pass. København 9.1.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Nuevitas 6.1. til Wilmington.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. W. Hartlepool 7.1.  
s.s. *Bodil*, afg. Pasages 12.1. til Bordeaux.  
s.s. *Bogo*, Rasmussen, ank. Pernau 4.1.  
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Karatsu 9.1. til Europe.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 8.1.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 12.1.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 10.1. til Vestmøn og Reykjavik.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Bari 4.1.  
m.s. *Brasilien*, afg. Port Clarence 29.12. til New York.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. St. Johns N.F. 3.1.  
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. London 7.1.  
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. Blyth 10.1. til København.  
s.s. *Britta*, ank. Barcelona 4.1.  
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Constantinopel 4.1. til Nakskov-Aabenraa-Randers.

s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. København, 4.1. til Grangemouth.  
s.s. *Berglum*, Møllerup, ank. Swansea 9.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Pedersen, afg. Aalborg 12.1. til Wales.  
s.s. *Carmen*, pass. Daviers 12.1. paa Rejse til Liverpool.  
s.s. *Charkow*, Arel, afg. Aarhus 12.1. til Middelhavet via Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Antwerpen 9.1.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. København 8.1.  
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. København 13.1.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Terceira 8.1.  
s.s. *Cimbria*, Svan, i Dok i Helsingør siden 9.1.  
s.s. *Cito*, Jordt, afg. Port Talbot 9.1.  
s.s. *Clara*, Durjesen, afg. Kiel 5.1.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Cardiff 10.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimshby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. København 13.1.  
s.s. *Danfæll*, Simonsen, afg. Kenitra 10.1. til River Saloum.  
s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Saffi 10.1.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. paa Rejse til Wellington.  
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Køge 9.1.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Newcastle 10.1. til Civita Vecchia.  
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.1.  
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Santos 10.1. til Bahia.  
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 10.1.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Piræus 6.1.  
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Savannah 11.1. til København.  
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 9.1.  
s.s. *Dorit*, pass. København 13.1. paa Rejse til Leith.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 5.1. til London.  
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Waterford 12.1.  
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 3.1. til Bremen.

E

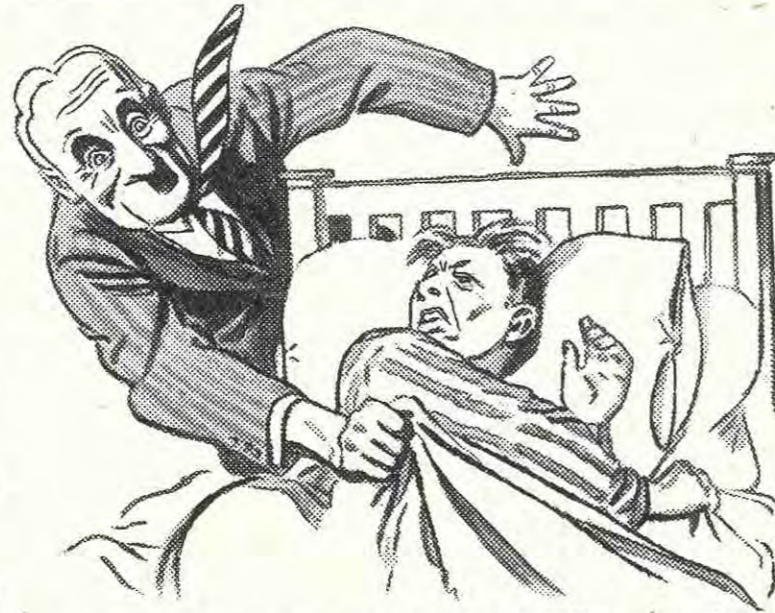
s.s. *E. M. Dalgas*, ank. København 10.1.  
s.s. *Ebba*, afg. Aarhus 10.1. til Raumo.  
s.s. *Ebro*, Aggerholm, afg. London 9.1. til København.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 8.1.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Dunnethead 8.1.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Gambia 10.12.  
s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Barry 9.1.  
s.s. *Ella*, Nielsen, opl. i København siden 8.12.  
s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Forwey 10.1.  
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Wear 10.1.  
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. København 6.1.  
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Java 3.1.  
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Immingham 11.1.  
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Blyth 9.1.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Rosario 30.12.  
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Fredericia 7.1.  
s.s. *Erik*, Christensen, afg. Alicante 10.1. til Methil og Grangemouth.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Køge 9.1.  
s.s. *Erik Boye*, afg. Cardiff 5.1.  
s.s. *Esbjerg Snare*, Fjeldborg, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ester*, ank. Tyne Dock 12.1.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, strandet Stornoway 22.12.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 11.1.







