



VIKINGEN

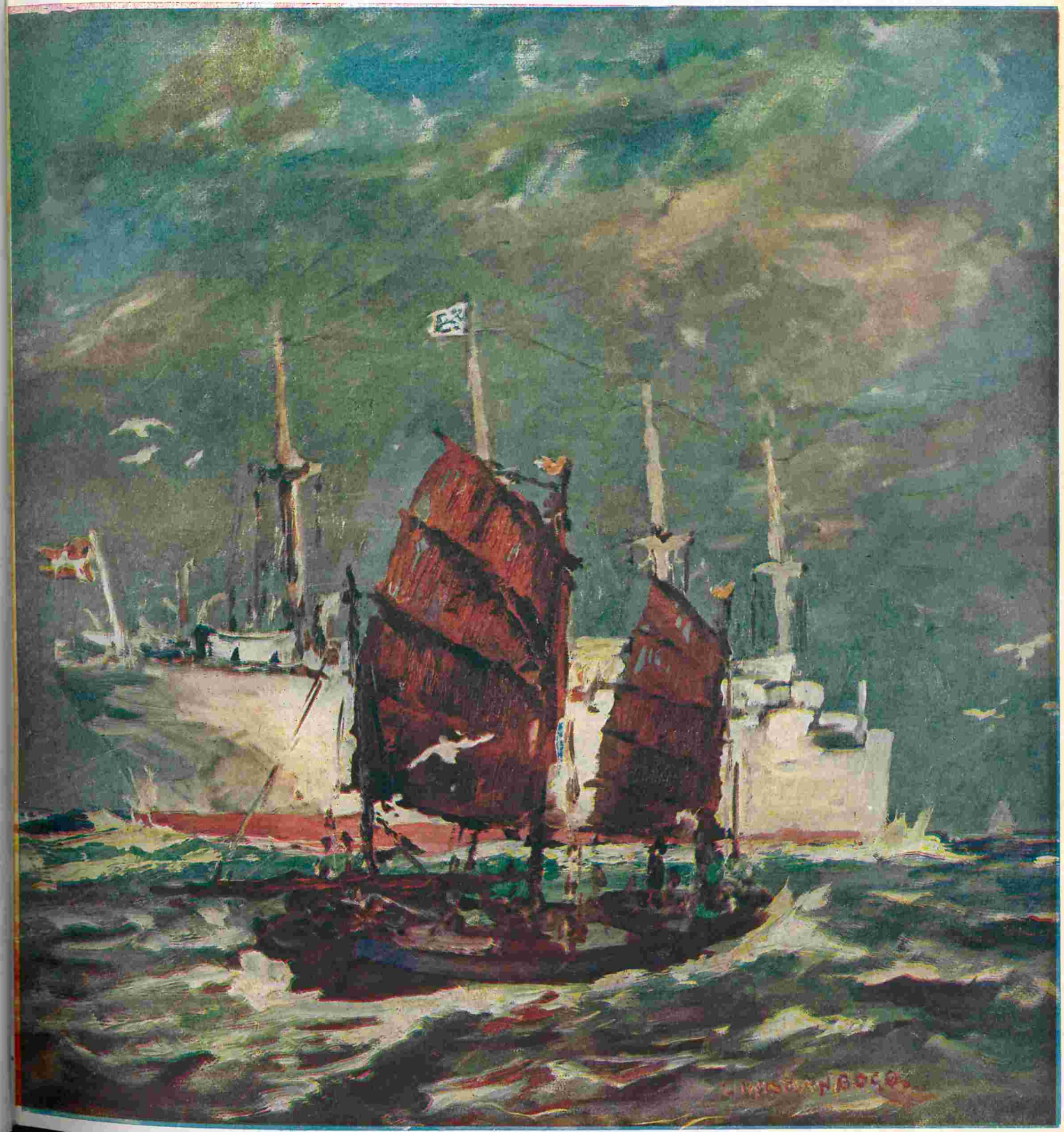
HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sjøkøbsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmatinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsart, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri 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



L. WISOMN 1909



INDHOLD

Omslagsbillede i Trefarve-Kunstryk: Et af »Ø. K.«s 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. Robberts (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«-Fabrikernes 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. Bærentzen.
 »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.

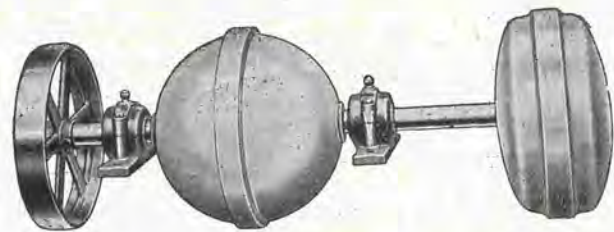
Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Sct. 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 Brændselsolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

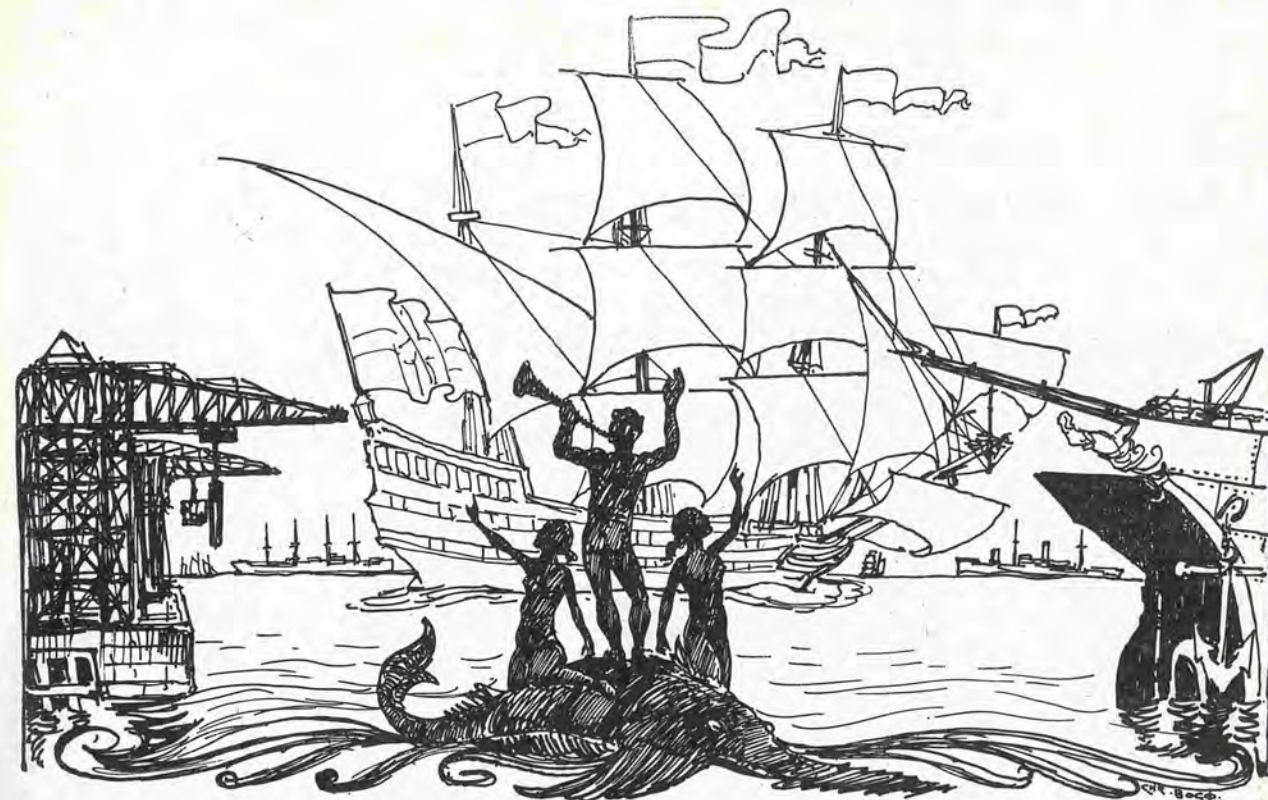
GRUNDLAGT 1848

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 tunglastede 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 Sejrgang 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 Damprens eller Motor-

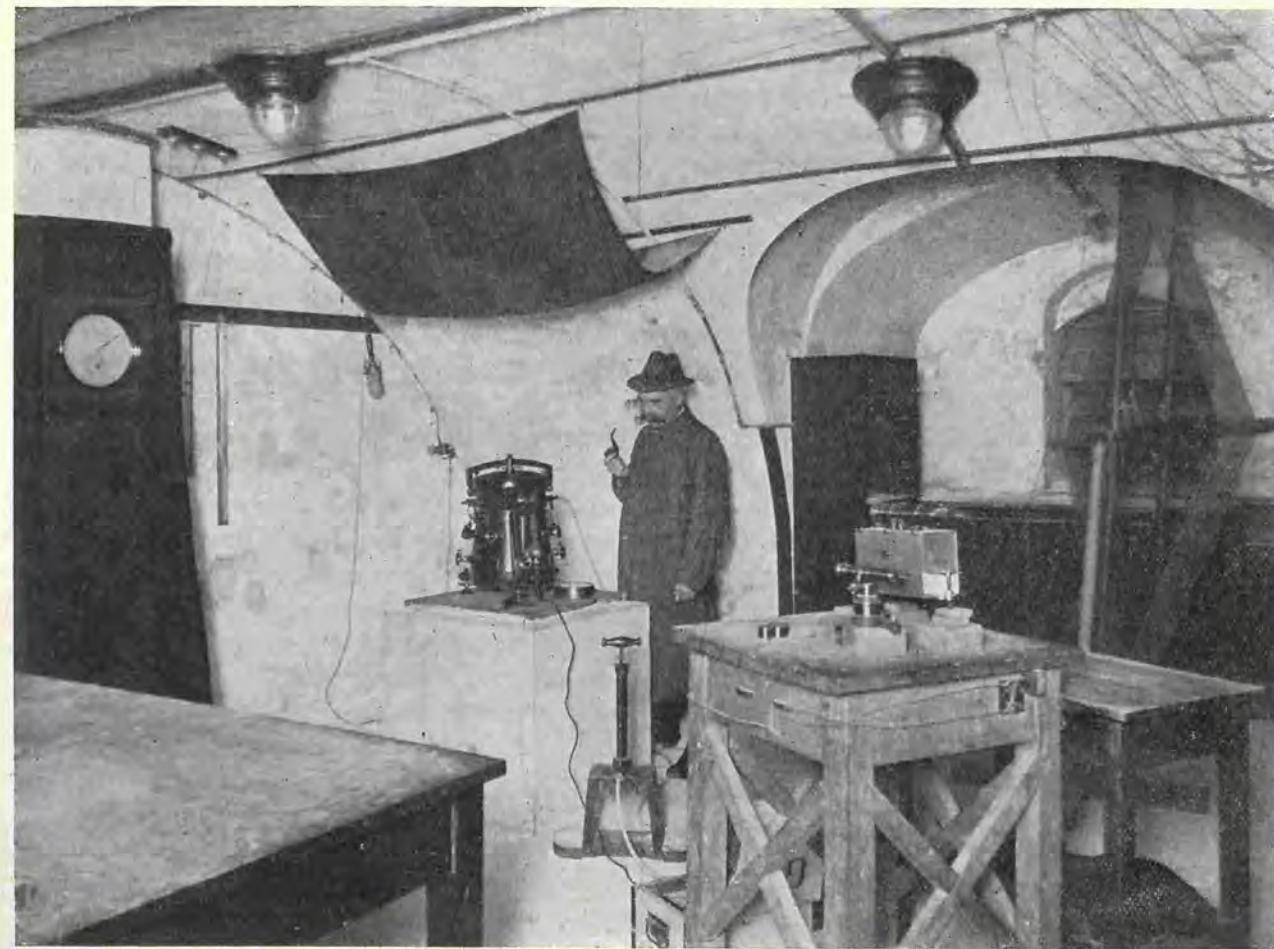
skibets gigantiske Maskin- og Motoranlæg; og Navigatøren paa Broen kender Havet og dets Veje, som vi Landevejen, Raad henter han hos Stjernerne paa Himlen og gennem usynlige Bølger i Æteren.

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 Pendulkæderen, 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 Gradmaalings 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 Kunstskammer 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 Generalstabens. 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.

Geodæsien — 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 Matematikken — 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 Geodæsien 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 Læreanstalt, 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 Præcisionsnivellelementet over hele Landet, de astronomiske Breddebestemmelser i alle Trekantpunkterne og de fyenske 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 Eiffeltaar-net 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 goes!

Alle Mand i Mersfeld! — 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 goes!

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 goes!

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 goes!

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!

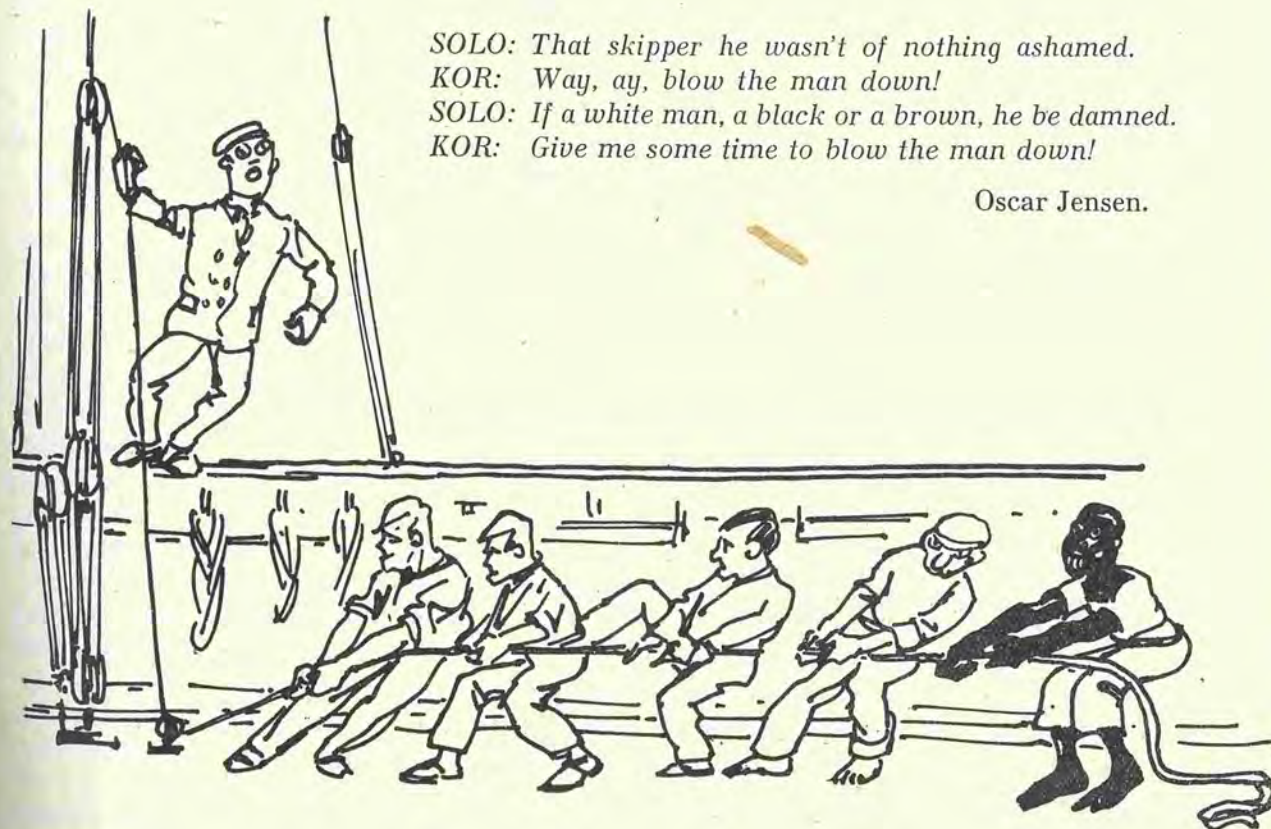
SOLO: The breeze then blew gaily, and gaily went he.
 KOR: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
 SOLO: But what an old rascal that skipper must be.
 KOR: Blow the wind westerly — steady she go-es!

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 Fyrvæsen 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 Enquêten 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-Enquête

hverv 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 forskaa-net 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 næret 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 Love; de Søfarende nærer et beskedent Ønske om, og har efter min Mening berettiget Krav paa, at man ikke glemmer dem eller giver dem en Undertagelsesstilling.

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 forholdsvise 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 »Sømændenes Forbund i Danmark«, Hr. Matros Poul Hansen:

Hr. Redaktør Christian Bogø.

Naar »Vikingen« spørger, hvilke Haab eller Ønsker »Sømændenes 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. — Sømændenes Forbund ønsker Forhyringsforholdene i Danmark ordnet saaledes, at Forhyring af Dæksmandskab foregaar paa en saadan Maade, at den er en Betyggelse 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 Dampskibsrederiforening« (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«, Lands-
thingsmand 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 Opfyldelse, 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 Dæks-officerstanden — der er runden af de gamle Marine-Underofficerskorpser —, som en vigtig Faktor ved Vaabnernes 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 Arbejds-vilkaar 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

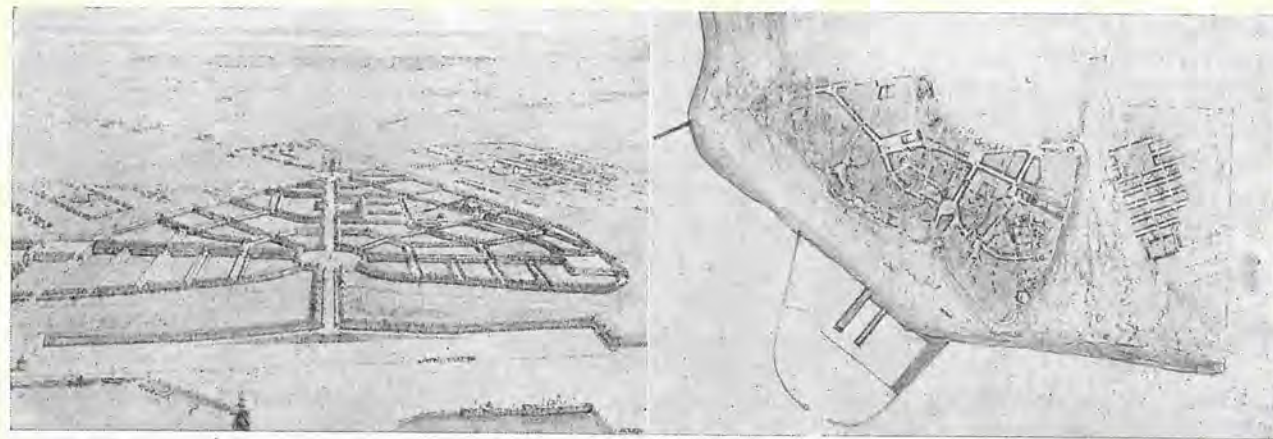
B. Dessau,

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 Hanstholmen. Til venstre Architect Holger Mundis smukke Udkast set ude fra Havet med Kajer, Havnebassin og Jernbane i Forgrunden. Til højre Architect Aage Rafns Plan i Fugleperspektiv. Man ser her Havnens Omrids med de vældige Dækmoler ud fra Hilsbage.

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: *Havvejr*, 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 sogaaende 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 Disfavor.

Rent samfundsekonomisk 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 Hundrevis 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 enstemmigt 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 villigt 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 hjerget 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 Thisted, 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 tøm — 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 omstandsning kun er rygter.

Det var ikke rygter — desværre.

Jeg talte med viggo Taabel, den unge indehaver af et af landets største fiskeeksportfirmaer. Han er renlivet 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 eksportørfor, 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 venstreleder. 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 Jyllands 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 arbejdslo 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 grynmølle — 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'herrens 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: *jammen, 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 brøkdel 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 glemt, 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 der 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 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. Fantasitallet 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 rødspætten, 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 færdigbygget den store centralhavn med de ubegrænsede udvidelsesmuligheder, hvad de nævnte ikke har, snarest muligt: Hanstholmhavnen, hvis vi ikke skal staa overfor en katastrofe indenfor vort fiskeri. Argumentationen mod havnen paa grundlag 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 ældgamle 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 udstrækning. 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 sammenhæng — 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 bør i dem gennem det sidste taaars eksplosive udvikling, vil give pengene igen med meget store renter, ligesom de vil gaa i spidsen 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 understrege, 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 døren i for næsen af dem, ligesom man havde aabnet den — den dør, der skal føre den vestjyske 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 Tiden 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.

Bølgekraftens Udnyttelse. — En svensk Opfindelse, der synes at løse Problemet.

En svensk Ingeniør, Løjtnant i Vej- og Vandbygningskorpset, 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 henvend 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 gennemgaaende 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 Luftske, bukkede endelig under for en Fuldræffer og gik tilbunds.

Rutetrafiken.

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 »Stavangerfjord« 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 selvhjulpent 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 Stenmoler er der ofte saa tæt pakket 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 Sejlskibuddannelsens 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 Rojlræerne 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 »Agters« til »Fore« 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 Drengegens første Langfartstur.

Drengegens 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 Drengene, 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. 4³⁰, 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 søvnig.

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 skaldet, 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 Klokken — 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 Nættet 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

(Fortsettes Side 30)



Kaptajn Ankersøe har inviteret Eleverne paa Kaffe paa en af de store Restaurationer i Santos. I Forgrunden Kaptajn Ankersøe.

His Majesty The King and „The Viking“.

His Majesty The King and „The Viking“.

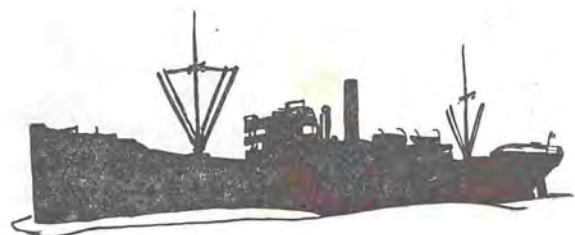
Ved Aarsskiftet modtog »VIKINGEN« talrige Breve indeholdende de hjerteligste Ønsker for det nye Aar. Fra alle Dele af Landet kom de, fra Havnen og Kyster og Søen, ja selv fra Skibe paa den anden Side Atlanten, og i Rækken af de dagligt indløbende Bestillinger af Abonnement er det os en særlig Glæde og 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. Eifelt. 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 Grise; 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 slagtet 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 slagtet 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 Aftes. 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 sejlen 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 Presenninger 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 passeres, 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 Træsværd 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 Signalflag 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 alenlang Række med Tjære, Barber og Indsæber er i travl Beskæftigelse. — I Baggrunden ses Præsten og hans Haandlangere, bag disse Mellemgrunden er en Mand ved at undergaa Daabsforberedelse, hvortil det skyldige Trøbt modtages ved en Disk (eller er det Tjærebad). — Længst tilbage i højre Side ses Neptuns Banner, som er Adgangstegn til Festpladsen). Og dér, hvor Vimpelen med Slangen og Kong Neptun, hans Dronning og Datter, tre raske Mandfolk, der tager Øjeblikkets Situation med knusende Overlegenhed. — Til højre: 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.) — Forrest marcherer en „Sørøver“, efter ham følger Musikkorpschefen og Musikorpset af „Indfødte“.

samler »Neptuns Rige« til en Verden for sig. En sort Sørøverklud 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. Sørøvere med Ringe i Ørene, Tatoveringer over hele Kroppen og med røde Kalotter og Tørklæder trænger paa.

Dirigenten for Musikkorpsen 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 Hawaiian-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 Ritualiet 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 forstaar Situationens Komik, være af uimodstaelig 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 forstaar Brevskriveren, som har sendt Billeder, naar han taler om de sig nærmende Festligheder:

— — — »Alt gik ombord som efter en Maskine 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 Optoget.

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 halvhundrede Mand forbi min Dør. Hvis f. Eks. den sagde, naar jeg kommer hjem med den til Jer: »Op og kig du gamle Kruddugle! —« saa vilde I nok blive glade for den. Og saa kunde den endda lære det, som var værre.«

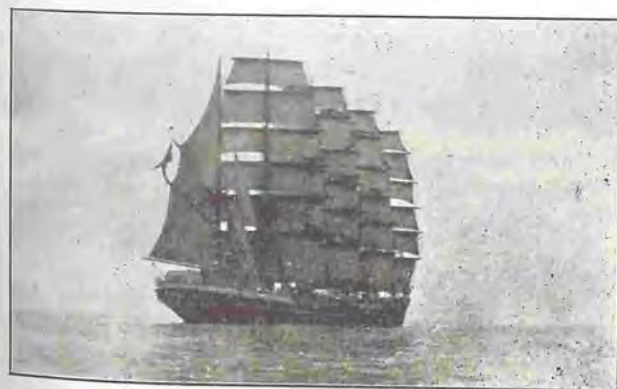
— — —
Men ikke alene Billeder fra »Linjedaaben« sendte Brevskriveren hjem, ogsaa fra Livet

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 Søgutter 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



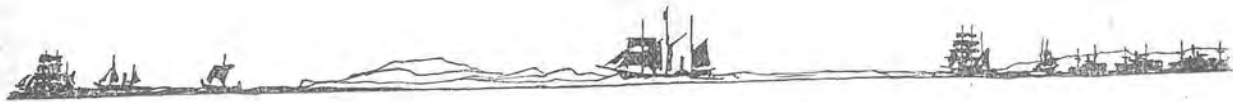
nok give Besætningen Arbejde. Og paa faa Timer kan Billedet skifte. Barometret viser et sig nærmende Uvejr, traadløse Meldinger kan maake nøjere bestemme Uvejrets Retning, og med et er det over dem. Sejlene er hjerget og gjort fast, alt er klart til at modtage Cyclonen — — — Mangen Tørn har »København« 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 gyngende 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, saadelt 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 Fornylse 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. Andreasen, »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 »Skuld«.

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 Stimulus maa spores i en Genopblussen 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.

Saafernt 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 tilbøjelig 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 Æggenheden 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 allevegne. 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.

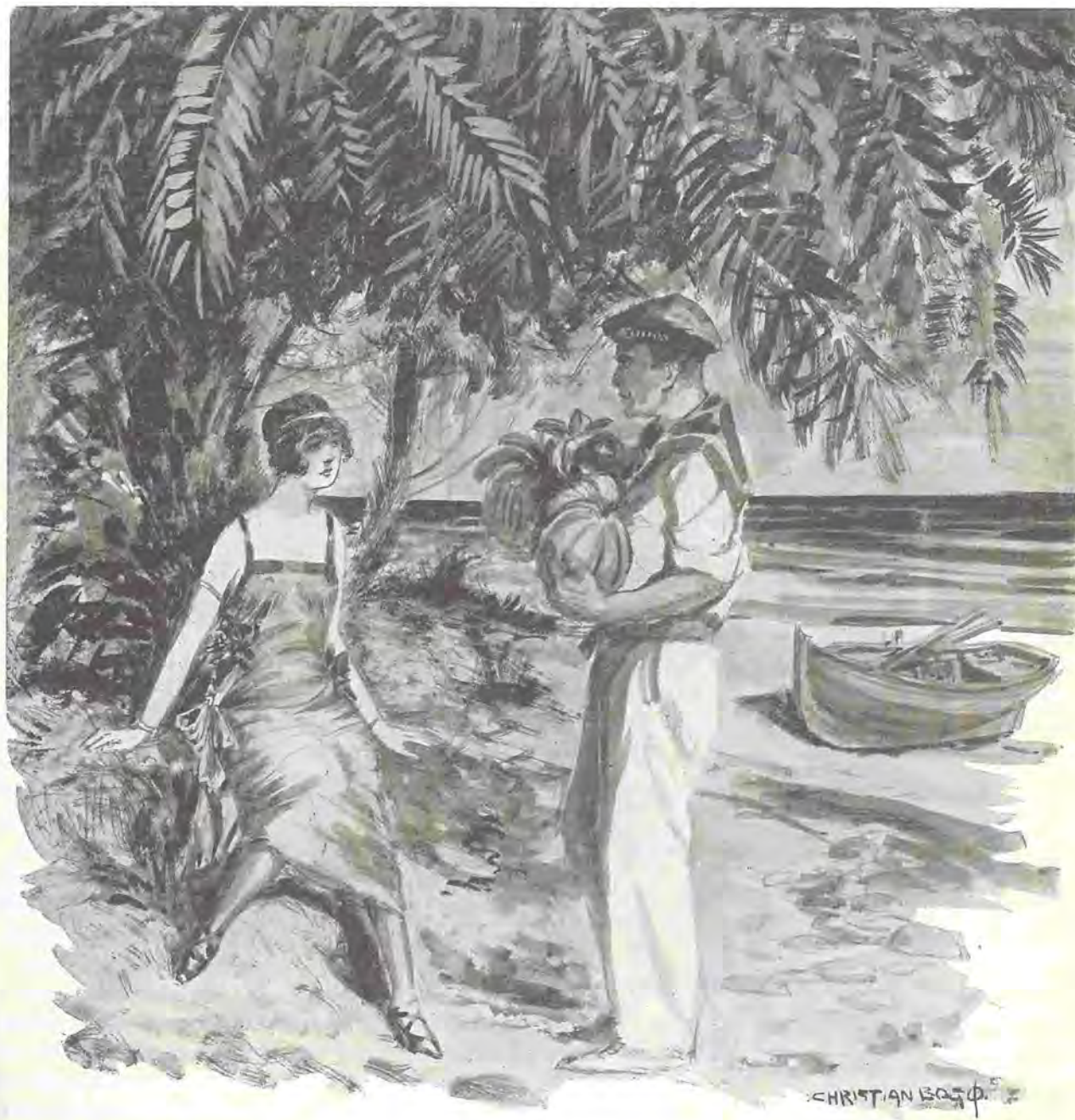
Hans Benægten havde ikke beroliget hende. Det var Jim Greame — hendes Mand, som hun ikke havde set i fem Aar — og nu genfunden som en Matros paa Tony Pensonpy's Yacht.

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 Pensonpy's vidunderlige Dampyacht! — — —

Dage blev til Uger og Uger til Maaneder.

»Diadem« styrede nu mod Honolulu 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!« fjøede, 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,« forsatte 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. Dér 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 iagttagte 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 bønfuldende 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 behandlede 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 forstaar, 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.»

Motorskonnerten »Cap Nord« var i September paa Rejse fra Trondhjem til Oscarshamn. Det opdagedes, at der var 20 Tommer Vand i Skibet, og ved en Under-søgelse indvendig fra kunde man høre Vandet strømme ind udfør Krydsmasten 2 Fod under Vandlinien. I Kri-stianssand gik en Dykker ned og tætnede Lækagen.

I Oscarshamn kom Letmatros Beck til Skade. Han var ved at løsne 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 »Dicido« 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 popu-lære 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.

Fylt 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 Pamoia — og Rhodesia.

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 Ak-tiekapital 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.

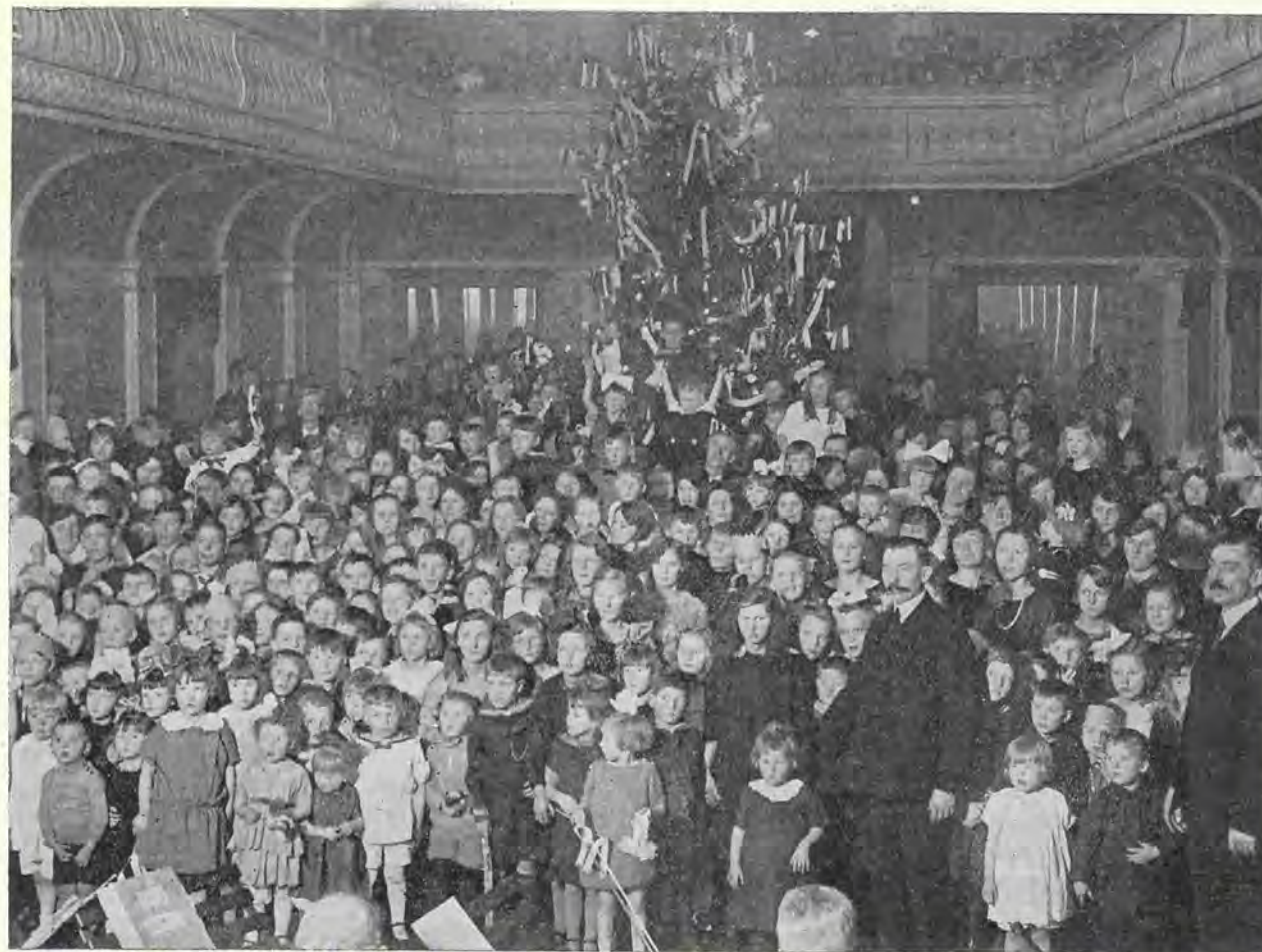
»Radiotjänst«s Direktør bliver Generaldirektør Per Södermark og Chefen for »Tidningarnas Telegram-byrå« Gustaf Reutersvärd. Ved Siden af Selskabets Bestyrelse stilles et Programraad, som Regeringen skal vælge i Samraad med Radiotjänst«, og som skal indeholde Repræsentanter for Musiklivet, Skolerne, Radio-tekniiken o. fl. a.

Koncessionen er foreløbig givet paa 2 Aar, regnet fra den 1ste Januar 1925. De fem projekterede Radiofoni-stationer skal være færdige til Drift til 1ste April 1925. Stationernes Antenneenergi bliver paa 1 Kilowatt, og Bølgelængdeomraadet 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 Re-geringen om Lettelser i Importtolden for større Dam-pere og Sejlskibe ved Indkøb fra Udlandet, og Regerin-gen 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 Syd-amerika. Der er allerede købt en Damper paa 4000 Tons. For Øjeblikket har Finland ingen egne Forbin-delser 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 lang-vejsfarende 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 Han-del 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 om-talt 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 Flænse-skibet straks ved Sæsonens Begyndelse, i Marts—April.

Efter Planen skal Flænseskibet da i grønlandsk Havn aflevere de Spæk-Beholdninger, der er disponible, hvor-efter disse Beholdninger transporteres herved med de ordinære Grønlandsskibe.

Den Spæk, der udvindes, bliver paa den nye grøn-landske 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 hel-digt ud.

Skal der saameget til?

Repræsentanternes Hus har vedtaget en Bevilling paa 11 Millioner Dollars til Bekæmpelse af Spritsmugle-rierne.

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 rensset 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 Lösningarbejdet 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. Lösningen foretoges af Akts. Lösningsselskabet, 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 tilstrækkeligt godtgjort fra Ladningsmodtagernes Side, at de paa en klar og utvetydig Maade havde forlangt, at Kaptajnen skulde fremskynde Lösningarbejdet. 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 Søfartsricksdag 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.

»Lituanien« 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 Lituanien«, 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 »Lituanien«s Redningsbaade at bjerge hele det brændende Skibs Besætning. Umiddelbart efter gik »Lituanien«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 tilintetgjordes 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-KAPTJAJN „LÆGGER OP“

Fra Danmarks ældste Tider 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 »korrespondierende Reder«, der sluttet 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 fortvivlet 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 hylde 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 Fragtniveauet?

Chamber of Shippings Præsident, Sir Alan Anderson, udtaler ved Aarsskiftet, at der ikke har været nogen nævneværdig Forandring i Skibsfartens 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.** Telf. 9650
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 Handelsskibsart, som med Besvær delvis er genopbygget, ikke igen skal gaa betænkeligt tilbage, vil fremgaa af følgende Overvejelser.

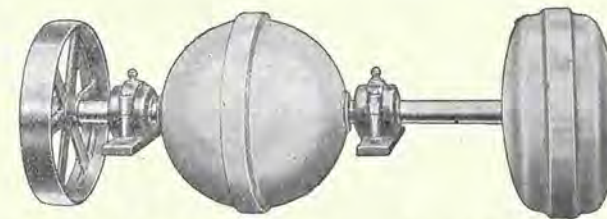
I Aaret 1914 omfattede den tyske Handelsflaade omtrent 5,5 Millioner Bruttoregistertons. Havde den normalt udviklet sig videre, vilde den nu være paa omtrent 7,5 à 8 Millioner Tons. Krigen med alle dens følger har medført, at tyske Handelsskibe nu kun udgør ca. 2,95 Mill. Bruttoregistertons. Naar vi antager, at man kun vilde holde Flaaden paa denne for Tysklands Benov ganske utilstrækkelige Styrke, maatte der til Erstatning for den naturlige Afgang ved Tab o. s. v., der kan anslaaes til 7 pCt. pr. Aar, aarngt 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 Behøvet; 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 Paastand 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 Aftakning 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 Stilhed paa Konstruktionsbureauerne. Vigtige Oplønelser, 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 opsigte 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 ny 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.

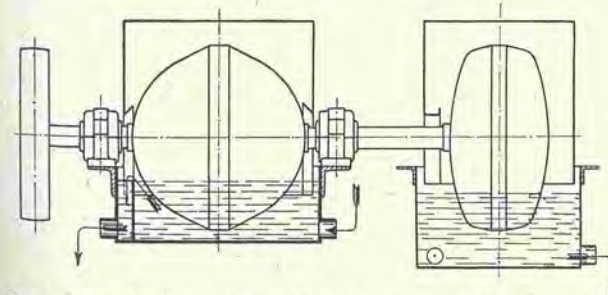


Køling af Proviant med den danske „Glacia“ Maskine.

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.

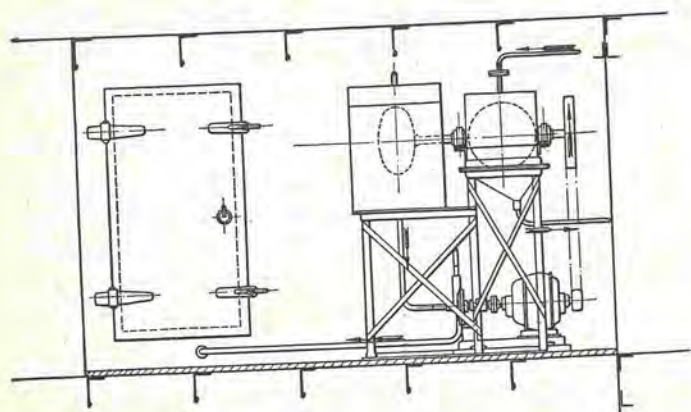
Chilling Ship's Stores. The new Danish Cooler „Bruston“.

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.

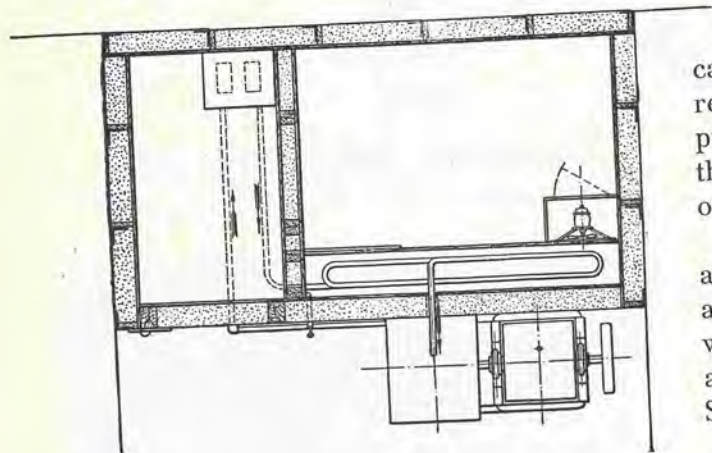
While the refrigerating chamber is a well-known institution in all cities, and while refrigerating plants are everywhere used on ships carrying agricultural products, so far there has really been no satisfactory solution of the question of a practical cooler for the special purpose of chilling ship's 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 tilfredsstillende 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.

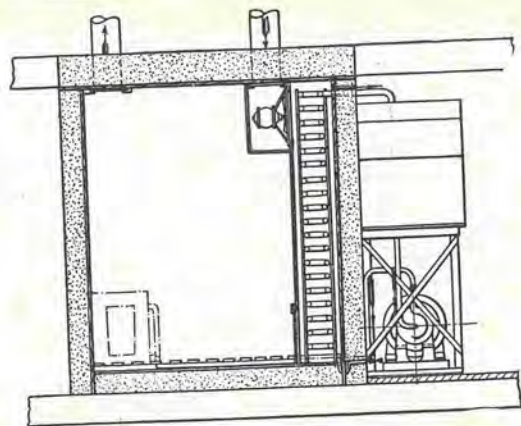
The Danish »BRUSTON« cooler will be found able to do exactly what is wanted. It represents a further development of the automatically working machine invented some twenty years ago by the French abbot Audiffren and the Swiss engineer Singruen.

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 førnævnte 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.

Is 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.

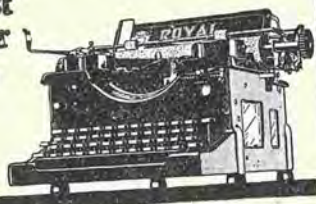
The above will serve to explain the improvement on this special technical point i. e. the refrigerating question, as represented by the Danish Bruston plant; there is no doubt but that this will mean a very considerable step forward, especially in connection with ships' stores and their preservation.



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: Statstelegraf, 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 BODENHOF

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 Kaptaajnen 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
Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

HEMPELS LASTMØNJE



ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

POSITIONSLISTE

JANUAR 1925

MEDDELT 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*, Thorkildsen, 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. *Allsund*, 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. *Atlantic*, Lund, ank. Macassar 10.1.
m.s. *Australien*, Møller, pass. Gibraltar 11.1. p. R. t. Alger.
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. *Bogø*, 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 Vestmanø 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. *Børghlum*, 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*, Jørdt, 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-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. København 13.1.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Kenitra 10.1. til River Saloum.
s.s. *Danefærd*, 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 Cevisa 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. Forvey 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-Hamborg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg 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.

SKIBSHANDLERE KØBENHAVN

Jens With

Skibsproviering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavnens Skibsprovierings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telegr. adr. »Proviant«

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

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

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

KØBENHAVN

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

Største Lager af Colonial, Vine, Tougværk, Sejldug etc.
Holbergsgade 24 ♦♦ København

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

Telegram-Adr.: BJØCHJENSEN« KBHVN.

OSCAR ROLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140.

ENGELSK ASSURANCE SELSKAB DANSK FILIAL ADMINISTRATIONS



Palatine

ALLIERET MED COMMERCIAL UNION ASS. CO MED SAMLEDE GARANTIMIDLER:
KR. 1000 MILL.

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

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

D'Herrer Dampskibsredere og Arbejsgiveres Opmærksomhed henledes paa

Dansk Sø-Restaurations Forenings Engageringsbureau,

Lille Strandstræde 20 Telf. Central 10 270
København K.

Bureauet anviser dygtige og paalidelige Hovmestre og Kokke.

s.s. Estonia, Christensen, ank. New York 8.1.
s.s. Expres, Boutrup Christensen, i København-Horsens-Ruten.

F

s.s. Falken, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pl.
m.s. Falstris, Sørensen, ank. Aalborg 11.1.
s.s. Fanø, Michelsen, ank. Port Talbot 10.1.
s.s. Ficara, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Fiona, opl. i København siden 16.11.
m.s. Fiona, Skjoldam, afg. Suez 8.1. til Colombo.
s.s. Flora, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Florida, Holm, ank. Buenos Aires 9.1.
s.s. Flynderborg, Wendt, ank. Aarhus 11.1.
s.s. Frankrig, Parkes, afg. Aarhus 6.1.
s.s. Fredensborg, Hillebranth-Lund, ank. København 31.12.
s.s. Fredensbro, Olsen, afg. Hook of Holland 10.1. til Aarhus.
s.s. Frederik VIII., Mecklenburg, i Dok siden 5. 1.
s.s. Frederiksberg, Larsen, afg. Paramaribo, 1.1.
s.s. Frejr, Jensen, afg. Esbjerg 12.1. til Hamborg.
s.s. Frieda, Westergaard, ank. Sunderland 9.1.
s.s. Frigga, Aage Larsen, afg. Leith 12.1. til København.
s.s. Frode, Juul Larsen, ank. Tofte 10.1.
s.s. Fylla, Callesen, ank. Valencia 9.1.

G

s.s. Garonne, Hansen, afg. København 10.1. til Dunkirk-Havre og Bordeaux.
s.s. Gautatyr, Nielsen, afg. Shields 10.1. til Frederiksstad.
s.s. Gerda, ank. Helsingfors 13.1.
s.s. Geysir, Hansen, i Timecharter.
s.s. Gorm, Christensen, afg. Newcastle 23.12. til Havana.
s.s. Grønland, Andersen, afg. Port Talbot 10.1.
s.s. Grønsund, Nielsen, afg. Riga 13.1.
s.s. Gudrun Mærsk, Nielsen, afg. Durban 5. 1.
s.s. Gunver, ank. Ceuta 10.1.