Han trænger  
- haardt til -  
Kruschen  
:: Salt! ::



Hans Blod og System er opfyldt af Urenheder og en Del Giftstoffer, som stammer fra Fordøjelses- og Forbrændingsprocessen i hans Legeme. Hans Fordøjelsen, Nyrer og Lever fungerer kun daarligt, derfor føler han sig udmattet og træt, vaagner hver Morgen tung og med en kvalmende Fornemmelse, og synes, det er umuligt at komme ud af Sengen.

Det er først og fremmest Manglen paa Motion og dernæst forkert Kost, der har forårsaget dette daarlige Befindende, og derfor trænger han haardt til at tage sit Kruschen Salt hver Morgen samt en lang Spadseretur hver Aften. Kruschen Salt forfrisker alle Organismer og udrensere Urenheder og Giftstoffer fra Legemet, og hvis man samtidig med, at man tager Kruschen Salt, sørger for rigelig Motion, vil man hurtig befinde sig frisk og rask som en anden Mr. Kruschen.

Begynd derfor i Morgen tidlig med den lille daglige Dosis Kruschen Salt, som altid holder Dem frisk og godt tilpas.  
Paa Apoteker, hos Købmænd og Materialister à Kr. 3,50 til 100 Dage.

### Sverrig.

Den af den estniske Regering igangsatte Minerensning i Nærheden af Nargø har nu resulteret i, at man har fundet 112 Miner forankret paa 60—100 Fods Dybde.

### Kassér ikke gammelt Tøvværk

Højeste Dagspris betales for brugt *Manilla-* og *Hampetov*, tjæret og utjæret.

**JULIUS MARSING**  
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

### Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

### L. P. Nielsens Søstøvefabrik

Toldbodgade 15, København

Telf. Palæ 1094

Grundlagt 1884

EN GROS - EN DETAIL

Leverandør til den kgl. danske Marine: Søstøvler,  
Træskostøvler, Gummistøvler

Den svenske hydrografisk-biologiske Kommission har henstillet til Forsvarsministeren, at der paa Krydseren »Fylgia« forestaaende Ekspedition til Freetown og Kapstaden maa blive foretaget et Antal hydrografiske Dybdelodninger, efter et Program, som Kommissionens Medlem, Professor Otto Pettersson har udarbejdet.

Grängesbergsbolagets Malmskibning for September Maaned beløb sig til 593,000 Tons imod 580,000 Tons i August op imod 247,000 Tons i September ifjor.

Svenska Lloyds Damper »Fylgia«, af Gøteborg, 2500 Tons, paa Rejse fra Kramfors til Middelhavet med Trælast er den 24. Oktober strandet og sunket ved Ørsker. Hele Besætningen, 20 Mand, er omkommet.

Blandt Besætningen var to Danske, nemlig Letmatros Johannes Martin Jensen, Haderslev, født 1905, ugift, og Fyrbøder Aksel Hans Jensen, København, født 1898, ugift.

### Italien.

Den italiensk-finske Handels- og Søfarts-Traktat er bleven underskrevet af Mussolini, den fhv. finske Ministerpræsident Vennola, og den finske Gesandt i Rom Gummerus.



## Søren Søspejders Oplevelser.



Det er Vadskedag paa Varmen, og med Tøjet over Armen piler »Splejs« til Vand og Kar, knapt en »Snes« han med sig har.

Ta' lidt med for mig, si'er Kokken, tæller op med Trøjer, Skokken, hvide Forklæ'er, Vidskestykker — muler fælt, da Splejs faar Nykker.

Væk, la' mig, du staar og dasker. Se paa mig, hvordan jeg rask er! Saadan! Saadan! Ikke dum! Godt med Skrup og mere Skum!



Lampemanden har i Daaser, som han ikke indelaaser, Vadskesæbe, brun og blød, hent mig lidt, saa er du sød!

Si'r han det, ja han kan vente, han skal faa, naar ej han hente selv det tør, værsgo' Hr. Splejs, her er Soap, and very nice.