H

s.s. H. A. Hansen, Hansen, nu Svendborg for Dokning.
s.s. H. Pontoppidan, ank. Blyth 9.1.
s.s. Hadslund, Hansen, ank. Riga 8.1.
s.s. Halfdan, afg. Bordeaux 11.-12.1. til La Rochelle.
s.s. Halland, Christiansen, afg. Kenitra 7.1. til Dakar.
s.s. Hammershus, Hveissel, pass. Finisterre 4.1.
m.s. Handicap, Bull, afg. Batavia 9.1. til Brisbane.
s.s. Hans Broge, Christensen, ank. Garston 7.1.
s.s. Hans Mærsk, Slavensky, ank. Glasgow 6.1.
s.s. Hans Tausen, Hansen, ank. Kiel 8.1.
s.s. Harald, Pedersen, afg. Antwerpen 29.12. til Derindje ell. Haydar Pacha.
s.s. Harriet, afg. Sundsvall 12.1. til Melilla.
s.s. Hebe, Lauritzen, afg. Newcastle 12.1. til København.
s.s. Hekla, Bosch Kronika, oplagt.
s.s. Helene, ank. Watchet 10.1.
s.s. Helga, afg. Lisbon 9.1. til Malta.
s.s. Hellig Olav, Peronard, afg. København 9.1. til Oslo-New York.
s.s. Hengest, Ingemann Andersen, afg. København 13.1. til Libau via Memel.
s.s. Henry Tegner, Nielsen, ank. Valencia 10.1.
s.s. Hermod, Clausen, afg. Blyth 9.1.
s.s. Hertha Mærsk, Møller, afg. Leningrad 3.1.
s.s. Hindsholm, Møller, afg. København 10.1. til Manchester, Liverpool og Swansea.
s.s. Hjelm, opl. i København siden 19.7. 1924.
s.s. Hjortholm, Hejede, ank. Danzig 8.1.
s.s. Holland, Jørgensen, afg. Mariager 9.1.
s.s. Hroar, Gotthardt, ank. København 11.1.
s.s. Hugo, Jacobsen, afg. Horsens 7.1. til Blyth.
s.s. Hulda Mærsk, Andersen, pass. Skagen 9.1.

I

s.s. I. D. S. Adolph, ank. Blyth 5.1.
s.s. I. P. Justesen, Flygenring, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til Genua.
m.s. Indien, Jacobsen, afg. Vladivostok 1.1. til Europe.

s.s. Inga, Nielsen, afg. Rufisque 9.1. til Bordeaux.
s.s. Inge Mærsk, Høgstedt, afg. Leningrad 7.1.
s.s. Inger, ank. Grao 10.1.
s.s. Irene Maria, Lisberg, pass. Vlissingen 12.1. paa Rejse til Antwerpen.
s.s. Island, Frandsen, ank. København 25.12.
s.s. Ivar, Ankersen, afg. Newcastle 29. 12. til Philadelphia og Baltimore.

J

s.s. J. C. Jacobsen, afg. Libau 7.1. til London.
s.s. J. C. la Cour, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Jakob Mærsk, Hansen, afg. Oran 30.12.
s.s. Jan, Kurtzhals, afg. Caibarien 10.1. til Savannah.
m.s. Java, Knudsen, ank. København 1.1.
s.s. Jelling, Andersen, afg. Guantana 10.1.
s.s. Jenny, ank. Preston 8.1.
s.s. Jessie Mærsk, Petersen, ank. Holmsund 9.1.
s.s. Johanne, ank. Stettin 11.1.
s.s. Jolantha, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
s.s. Jomsborg, Andersen, afg. København 10.1.
s.s. Josey, Nielsen, ank. Baltimore 10.1.
s.s. Jungshoved, Horn, afg. Spezia 11.1.
m.s. Jutlandia, Kolls, ank. Hamborg 9.1.
s.s. Jægersborg, Hansen, ank. Warkworth 10.1.

K

s.s. Kai, Friis, afg. Cardenas 9.1. til New Orleans.
s.s. Karen, Brinch, afg. Cartagena 8.1. til London.
s.s. Karla, ank. Fedalah 12.1.
s.s. Kasan, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. Katholm, Jensen, ank. Liverpool 12.1.
s.s. Kejserinde Dagmar, Uldall, pass. Kielerkanalen 9.1. paa Rejse til Southampton.
s.s. Kentucky, Nielsen, pass. Skagen 12.1. paa Rejse til København og Kotka.
s.s. Kina, Nielsen, pass. Honolulu 29.12. p. R. t. Japan.
s.s. Kirsten Mærsk, Barentzen, afg. WHartlepool 17.12.
s.s. København (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. København (Pacific), Larsen, ank. Blyth 8.1.
s.s. Knud, i Dok i Antwerpen siden 9.1.
s.s. Koldinghus, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. Kong Haakon, Rindby, i Esbjerg-Parkeston-Ruten.
s.s. Kronborg, Rise, ank. København 25.12.
s.s. Kronprins Frederik, Hejløse, ank. Blyth 9.1.
s.s. Kurland, Berndsen, ank. Bayonne 5.1.
m.s. København, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. Lars Kruse, pass. Gibraltar 4.1.
s.s. Laura Mærsk, Løber, ank. Aalborg 23.12.
m.s. Leise Mærsk, Houmann, ank. Rosairo 3.1.
s.s. Lexa Mærsk, Barentzen, pass. Skagen 8.1.
s.s. Ljfland, Haure Petersen, afg. Birkenhead 22.12.
s.s. Lilleborg, Dam Larsen, pass. Skagen 9.1.
s.s. Lily, Poulsen, ank. Alicante 11.1.
s.s. Limfjorden, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
s.s. Lithuania, Jørgensen, ank. Danzig 5.1.
s.s. London, Caspersen, pass. Gibraltar 9.1. p. R. t. Genua.
m.s. Louisiana, Hyllested, ank. Åhus 8.1.
m.s. Lynetten, Jensen, ank. Wexford 9.1.

M

s.s. M. G. Melchior, Lepper, i København-Oslo-Ruten.
s.s. Magnus, Nielsen, afg. København 10.1. til Antwerpen.
s.s. Maine, Andersen, afg. Miami 11.1. til Golfen.
s.s. Maj, Holm Nielsen, afg. Tyne 6.1. til Pertusola.
s.s. Maja, Christensen, opl. i København siden 31.12.
m.s. Malaya, Kruse, afg. Vladivostok 9.1. til Tsingtau.
s.s. Margrete, Mathiasen, pass. Cabo Caveiro 9.1. paa Rejse til Antwerpen.
s.s. Marie, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til London.
s.s. Marie Mærsk, Kristensen, afg. Dunkirk 1. 7.
s.s. Margit, Jensen, ank. Bathurst 6.1.
s.s. Martin Carl, Jørgensen, ank. Helsingør 10.1.

- s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Livorno 9.1. til Valencia.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
s.s. *Maryland*, Pape, ank. Svendborg 11.1.
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. Gøteborg 8.1. til Beaumont.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Bordeaux 29.12.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Ceuta 11.1. til Melilla.
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Faskrudsfjord 7.1.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 10.1. til Danzig.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

- s.s. *N. F. Høfding*, pass. Finisterre 12.1.
s.s. *Nancy*, ank. Calais 12.1.
s.s. *Natal*, Røder, ank. Singapore 10.1.
s.s. *Nautik*, ank. London 13.1.
s.s. *Neptun*, afg. Port Talbot 8.1. til Palma.
s.s. *Nerma*, ank. Benisaf 12.1.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santa Fe 9.1. til Skandinavien via Brasilien.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby-Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 5.1.
s.s. *Niobe*, ank. Salobrena 9.1.
s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Hull 17.12.
s.s. *Nordsøen*, afg. Seaham Harbour 10.1. til Wisby.
s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Partington 1.1.
s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Rotterdam 6.1.

O

- s.s. *Odense*, Madsen, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Danholt, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til Tunis, Grækenland og Tyrkiet.
s.s. *Olga*, Toft, ank. Dublin 10.1.
s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Norfolk 6.1.
m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Cardiff 6.1. til River Plate.
s.s. *Orion*, Bendtsen, ank. Riga 27.12.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 3.1. til København.

P

- s.s. *P. Madsen*, afg. Las Palmas 9.1.
s.s. *P. N. Dam*, ank. London 31.12.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, afg. Mossel Bay 1.1. til Algoa Bay.
s.s. *Painatoke*, Jacobsen, ank. Grangemouth 16.1.
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Suez 10.1.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N.S.W. 1.1.
s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Hamburg 12.1.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 11.1. til Skandinavien.
m.s. *Peru*, Larsen, afg. San Francisco 31.12. til Hamburg.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Antwerpen 7.1.
s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. London 9.1. til København.
s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Gaudia 7.1. til Antwerpen.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, pass. Hammeren 11.1. p. R. t. Riga.

R

- s.s. *Randi*, pass. Kielerkanal 11.1. paa Rejse til Carthagen.
s.s. *Rask*, Theilland, ank. Blyth 8.1.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bunburry 7.1.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 9.1. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Port Talbot 10.1.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Fineidet 3.1.
s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 23.12.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. København 8.1.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 2.1.
s.s. *Rota*, Rivold, ank. Odense 11.1.

LIDT OM SEXTANTERS OG SØ-
KRONOMETRES UNDERSØGELSE I HAVN.

Jeg er den eneste nautiske Fabrikant i Skandinavien, der kan undersøge en Sextant for Excentricitetsfejl 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 Undersøgelsesanstalter.

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

S

- s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Teneriffe 24.12. til Cuba.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Dunnethead 11.1. paa Rejse til Baltimore.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Blyth 30.12. til Capetown.
s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 10.1. til København.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. København 6.1. til New York.
s.s. *Seine*, Le Barzic, ank. Danzig 12.1.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Perim 4.1. p. R. t. London.
m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Fremantle 24.12. til Alexandria via Suez Kanal.
s.s. *Sigrud*, Madsen, pass. Oivatos 7.1. paa Rejse til Genua.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Randers 12.1. til Aalborg.
s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Riga 13.1.
s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Cartagena 8.1.
s.s. *Simone*, Christensen, afg. Grangemouth 9.1. til Genoa.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Nakskov 4.1.
s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Hamburg, 8.1. til Tyne.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, afg. Genoa 10.1.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 8.1.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Newcastle 9.1.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Hull 7.1.
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 10.1. til Thorshavn.
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Torre Annunziata 10.1.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Rotterdam 11.1.
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Goole 9.1. til Kiel.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Danzig 10.1.
s.s. *Sial*, Clausen, afg. Sagua 10.1. til New York.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genua 23.12.
s.s. *Stella*, ank. Grimsby 12.1.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Mobile 5.1.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Troon 31.12. til Boston.
s.s. *Svanholm*, Petersen, Aalborg 10.1.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Marseille 10.1. til Tarragona.
s.s. *Svend Pii*, ank. Antwerpen 29.12.
s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Arzew 11.1.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Manchester 5.1.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Buenos Aires 3.1.
s.s. *Sønderjylland*, Lund, i Ruten København-Bogensvejle.



I den stille Nat derude

I den stille Nat derude,
over Havets blanke Spejl,
glider sagtelig en Skude,
duver svagt for slappe Sejl.

Der, hvor Havet Himlen møder,
skimtes en Lanterne klar,
tæt derunder langsomt gløder
grønt og rødt, et Stjernepar.

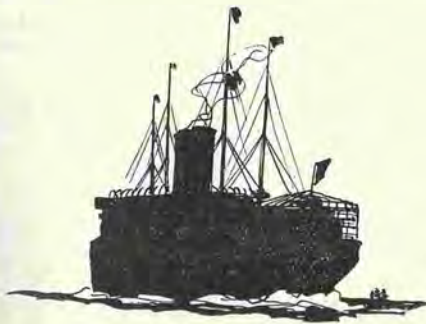
Se! Det Klare, Grønne, Røde
holder nu mod Skuden ned,
varsler om et snarligt Møde —
Tro og Haab og Kærlighed.

Damp'ren glider frem i Natten
stærk og støt — en Staalkolos —
og der strømmer, lyser fra den
Vilje, Evne, Kraft og Trods.

Hører I Maskinen stamper?
Kender I dens Stemplers Takt?
Dybt dernede i hin Damper
staar min Elskede paa Vagt.

Nattens Mørke snart vil dølge,
Bølger slette ud dens Vej —
men min Tanke skal den følge
til jeg atter møder dig .

C. B.



T

- s.s. *T. M. Werner*, ank. Rufisque 6.1.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Newcastle 10.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Swansea 10.1.
s.s. *Taaasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, i Dok i København siden 6.1.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 12.1. til København.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Tarragona 10.1. til Valencia.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 12.1.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Blyth 9.1.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. St. Thomas 7.1. til Los Angeles.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Vladivostock 5.1. til San Francisco.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Stettin 12.1.
s.s. *Tula*, Christensen, afg. Valencia 10.1. til Cartagena.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 11.1.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Leghorn 7.1.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Le Havre 9.1. til Dunkirk.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Swansea 10.1. til Cette Marseilles.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 9.1. til Manchester.
s.s. *United States*, Mewer, i Dok i København siden 20.12.
s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Port Talbot 24.12.

V

- s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Dungeness 11.1. p. R. t. London.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Tyne 3.1. til Malaga.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12.
s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Kalundborg 9.1. til Boness.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 11.1.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. Genoa 9.1.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 12.1. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Norfolk 4.1. til Esbjerg-Aalborg-København og Korsør.

W

- s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Kristiansund 3.1.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Cardiff 7.1.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 5.1. til London.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, pass. Gibraltar 9.1. p. R. t. Port Said.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Esbjerg 11.1.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, pass. Niton 12.1.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Ayr 9.1.

Sejlskibe.

- m.s. *Alfa*, Christensen, ak. Hull 8.1.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Gent 8.1.
3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Burntisland 8.1. til Skagen.
3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 12.12.
3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Sarpsborg 5.1. til Whitehaven.
Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Stettin 20.12.
3m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. Newlyn 24.12.
Dagny, Petersen, ank. Lissabon 19.12.
Zampa, Jørgensen, ank. Lissabon 26.12.
N. S. Petersen, Hansen, ank. Svendborg 6.1.

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 udrenser Urenheder og Giftstoffer fra Legemet, og hvis man samtidig med, at man tager Kruschen Salt, sørger for rigelig Motion, vil man hurtigt 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 tilpaa. 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 Tovværk

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

JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
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: Søstøvlér,
Træskostøvlér, Gummistøvlér

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 Malmeskibning for September Maaned beløb sig til 593,000 Tons imod 580,000 Tons i August og imod 247,000 Tons i September ifjor.

Svenska Lloyds Damper »Fylgia«, af Göteborg, 2500 Tons, paa Rejse fra Kramfors til Middelhavet med Trælaster 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 fhw. 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, og 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 lukt 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'linetønder, 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 Splejs Tjans skam fin, naar han byder »Vaseline«.

Alle Søens Spejderdrengé de 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. Brieuc.
 Johanne, Marcussen, afg. St. Vaast 8.1. til St. Brieuc.
 Ørnen, Jensen, afg. Risør 6.1. til Guernsey.
 Cathrine, Jørgensen, afg. St. Brieuc 22.12. til Lissabon.
 Norden, Olsen, afg. St. Brieuc 31.12. til Lissabon.
 Roma, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.
 m.s. Willemoes, Eriksen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. Kaj Hvilsom, Wulff, oplagt Svendborg.
 4m.Sk. Nordborg, Hansen, oplagt Svendborg.
 3m.Sk. Jens Nielsen, Nielsen, oplagt Thurø.
 Dronning Louise, Hansen, oplagt Thurø.
 Else, Jensen, oplagt Thurø.
 Rossing, Baagøe, oplagt Thurø.
 Marie, Nielsen, oplagt Thurø.
 Pallesen, Jensen, oplagt Thurø.
 Agnes, Frederiksen, afg. Limhamn 10.1.
 Frem, Jørgensen, afg. Setubal 8.1.
 Merkur, Hansen, afg. Norrköping 9.1.
 Nordstjernen, Hansen, afg. Westport 5.1.
 Polarstjernen, 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.
 Arietis, Rasmussen, afg. Råfsø 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 omstyrbar seksylindret firetakts Dieselmotor af Burmeister & Wains Type, D. M. 660 M. Maskinen er i Stand til ved daglig Gang i Søen at yde 500 eff. H. K. Skibet er forsynet med Metaldrivskrue, og Farten er beregnet til 11 Knob.



NORDISK FLAG OG FANEFABRIK
 TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752
 Flag, Standere, Vimpler, Liner.
 Frederiksberggade — 26¹

Kan fraklippes 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. Samuelson. — Naar de kommer ned fra tønders, 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. Samuelson. — Der er dem, der kan se for meget paa tøndens.

Det var ikke første gang Jens Hansen og kpt. Samuelson 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. Samuelson 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. Samuelson var glad i ham.

Og saa var det jo desværre en unægtelig 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 tøndens 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 slik kar, da jeg som ungt menneske fo'r paa Ishavet.

— Ja, ja, lad os da høre lidt om det, maskinist, sagde kpt. Samuelson 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 tøndens, vi har her, det er en rimelig og rummelig tøndens med plads nede i bunden; men de tønders, 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. Samuelson forklarende.

— Ja vist, nikkede Jens Hansen forstaaende.

— Det er jeg, indrømmede maskinisten ikke uden stolthed, — men det kommer fanden brænde mig ikke tøndersne 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. Samuelson, 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 tøndens 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 djævlensvinagtigt 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 tøndens, 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 tøndens; 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 tøndens. 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 tønden. 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 ligedan.

— 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 skylygthet 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 tredje gang, da laa vi ved Muffen, en lille ø ved Gam-melspitsbergen, 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 toogfyrre 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 foraaet 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.

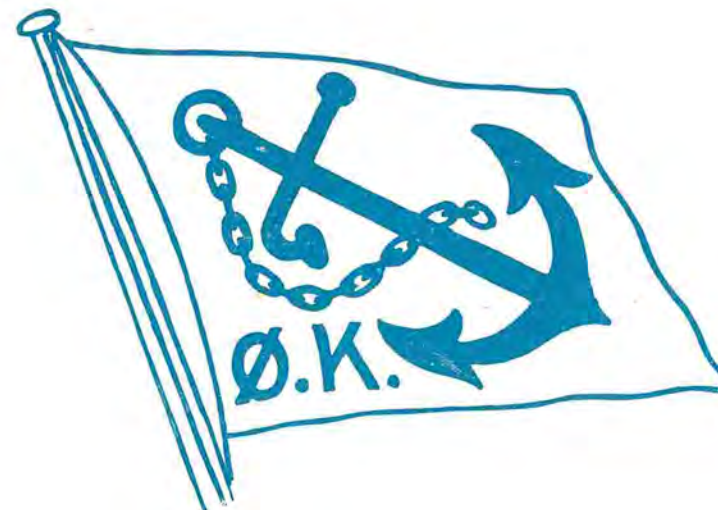
Men da var den gamle lidt betænkelig i hovedet, for han havde jo troet, han aldrig skulde se os igen.

— 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 fart

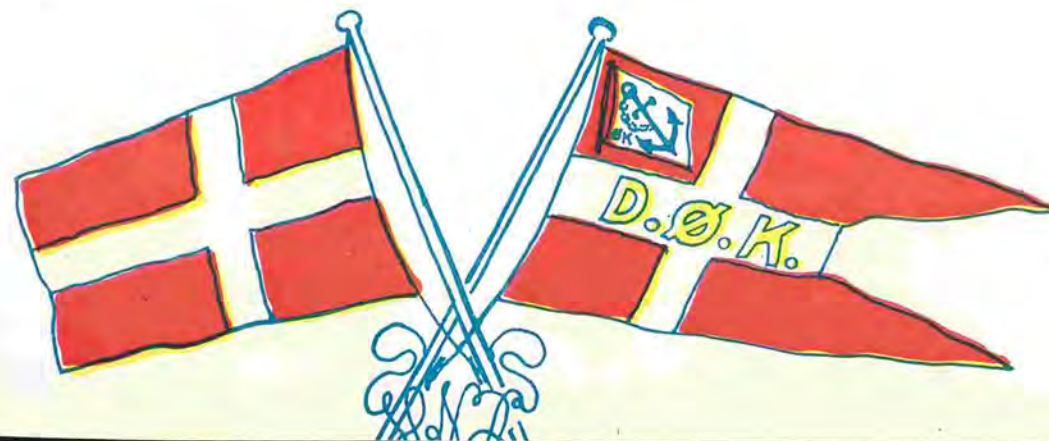
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Europa

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter, Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR, HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

København K.



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

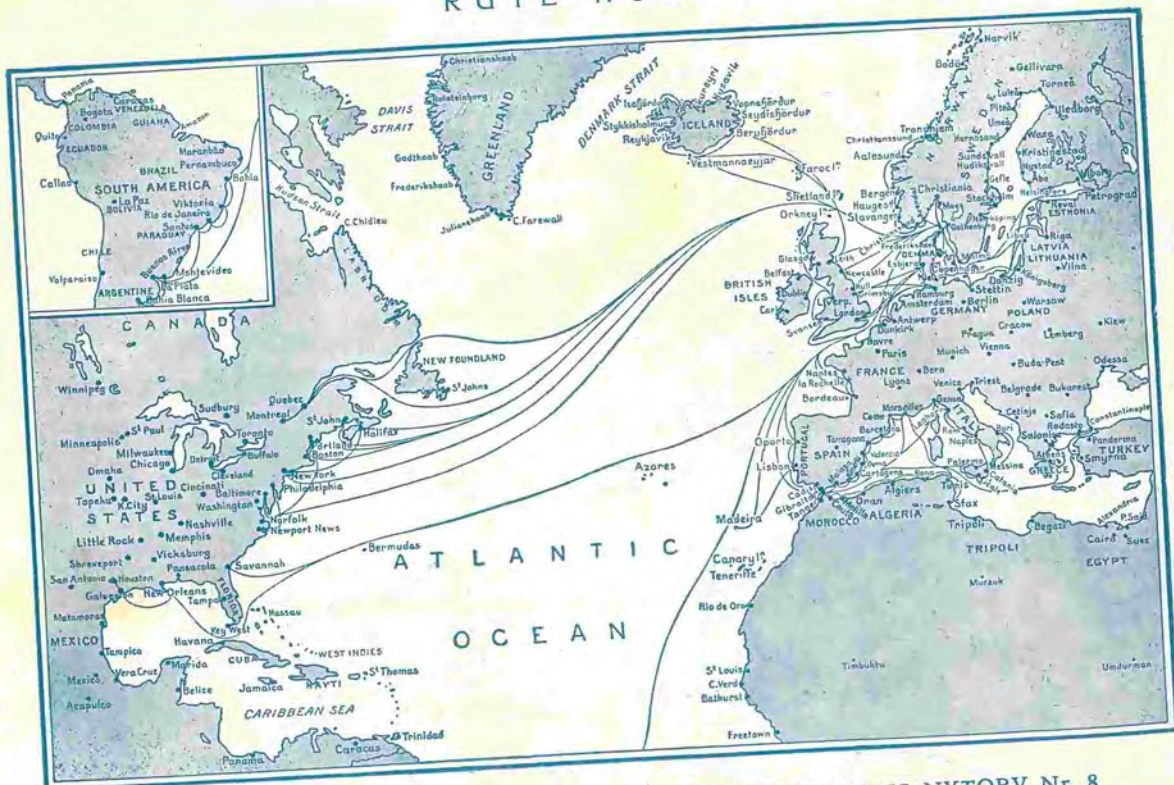
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skibsejere, Forening for Officerer og Mandskaber i Handel og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibstæt, Skibsbygning, Handel og Eksportsindustri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

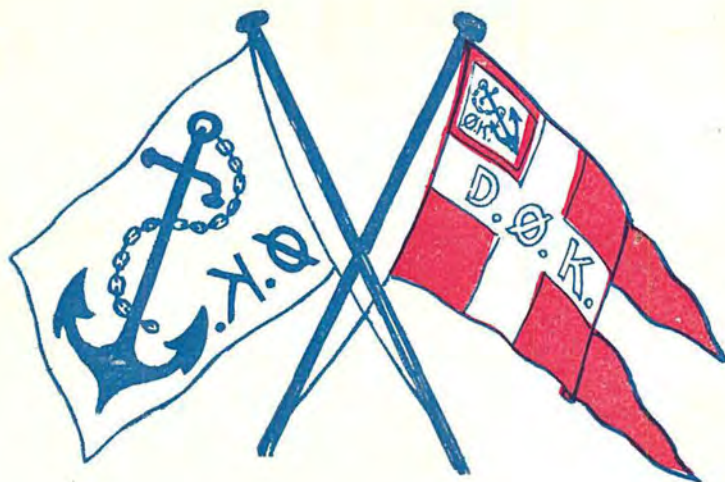
"THE VIKING"

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



Folkebibliotekernes
Depotbibliotek



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, 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 Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



INDHOLD

- Forsidebillede i Trefarvetryk: *Den gamle Maste-Kran paa Holmen.*
- Havets Jubilæum* af Christian Bogø.
- Den bornholmske Skiøstegner* af Jørgen Peter Olsen.
- Moderne Laste- og Lossegrejer.*
- Et Jubilæum i Dansk Styrmandsforening.*
- Amerikanske Teclippere. The Surprice og The Stag-hound* ved Oscar Jensen.
- Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi for mindre Sejlskibe.*
- Direktør *Chr. H. Olesen* (Dansk Sprit-Central).
- Rotor-Skibet »Buckau« i Nordsøen.*
- Direktør *A. O. Andersen* (Det Forenede Dampskibsselskab).
- Ud over Danmarks Grænser. D. F. D. S.'s Lystrejser.*
- Skrivelse i Facsimile fra Carnegies Belønningsfond for Heltemod,* til Folkene fra S/S »Aalborg«.
- Baaden fra S/S »Aalborg« ved det synkende Skib, »Hironimus«.* Originaltegning.
- Stabelafløsning i Helsingør.* — Originaltegning.
- Orlogsværftet og vor Flaade.*
- Vasco da Gama.* Med Digt i Oversættelse af Sophus Michaëlis.
- Oscar Jensen i sit Hjem.*
- Kaptajn *Egeholm's Rapport i Facsimile.*
- Positionsliste.*
- Karneval.* Originaltegning af Knut Hansen.
- Kandidat Christiansens Nattevagt.* Novelle af Chr. Engelstoft.



CHRISTIAN BOGØ

REDAKTØR OG UDGIVER

»Vikinger«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822 og 9842.

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

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 Dampskibsekspektion

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

Sct. Annæ Plads 28

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.

Telegram-Adresse: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

Orlogsskibe paa Propagandatogt.

En Eskadre bestaaende af „Niels Juel“ og to Krydsere med Følge skal af Sted. — For første Gang besøger danske Krigsskibe Finland og Balticum.

Marineministeriet overvejer et dansk Flaadebesøg i Finland og andre baltiske Lande til Sommer. Det er Meningen, den paagældende danske Eskadre skal aflægge officielle Besøg i Reval og Riga, Hovedstæderne henholdsvis i Estland og Letland.

Danske Flaadeafdelinger har i de sidste Aar hyppigt været paa officielle Visiter i norske og svenske Farvande, men der har endnu aldrig, siden Estland og Letland blev selvstændige Stater, været noget dansk Krigsfartøj paa Besøg dér. Den paagældende Eskadre vil antagelig komme til at bestaa af Orlogsskibet »Niels Juel«, som Flagskib og af Krydserne »Hejmdale« og »Gejser« med et Følge af Undervandsbaade og Torpedobaade.

Der er endnu ikke truffet Bestemmelse om, hvem der skal føre denne Eskadre, hvis samlede Besætning vil komme til at omfatte ca. 800 Mand, heriblandt Elever fra Kadetskolen og Dæksofficerselever.

Togtet kan antages at ville strække sig over henved 3 Uger.

Som Aarsag til Togtet, anfører Direktøren i Marineministeriet, Kommandør Rechnitzer, at man har fundet Tidspunktet hensigtsmæssigt til gennem sædvanne officielle Flaadebesøg at styrke Danmarks Forbindelser med disse Lande.

Isbryderen til Provinshavnene

Ud fra den Betragtning, at man med det forhaanden-værende Materiel ikke vilde være i Stand til at fyldestgøre Handelsstandens naturlige Krav om en saavidt mulig normal Betjening af de væsentligste Havne, har man i Erhvervsministeriet udarbejdet et Lovforslag om Bygningen af en ny Stats-Isbryder. Byggesummen anslaaes til 1,200,000 Kr. og skal tilvejebringes dels ved et Tilskud fra Staten, dels ved et Tilskud fra Havne med en Vanddybde af 5 Meter og derover saaledes, at Udgiften til Bygningen og Drift fordeles med Halvdele paa de to Parter, dog saaledes, at Københavns Havn bidrager med 100,000 Kr. til Bygningen.

Driftsudgifterne er iberegnet Forrentning og Amortisation af Byggesummen kalkuleret til 150,000 Kr. aarlig, som ligeledes ifølge Lovforslaget skal bæres af de samme to Parter, Staten og de bidragydende Havne; men Havnene skal udrede 135,000 Kr. af de 150,000 Kr. Beløbet er iøvrigt tænkt fordelt forholdsmæssig paa Havnene efter de i hver enkelt Havn ind- og udslebte Varemængder. Den nye Isbryder skal være noget mindre end »Isbjørn«.

Dansk Damper i Siam.

I disse Dage er The Siam Steam Navigation Co.'s nye Fartøj »Nibba«, der er bygget paa Nakskov Skibsværft, gaaet i Fart. Det er et fuldt moderne Olieskib med to 3 Cylinder Dampmaskiner og med en Tonnage paa 512 Tons Gross og 272 Tons Netto. Længden er 180 Fod, og Skibet har 287 Tons d. w.

H. ELMGREN & Co. HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Åbo and Hangö

Telegraphic Address-
„ElmgrenCo“

Max Møller ^{A/s}

Nyhavn 44 - Kjøbenhavn

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning: Dæk & Maskin Stores.



Skibets Jubilæum

Aaret 1924, som svandt, var et Mindeaar for Skibsfarten og Sø-Handelen.

Portugal — og med den portugisiske Nation samtlige Verders søfarende Nationer — fejrede Mindet om den store Søfarer *Vasco da Gama*, Opdageren af Søvejen til Indien, 400 Aarsdagen for hans Dod, var 25. Dec. 1524. Ogsaa i Danmark fejredes den store Portugiser, hvis Betydning for Udviklingen af Europas Skibsfart og Handel satte Skjel helt op til vor Tid. Men udover at være en søfarende Nation, og som saadan berettiget Deltager i Festglæden, har Danmark Tilknytning til Portugals Storhedsperiode paa hin Tid. Dr. Sophus Larsens Undersøgelser har jo vist os den danske Søfarer »Lolland« (antagelig en søfarende Adelsmand med Borg og Havn paa Lolland og kaldet efter denne Landsdel); endda i Aaret 1472 paa portugisisk Opdagelsestogt over Atlanten til Landet mod Vest, *tyve Aar før* Columbus drog ud. Og det vides, at en anden Dansker: *Valarte* (antagelig Walther) i portugisisk Tjeneste som Kaptajn paa en Karavel endnu tidligere, i Aaret 1448, fandt Vejen til Kap Vest paa Afrikas Kyst. Saaledes var allerede dengang Danmarks søfarende Mænd mel-

lem de forreste og endda i allerførste Række, naar det gjalt Skibets Vej over ukendte og ubesejlede Oceaner. Kan da vor Samtid være blind for den Kendsgerning, at det Erhverv, hvis stolte Traditioner gaar saa langt tilbage, maa staa som Nationens ypperste og førende.

Nærmere, end man almindeligvis tænker, er 1924 et Aarhundreders Minde om Tiden, som svandt. Thi ikke 400, men 500 Aar er forløbet siden den danske Konge Erik af Pommern, Dronning Margrethes Fosterson, indskrev sit Navn i Danmarks Historie som en af vore betydeligste Regenter. At det var fra ham, *Valarte*, Opdageren af Kap Vest, blev udsendt, beviser kun, hvor højt dansk Somandsskab stod allerede dengang; men Historieforskningen, der taalmodigt knytter Traad til Traad og væver os det herligste Tæppe, kan da ogsaa fortælle ved hvilken Lejlighed, Kong Erik tra? sammen med Udsendinge fra det portugisiske Hof og aftalte Udsendelsen af den danske Søfarer. Det var i Ofen i Østrig hos hans Frænde, den tyskromerske Kejser Sigismund.

Hvad førte da Kong Erik til Ofen?

Jo, den danske Konge opholdt sig her for at indanke det sønderjydske Spørgsmaal for Davidsens højeste og uvildige Domstol, som repræsenteredes netop af ovennævnte Kejser Sigismund og hans lærde Raad. Kong Erik ønskede en Ordning, der for stedse kunde træde i Stedet for de evindelige og ødelæggende Kampe mellem Holster og Danske, og han havde virkelig under en Vaabenstillandsperiode faaet Holstenerne til — sammen med ham at indanke Spørgsmaalet for Kejserens Raad. Den 24. Juni 1424 blev da i Ofen underskrevet den Kendelse, der gav Sønderjylland som gammelt dansk Land helt og ubeskaaret til Danmark til evig Arv og Eje.

Var dette Resultat Kong Eriks uvisnelige Hæder udadtil, saa var hans Arbejde for dansk Skibsfart og Sø-Handel det ikke mindre. Han var den første danske Regent, som ikke alene for Alvor søgte at bryde Hansastædernes Magt i de danske Byer og over Handelen dér, men som ogsaa var den, der gav Sø-Købstæderne deres Privilegier og dermed lagde Grunden til den selvstændige danske Sø-Handel, men han ydermere befæstede de vundne Resultater ved at gøre Købmanshavn til Hovedstad og ved at anlægge Krogen (Kronborg) og Malmøhus og indføre Øresundstolden.

At han samtidig forsøgte at opnaa Pavens Tilladelse til Oprettelse af et Universitet i København, et knapt Aarhundrede før det lykkedes Christian I, skal her kun nævnes i Forbigaaende om den Regent, der var saa fortrolig med det salte Vand, at Samtiden, formedelst hans langvarige Orlogstogter, kaldte ham »Odderen, der ikke kunde faa Halen af Vandet«. Ej heller tjener det til hans Forklejning, at Hanseaterne under Forhandlingerne understregede: »Orloge ville vi ikke —«

To Hundrede Aar gaar hen, og Danmark er stadig mellem de ypperste søfarende Nationer. Søkongen, Christian IV, kæmper ud fra sin Tids Synsmaader bravt med Svensken, men har samtidig Øje for fredelig Sø-Handel. Ove Gjeddes Togt til Østen og hans eget Togt til Grønland viser bedst Vidden paa denne Havorns Vinger. Danmark fejrede ved Juletid sit 300 Aars Jubilæum for Postvæsenet, hvis Grundlægger han var. Børsen, Handels Borg, bygget af ham, flagede og fejrede samtidig.

Ikke mindre glørværdig er Danmarks Indsats paa Søen op gennem Tiderne. 1801 og 1807 er Danmarks Sø-Handel og Danmarks Flaade, mægtige

som de da er, Genstand for Englands Angreb. Og i vore Dage er Det Forenede Dampskibs-Selskabs Indsats over Havet mod Vest, tillige med de øvrige danske Rederiers Kamp i Konkurrencen Verden over og Ø. K.'s Fremstød mod Øst Milepæle i dansk Foretagsomhed, som Historien om Hundreder af Aar vil lægge vort lille Land tilgode.

Den Aften, og paa samme Klokkeslet, man i d'Angleterre samledes til Fest om den gamle Søfarer Vasco da Gama's Minde, drog en begejstret Ungdom (dog ikke nok begejstret) med tændte Fakler ud for at hylde Knud Rasmussen, den danske Førsker, der havde foretaget Slædeturen norden om Grønland og norden om Amerika. En stor og stolt Bedrift havde han udført, og hædret var han bleven af Videnskabens Mænd og Regeringen med Kongen i Spidsen. Nu skulde Folket hædre sin hjemvendte og berømte Søn! En Triumfbue burde være rejst, men man nøjedes da vel med en flagsmykket Talerstol! Nej, den fik man heller ikke Tid (eller Raad) til.

Højt spændte Bueskytten inde paa Idrætspladser sin Bue mod det fjerne, det store og stolte Maal, da Fakkeltogtet drog forbi — ensom stod han dér i Skyggen. Burde han ikke have været bekranset? Det maa haabes, at en og anden af den fakkelbærende Ungdom i sit Hjerte fik tændt en Flamme, da Knud Rasmussen, efter at Johannes V. Jensens pragtfulde Hyldestdigt var afsunget, stod frem paa Garderobehusets uanseelige Tag og slyngede sine kernesunde Ord ud over Danmarks Ungdom: — at Danmark ikke er lille og fattigt, det er stort og rigt, naar blot dets Ungdom er stærk og ubøjelig.

Unge Videnskabsmænd, Kunstnere og Idrætsmænd (hvorimellem Arbejdere) var mødt op for at hylde Knud Rasmussen, men havde der ikke her været Plads for Danmarks maritime Ungdom, Navigations- og Maskinistelever seavel som Sømand? Var der ingen, som havde tænkt paa Søens Mænd ved denne Lejlighed, eller er det en Fejl, at Søens Mænd holder sig tilbage? For er der noget Felt, hvor Søens Folk har gjort en Indsats, saa er det da ikke mindst i Forbindelse med Opdagelsesrejser og arktisk Forskning, og er der noget, arktisk Forskning er i Gæld til, saa er det vel til de Søens Mænd, der ved at finde Vej i den smalle, skiftende Rende mellem hushøje Isbjerge og i Ishavet under Polarnattens maanedlange Morketid.

Veĉ Vasco da Gama-Festen saas ingen af Handelsflaadens Mænd, hverken Redere eller søfarende Mænd, enten det nu skyldes Mangel paa Indbydelse eller Afslag af saadan. Kun een Repræsentant for søfarende Mænd var der: Admiral Carstensen, en veltjent og uforfærdet Sømand, som i Dagens Anledning mindedes den tapre Admiral Cabral, Brasiliens Opdager.

Det vilde have virket velgørende ved denne Lejlighed ogsaa at have hørt et Leve for Danmarks maritime Fremtid. Men Handelsflaadens Repræsentanter, baade Redere og Søfolk, var borte, og Admiralen har jo, fraregnet det paatænkte Propagandatogt til Østersøen nu til Sommer, strengt taget ellers nok med at væрге sin Flaade mod Afrustningsforslaget. Thi forlængst er det jo slaet fast, at Jorden er rund, saa nu har vi ikke mere Brug for Opdagelsesrejser over ukendte Farvande. Nu kender vi altfor vel det hele, Markedet — selv Verdensmarkedet — er Skueplads for Kamp om Brødet, og Østersøen er en Dør til Naboen. Ikke med Kanoner kæmper Flaaden mod Fjenden, ikke med Sømandsskab mod Elementerne, men med Ord imod Afrustningsforslaget. Og dog er vi nu 400 Aar efter Vasco da Gama's Død ved det samme — Orlogsmænd paa Propagandatogt til andre Landes Kyster. Kun gaar Turen nu til de baltiske Lande!

Hvad er Politik, og hvad er Sag her i Dannevang?

* * *

I det forløbne Aar har Redere, Kaptajner og Maskinisteksamen jubileret. En historisk Understreg-

ning af Erhvervenes Udvikling og Samhørighed! Men vender vi os da mod Nuet, ser vi een Ting, som i al sin realistiske Uafvendelighed til Hverdag er forbeholdt den søfarende Mand: Faren ved at færdes paa Havet — og Retten til, Pligten til at sætte Livet ind — ikke mindst naar det gælder at redde andres.

500 Aar! 1000 Aar! Og Søens Lov er evig den samme!

Hvert Aar udsender »Carnegie's Belønningsfond for Heltmod« — ogsaa for Danmarks Vedkommende — en Liste over de, som med Fare for deres eget Liv har reddet andres eller afværget alvorlige Ulykker.

I to Tilfælde er danske Søfolk belønnet: Ved Kerteminde reddede tre Fiskere i haardt Vejr under farefulde Forhold en Mand fra et forlist Skib, og under en Orkan i Nordsøen gik — som omtalt senere i Bladet — fire Mænd fra den danske Dampers »Aalborg« i Jollen og reddede Besætningen, 11 Mand, fra en tysk Motorskonnert.

Men der er det ved en saadan Situation paa Havet: der spørges ikke, om du kan eller tør. Din Sømandsære er din Lov. Og der er endvidere det, at spørger Kaptajnen, hvem der frivilligt — som rimeligt er — vil gaa i Baaden, saa viser det sig altid, at danske Søfolk melder sig — frivilligt og hver og een.

For tusind Aar siden — som den Dag i Dag.

Dette er Havets Jubilæum.

Og derfor bør den danske Sømandsstand have en særlig Plads i vore Hjerter.

Christian Bogø.



Dansk Motorskibsbygning.

Den engelske Skibsfartsblad »Syren and Shipping«, der jævnlig med Interesse beskæftiger sig med den danske Motorskibsbygning, omtaler i sit sidste Nummer bl. a. to Motor-Nybygninger fra *Odense Staalskibsværft* (A. P. Møller), »Turenne«, der er bygget for Wilh. Wilhelmssens Rederi i Norge, og Søsterskibet »Turcoing«, der nu er ude paa sin første Rejse, og som mellem Kapstaden og Australien har holdt en Gennemsnitsfart af 13½ Knob. Disse Skibe er hver paa 9600 Tons d. w., har to Skruer og 8 Cylindre, Dieselmaskiner fra Burmeister & Wain paa ialt 5,100 i. HK. De kan medføre Oliebeholdninger, der giver dem en Aktionsradius af 25,000 Kvartmil.

Endvidere omtaler Bladet en af *Burmeister & Wains* store Nybygninger til Norge, Motorskibet »Primere«, der er paa 7600 Tons d. w. med to Dieselmotorer paa tilsammen 2300 i. HK.

— Endvidere har *Odense Staalskibsværft* til »Avenir Steamship Company«, Oslo, leveret et Tankskib »Gisla«, 6400 Tons d. w., med Dieselmaskiner fra Burmeister & Wain.

Sørøverne i Østen.

Som Følge af de stedse hyppigere Sørøveroverfald i de kinesiske Farvande er mange af de store Dampere, der gaar i Fart mellem Singapore og Kina, blevet forsynede med Pigtraadspærringer, ligesom Officererne har faaet udleveret Vaaben.

Rutetrafikken.

Lybæks maritime Trafik tiltog lidt i det forløbne Aar. Der ankom 2407 Skibe paa tilsammen 537,041 Tons Netto. Havnen har regelmæssig en hyppig Forbindelse med Danmark, Sverige og Finland med mange Linier. Regelmæssig Trafik finder ogsaa Sted med Norge, Estland, Letland og andre baltiske Havne saavel som med Havne ved Rhinen. Farten paa Rusland ligger derimod nede. I Aarets Løb afgik mange Skibe i Ballast.

— I Slutningen af det forløbne Aar var der 46 tyske, regelmæssige Linier paa Antwerpen. Da der ialt fandtes 237 Linier, var den tyske Trafik saaledes 20 pCt. af den samlede regelmæssige Trafik.

I svenske Rederilaan

til Skibsfartens Fremme er uddelt 2 Mill. Kr.; heraf faar Rederiet Ferm ½ Mill. Kr., Nordstjärnan 600,000 Kr., Rex 150,000 Kr., Tirling 450,000 og Transatlantic 300,000 Kr.

Havneudgifterne for 1925 i Halmstad

bliver 40 pCt. af Grundtaksten og paa Vänern 20 pCt. Havneafgifterne i Göteborg bliver i 1. Kvartal for Skibe 40 pCt. og for Varer 35 pCt. over Grundtaksten.

De skandinaviske Handelsflaader.

Efter Oplysninger fra det norske Veritas var de skandinaviske Handelsflaaders Stilling ved Aarsskiftet som nedenfor anført, idet Fartøjer under 100 Br. Tons ikke er medtaget.

Den danske Handelsflaade havde i 1924 en Nettotilgang paa 12 Skibe og 52,000 Tons. Bruttotilvæksten var 69 Skibe og 108,000 Tons. Faa danske Skibsværfter blev for dansk Regning færdigbygget 44,000 Tons og i Udlandet 19,000 Tons. Fra Udlandet indkøbtes 45,000 Tons ældre Tonnage. Bruttoafgangen var 57 Skibe paa 56,000 Tons, heraf solgtes til Udlandet 45,000 Tons.

Under Bygning for inden- og udenlandsk Regning er 75,000 Br. Tons mod 60,000 Tons den 1. Juli 1924.

Den danske Handelsflaade er nu paa 1,053,000 Br. Tons.

— *Sveriges* Handelsflaade har i det forløbne Aar haft en Nettotilgang af 1 Skib og 33,000 Tons. Bruttotilvæksten var 65 Skibe og 87,000 Tons. Ved svenske Værfter blev for svensk Regning færdigbygget 23,000 Tons og i Udlandet 13,000 Tons. Fra Udlandet indkøbtes 5000 Tons ældre Tonnage. Bruttoafgangen var 64 paa 54,000 Tons, heraf solgtes til Udlandet 29,000 Tons.

Under Bygning for svensk og fremmed Regning er 50,000 Br. Tons, omtrent som pr. 1. Juli 1924.

Den svenske Handelsflaades Tonnage beløber sig nu til 1,259,000 Br. Tons.

— For *Norges* Vedkommende er Nettotilgangen 30,000 Br. Tons. Bruttotilvæksten var 115 Skibe og 173,000 Tons. Af den nybyggede Tonnage blev 53,000 Tons bygget i Udlandet og kun 23,000 Tons paa norske Værfter. Fra Udlandet indkøbtes 97,000 Tons ældre Skibe. Bruttoafgangen var 118 Skibe paa 144,000 Tons, heraf solgtes til Udlandet 111,000 Tons.

Under Bygning i Norge er for Tiden 29,000 Br. Tons, omtrent det samme som den 1. Juli 1924.

Den norske Tonnage er paa 2,522,000 Br. Tons.

Engelsk Skibsbygning kan ikke konkurrere.

Da Damperen »Newfoundland« blev sat i Vandet fra Vickers-Værftet i Barrow-in-Furnes, udtalte Sir Frederick W. Lewis, at den britiske Skibsbygnings-Industri nu stod overfor en Konkurrence fra mange andre Lande, som var saa meget alvorligere, sem det viste sig nærmest umuligt at bygge Skibe i England til økonomiske Priser. Det er derfor en meget alvorlig Situation for de britiske Redere og Skibsbyggere, da Rederne tilsidst kan blive tvunget til at gaa til Udlandet med deres Bestillinger. — Der meddeles saaledes fra England, at en britisk Reder har faaet Tilbud fra et hollandsk Værft paa et nyt Skib ikke mindre end 20 pCt. under det laveste Tilbud, som britiske Værfter har givet.

Krigens Blinde faar Synet tilbage.

En fransk Øjenlæge Bonnefon i Bordeaux mener ved en særlig Metode at kunne give Krigens Blinde deres Syn tilbage, og 15 Mennesker er allerede helbredede.