Splejs, du stak mig Vaseline til at smøre i Maskine! Jeg skal gi' dig, saa'n en Hvalp! Allermindst jeg ta'r din Skalp!



Første Styrmand strunk passerer, just som Kokken Splejs leverer Tak for Sæben lige lukk i hans Aasyn — Splejs paa Flugt!

Tæt forfulgt af Fjender tvende, Splejs ved knapt hvorhen sig vende. Ind i Lampemandens Rum, ryger Splejs som en Klat Skum.

Gemt bag hans Vas'inetønder, hytter Splejs sig, da han tynd er. Lampemanden kigger ud og maa hurtigt staa for Skud.



Arbejdsvilligt raske Næver skiftevis hinanden t... Mindeværdig Vadskedag, godt med Skum og Basketag!

Men da Kampens Larm er mildnet, Lampemandens Grin er stillet. Nu er Splejses Tjans skam fin, naar han byder »Vaselin«.

Alle Søens Spejderdrengede har kunnet vadske længe før, de andre faar det lært — Hvad er for en Spejder svært?



### Interiør fra „Citroën“s Lagerlokale i Frihavnen.

Vi bringer hermed et Fotografi af »Citroën«s mægtige Lagerlokaler i Københavns Frihavn. Firmaet Aut. Citroën A/S er en Filial af det store Pariserfirma, har lejet Størstedelen af Nielsen & Winthers Lagerbygning i Frihavnen. Lokalet kan rumme 4—500 Biler i Kasser, ligesom det er forsynet med elektr. Kraner. Derfra sendes Bilerne videre til Sverige, Norge, Finland

og fl. a. Lande, hvis de da ikke importeres til selve Danmark. Et større Reservedelslager kompletterer denne Organisation. Vognene kommer hver Uge med D. F. D. S. Dampere fra Antwerpen, og skønt Virksomheden er ganske ny, er den allerede bleven af ganske stor Interesse for det danske Flag og vor Frihavn.

Er De tilfreds med Bladet bed da Deres  
:: Venner tegne Abonnement paa ::

# VIKINGEN!

Havets - Havnens - Handelens  
og Hjemmets illustrerede Magasin.

Udgaar hver Maaned

64-72 Sider :: Omslag i Kunsttryk :: 50-100 Illustrationer

Abonnement 5 Kr. 70 Øre pr. Halvaar.

10 Kr. pr. Aar. :: Pris pr. enkelt Nr. 1 Kr.

Abonnement kan tegnes ved direkte Henvendelse, skriftlig eller telefonisk paa  
VIKINGEN's Kontor, Kronprinsessegade 40, København K., Telf. 9822 - 9842.  
Ligeledes modtager samtlige Landets Bog- og Bladhandlere Bestilling.

Abonnement paa

## VIKINGEN

Undertegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Halvaarlig à 5 Kr. 70 Øre = Helaarlig à 10 Kr.

I Skandinavien (Norge, Sverrig, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr.  
Udenfor Skandinavien 1 Pund Sterling eller 4 Dollars pr. Aar, portofrit tilsendt.

Navn .....

Stilling .....

Adresse .....

(Det ikke ønskede Abonnement bedes overstreget).