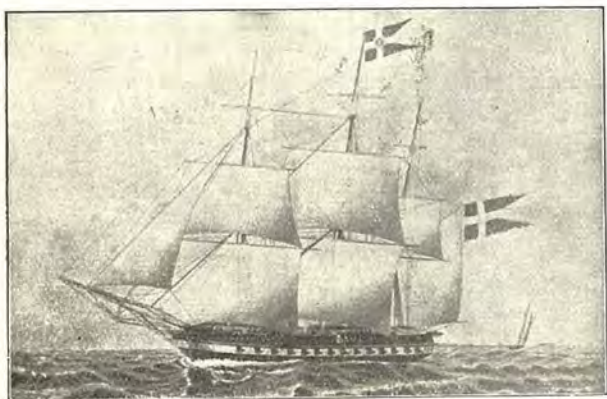


Den bornholmske Skibstegner Jørgen Peter Olsen



Jørgen Peter Olsen.

I Sejlskibenes Glansperiode, da Kunsten at fotografere var ukendt eller dog sjælden, blev Skibsflaaderne et rigt Felt for Tegnere og Malere. Enhver Skibsreder eller Kaptajn vilde jo gerne have et Billede af sit Skib hængende paa Kontoret eller i Stuen. Talrige Akvareltegninger af Skibe blev i hin Tid udførte, og om end mange er forsvundne, er der dog endnu adskillige at se i Privathjem eller paa Museer, hvor de udgør et interessant Led i de kulturhistoriske Samlinger.



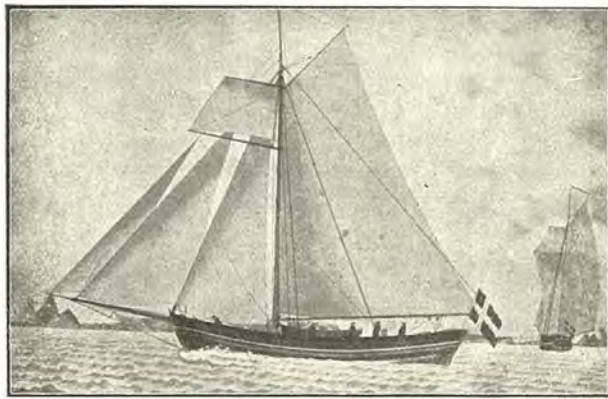
Orlogsfregatten »Freja«.

Blandt den halve Snes bornholmske Skibstegnere, vi kender, var *Jørgen Peter Olsen* langt den betydeligste, ikke blot ved sin omfattende Produktion — mindst 60 af hans Billeder er endnu bevarede — men ved sit oprindelige Talent og sin gennem Aarene voksende Dygtighed. Hans Billeder udmærker sig ved en detailleret Nøjagtighed og Korrekthed i Udførelsen; et Par af hans bedste minder endog i meget om Eckersberg.

Selv mangeaarig Sømand og Skibsfører er han fuldt fortrolig med Strukturen i de Skibe, han vil skildre, men han stivner ikke i de mange Detailler; der er noget levende over disse Skibe, som de toner frem i frisk Vind, Kuling eller Storm. Selv fandt han Døden ved eget Skibs Forlis. Men Skibene, levendegjort i de mange Billeder, vil bevare hans Navn frem i Tiden, skriver Arkitekt K. Thorsen i Bornh. Av.

Jørgen Peter Olsen, der fødtes i Rønne den 7. Februar 1815, begyndte tidlig at tegne Skibe. Hans første Billede, Jagt »Høgen« af Rønne, ført af Peder Øster, er tegnet 1829. Et andet, »Haabet« af Rønne, er fra 1831. Det hænger nu paa Kronborg, en Ære, den 16-aarige Skibscæng vistnok ikke havde drømt om. Et af Kronborgmuseets interessanteste Billeder er Fregatten »Freja«. Det er udført af Jørgen Olsen i hans Orlogstid til Minde om, at »Freja« i 1842 gjorde et Togt til Bornholm med Prins Christian (Christian VIII) om Bord.

I Aarene 1834—35 sejlede Jørgen Olsen i Islandsfart som Matros paa Briggen »Sejen«, og i Efteraaret 1835 læste han i København til Styrmandseksamen. Hans Eksamensbevis er udstedt 6. Januar 1836 med Karakteren »Bekvem«. Det er un-



Islands-Jagten »Karen og Line« af Rønne«.

derskrevet af Olderman-
den for Københavns Skip-
perlaug, den i Rønne
fødte Kaptajn og Reder
Henning Rønne, samt
constitueret Navigations
Direktør J. Seidelin, Kap-
tajn i Søetaten.

Som Styrmand gjorde
Jørgen Olsen i Somme-
ren 1838 en Rejse til
Spitsbergen med Skon-
nert »Julius« af Rønne,
og i 1843 gik den unge
Styrmand paa Langfart
med den amerikanske
Fuldrigger »Probus« af
Boston. Turen gik til Ki-
na, hvor Jørgen Olsen
tegnede en Del Kystlandskaber, men særlig et ud-
mærket Billede af det stolte Skib. Ogsaa dette Bil-
lede er indlemmet i Kronborgmuseets Samlinger.
1844—45 er den 30-aarige Styrmand atter paa
Langfart, nu med en engelsk Kinafarer »Howard«.

Fra 1846 er Jørgen Olsen igen forhyret som
Styrmand i Islandsfarten, og 1855 faar han Bor-
gerskab som Skipper og bliver Fører af Islands-
Jagten »Karen og Line« af Rønne. Under Islands-
farterne har Jørgen Olsen tegnet smukke og inter-
essante Partier af Fjeldene paa Øst- og Nørd-
island. Paa vedføjede Billede ses »Karen og Line«
passere Borgarfjeld.

Om Vinteren, naar Skuden laa op i Rønne Havn,
var der Bestillinger nok paa Skibstegninger at ud-



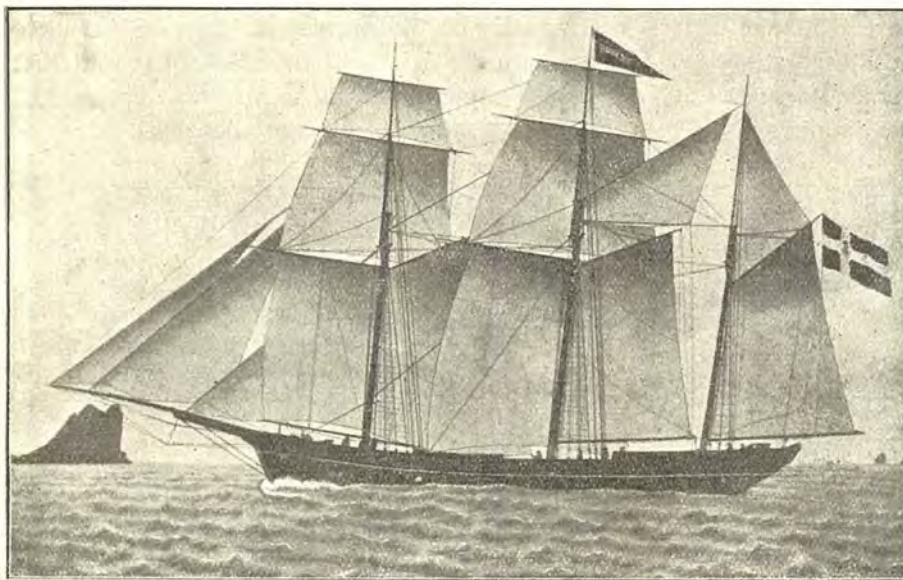
»Frederik den Syvende«.

føre. Barkskibene »Frederik VII«, »Frederikke
Louise« og »Thetis«, Skonnertbrig »Dannebrog«
og Skonnerterne »Rudolf« og »Robert« m. fl., alle
paa Bornholms Museum, samt mange andre i Pri-
vateje, vidner herom. Ogsaa fra København og Ud-
landet kom Bestillinger: Barkskibet »Inca« af Bal-
timore, Brig »George« af Whitby, Briggerne »Sleip-
ner« og »Experiment« af København o. s. v.

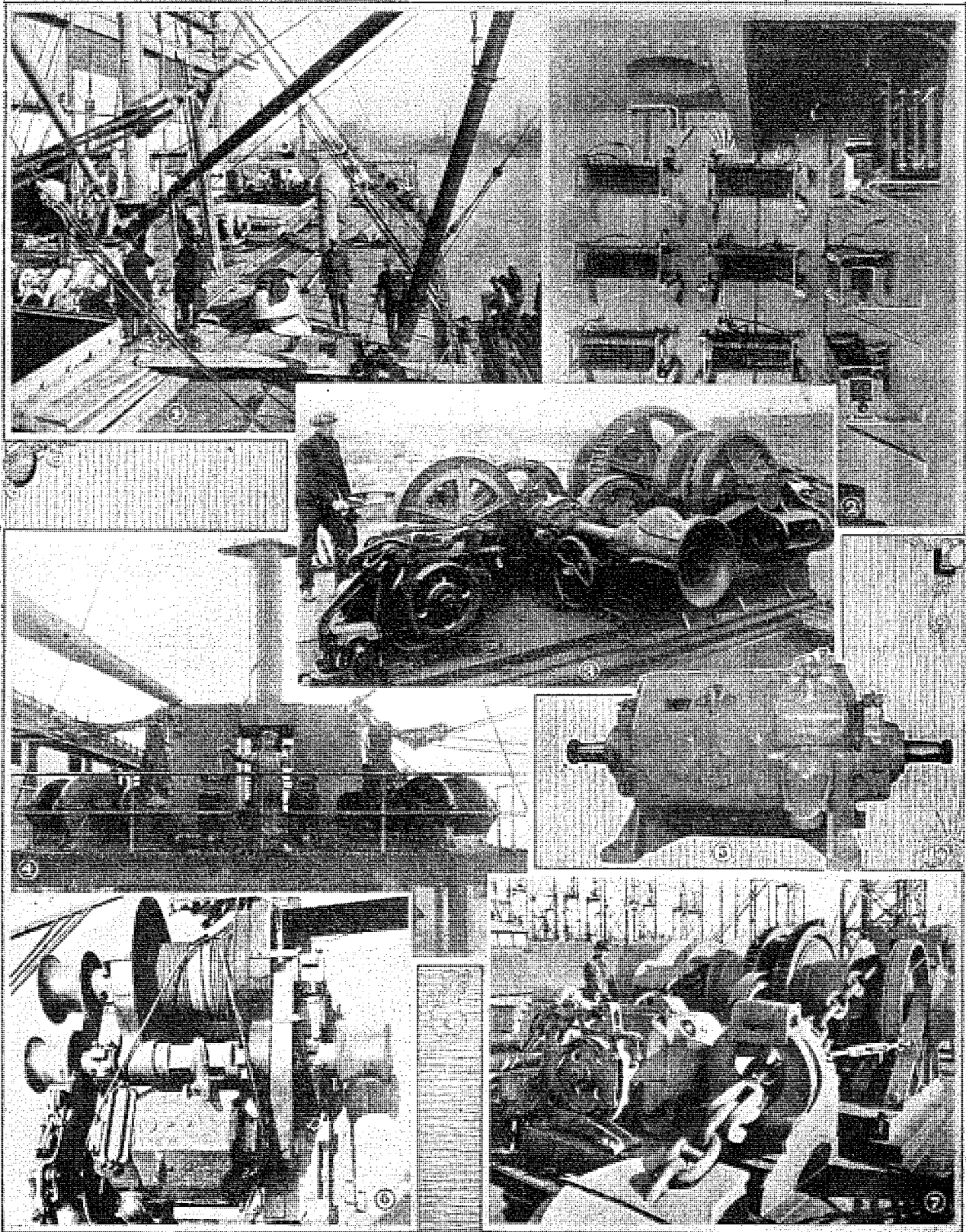
Jørgen Olsens sidste Rejse var med Kuffen »Mar-
grethe«, som i en Storm den 3. September 1869
strandede og blev Vrag ved Kobbergrube. Jørgen
Peter Olsen selv forulykkede ved samme Lejlig-
hed og blev begravet i Kobbergrube den 5. Sep-
tember.

Saaledes vilde Forsynet, at den Mand, der hav-
de vist det danske Flag
over Havene og tegnet
Danebrog ind paa saa
mange Skibsbilleder, skul-
de komme til at hvile i
tysk Jord.

Men som Østersøens
Bølger end i Dag hvisker
Hilsen fra Rønne Strand
til Kobbergrubes Kirke-
gaard, ska: disse Minde-
ord om en god Bornhol-
mer og Havets Søn gen-
opfriske Mindet om Skibs-
tegneren Jørgen Peter Ol-
sen, som han ses i hos-
staaende Billede med de
typiske, djærve og faste
Sømandstræk.



Skonnert »Robert« af Rønne.



Moderne Losse- og Lastegrejer

1) M/S »Challenger« laster i Philadelphia for »The Far East«. 2) Modstand monteret indvendig i Ruffet paa M/S »Seekonk«. 3) Ankerspil ombord paa »See-

konk« tidligere drevet og kontrolleret med Dampkraft, nu med Elektricitet. 4) Ruf ombord paa M/S »Seekonk«. 5) Vandtætte Spil-Motorer. 6) Motordrevet Spil. 7) Motordrevet Ankerspil ombord paa M/S »Seekonk«.

Et Jubilæum i
„Dansk Styrmands-
forening“.



Forretningsfører
Chr. Christensen
fylder 50 Aar.

Den joviale og afholdte Forretningsfører for »Dansk Styrmandsforening«, Chr. Christensen, fyldte den 2. Februar 50 Aar og var i den Anledning fra mange Sider indenfor Shippingkredse Genstand for Opmærksomhed og Hyldest. »Styrmandsforeningen« overrakte ham en Hædersgave samt Foreningens Hæderstegn i Guld — en meget sjælden Udmærkelse, som i Foreningens hele Levetid kun er uddelt to Gange før.

Chr. Christensen har været »Dansk Styrmandsforening«, som han selv var Medstifter af i 1907,

en overmaade god Mand, og han nyder derfor ogsaa Medlemmernes klippefaste Tillid og Ven- skab. I Rederkredse, hvor han har ført de mange Forhandlinger paa Foreningens Vegne, sætter man Pris paa Chr. Christensens rolige og saglige Maade at føre disse paa, og naar »Dansk Styrmandsforening« nu til alle Sider indtager en saa solid Position, tilkommer Æren herfor ikke mindst Chr. Christensen.

Orkanens Ofre.

Den britiske Dampet »Cardiff Hall« er under Orkanen i Midten af Januar strandet paa Kysten ved Cork. Man frygter for, at Besætningen, der talte 31 Mand, er omkommet. 2 Lig er drevet i Land. Damperen, der er paa 4000 Tons, medførte en Ladning til en Værdi af 70,000 Pd. Strl.

Paa Vestlandet i Norge drev to store Dampere paa Land, »Aladdin« og »Bierfe«. Begge blev Vrag.

Strandet Undervandsbaad. — Forgæves Forsøg paa at komme den 35 Mands Besætning til Hjælp.

Undervandsbaaden S 48 er under en Snestorm en af de sidste Dage i Januar løbet paa Klipperne udfør Portsmouth, New Hampshire. Besætningen tæller 35 Mand.

Ved Midnatstid udsendtes traadløse Signaler, hvorefter det fremgik, at Situationen var farlig. Der blev sendt Skibe til Hjælp, men disse var ude af Stand til at raa ud til Undervandsbaaden som Følge af Snetykning og høje Søer.

Flaskepost.

En Flaskepost fra det lille Skib »Jeanne d'Arc« er fundet ved Le Tourquet; i Flasken laa en Seddel, revet

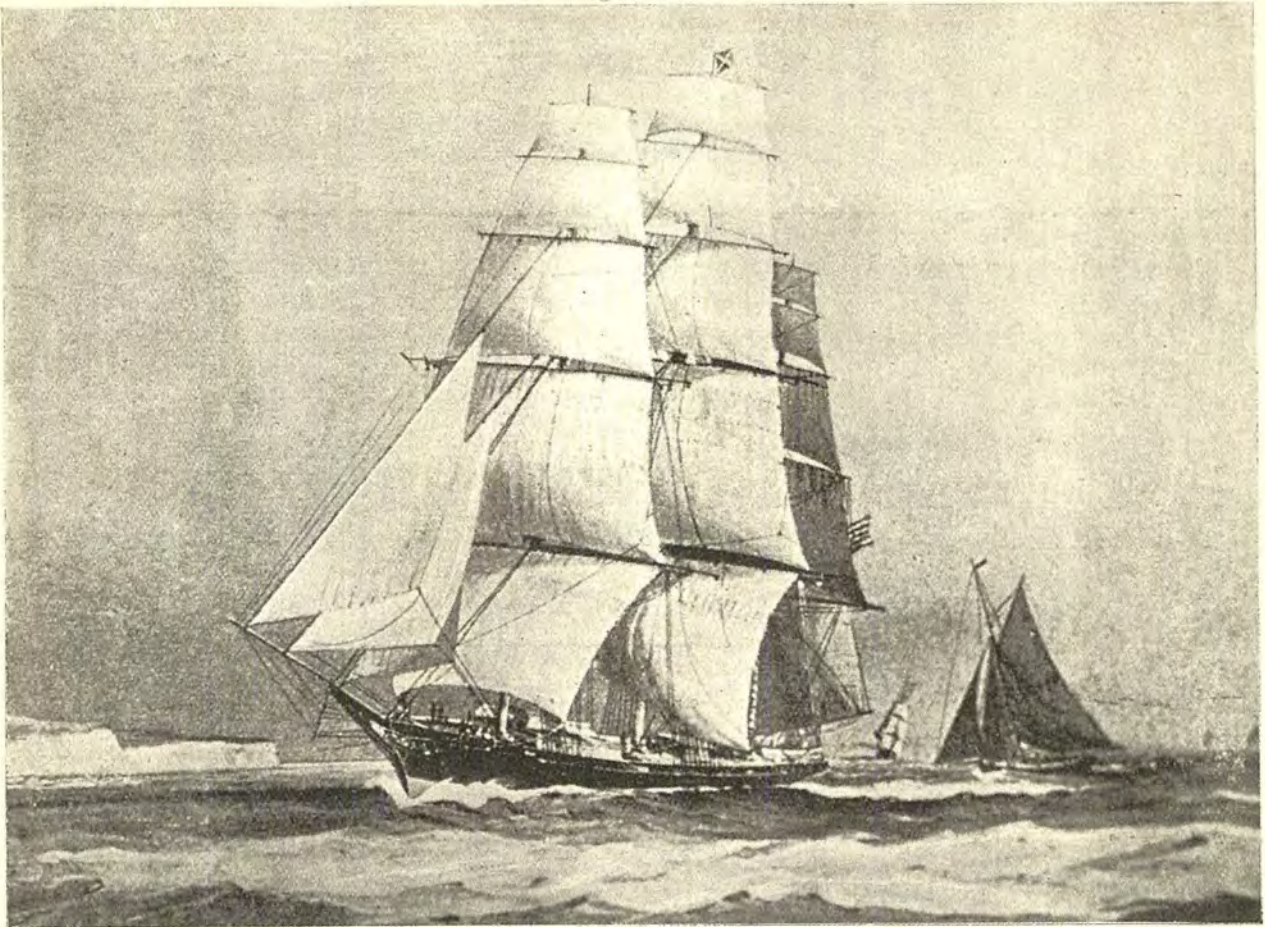
ud af en Lommebog, og herpaa havde Besætningen skrevet sit sidste Farvel, inden Skibet sank. Meddelelsen er dateret 26. Decemder og underskrevet af Skibets Fører, Kaptajn *Levinais*. Det meddeles, at »Jeanne d'Arc« laa hjælpeløs i Storm i Nærheden af Lizard og kunde synke hvert Øjeblik.

Flasken er drevet Øst paa gennem den engelske Kanal og ind til Kysten ved Le Tourquet.

En Redningsbaad af Gummi.

I Tyskland har »Deutsche Flossbootwerke«, Lübben (Lausitz) konstrueret en Redningsjolle af Gummi, der har vist sig i Besiddelse af betydelig Bæreevne, og som maaske har en Fremtid for sig til Anvendelse navnlig i Undervandsbaade, Yachter og Luftfartøjer. Baaden bestaar af en ringformet Sæk eller Slange af stærkeste Paragummi, der beskyttes af et stærkt Sejldugovertræk, og en Træbund, der kan rulles sammen som et Jalousi. Træbunden er anbragt i halv Højde inde i Gummiringen, saa at det er ligeegyldigt, hvilken Side af Baaden der kommer opad. Før Brugen maa Gummiringen naturligvis pumpes op med en Luftpumpe el. lign.

I Tyskland skal Gummibaaden have vundet stor Udbredelse, og danske Institutioner undersøger for Tiden Muligheden af dens Anvendelighed.



»The Surprise«

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

Ved Oscar Jensen

Det er indlysende, at Eksemplet „The Challenge“ under Bully Watermans Kommando var noget ud over det almindelige. Men bortset fra denne Skippers og hans Styrmands hensynsløse Myrderier var Forholdene og Arbejdsmetoderne gennemgaaende ens i alle amerikanske Te-Clippere.

Det vil imidlertid føre for vidt og virke for ensartet at skildre alle disse brutale og ofte haarrejsende Scener, der udspillede i hvert enkelt af disse Skibe. Kofilnagle-Suppe og Jernkno-Pudding kan maaske ogsaa i Længden virke lige saa ubehageligt paa dem, der skal nyde det paa Tryk, som paa dem, der i sin Tid var direkte udsat for Traktementet, og det vil derfor næppe skade at sætte Haand-

gribelighederne lidt i Baggrunden. Der var i Te-Farten ogsaa nok af Overraskelser foruden, og en af disse blev, som Navnet siger, „The Surprise“.

„The Surprise“ var bygget hos Sam Hall i Boston 1850 for Regning A. Low i New York. Clipperen maalte 1361 reg. Tons. Dens Længde fra Hakkebrædt til Stævn var 190 Fod, største Brede midtskibs 39 Fod og Dybde 22 Fod. Dens Stor-Undermast var 8½ Fod fra Kølsvin til Æselhoved, Storraaen 78 Fod fra Nok til Nok og tænker man sig Skysejl paa alle tre Toppe og Læsejl fra Røjlræerne og ned efter, kan man efter disse Spir-Maal saa nogenlunde danne sig et Begreb om Clipperens Sejlareal.

Hvad Hastighed angaar, kom The Surprise ogsaa til at svare til sit Navn, og finansielt set blev Clipperen et glimrende Foretagende.

Sam Hall havde under Bygningen af denne Clipper dog ikke alene taget særlige Hensyn til Hastighed og Bæreevne. Han havde ogsaa lagt megen Vægt paa at yde noget for Øjet, og The Surprise blev foruden sine andre gode Egenskaber tillige et ualmindelig smukt Skib med en flot, himmelstræbende Rejsning, med stærkt Spring og fine Linier i Skroget, som yderligere var rigt ornamenteret med Guld baade For og Agter. Galionsfiguren var en forgyldt Ørn i Flugt, og New Yorks Byvaaben prydede Clipperens Agterspejl.

The Surprise var den første amerikanske Clipper, som var fuldt tiltaklet, før den blev sat i Vandet. Den løb af Stabelen med hvert eneste Spir paa Pads, med alle Sejl slaaet under og hver en løbende Tov-Ende skaaret, og der blev gjort mere ud af denne Stabelafløbning, end man ved slige Lejligheder ellers plejede i Amerika. Der var saaledes bygget en særlig Pavillon, hvorfra de Paarørendes Damer overværede Begivenheden. Og selve Daabshandlingen blev ogsaa noget af en Overraskelse. Det havde altid været Skik, at et Værfts Formand var den, der endelig gav et nybygget Skib dets Navn, og efter gammel Tradition slog han Navnet fast ved at knuse en Flaske vestindisk Rom mod Skibets Stævn. Men ved denne Lejlighed var det Bygmesterens unge, smukke Datter, som fuldbyrdede Daaben, og hun døbte ikke med Rom. Klædt i den fineste, hvide Kanton-Silke knuste den skønne Miss Hall egenhændig en Flaske Champagne mod Clipperens Stævn og raabte: „The Surprise is your name!“ Men dette Ritual afveg ogsaa i Ordlyden fra den Maade, hvorpaa Værfts-Formændene plejede at fremsige det. Forskellen træder tydeligt frem i Beretningen om „Staghounds“ Stabelafløbning og Daab.

The Surprise gled villigt og flot i Vandet og tørnede op for sit Anker under megen Jubel og en larmende Klemten paa Værftets store Middagsklokke. Foruden at være fuldt tiltaklet løb Clipperen ogsaa i Vandet med hele sin Besætning ombord, og denne saluterede pigtskyldigst med et dundrende Hurra fra tooghalvtredsinstyve Struber.

Det var en ret anselig Besætning, The Surprise var bemanded med — og allesammen udsøgte Folk. Den bestod af 4 Styrmand, 2

Baadsmænd, 1 Tømmermand, 1 Søjlmager, 1 Steward, 2 Kokke, 30 Matroser, 6 Letmatroser og 4 Dreng, under Kommando af den i Tøfarten berømte Clipper-Skipper og Rekord-Jager, Kaptajn Philip Dumaresq.

Clipperen var næppe tørnet op for sit Anker, før den havde Bugserdamper langs Siden, og der blev straks givet Ordre til at lette. Folkene var i Stemning, og Chantymænd var de alle. De stak ud paa Slæbetrossen med „What shall we do with a drunken sailor“ og halede ind igen paa det, de havde givet for meget, med „Johnny Bowker“, og de trampede rundt i Gangspillet med „Sacramento“ og truede baade med det ene og det andet. De vilde hive baade Spil og Spager i Stumper og Stykker, og de jublede dertil i Kor:

Blow, boys, blow — for California!
There's plenty of gold,
so I've been told! —
On the banks of Sacramento!

Mens Værftets Arbejdere holdt Barselgilde paa Bygmesterens Bekostning — med stor Fællesspisning og efterfølgende Drikkelag paa Værftets skimlede Takkellof, som i Dagens Anledning var udsmykket med Flag og Vimpler, og mens Sam Hall selv paa tilsvarende Maade sørgede for sine specielle Venners Forplejning og Underholdning ved en Banket i sit Hjem, blev The Surprise bugseret rundt til New York, hvor dens første Last for Californien laa klar.

I New York vindede The Surprise ogsaa som en Overraskelse. Et saa smukt Skib havde man aldrig før set i denne Havn, og det var det daglige Samtaleemne blandt alle, som interesserede sig for Søfart — i hvert Fald saa længe de daglig havde Synet for Øje; men det maa ogsaa erindres, at dette var før „Flying Cloud“ og „The Challenge“ blev til.

Clipperens første Last udgjorde 1800 Tons Stykgods til en samlet Værdi af 200,000 Dollars, og der siges, at dens Manifest var 25 Fod langt. Om man der Gang maalte Manifestet i Fod og Tommer, faar staa hen. Men Tiden maalte Kaptajn Dumaresq i hvert Fald meget nøje, og han lod ikke et Minut gaa fra sig. Den sidste Kolli var næppe ombord, før Fortøjningerne blev kastet los, og da Bugserbaaden ikke var paa Pletten, tog den smarte Clipper-Skipper The Surprise ud fra Pieren for Vind og Sejl og stod til Søs. Og den Smøler af en Skipper, som førte Bugserbaaden, fik en Næse, der var mindst tre Mil lang.

Clipperens første Rejse til San Francisco var ualmindelig heldig. Til Trods for, at dens bedste Etmaals-Distance kun var 284 nautiske Mil, og den paa helé Rejsen kun havde haft Reb i Merssejlene to Gange, passerede den dog gennem Golden Gate paa den seksoghalvfemsindstyvende Dag, efter at den havde forladt New York. Dette var Sæsonens Rekord, og den blev først slaet Aaret efter af Flying Cloud med sine 89 Dage.

I San Francisco deserterede alle tredive Matroser, og de gik i Land ved højlys Dag, uden at nogen lagde dem et Halmstraa i Vejen.

But when you come to Frisco town.

Ota Hayti! Ota Hayti!

Keep clear, my boy, of Shanghai-Brown.

In the Ota Hayti. Ho!

Blow, boys, blow — for California!

There's plenty of gold,

so I've been told! —

On the banks of Sacramento!

Men der var flere Skuffelser paa Sacramento Bredder, end der var Guldklumper, og det voldte ingen Vanskeligheder at faa Desertererne erstattede

Fra San Francisco sejlede The Surprise over til Kina, og Kaptajn Dumaresq drev Clipperen over Stillehavet med en saadan Fart, at Vejret gik fuldstændigt fra Købmændene i Kanton. Han fik en Ladning Te for det engelske Marked til en Fragt af 6 Pund pr. Ton — det dobbelte af, hvad engelske Skibe kunde opnaa.

Naar en Clippers Hastighed havde den Indflydelse paa Fragten, skyldtes dette, at Te-Fart var Sæson-Fart. Det var med Te den Gang som med Kartofler nu til Dags. Den, som først naaede frem paa Markedet med den nye Høst, fik den højeste Pris for Varen. Og Resultatet blev dette vilde Rekord-Jageri — først mellem amerikanske Clippere indbyrdes, og senere mellem Amerikanere og Engelskmænd. Dette affødte regulære Kapsejladser hjem fra Kina, og der blev indgaaet Væddemaal, hvor Tusinder af Dollars sættes mod Tusinder af Dollars om, hvem der kom først.

Det var dog ikke alene Clipper-Skipperne, der væddede med hinanden. Baade Købmænd og Redere deltog i Sporten, og med Tiden forplantede Vædderaseriet sig som en Smitte til Søfolkene foran Masten i de Skibe, der deltog i Kapløbet — særligt i de engelske.

Mangen Jack Tar har i saadanne Tilfælde sat alt, hvad han ejede, paa ét Brædt, og havde han ikke Penge at sætte, saa væddede han om Tobak. Der gaves Tilfælde, hvor Mændene var saa interesserede i at sætte Farten op, at de spændte deres Køjetæpper ud i Riggen som Ekstrasejl.

Efter dette at dømme kan det maaske synes underligt, at disse Clippere lagde Vejen til Kina rundt Kap Horn og over San Francisco i Stedet for at sejle direkte ad den langt nærmere Vej rundt om Haabet. Dette skyldes det store Guldfund i Californien, og det var i det hele taget dette, der gav den amerikanske Handelsflaade Vind i Sejlene.

Rygtet om dette mægtige Fund fløj som en Stormvind over hele den civiliserede Verden. Alle vilde til Californien, og ingen var nærmere til at komme der end Amerikanerne selv.

Fra Østkysten var der kun tre Veje at vælge imellem til det forjættede Land. Enten maatte man over Prærien, over Panama eller rundt Kap Horn. Men at foretage den lange Rejse i en Prærie-Skonnert var risikabelt og omtrent ensbetydende med at blive skalperet af Indianere, og over Panama var „Yellow Jack“ skaanseløs. Kun faa af de mange, der forsøgte denne Rute, undgik at blive slaet ned af Feberen. Saa var der kun Vejen rundt Kap Horn tilbage, og den blev snart den foretrukne.

Alt, hvad der kunde flyde paa Vandet, blev sendt rundt Hornet, og Skibsværfterne i Østkystens Havne kunde ikke tilfredsstille Efterspørgslen efter Tonnage. Mangt et gammelt, vanddrukkent Trug kom gennem Golden Gate paa Pumperne, og for fleres Vedkommende gjorde man sig ikke den Ulejlighed at ankre, men sejlede simpelt hen Skuden paa Land, hvor den straks blev forlaet af den guldtrøstende Besætning med Skipper og Styrmand i Spidsen. Saa tog andre Vraget i Besiddelse uden at spørge om Forlov, og det maatte gøre Nytte paa anden Maade, eftersom Forholdene den Gang var. Saaledes blev Fuldriggeren „Niantic“ omdannet til et Logishus. Der blev hugget et Hul i Siden paa Skroget som Indgang, og over dette var malet: „Hvile for den Trætte og Opbevaring af Skibskister“. Barken „Apollo“ endte som Værts-hus, og Briggen „Euphemia“ blev San Franciscos første Fængsel.

I Aarene 1849 og 50 blev Kap Horn rundet af 760 Skibe fra amerikanske Østkyst-Havne, og disse førte ialt 27,367 Passagerer med sig til San Francisco. Guldfeberen greb ogsaa om sig blandt Ungdommen. Overalt langs Østkysten løb Drengene fra Hjemmene og stak til Søs som Potslikkere og Kahytsofvartere, eller de sneg sig med som blinde Passagerer. Og mens disse Børn voksede op med Fedt og Tjære og ved Omgangen blev til deepwater-sailors, gav Østkystens Smaapiger Luft for Tidens Stemning i den Sang, de alle kunde:

I asked a maiden by my side,
 who sighed and looked to me forlorn:
 „Where is your heart?“ She quick
 replied:
 „Round Cap Horn.“

Med denne enorme og pludselige Tilstrømning af Mennesker til Californien blev der Last nok at sejle med. Behovet var stort, men ogsaa øjeblikkeligt, og det gjaldt om at sejle hurtigt. Ved et Guldfund har den første Mand paa Pladsen den bedste Chance, og saaledes var det ogsaa med den Last, Skibene førte med ud. Som den først ankomne Vare fik den højeste Pris, saaledes fik den bedste Sejler den højeste Fragt, og dette forklarer Te-Clippersnes Rekord-Jageri ud til San Francisco.

The Surprise var som sagt Indehaver af Rekorden for dette Aars Sæson. Over Stillehavet havde Clipperen overfløjet de dristigste Forventninger, og Kaptajn Dumaresq drev den fra Kanton til London paa 102 Dage. Og han havde paa hele Rejsen ikke mistet et Spir eller et eneste Sejl, hvilket ogsaa var en Rekord i denne Fart.

Denne Clippers første Rundrejse blev finansielt set en enestaaende Succes. Den samlede Fragt betalte ikke alene fuldt ud, hvad Skibet havde kostet, Folkehyrer og de løbende Bekostninger paa Rejsen, men den gav ogsaa Ejeren en ekstra Fortjeneste paa 50,000 Dollars.

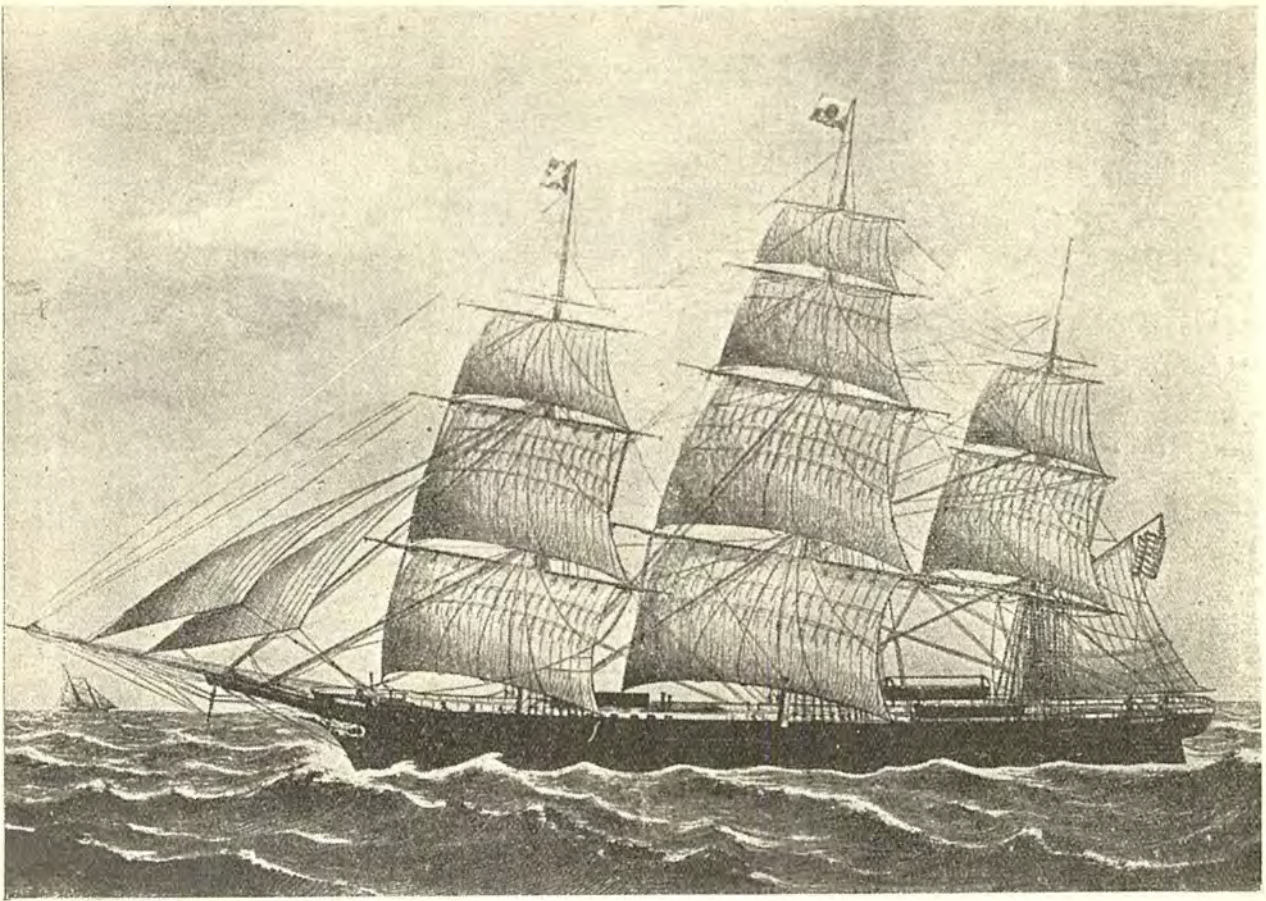
Ved et flygtigt Skøn kan en saa enorm Profit maaske synes lidt overdreven; men tages Datidens forskellige Forhold under Te-Farten i nøjere Betragtning, er der absolut intet usandsynligt heri. Hvad Omkostningerne til en saadan Clippers Bygning angaar, skal her til Eksempel anføres, at den tidligere omtalte „Sea Witch“, som maalte 907 reg. Tons,

blev leveret sejlklar fra Værftet for den beskudne Sum af 11,738 Dollars og 89 Cent — ca. 12½ Dollars pr. reg. Ton. Folkehyrerne var ikke særlig store dengang. Forskud paa Hyren udbetaltes ikke til Amerikanere, og i San Francisco deserterede som Regel Størsteparten af Besætningen og lod det surt fortjente Tilgodehavende i Stikken for Løfterne om Californiens Guld og grønne Skove. Udrejsen kostede saaledes meget lidt i Folkehold, og de Besætninger, der paamønstredes i San Francisco, var Søfolk, som havde gravet efter Guld, men kun fundet Sten, og som skuffede gik med hjemover for en meget lille Betaling — eller for Føden alene, og den kostede med det Traktement, der blev budt paa, ikke mange Cent pr. Dag. Alt i alt var Udgifterne saaledes ret minimale i Forhold til de Kapitaler, disse Clippere sejlede ind

Efter den første Rejse forlod Kaptajn Dumaresq The Surprise for at overtage en ny og større Clipper. Hans Efterfølger blev Kaptajn Charles Ranlett, som senere igen blev efterfulgt af sin Søn. Under disse to Ranlett's Kommando gjorde The Surprise mange glimrende Rejser og vandt flere store Væddemaal under Kapsejlad med engelske Skibe hjem fra Kina. Den var en af de amerikanske Clippere, som greb føleligt ind i den engelske Te-Fart og skadede denne betydeligt ved sine mange Rekorder, som hidtil havde været betragtede som Umuligheder. Og som det ogsaa blev Tilfældet med „Sea Serpent“, „Flying Cloud“, „The Challenge“, „Witch of the Wave“ og „Nightingale“, var The Surprise en Torn i Øjet paa alle engelske Redere, som havde deres Skibe engagerede i Te-Farten. Clipperen gjorde saaledes seks paa hinanden følgende Rejser fra Hong-Kong og fem fra Shanghai til New York, af hvilke den længste kun var 89 Dage og den korteste 31, og den havde tre Udrejser til San Francisco paa gennemsnitlig 109 Dage.

De kinesiske Farvande har alle Dage været anset som særlig vanskelige at besejle — i Særdeleshed for Sejlskibe. De der huserende Sørovere og Tyfoner er Djævelskab at komme i Kast med. Og saavel det syd- som det øst-kinesiske Hav er opfyldt med Øer og Sandbanker og blinde Skær, mellem hvilke veksellende og uberegnelige Havstrømninger gør Sejladsen yderst farefuld.

Saaledes er det den Dag i Dag; men i Te-



»Staghound«

Clippernes Tid var det endnu vanskeligere. Søkortene den Gang var meget mangelfulde og ofte aldeles upaalidelige. Og den 4de Januar 1876, da The Surprise under den yngre Ranletts Kommando krydsede op mod Yokohama, løb Clipperen paa et undersøisk Skær og forliste totalt.

„Staghound“ var ogsaa bygget i Boston, men paa Donald Mackay's Værft, og denne Clipper blev banebrydende for sin Bygmesters senere Berømmelse. Den tilhørte Firmaet Sampson & Tappan i New York og maalte 1535 reg. Tcns.

Mackay havde under Bygningen hovedsagelig lagt Vægt paa Skibets Fart. Lasteevne og deslige kom i anden Række under hans Beregninger, og Resultatet blev, at Staghound næppe kunde bære sin registrerede Tonnage i Dødvægt.

Clipperen løb af Stabelen den 7de December 1850, og dette var nøjagtig, som Kontrakten for dens Bygning lød, 60 Dage efter at dens Køl var lagt. Der blev ikke gjort Stads af denne Stabelafløbning, som da The Surprise

blev sat i Vandet. Det var koldt og blæsende Vær. Sneen fæg over den frose Jord, og Havnen var fuld af Drivis. Det var at forudse, at Talgen under Skoen vilde være saa haardfrossen, at den vilde binde, og for at dette ikke skulde ske, blev Skoen gaet langs med kogende Tran. Saa knuste Værftets Formand den traditionelle Flaske Rom mod Clipperens Stævn, og han kendte det rigtige Ritual og raabte: „Staghound! — Your name's Staghound!“ Og nu blev der slaaet fra og givet los, og Clipperen gled ud, men der blev hverken jublet eller raabt Hurra. Kun en sprød og sneulden Klemten paa Værftsklokken tilkendegav, at Clipperen tog Vandet. Og den var aldrig saa saare tørnet op for sit Anker, før de faa interesserede, som havde overværet Begivenheden, smøgede Frakkekraverne op om Ørene og skyndte sig hjem.

Staghound rejste en mægtig Kritik blandt Eksperterne indenfor Skibsbygningens Omraade. Der mentes ikke at være det rette Forhold mellem Skibets Længde, Eredde og Dybde, og man rystede paa Hovedet ad dens Sejlareal, som spændte over 48,000 Kvadratfod

Sejldug — 6,000 Kvadratfod mere, end Admiralitetet tillod i de allerstørste Krigsskibe. Dertil havde Clipperen en Stævn som en Ragekniv, i hvert Fald var den skarpere, end man for havde set paa nogen Boston-Clipper.

Tilsyneladende var Staghound mere af en „deepwater-racer“ end nogen anden Mackay-Clipper, og da den kom ind til New York i Tampen af en Bugserdampers Slæbetrosse, blev de forsigtige Assurandører saa betænkelige over Mackay's Reformer paa Skibsbyggeriets Omraade, at de forlangte en ekstra Præmie for Assurancen. Ikke desto mindre fik Staghound uden Vanskelighed en Last for San Francisco til 56 Dollars pr. Ton, og denne Fragt var mere end tilstrækkelig til at betale, hvad Clipperen havde kostet.

Den 1ste Februar 1851 afsejlede Staghound fra New York under Kaptajn Josiah Richardsons Kommando. Clipperen havde 4 Styrmand og 46 Mand foran Masten — alt i alt en Besætning paa 51 Mand. Dette var en Mand mindre, end The Surprise sejlede ud med, og Staghound var dog 174 Tons større end Sam Halls Clipper.

Allerede den sjette Nat i Søen mistede Staghound under en haard sydvestlig Storm alle tre Bramstænger og Stor-Mersstang, og ved samme Lejlighed gik to Mand til „Davi Jones locker“. Om disse to blev slaaet overbord af det Virvar af Sejl, Spær og Rig, som brasede ned i Nattens Malm og Mørke, eller de faldt for de jernhaarde, amerikanske Natsværmere, der altid var paa Færde ved slige Lejligheder, faar staa hen. Herom melder Historien intet.

Det tog Tid at faa en saa stor Skade udbedret i det stormfulde Vejr, Clipperen havde; og de mange delte Meninger, der var om Tingene og Udjævning af de forskellige Uoverensstemmelser, som herskede mellem Officerer og Mandskab, fremskyndede naturligvis ikke Arbejdet. I ni Dage sejlede Staghound uden Stor-Merssejl og i tolv Dage uden Bramsejl paa alle tre Toppe; men ikke destomindre var Clipperen sønder for Linien paa den enogtyvende Dag, efter at den havde passeret Sandy Hook.

I Betragtning af sin Nødrig, som paa alle tre Toppe afsluttedes med Bramgodset, gjorde Staghound en jævn, god Fart for moderat Vind, mens den for en Storm paa Laaringen loggede op til 17 Knob. Og den rundede Kap

Horn med 53 Dage i Søen, men den vandt ogsaa et Døgn ved at smutte gennem Le Maire Strædet.

Denne Hastighed tilfredsstillende dog ikke i Længden Kaptajn Richardson. Han maatte have Røjler og Skysejl og alle Læsejl til, men han manglende Spir, og saa brasede han sine Ræer for Valparaiso, som han naaede den 8de April.

Herfra skrev Kaptajn Richardson følgende Brev til Clipperens Ejere:

Gentlemen! — Your ship, Staghound anchored in this port this day for replacing lost spars, after a passage of 66 days, the shortest but one ever made here; and if we had not lost the main-topmast and all three topgallantmasts in a south-easterly gale on February the 6th, our passage doubtless would have been the shortest ever made. The ship is yet to be built to beat the Staghound. Nothing that we have fallen in with yet could hold in her play. I am in love with the ship; a better sea-boat or working-ship or drier I never sailed in. We are two hands short since Februar the 6th.

Saa mange var Ordene om Skibet og saa faa om de to Sømand, der maatte lade Livet paa Rekord-Jageriets Alter.

Kaptajn Richardson blev ikke liggende i Valparaiso, til Skaden var udbedret. Saa snart han havde faaet Tømmer ombord til Erstatning for de Spir, han manglede, stod han til Søs igen. Og den 18de Maj strøg Staghound ind gennem Golden Gate for en frisk Nordvesten og med Skysejl i Top og Læsejl fra Røjlræerne og til Dæks. Alt i alt havde Clipperen saaledes brugt 107 Dage fra New York til San Francisco, og dens bedste Etmaals-Distance havde været 358 nautiske Mil med en Gennemsnitsfart af 15 Knob i Timen.