Falken, Madsen, ank. Quimper 18.12.  
 P. Rasmussen, Larsen, ank. Falmouth 24.12. f. Kontra best. Portleven.  
 Neptun, Sørensen, ank. Plymouth 8.1. f. Kontra best. Lissabon.  
 Vesta, Kristensen, ank. Kristianssand 7.1. f. Kontra best. Folkestone.  
 Concordia, Henriksen, afg. Charlestown 10.1. til Granton.  
 Gefion, Lund, afg. Lissabon 9.1. til Newlyn.  
 Minerva, Sørensen, afg. Lissabon 11.1. til Fowey.  
 3m.Sk. Elisabeth Eff., Nielsen, afg. Totnes 9.1. til St. Briec.  
 Johanne, Marcussen, afg. St. Vaast 8.1. til St. Briec.  
 Ørnen, Jensen, afg. Risør 6.1. til Guernsey.  
 Cathrine, Jørgensen, afg. St. Briec 22.12. til Lissabon.  
 Norden, Olsen, afg. St. Briec 31.12. til Lissabon.  
 Roma, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.  
 m.s. Willemoes, Eriksen, oplagt Thuro.  
 4m.Sk. Kaj Hvilsom, Wulff, oplagt Svendborg.  
 4m.Sk. Nordborg, Hansen, oplagt Svendborg.  
 3m.Sk. Jens Nielsen, Nielsen, oplagt Thuro.  
 Dronning Louise, Hansen, oplagt Thuro.  
 Else, Jensen, oplagt Thuro.  
 Rossing, Baagø, oplagt Thuro.  
 Marie, Nielsen, oplagt Thuro.  
 Pallesen, Jensen, oplagt Thuro.  
 Agnes, Frederiksen, afg. Limhamn 10.1.  
 Frem, Jørgensen, afg. Setubal 8.1.  
 Merkur, Hansen, afg. Norrköping 9.1.  
 Nordstjernen, Hansen, afg. Westport 5.1.  
 Polarsjernen, Hansen, afg. København 10.1.  
 Venus, Boye, ank. Danzig 8.1.  
 San, Pedersen, afg. Farsund 10.1.  
 N. I. Nielsen, N. I. Nielsen, ank. Bandholm 9.1.  
 Concordia, Møller, afg. Fjellebroen 10.1. til Burntisland.  
 3m.Sk. Christian, M. Rasmussen, afg. Sundsvall 3.12.24 til Bandry.  
 3m.Sk. Noah, J. E. M. Jørgensen, afg. Setubal 8.1. til La Rochelle.  
 Garibaldi, J. Jørgensen, ank. Charlestown 6.1.  
 Mercur, O. Hansen, afg. København 16.12.24 til Dysart.  
 Maagen, Mortensen, afg. Oporto 5.1.  
 Uranus, Stegmann, afg. Licata 9.1. til La Nouvelle.  
 Arielis, Rasmussen, afg. Råfsö 3.12. til Frederikshavn, indk. 5.1. til Libau for Storm og Modvind.  
 3m.Sk. Chr. H. Rasmussen, M. H. Boye, afg. Oporto 5.1. til Dysart.  
 3m.Sk. Aphrodite, A. Watson, ank. Dysart 9.1.

D. F. D. S. har paa Helsingør Skibsværft ladet bygge et nyt Dieselmotorskib til Ruten København—Odense. Skibet, der har faaet Navnet »Odense«, har nu været paa Prøvetur i Sundet og gaar ind i Ruten i Dag. Det skal føres af Kaptajn Vierø. Dets Dimensioner er 180' × 31' × 13' 6". Det er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse og er af Welldeck-Typen med en Bæreevne af ca. 600 Tons.

Skibet er indrettet for Passager-, Stykgods- og Kreaturbefordring. For Passagererne findes kun én Klasse, en Forening af Dæks- og Kahytsplads.

For Besætningen er indrettet Beboelse for og agter i Skibet.

Der findes 3 Luger, hvoraf 2 for og 1 agter. Lugerne betjenes af 4 elektrisk drevne Spil, leveret af Thomas B. Thrige, Odense, og Bomme af 4 Tons Bæreevne.

Ankerspil, leveret af Thomas B. Thrige, og Styremaskine, leveret af Nakskov Skibsværft, er ligeledes elektriske.

Dieselmotoranlægget er bygget af Holeby Dieselmotorfabrik. Hovedmotoren er en enkeltvirkende, direkte omstyrebar sekscylindret firetaks Dieselmotor af Burmeister & Wains Type, D. M. 660 M. Maskinen er i Stand til ved daglig Gang i Sjøen at yde 500 eff. H. K. Skibet er forsynet med Metaldrivskrue, og Farten er beregnet til 11 Knob.



**NORDISK FLAG**  
 TLF 9752 OG FANEFABRIK TLF 9752  
 Flag, Standere, Vimpler, Liner.  
 Frederiksberggade — 26

Kan fraklippedes  
 og nedlægges  
 ufrankeret  
 i enhver  
 Postkasse.

„VIKINGEN“

KRONPRINSESSEGADE 40

KØBENHAVN

K.



Paa 72° nordlig Bredde

NÆ Lars, det var en god skytte og Knud bliver det; men Ole duer ikke, sagde kpt. Samuelsen. — Naar de kommer ned fra tøndes, og jeg spørger dem: »Hvad har du set?« og de saa siger »ingenting«, saa duer de ikke. Det er ikke en skytte det, selv om han skyder aldrig saa sikkert. Men Lars, han kunde altid fortælle en halv time om, hvad han havde set, hvorhen isen drev, og hvor han mente, der var sæl.

— Ja, ja, sagde Jens Hansen og rullede en ny cigaret, han syntes ikke at nære slet saa store tanker om Lars som kpt. Samuelsen. — Der er dem, der kan se for meget paa tøndes.

Det var ikke første gang Jens Hansen og kpt. Samuelsen drøftede skytten Lars; men det var ikke altid, Jens Hansen udtrykte sig saa forbeholden i stedet for at sige, som han mente, at Lars var en mundrap øjenskalk, der forstod at dreje den godmodige kpt. Samuelsen som han vilde. I dag var Jens Hansen, hvis Skib laa og drev med stoppet maskine et par kabellængder borte, imidlertid gæst i »Ishavet«s kahyt og desuden i fredelig stemning, hvorfor skulde han da tydeligere udtrykke en saa værdiløs oplysning som, at han ikke kunde lide skytten Lars, naar kpt. Samuelsen var glad i ham.

Og saa var det jo desværre en uægtelig sandhed, at der var de skytter, der blev rent synske og kunde se baade det ene og det andet og mere til, naar de kom op i tøndes og fik fat i topkikkerten.

— Ja, det er sandt, gnældrede maskinisten og kløede op i skomagerskægget paa sin hage, han yndede ikke at høre folk skændes, naar det ikke var med ham selv, derfor plumpede han altid ud med en historie, naar han syntes, der var elektricitet i luften, saaledes som nu, og det var der ofte, derfor havde han faaet ord for at være en overordentlig snakkesalig person. — Den slags kender jeg til, for jeg sejlede netop med en slig kar, da jeg som ungt menneske fo'r paa Ishavet.

— Ja, ja, lad os da høre lidt om det, maskinist, sagde kpt. Samuelsen godmodig og lagde sig til rette paa sin part af sofaen, for dette syntes ham som vært en fortrinlig fortsættelse af samtalen, thi han vilde nødig skændes med Jens Hansen, der var hans gæst og desuden en mand, for hvem han i alle andre retninger nærede den største agtelse og tillid.

— Det er mange aar siden, gnældede maskinisten beskedent. — Snart tredive aar. Og den gang kendte man

ikke til de moderne bekvemmeligheder, som man har nu. Den tønne, vi har her, det er en rimelig og rummelig tønne med plads nede i bunden; men de tøndes, der var ombord i de gamle sejlskuder fra Hammerfest, naa ja, der gaar for resten nok saa store skuder fra Hammerfest; men disse fra Tromsø, det er nogle smaa killinger.

— Maskinisten er nemlig født i Hammerfest, indskød kpt. Samuelsen forklarende.

— Ja vist, nikkede Jens Hansen forstaaende.

— Det er jeg, indrømmede maskinisten ikke uden stolthed, — men det kommer fanden brænde mig ikke tøndes ved, men de var saa snævre for ikke at tage af for vinden, forstaaer du, at man lige havde plads til fødderne, hvis man da ikke havde for store fødder, for saa maatte man staa paa et ben ligesom en stork, begriber du, og det var ikke alle, der passede at skifte ben i rette tid, og saa stod de deroppe og rakte og strakte sig og kikkede og blev halte til slut, naar de kom i land, ved det at benet, de stod paa, blev for langt.

— Det der begriber jeg godt nok alt sammen, indrømmede kpt. Samuelsen, da maskinisten standsede for at trække vejret. — Ja saa, ja saa er det vel derfor, De er saa høj i stellet, maskinist.

— Det er af at sejle med de skuder for eksempel jeg er blevet den, jeg er, sagde maskinisten med selvfølelse, og det kunde være sandt og berettiget nok; thi maskinisten var en lille mand, men en mand var han paa sin vis, selv om han var en sløj maskinist. — Og jeg har staaet og frosset i slig en tønne nogle gange, fordi der ikke var plads til at røre benene. . . Og saa hang den paa siden af masten.

Se ham skipperen, det var et djævlige svinagtigt bæst at sejle med. Han var nok saa ondskabsfuld, for vi havde temmelig lidt udbytte paa den turen, og saa morede han sig med at kravle op i tøndes, og naar han saa kom ned, sagde han.