Fra San Francisco drev Kaptajn Richardson Staghound ned til Honolulu paa 9 Dage, og herfra havde Clipperen ogsaa en heldig Rejse for en frisk Passat hele Vejen over til Kina. Den lastede Te i Whampoa, hvorfra den sejlede den 9de Oktober 1851, og den gjorde Hjemreisen til New York paa 94 Dage, endskønt den ogsaa paa denne Tur led en Del Havari paa sin Rig. Clipperen sejlede saaledes sin Forbramstang og sin Klyverbom overbord i en haard Byge sønden for Mauritius.

Men Kaptajn Richardson var denne Gang vel forsynet med Reservespir, og Skaden blev hurtig udbedret.

Staghound har sikkert enten været meget stiv, eller ogsaa har dens Rig og Grejer til Vejrs ikke været solide nok for den Sejlads, der blev præsteret i disse Dages Te-Fart. Men det samme kan forøvrigt siges om flere andre af disse berømte amerikanske Clippere — særlig „Flying Cloud“, „Witchcraft“, „Sea Serpent“ og „Comet“.

Dette kan skyldes fejle Beregninger fra Konstruktorernes Side — og var det ganske sikkert ogsaa — til en vis Grad. Men det maa dog betragtes som givet, at en saa desperat — ja rent ud vanvittig Sejlføring, som mange af disse Clipper-Skipperne forlystede sig med, maatte resultere i Tab af Sejl og Spir, om saa Grejerne havde været nok saa kolossale.

Det synes dog, som om Staghound i saa Henseende har været særlig uheldig. Allerede paa dens anden Udrejse blev Clipperen igen næsten helt afmastet og maatte ind til Rio for Havari. Dette ødelagde igen dens Muligheder for en Rekord til San Francisco; men til Gengæld var dens Hjemrejse fra Kina rigtig god med 95 Dage fra Hong-Kong til New York. Siden gjorde Clipperen mange ærefulde og indbringende Rejser i Te-Farten, men den mistede ogsaa mange Sejl og Spir, og adskillige Søfolk gik direkte fra den og til „Davis Jones locker“.

I 1863 sejlede Staghound ud fra New York med en Læsnings Kul til San Francisco. Clipperen var ikke mere end kommen godt og vel sønden for Linien, før der sporedes Røglugt i Kahytten. Der blev aabnet en Luge til Lasten; men den Ventilation kom for sent. Kullene var en glødende Masse, og ved Lufttilførselen slog den ud i Flamme. I Haab om at holde Ilden rede, blev Lugen skalket igen, og der blev holdt af for Pernambuco.

Staghound masede frem til sin egen Baal-

færd gennem en frisk Sydost-Passat og med al den Sejldug, der kunde hænges paa Clipperen, og skønt alle Luger holdtes tæt skalkede, og Lasterummet syntes at være hermetisk tillukket, hvirvlede Røgsøjler op alle Vegne fra For til Agter. Seks Timer efter, at den første Røg var observeret, sprængtes Stordækket, og Ilden bredte sig med rivende Fart.

Fire in the galley, fire in the house!
 Fire in the beefkid, scorching the scouse!
 Fire, fire, fire down below!
 Fetch a bucket of water!
 Fire down below!

Fire in the cabin, fire in the hold.
 Fire in the strong room melting the gold.
 Fire round the capstand, fire on the mast.
 Fire on the main deck burning it fast.

Fire in the lifeboat, fire in the gig.
 Fire in the pig-stye roasting the pig.

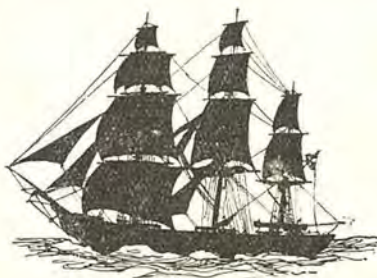
Fire in the store room spoiling the food.
 Fire in the orlop burning the wood.

Fire on the waters, fire high above.
 Fire in our hearts for the friends
 that we love.

Fire, fire, fire down below!
 Fetch a bucket of water!
 Fire down below!

Men Vand i Pøse foreslog ikke her. Staghound lyste som en Fakkelt paa Højden af Pernambuco, til Atlanten slukkede den og lukkede sig over de ulmende Rester af den berømte Clipper.

Hele Besætningen reddede sig fra Borde i Skibets Baade og blev siden taget op af en hjemgaaende Brasilie-Farer. Men af Skibets Inventar blev der kun reddet et svedet, amerikansk Flag, som Skipperen tog med sig og ved sin Hjemkomst overrakte Firmaet Sampson & Tappan til Erindring om Clipperen Staghound.



»Arnold Mærsk« Grundstødning.

Da Damperen »Arnold Mærsk« Natten til den 23. December skulde passere Bratholm ved Bergen, stødte den paa Grunden, men gled straks efter af.

Forpeaken løb straks fuld af Vand, og der viste sig en Lækage i Forskibet. Baadene blev gjort klar og Skibet bragt tilbage til Stensund og ankre op. Da det viste sig, at Pumperne kunde holde Vandet i Forskibet, fortsattes Rejsen til Bergen som Nødhavn. Den 8. Januar var Skaden tænet, og Rejsen fortsattes til Danzig med de 2800 Tons Svovlkis, som udgjorde Ladningen.

»Fylla«s Islandstogt. — Prins Knud deltager som Søløjtnant.

Inspektionsskibet »Fylla«, der for ca. Maaneder siden kom hjem fra sit sidste Islandstogt for at underkastes Eftersyn, er atter stævnet mod Nord paa Inspektions-togt.

Paa Vejen til Island anløb man Færøerne for nogle faa Timer for at aflevere Post fra Danmark. »Fylla« er netop kommen op til det lige paabegyndte Vinterfiskeri, der foregaar fra Portland paa Sydlandet vestover og helt op i Laksebugten.

Orlogskaptajn *Bærfod*, der førte »Fylla« paa sidste Togt, er atter i Aar Chef for Skibet, hvis Næstkommanderende er Kaptajnløjtnant *Rolsted*. Hs. kgl. Højh. Prins *Knud* deltager som Søløjtnant i Togtet, der varer ca. 9 Maaneder.

Frederikshavn-Flaaden

fiskede i Midten af Januar hovedsagelig nordøst for Hirtsholmene, og herfra blev Dagsudbyttet fra 30—60 Kilo Rødspætter pr. Kutter, betalt med 2 Kr. Kiloet, og omkring 80 Kilo Torsk, betalt med 60 Øre Kiloet.

Enkelte af de store Kuttere indkom fra Fiskepladser ved Anholt, hvor de paa Sydvestsiden fiskede 200 Kilo Rødspætter, men F-sken var mager og rognfyldt og opnaede derfor kun Prisen 170 Øre Kiloet, og ca. 300 Kilo Torsk, betalt med 60 Øre Kiloet.

De svenske Fiskebaade har nu fundet Silden og venter kun paa roligt Vejr for at gaa igang med Sildefiskeriet.

Hummertilførselen fra Kristianssand androg ca. 6000 Stk. til Forhandlere i Frederikshavn, og knap 1000 Stk. afgik videre til København. Pr. Damper til København afsendtes 510 Kasser forsk Fisk, 21,335 Kilo.

Sildefiskeriet med Snurrevaad finder stedse større Anvendelse.

Sidste Aar foretog en Svenskebaad et Forsøg paa at fiske Sild med Snurrevaad. Resultatet faldt saa godt ud, at over en halv Snes Svenskebaade nu anvender Snurrevaad med godt Resultat. Medens Sildenotflaaden med de store Redskaber har ligget stille siden Nytaar grundet paa Storm, har Snurrevaadsbaadene næsten daglig været ude og hertil indført gode Fangster, nu og da op til 200 Kasser pr. Baad. Ogsaa Kuttere fra Skagen er begyndt Sildefiskeri med Snurrevaad.

D. F. D. S.s Damper »Bellona«, som den 18. December f. A. strandede udfor Tornby paa Vestkysten, er nu bragt flot af Svitzers Bjergningsdamper »Viking« og »Ægir« og bugseret til Frederikshavn for at dykkerundersøges.

Kullene slap op, og man brændte af Skibet. — Fra et Forhør i Sø- og Handelsretten.

Damperen »Poul Møller« afgik den 16. December fra København til Middlesborough med 320 Tons gammelt Jern. Det blev stærk Storm og høj Sø, Ladningen forskubbete sig, og Skibet fik 15 Grader Slagside. Bunkerkulbeholdningen formindskedes stærkt. Den 22. December var der kun 5 Tons Kul tilbage, og man besluttede da at tage noget Træværk fra Skibet og blande i Kullene. Paa den Maade brændte man Beklædningen paa Højtanken i Lastrummet, Lastrubberne, en Lossebom, en Del af Brobeklædningen og Træværket fra Proviantrummen.

Samtidig kaldte man paa en forbiasserende Trawler og bad den holde sig i Nærheden af Skibet. Det gjorde den ogsaa i omtrent et Døgn, men gik saa sin Vej uden at sige Farvel!

»Poul Møller« naaede ind til Methil, hvor den fik Bunkerkul, og fortsatte derefter til Middlesborough. Mens den laa her, kom der Besked om, at Trawleren — »Emperor« af Hull — havde forlangt 300 Pund Sterling for sin Assistance, da den ellers vilde gøre Arrest i Skibet. Kaptajnen satte sig straks i Bevægelse for at skaffe Penge, men allerede efter 2 Timers Forløb blev Arresten foretaget. Beløbet blev saa deponeret.

Under Søforhøret forklarede Kaptajnen paa »Poul Møller«, at man havde spurgt den engelske Trawler om, hvor langt der var til Land. Han svarede 45 Mil, men det viste sig, at der kun var 30 Mil!

Det danske Sejlskib »Mercur«s Forlis ved Lysekil.

Natten til den 19. Januar strandede det danske Sejlskib »Mercur« af Troense i Lysekils Skærgaard. Skibet var paa Rejse fra England til Svendborg; Besætningen bestod af syv Mand.

Skibet brækkede næsten midt over, og Mandskabet gik op i Storriggeren, men Skipperen fik dem hurtig ned, inden hele Agterskibet sank. Fra Klyverbommen kravede man ned paa et Skær, hvor man tilbragte mange frygtelige Timer, fordi Søen stadig slog over det lave Skær.

Fra Land mente man, at hele Besætningen var omkommet, men tilfældigvis opdagede Toldkrydseren de Skibbrudne, som man ikke antog kunde opholde sig paa et af Yderskærene. De Skibbrudne var meget medtagne og kunde kun med stort Besvær transporteres i Land.

Den danske Spritsmuglersag i Sverige.

Sagen mod Kaptajn *Christensen* fra Sejlskibet »Niels Ebbesen«, hvis Spritladning en Dag i November blev beslaglagt ved Skanør, har været til Behandling ved Raadhusretten i Trelleborg. Der afhøres 8 Vidner blandt Told- og Lodspersonalet, hvoedsagelig for at faa fastslaaet »Niels Ebbesen«s Beliggenhed paa det Tidspunkt, da Beslaglæggelsen fandt Sted.

Der fremkom intet nyt i Sagen, hvorefter den udsættes til den 9. Marts.

Ny Bugserbaad til Svitzer.

Paa Frederikshavns Skibsværft er bygget en ny Bugserbaad til Svitzer. Den skal hedde »Pan« og have fast Station i Københavns Havn.



Ved Forhandlingsbordet, da Fragtsatserne drøftedes.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING FOR MINDRE SKIBE

har afholdt sin Aars-Generalforsamling i København, hvor en Række Spørgsmaal var under Behandling og tildels fandt deres Afgørelse. 14 Kredse var repræsenterede.

Efter at Formanden, Kaptajn *Christensen*, Aarhus, havde holdt en Mindetale over afdøde Kaptajn *Justesen*, Aalborg, og af Foreningens bedste Mænd, aflagde Sekretæren, Translatør *Rasmussen*, Svendborg, Regnskab, der udviste en Formue af ca. 68,000 Kr. og Aarsberetningen, der viste, at Foreningen med stor Paapaseligthed røgter de smaa Sejlskibsrederes Tarv og med heldig Haand havde faaet flere væsentlige Spørgsmaal i Orden, saaledes bl. a. Overenskomsten med Befragterne.

Det vedtoges at forhøje Fragterne med 15 pCt. med Regulering for lettere Varer, dog ikke udover Dødvægtfragten, og 5 pCt. Afslag for Mursten og for de

bornholmske Stenbrud, saa at disse ikke stilles daarligere end de svenske.

M. H. t. Ulykkesforsikringen ønskede man, at Staten betalte den halve Præmie, saaledes som Forholdet var før 1916. Præmien, der nu gennemsnitlig var 300 Kr. pr. Skib, følte ret haardt af de smaa Skibe, der dog har stor Betydning for Skibsfarten i sin Helhed, nu da de store Sejlskibe mere og mere forsvinder. Foreningen vilde indsende Andragende til det Folketingsudvalg, der behandlede Lovforslaget om disse Forhold. De tilstedeværende Folketingsmænd af alle Partier mente, at der formentlig var nogen Mulighed for, at man kunde imødekomme Foreningens Ønsker.

Efter at man sluttelig havde drøftet Spørgsmaalet om Samarbejde med »Sveriges Segelfartygsforening« og »Verband der deutschen Küstenschiffer« ang. visse Fragter, vedtog man, at næste Aarsmøde skulde holdes i Nakskov.



Japansk Passagerskib med dansk Diesel-Motor.

»Kurenai Maru« — det første japanesiske Passagerskib med Motor — er bleven forsynet med et Burmeister & Wair Dieselmotor-Anlæg, bygget paa B. & W.s Fabrik her i Byen. »Kurenai Maru«, der tilhører Selskabet »Osaka Shoren Kaisha« er paa 1550 Tons Gross, 251 Fod langt overalt og 38 Fod bredt. Skibet er forsynet med to 6 Cy. indres reversible Diesel-Motorer af Firmaets særlig lette Type og udvikler 2300 ind. HK., der giver Skibet en Fart af ca. 15 Knob.

Suez Canal Bulletin meddeler, at der i 1924 gik 5121 Skibe gennem Kanaler, repræsenterende 25,109,921 Tons imod 22,730,162 Tons i det foregaaende Aar. Den højeste Maaned var November, hvor der passerede 2.4 Mill. Tons gennem Kanaler.

Motorskibet »Canada« af Stockholm er gaaet til Burmeister & Wains Værft for Reparation.

Dansk Smør stærkt efterspurgt! — Tilførslerne af Kolonismør forsinket af taaget Vejr.

Markedet for dansk Smør er uregelmæssigt. New-Zealandsk og argentinsk Smør er fast for Partier, der kan leveres omgaaende, medens australsk Smør er faldet yderligere. De rugældende Priser vil uden Tvivl faa Forbrugt til at stige.

Det taagede Vejr har forsinket Tilførslerne af Kolonismør stærkt, men Importen af Kolonismør er stadig meget stor og vil følge »The Grocer« sikkert holde Priserne nede paa et moderat Niveau. Dansk Smør er blevet efterspurgt stærkere til 196 sh. Sidst paa Ugen var Tendensen fast paa Grund af større Efterspørgsel fra Nordengland og Tyskland.

Fra Sibirien ventes meget store Tilførsler i Sæsonens Løb, hvorimod de Førsendelser, der er undervejs fra Argentina, er mindre end ilfor. Den argentinske Produktion ansaaes kun til at blive halv saa stor som sidste Aar.

Danmark paa Verdensudstillingen for Kunstindustri — Konkurrencen til Væg billederne i den danske Nationalpavillon.

Den danske Nationalpavillon ved Kunstindustriudstillingen i Paris skal udsmykkes med store Vægmalerialer, som karakteriserer og illustrerer de store danske Eksportindustrier.

Kommissariatet for Danmarks Deltagelse i Udstillingen har udsendt Mæddelse om en Konkurrence for vore Kunstnere i dette Ojemed. Der udsættes 4 Præmier paa 1000 Kr., og Motiverne fordeles mellem de deltagende Kunstnere efter Aftale med Kommissariatet.

Den savnede Malmcamper i Behold.

Den tyske Malmcamper »Amerika«, som befrygtedes forlist paa Rejse fra Narvik til Tyskland, har nu anløbet Kopervik, hvor Damperen landsatte Lods, som udtalte, at alt var i Orden ombord.

Efter Krigen er Helsingborg Flaade stadig forøget, idet dog Sejlskibsflaaden er reduceret. I Fjor er Flaaden forøget fra 77,000 til over 85,000 Netto Tons, og Dampskibsflaaden er fra 63 Skibe paa 71,000 Tons gaaet frem til 72 Skibe paa ialt 81,000 Tons.

I Triest er søsat paa San Rocco-Værftet det første Passager- og Fragt-Motorskib, der er bygget i Italien. Skibet »Esquilino«, er paa 9400 Br. Tons, bygget til Lloyd Triestino og forsynet med Burmeister og Wains Dieselmotorer paa 5800 ind. HK.

Efter officiel Statistik fra Suez-Kanal-Kompagniet passerede der i December 470 Skibe gennem Kanalen imod 379 og 411 Skibe i December 1923 og 1922 henholdsvis. I Aaret 1924 passerede der gennem Kanalen 5121 Skibe imod 4621 Skibe i 1923 og imod 4345 Skibe i 1922.

Sveriges Handelsflaade blev i Fjor forøget med 27,000 Br. Tons. Handelsflaaden bestaar nu af 1318 Dampere paa 1,019,445 Br. Tons (i Fjor 996,021 Tons), 1004 Motorskibe paa 260,796 Br. Tons (i Fjor 241,024 Tons) samt 666 Sejlskibe paa 78,676 Br. Tons (i Fjor 94,717 Tons). Sejlskibene er saaledes gaaet stærkt tilbage.

Holland-Amerika Linien har nu 5 af sine Skibe lagt op deriblandt Passagerdamperen »Noordam«, der har været udlejet til den svenske Amerika-Linie. Ogsaa »Ryndam« skal oplægges, naar det kommer tilbage fra sin Rejse.

Trafikken paa Zeebrügge var i 1924 ialt 50 pCt. større end i Aaret før. Til Ostende ankom i 1924 ialt 654 søgaaende Skibe repræsenterende 329,418 Tons, eller 139 Skibe flere end i Aaret 1923.

Havneforholdene i London. — Et Forslag om Forbedringer til 10 Mill. Lstr.

Et Udvalg for Undersøgelse af Londons Havne- og Dokforhold har aflagt sin Beretning, som foreslaar Forbedringer med en Udgift af ca. 10 Mill. Lstr. I Surrey Commercial Docks, hvor Trævarerne losses, bør der ansættes betydeligt flere Arbejdere, for at paaskynke Ekspeditionen. I alle Dokker bør der anskaffes Motorpramme og et større Antal Bugserbaade, for hurtigere at kunne flytte overflødige Pramme andetsteds hen, hvor de ikke ligger i Vejen. Hvad Victoria-, Albert- og King George-Dokkerne angaar, maa Vejforbindelserne dertil forbedres, og der maa anskaffes flere lydende Kraner og flere Kornelevatorer.

Ved Sammenligning af Havneafgifter og Omkostninger for Losning og Ladning i engelske og Kontinent-Havne har man fundet, at for det samme Fartøj og den samme Last Udgiften i engelske Havne har udgjort ca. 3 sh. pr. Ton mod 1 sh. 9 d som Gennemsnit for Kontinenthavne.

Søforhør. — Kollision paa Elben.

Damperen »Jutlandia« gik den 9. Januar op ad Elben mod Hamborg, tog Havnelods og fortsatte med langsomt Fart mod Cuxhaven, hvor den skulde fortoje. »Jutlandia« holdt sig i Farvandets sydlige Side. Da den var ud for Blohm & Voss' Skibsværft, saas Damperen »Hilda Hugo Stinnes«, ført af to Slæbebaade, komme nedadgaaende med Kurs mod Midten af Farvandet. Der paafulgte nu en Del Manøvrer, som endte med, at den tyske Damper ramte »Jutlandia«s Styrbords Side. »Jutlandia« fik en Bule i Skibssiden, en Del af Lønningen ødelagt og Falderebstrappen bortrevet.



Redningsstation ved Vestkysten.

En jydsk Redningsmand.

Det er nu nogle Aar siden, at jeg traf ham ude i Fjaltring — Fiskeren og Redningsmanden *Niels Jensen Ruby*. Han stod da i Redningsvæsenets Tjeneste og var ansat som Betjeningsmand ved Redningsbaadene »Tuskær og »Thorsminde«. Samtidig var han den førende Havfisker. Gennem ham modtog Fiskerne deres Penge for Vesterhavsfisken, der da eksporteredes til Altona.

Allerede i 15-Aars Alderen tog *Niels Jensen Ruby* fat paa Havfiskeriet med de fladbundede Baade ud for Fjaltrings aabne Kyst, og dette forklarer, at han blev en Foregangsmand paa Fiskeriets Omraade.

Kun 20 Aar gammel gik han ind i Redningsvæsenet. Den 21. November 1868 blev han ansat som Baadmand ved Stationen Tuskær og senere ved Stationen »Thorsminde«. Disse to Redningsbaade betjente den lange Kyststrækning fra Thorsminde til Bovbjerg.

Der var haarde Redningsture, N. J. Ruby kom ud for, naar Skibe med Besætning stod ude paa Revlen som usle Vrag. Gennem 37 Aar stod han i Redningsvæsenets Tjeneste og var i dette Tidsrum med til at redde 313 *Mennesker*, tolv Gange med Redningsbaad og sytten Gange med Raketapparater.

Da han tog sin Afsked paa Grund af Sygdom, blev han betænkt med en aarlig Pension af 240 Kr.

Niels Jensen Ruby, der døde sidst i 1924, havde Redningsvæsenets Sølvmedaille for 25 Aars tro Tjeneste og Dannebrogskorset, og med ham forsvandt en af de store Skikkelser, en Havets Helt, hvis Livsgjerning faldt ved Jyllands Vestkyst. Hans Minde vil blive bevaret gennem kommende Generationer.

A. Nielsen.

I den første Halvdel af 1923 beløb Trafiken gennem Suez-Kanalen af tyske Postdampere sig til 87,000 Netto-Tons, medens den i første Halvjaar af 1924 beløb sig til 438,000 Tons. Postdamperne repræsenterede 55 pCt. af den tyske Kanaltrafik imod 16 pCt. i 1923.

Skibsførerforeningens Enke- og Hjelpekasse

har i Anledning af Foreningens 50 Aars Jubilæum fra »Den københavnske Sø-Assurance-Forening« modtaget en Gave paa 2000 Kr.

Er Sydvestvinden eller Golfstrømmen Aarsag til vort milde Klima? Hvad den sidste Storm lærte os.

(Efter Statsmetereologen i »B. T.«).

Over hele det Omraade, nordlige Frankrig, Storbritannien, Holland, Belgien, nordvestl. Tyskland og Danmark, hvor Stormen blæste, var Luftens Temperatur særlig mild efter Aarstiden, et Tegn paa, at den varme Atlanterhavsluft blev revet med ind over Nord-europa, et Bevis paa, at det er de sydvestlige Vinde, der mildner Europas Klima og ikke den saakaldte »Golfstrøm«, hvis Temperatur paa det Sted, der ligger os nærmest, kun er ca. 7 Gr. om Vinteren.