— Der er kobber paa isen, du, gaa op og se dem ud og gaa saa i baaden og ro til dem.

Og saa var der ofte ingen dyr, naar vi kom op i tøndes; men naar vi kom ned med den besked, skældte han os svinagtig ud.

Saadan kom han ogsaa til mig en dag og sagde, at der var kobber paa isen, og at jeg skulde se dem ud og ro til dem.

Naa, jeg op i tøndes. Og jeg saa horisonten rundt seks syv gange, men jeg kunde ikke se dyr.

— Fanden ogsaa, nu har han luret dig, tænkte jeg; men jeg kiggede jo rundt en gang til, og saa faar jeg øje paa en sæl langt fanden i vold inde i isen, den lignede præcis et stykke svartis, og det varede nok saa længe, inden jeg fik liv i den.

Jeg faar jo baaden firet af, han kunde ikke lide, at vi havde baad paa dækket, skipperen, og vi havde begge baade paa dækket, og vi ror jo afsted efter den.

Og han op i tøndnen. Han havde jo ikke set noget, naturligvis, for saadan var han, og da han omsider faar øje paa det, forbander han sig paa, at det er et stykke svartis, og han fik ikke liv i den, før vi var begyndt at lure os paa den.

— Den gik saa, inden jeg fik skudt; men jeg skød den i vandet, og vi fik den jo ogsaa.

— Saa en anden dag kommer han lighed. — Der er kobber paa isen, siger han, — gaa op og kig dem ud og ro saa til dem.

Jeg op i tøndnen igen, og den gang kiggede jeg mindst ti gange rundt for at være sikker i min Sag, men der var ingen.

— Nu har han luret dig igen, tænkte jeg; — men denne gang skal det være løgn.

Og jeg lar baaden fire af og vi ror afsted helt i blinde naturligvis, for der var ingenting at se. Og han op i tøndnen for at kigge; men han kunde jo ingenting se, naturligvis, for der var ingenting.

Naa, vi ror jo afsted, det var straks over middag, og da vi er kommen godt langt fra skibet, kravler jeg op paa en svinagtig høj isflage, vi havde jo kikkert med i baaden altid, og saa faar jeg øje paa dyr, svinagtig langt borte, og dem ror vi paa.

Og da vi naaede did, kunde vi lige skimte toppen af masten. Men skipperen kunde jo ikke se baaden.

Vi kom saa om bord klokken tolv om natten, og da havde vi tretten fjorten storkobber med os, og siden den tid søgte skipperen ikke at lure mig mer, for han troede jo, jeg havde set dem fra tøndnen.

— Han har vel troet, De var en troldkar, maskinist, og er blevet bange for Dem, sagde kpt. Samuelsen og smilte uden at fortrække en mine.

— Ja, det er ikke omøjligh det, mente Jens Hansen og rullede en ny cigaret, og det var det heller slet ikke, naar man som nu saa maskinistens korte skikkelse sidde sammenrullet paa feltstolen i det svage lys fra skylyghet med det blege, smudsige ansigt, det tjavsede haar og skæg og de flakkende, grønne øjne, som ingen kunde blive klog paa, og som paa en mærkelig upersonlig maa-de syntes at se alt, hvad der skete i kahytten.

Maskinisten saa fra den ene til den anden, og saa lo han en latter saa støjende og ubehagelig, som nogen troldkar kunde ønske sig den.

— Hvis han gjorde det, gnældrede han og gik ind paa spøgen, — saa blev han fanden brænde mig ikke klogere af det, der skete senere paa samme tur. Det var en tredie gang, da laa vi ved Muffen, en lille ø ved Gammelspitsbergen, og da blev vi borte med baaden i tre døgn.

Vi skulde ro nordpaa til Flatøen, der maatte være sæl, mente han, men det var vindstille, saa han kunde ikke komme nordpaa med skuden; men saa skulde han komme saa snart der blev vind, lovede han.

Naa, vi roede afsted, og vi havde jo nok af proviant, og ammunition havde vi ogsaa, vi havde altid mad med i baaden, salt flæsk og kavringer og toogfyrrer liter vand i skabet agter, det skulde hammelmanden sørge for var i orden, saa kunde vi jo i alt fald ikke sulte ihjel, og i skabet foruden havde vi ammunition.

Vi sejlede aldrig fra skuden uden tre hundrede patroner, det skulde skytten sørge for, og saa kunde man jo nok holde sulten borte.

Og sejl havde vi paa de baade og kompas naturligvis.

Vi roede altsaa afsted, og da vi kom ned for Platøen, fik vi jo ogsaa nogle storkobber.

Og vi fik øje paa en hist og et par stykker her, saa vi tænkte jo ikke saa nøje over, hvor langt vi kom.

Og vi kogte kaffe i paraffin, og kaffe havde vi med i baaden, og gik i land og samlede maageæg, for det var jo tidligt paa foraret der oppe, og æggene stegte vi sammen med flæsk og kobbekød, saa vi levede jo svinagtig godt og bekymrede os ikke om nogenting, for vi vidste jo, at han vilde søge nordpaa efter os, naar der kom nogen vind. Vi sov paa kobbeskindene og havde kun sejlet over os, men vi var jo godt klædt naturligvis og ene unge, friske mænd omkring de tyve var vi altid paa de skuder.

Vi brugte naturligvis ikke aarerne, nu vi havde faaet fuld last, vi laa bare og drev for sejlene, for han vilde jo komme, naar han kunde, og det gjorde han jo ogsaa til slut.

Og fandt vi ikke vort skib, saa var der altid et andet skib, vi kunde træffe, der var jo nok af dem, og saa kom vi jo ogsaa ombord efter tre døgn forløb.

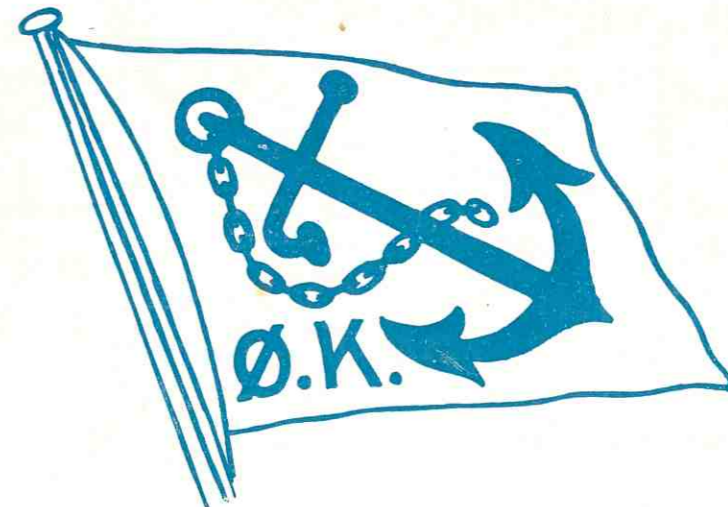
Men da var den gamle lidt betænkelig i hovedet, for han havde jo troet, han aldrig skulde se os igen.

— Ja, aah ja, sagde kpt. Samuelsen og strakte sig bedre til rette paa sofaen.

Han var ellers en god ismand, skipperen, vedblev maskinisten. — Men han havde jo intet begreb om at navigere. Han sejlede paa kompasset, det gjorde de den gang. De sejlede nordpaa, til de traf isen, den var de jo sikker paa, og saa sejlede de østpaa eller vestpaa. Og naar de skulde hjem, satte de kursen efter Sydkap, og derpaa efter Bjørneøen, og naar de havde den, saa efter Hammerfest. Og kom der daarligt vejr og de traf kysten et andet sted, saa sejlede de med den, til de traf det rigtige eller et Sted, de kendte, saa de vidste, hvor de var, og kom hjem. Det var jo ingen sag det. Nok saa ofte kom vi til Vardø eller der omkring; med det spillede jo ingen rolle.

Han tilbød mig skytteløn næste aar, om jeg vilde blive med. Men jeg vilde ikke sejle mere paa Ishavet den gang.

Carl Sørensen.



AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN  
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, DaIny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute

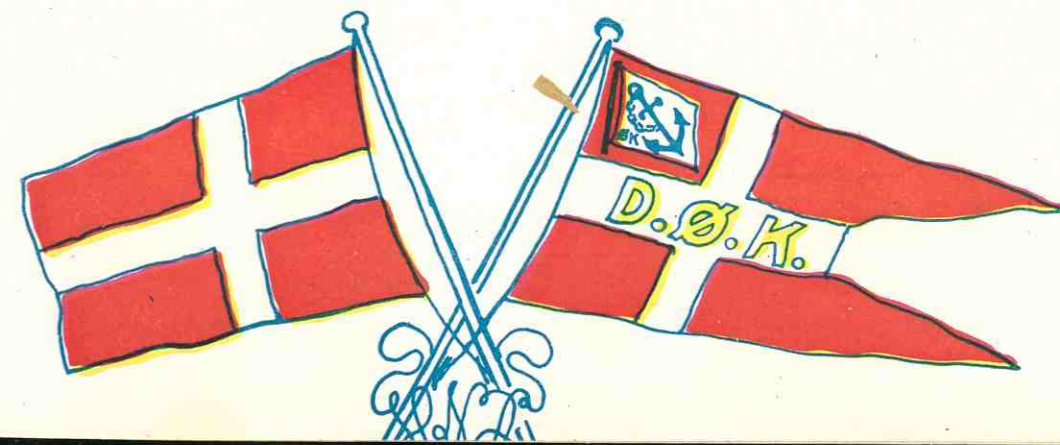
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Europa

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter, Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov- og Savvæddrift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR, HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

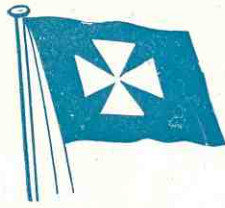
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

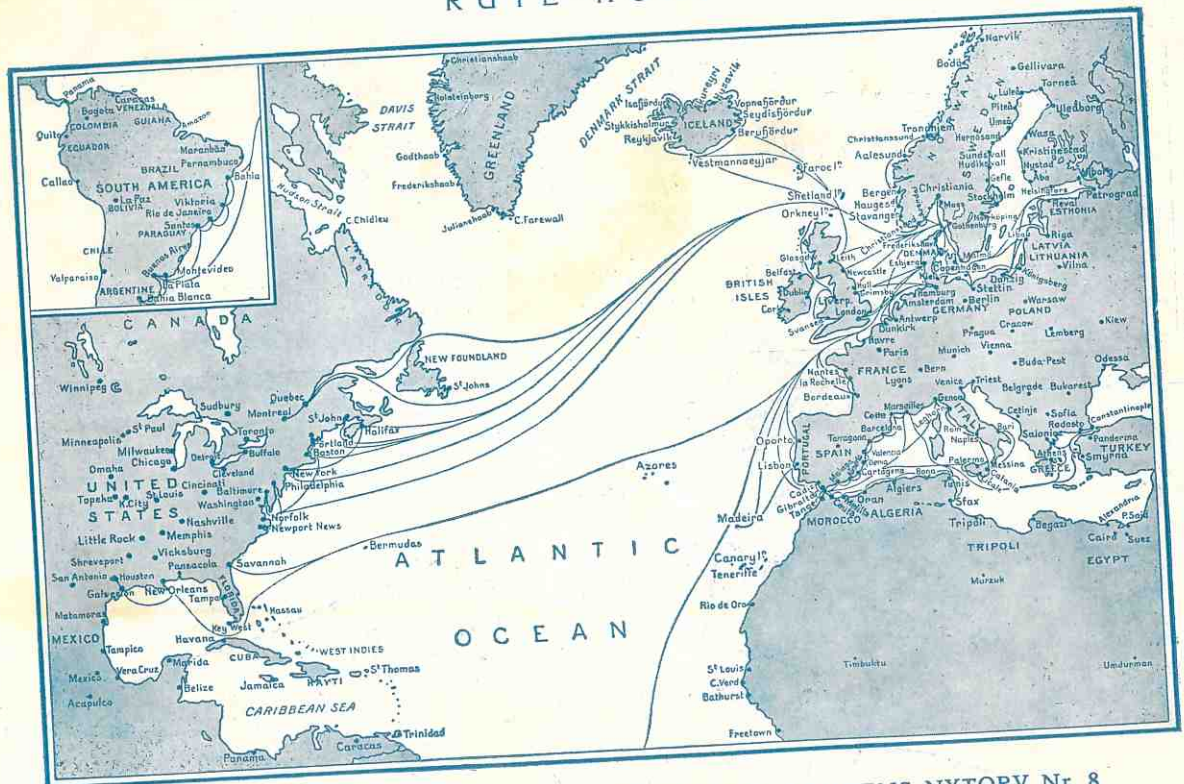
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8