Den virkelige Golfstrøm kommer ud fra den mexikanske Havbugt, og her forenes den med Antillerstrømmen, og begge disse Strømme løber nord paa til Newfoundland-Bankerne (ikke New Foundland, da der intet gammelt Foundland er, men Newfoundland, det nyfundne Land). Ost for Bankerne støder Strømmen sammen med den Nord fra kommende Labradorstrøm, som splintres, medens Golfstrømmen bøjes Øst efter, senere Sydost efter, og dermed er dens Løb endt.

De vestlige Vinde, der blæser i det nordlige Atlanterhav, driver Vandet øst efter, denne Driftstrøm, Atlanterhavsstrømmen, løber forbi Færøerne nordost paa i passende Afstand fra Norges Kyst. Dens Vand opvarmes af de sydvestlige Vinde, der saaledes baade opvarmer Havet og mildner Europas Klima.

Atlanterhavsdriften løber nogle faa Kilometer daglig, Strømmen er med et rundt Tal ca. 400 Sømil bred og flyder meget langsomt afsted. Selv en almindelig Sydvestvind, der blæser 8 Meter i Sekundet, bevæger sig derimod ca. 700 Kilometer i Døgn, det er et helt stort Luffhav, der kommer farende ind over Europa for i den kolde Aarstid at bringe sin milde Luft ind over Landene.

Allerede i 1911 blev det udtalt, at man forlængst er paa det rene med, at den blotte Nærhed af det relativt varme Vand ikke er det afgørende for Klimaet, men at Retningen af de fremherskende Vinde er det afgørende for Europas Klima.

De sidste Storme er et yderligere Bevis herpaa, Vejr-kortet viste tydeligt, hvor varmt der var overalt, hvor Stormen blæste.

At Danmark har Gavn af Havets Temperatur, er sandt nok, det er blot ikke saa meget Atlanterhavsvandet som vore egne Farvande, der er varme nok til i et Par Uger at mildne en østlig Frostvinc; naar Havet omkring vore Oer har udtomt sin Varmeholdning, fryser det til, selv om der løber hundrede saakaldte »Golfstrømme« ude i Atlanterhavet.

Men kommer vor Ven, Sydvestvinden igen, saa er Mildningen der øjeblikkelig.

Staaet over Bord af en Braadso.

Esbjerg-Kutteren »Monica« af Esbjerg var i Slutningen af Januar ude i haardt Vejr. En Braadso slog over Skibet og tog en Mand af Besætningen, Theodor Hass fra Kouen, og førte ham ca. 40 Meter bort fra Skibet. Før man fik Kutteren drejet og kom derhen, var Hass druknet.



CHR. H. OLESEN

Direktør for „De Danske Spritfabriker“.

Navnet Chr. H. Olesen er landskendt, og det kendes navnlig fra to Sider — den danske Spritindustri og Arbejdet for dansk Arbejdes Fremgang.

Siden 1910 har Direktør Olesen været knyttet til De danske Spritfabriker, de første fem Aar som Sekretær hos Faderen, den myndige og kloge Etatsraad C. A. Olesen, der med fast Haand førte »De danske Spritfabriker« frem til den solide og grundfæstede Position, Selskabet indtog ved hans Død. Det var en god Skole, den unge Chr. H. Olesen her gennemgik, og han har med stor Klogskab og Dygtighed fortsat Faderens Arbejde for at koncentrere og samle hele Spritfabrikationen under én Ledelse og Drift. Under Aktieselskabet »De danske Spritfabriker« er nu samlet alle Landets store og førende Virksomheder i denne Branche, og Selskabet regnes for et af Landets fineste og bedst konsoliderede Selskaber, hvis Aktier hører til de saakaldte »guldrandede« Papirer.

Den anden Sag, der fornermeligst har Direktør Chr. H. Olesens store Sympati, er Arbejdet for dansk Arbejdes Fremgang. Som Formand for Landsforeningen »Dansk Arbejde« har han gjort et Kæmpearbejde, der ikke altid — navnlig i den første Tid — har været lige paaskønnet. Nu er Arbejdet for dansk Arbejde blevet en Velfærdssag for hele Landet, og det omfattes fra alle Sider med den største Sympati og Velvilje, og Æren herfor tilkommer i første Række Chr. H. Olesen.

Ogsaa paa mange andre Omraader har man haft Bud efter Direktør Olesens store Arbejdskraft og Indsigt; han er saaledes bl. a. Medlem af Industriraadet og dettes staaende Udvalg, og af Erhvervsministeriet er han udnævnt til Formand for den nylig nedsatte Industri-Kommission.

Direktør Chr. H. Olesen er endnu en ung Mand — han fyldte fornylig 40 Aar — og man har saaledes Lov til at haabe paa endnu i en lang Aarrække at kunne drage Nytte af hans rige Evner og store Arbejdsdygtighed.

Sømandsstrejken i Australien nær Afslutning.

Det overvældende Flertal af Sømændene har besluttet af genoptage Arbejdet, og den langvarige Strejke, som har lammet Australiens Skibsfart, vil antageligt dermed være til Ende.

En ny Damp-Generator, der skal kunne revolutionere Dampdriften.

En ung svensk Ingeniør i London, *Oscar Brumler*, har konstrueret en ny Generator, der eventuelt vil revolutionere hele Dampdriften.

Med denne Generator, som knap er en Meter i Diameter og 1½ Meter lang, kan der fremstilles tilstrækkelig Damp til at drive et Lokomotiv, og der kræves ikke Tid til Opfyringen. En Damper skal med den nye Opfindelse kunne have Dampen oppe paa 5 Minutter.

Fælles-Aktion mod Olieplagen.

En Kommission i England, nedsat af Chamber of Shipping og af Liverpool Steamship Owners Association, har undersøgt dette Spørgsmaal og vil nu offentliggøre Betænkningen.

Det synes, som om Betænkningen gaar ud paa, at Tiden endnu ikke er inde til at tvinge Skibene til at have Separatører og endvidere, at Olie og Ballastvand

ikke bør udpumpes indenfor en Afstand af 150 Sømil fra Land. Imidlertid mener nogle, at en større Astand er ønskelig. Med Olie tænker man paa Raa-Petroleum, Brændsels- og Dieselolie.

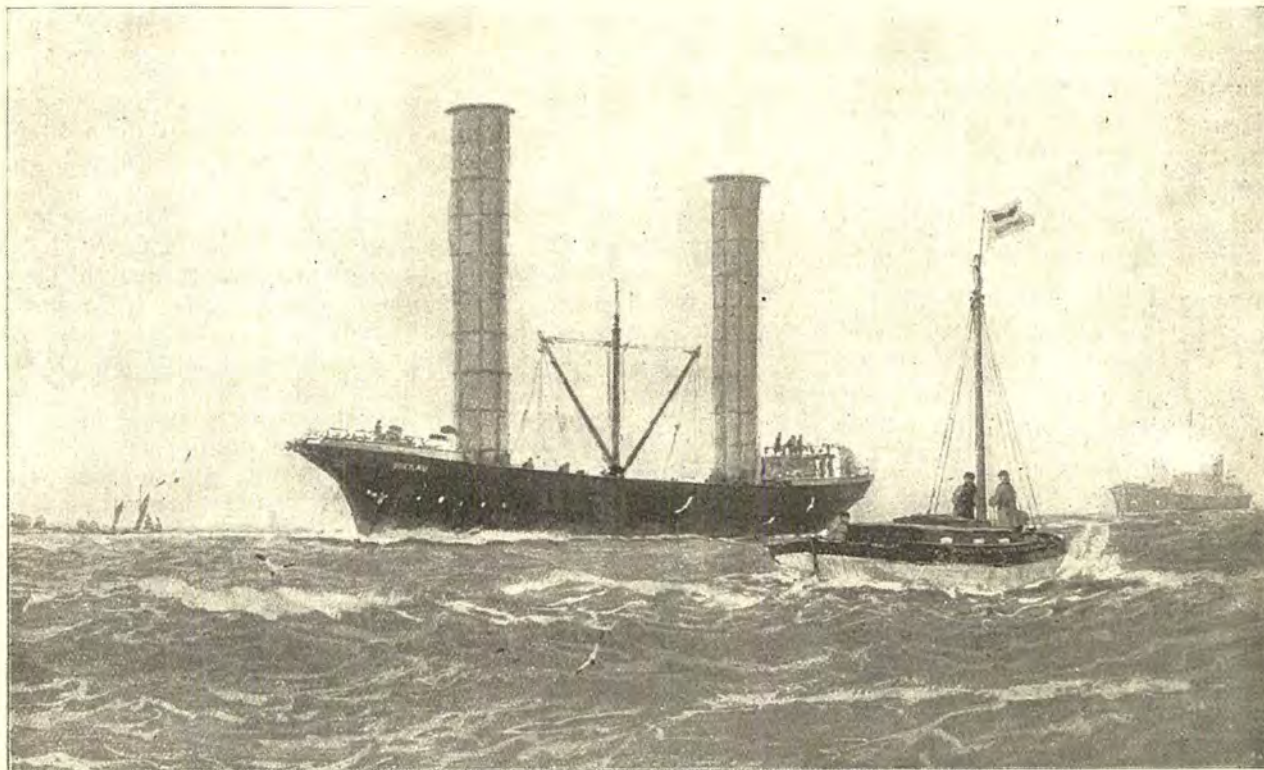
Man anbefaler, at alle maritime Lande gaar til en fælles Aktion, og at Regeringerne gaar ind paa at give Krigsskibe Instruktioner i Lighed med, hvad man mener nødvendigt for Handelsskibe.

Til Slut anbefaler Kommissionen, at Havneautoriteter overalt i Verden skal være ansvarlige for, at der i Havnene findes et tilstrækkelig stort Antal Lægttere, hvori Olien kan renses.

Sørøveri i Kina-Søen.

2000-Tonneren »Hong Hwa«, der tilhører et kinesisk Reederi, men sejler under britisk Flag, var fornylig paa Vej til Hongkong med flere Hundrede Passagerer og Last, og blev den 13. Januar taget af Pirater efter Afrejsen fra Singapore. Henved 30 Pirater havde indskibet sig som Passagerer i Singapore og overraskede med Revolver i Haand Kaptajnen og Officererne ved Frokosten. De ødelagde Radioapparaterne og havde i 3 Dage Herredømmet om Bord. Officerer og Mandskab blev sat til Arbejde om Bord i Skibet, der blev taget ind i Bias-Bugten — ikke langt fra Hongkong — hvorefter Piraterne gik i Land med Byttet.

⊗ Rotor-Skibet „BUCKAU“ i Nordsøen ⊗



Det af Ingeniør Flettner konstruerede »Rotor«-Skib har fornylig fuldført et Par Sejladsere som Fragtskib. Første Rejse var til Danzig med en Ladning Koks, hvorefter det, befragtet af »Bergenske Dampskibsselskab«s Filial dér, sejlede til Skotland med Trælast.

Skibet demonstreredes forinden sin Afrejse fra Danzig ved en Fart i Danzig-Bugten. Til at deltage i Farten ombord paa »Buckau«, som Skibet hedder, var indbudt Regeringens Medlemmer og alle Danzig-Honoratiorene samt de fremmede Konsuler.

Skibet er nu ankommen til England efter en storm-

fuld Rejse over Nordsøen. De incvundne Resultater viser, at Rotorskibet som Helhed har bestaaet sin Prøve. Det er godtgjort, at »Rotorerne« kan bruges som Fremdrivningsmiddel, selv om Forventningerne til deres Ydeevne har været en Del overdrevne. Ved Krydsning ejer de ikke de Fordele, man havde berægnat, og i deres nuværende Form gør de Skibet for »ranke«, i høj Sø rullede »Buckau«, saa selv gamle Søfolk maatte give op.

Teknisk set har Princippet vist sig at være rigtigt, de praktiske Ændringer kommer nok senere.

Bragt flot.

Damperen »Johann«, som var grundstødt ved Østerskov, blev om Aftenen den 25. Januar bragt flot af to tyske Bugserdampere og sæbt til Kiel for at blive dykkerundersøgt.

— — —

En større tysk Fiskertrawler strandede i Slutningen af Januar Maaned udfør Odde Havn.

Svitzers »Bien« afgik fra Helsingør til Strandingstedet.

Motorgaleasen »Car« af Stettin har været paa Grund paa Bisserup Hage i Store Belt paa Rejse fra Hammerhavn paa Bornholm til Aarhus med en Ladning Brosten.

Svitzers Bjergningsdamper »Ymer« fra Korsør bragte Skibet flot.

Stranding ved Æbelø.

Den 3000 Tons store Damper »Merkurius« af Swansea, paa Rejse fra Aarhus til Horsens med Oliekager, strandede den 25. Januar paa Æbelø Rev. Svitzers »Svava« afgik til Strandingstedet.

Aorangis Jomfrurejse.

Motorlinereren »Aorangi« udsendte Radio-Meddelelser fra sin første Rejse over Atlanten. I et Par Dage mødtes særlig haardt Vejr, og selv i svær Sø og med høj Fart mærkes ingen Vibrationer, og Maskiner og Hjælpemaskiner arbejdede tilfredsstillende. Farten var lidt under 17 Knob ved 118 Omdrejninger og lavt Brændselsforbrug. Senere radieredes om godt Vejr, og Farten var da 17,6 Knob.

A. O. ANDERSEN

Direktor i »Det Forenede Dampskibs Selskab«, A. O. Andersen, som den 8. Februar fyldte 50 Aar, har allerede i en længere Aarrække indtaget en ledende Position indenfor dansk Skibsfart, og efter en grundig Uddannelse saavel i Handel som i Shipping, baade herhjemme og i Udlandet, stod han kort efter Aarhundredskiftet som korresponderende Reder for D.-S. »Viking« og blev i de følgende Aar efterhaanden Leder af Rederierne »Skjold«, »Gorm«, »Carl« og »Valkyrien«.

Direktor A. O. Andersens store Arbejdsevne og Dygtighed i Forbindelse med hans rige Erfaringer paa mangfoldige Områder gjorde ham selvskreven til ledende Poster i mange af de af Krigs-Situationen affødte Institutioner. Han var saaledes Næstformand i Fragtnevnet og blev senere Formand for dets Likvidationsudvalg. Desuden var han Medlem af »Krigsforsikringen for danske Skibe« og Medlem af Statens Kulfordelingsudvalg. I flere Aar var Direktør A. O. Andersen Medlem af Sø- og Handelsretten, Næstformand i »Dansk Dampskibsforening« og Formand for dens gensidige Kasco-Assurance-Afdeling og tillige Medlem af Arbejdsgiverforeningens Hovedbestyrelse. Endvidere er han i Bestyrelsen for »Foreningen til Søfartens Fremme«, Medlem af Privatbankers Bankraad, i Bestyrelsen for Aktieselskabet Major Wright & Co., Helsingør, og »Det kgl. danske geografiske Selskab«, i Repræsentantskabet for den danske Afd. af »Foreningen for skand. Sømandshjem i fremmede Havne« og Delegeret i »De private Assurandører« — som man ser en rig Arbejdsmark.

Fra Foraare 1920 har A. O. Andersen været Direktør i »Det Forenede Dampskibs Selskab« og har her i fremtrædende Grad været Sjælen i Udviklingen og Moderniseringen af dette Danmarks, ja Nordens største Dampskibsselskab. Direktør A. O. Andersen, der fra sin Ungdom har været nøje knyttet til Søen, har forstaaet Skibsfartens Væsen og Folkenes Kaar som ingen anden. Der er over denne Kæmpes skarptmejslede Profil et Pust fra den hedengangne Vikingetid, parret med vennelsel Forstaaelse, Ordholdenhed og Kraft. Som Dir. A. O. Andersen er agtet af sine Kolleger og Venner indenfor Rederkredse, har han paa samme Tid skaffet sig Venner i alle Lejre hos den danske Sømandsstand.

Manager at »Det Forenede Dampskibs Selskab« »The United Steamship Company«, Mr. A. O. Andersen, who on the 8th February completed his 50 year, has far back during a long series of years occupied a leading position within Danish shipping, and after a thorough education in commerce and shipping, both at home and abroad, short time after the change of the century he took up the position as managing owner of the s.s. C. »Viking«, and became in the following years gradually leader of the ship-owning companies »Skjold«, »Gorm«, »Carl«, and »Valkyrien«.

The great working ability and capability of Mr. A. O. Andersen in connection with his rich experience in multifarious domains made him the very man for many leading positions within the institutions created by the war situation. He was thus Vice-President in the Freight Committee, and became later on Chairman of its Liquidation Committee. He was, moreover, a member of »Krigsforsikringen for danske Skibe« (The war-risk insurance for Danish ships), and member of the Coal Distribution Committee of the Government. For several years Mr. A. O. Andersen was a member of the Maritime and Commercial Court, Vice-President of »Dansk Dampskibsforening« (Danish Steamship Association) and President for its Mutual Hull-Insurance Department, and also a member of the Central Board of the Employers' Association. He is further member of »Foreningen til Søfartens Fremme« (The Association for the Advancement of Shipping), member of the banking Committee of the Privatbanken, member of the Board of Directors of Aktieselskabet Major Wright, Helsingør, and »Det kgl. danske geografiske Selskab« (The Royal Danish Geographical Society), member of the representative body of the Danish section of »Foreningen for skand. Sømandshjem i fremmede Havne« (The Association for Scandinavian sailor's homes in foreign ports) and a delegate in »De private Assurandører« (The private underwriters) — as we see, a rich field of activity.

From the spring of 1920 Mr. A. O. Andersen has been manager at »Det Forenede Dampskibs Selskab« (The United Steamship Company), and has here eminently been the heart and soul in the development and the modernization of this largest steamship company of Denmark, indeed of all Scandinauia. Mr. A. O. Andersen has from his youth been closely attached to the sea, has understood the essence of the shipping and the condition of the crew as no other person. There is about the strongly marked profile of this giant an air from the old age of vikingism, connected with friendly sympathy, faith-keeping and strength. Being esteemed by his colleagues and friends within shipowner circles Mr. A. O. Andersen has simultaneously secured friends everywhere inside the Danish sailor-class.





DIREKTØR A. O. ANDERSEN

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP COMPANY)

Ud over Danmarks Grænser!

Det Forenede Dampskibs Selskabs Fremstød paa
Turistrejsernes Omraade

Nogle Billeder fra Middelhavsturer

Som tidligere omtalt sendte Det forenede Dampskibs-Selskab »Frederik VIII« paa Togt til Middelhavet sidste Efteraar og i Tilslutning hertil agter Selskabet i den kommende Sommer at arrangere to Lystrejser med »Oscar II« til Færøerne, Island og Norges Vestkyst.

Programmet for denne Tur er følgende:

Under Forudsætning af fornøden Tilslutning agter Selskabet i Sommeren 1925 at lade den 10,000 Tons store Amerikadampner »Oscar II« udføre to Lystrejser til Færøerne og Island samt til Norges Vestkyst. Skibet vil anløbe Thorshavn og Reykjavik, hvorefter der sejles norden om Island, hvorved Polarkredsen passerer, og Øfjord anløbes.

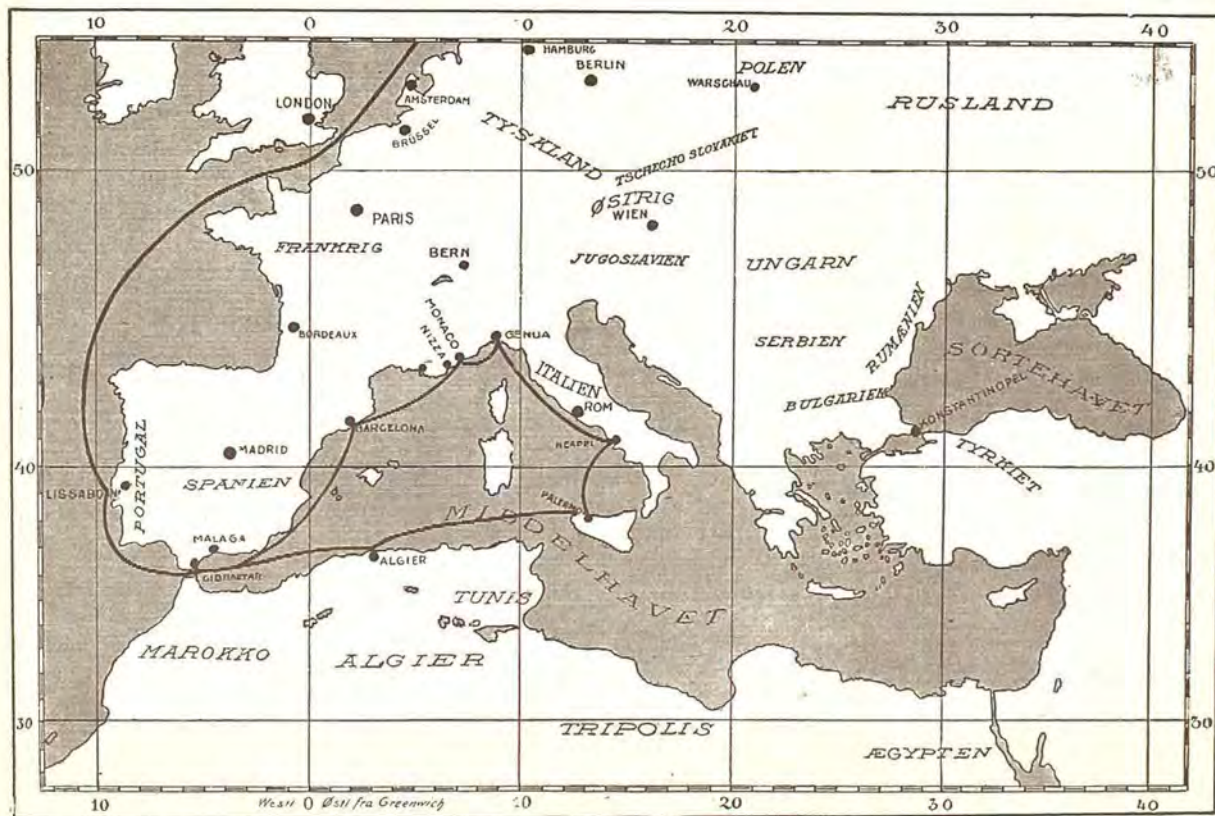
Fra Island fortsættes til de smukkeste vestnorske Fjorde, passerende Molde og anløbende Aandalsnæs, Øie, Hellesylt, Merok, Loen, Balholmen,

Gudvangen og Bergen, og der vil overalt saavel paa Færøerne og Island som i de norske Byer og under Sejladsen blive rig Anledning for Deltagerne til at gøre sig bekendt med den forskelligartede, storslaaede Natur.

Den sjældne Lejlighed, der her gives det danske Publikum til at besøge Færøerne, Island og Norge, vil forventelig bevirke en stærk Tilslutning til disse Rejser.

Minimumsprisen pr. Billet er for de forskellige Passagerdæk Kr. 900.—, Kr. 1150.—, Kr. 1300.— og Kr. 1400.—, stigende efter Kamrenes Beliggenhed for de respektive Dæks Vedkommende.

For at give Ungdommen Lejlighed til at deltage i en saadan Rejse, har Selskabet besluttet at indrette en speciel 3die Klasse til den meget moderate Pris af Kr. 500.— pr. Billet. Dette Arrange-



Frederik VIII.s Rute

ment vil dog kun blive gennemført, saafremt fornøden Tilslutning viser sig.

I Billetpreisen er indbefattet fuld Kost ombord (excl. Drikkevarer) under hele Rejsen, ligesom Transporten mellem Skib og Land paa Steder, hvor s.s. »Oscar II« ikke kommer til Kaj, er indbefattet i Billetpreisen.

Under Forudsætning af fornøden Tilslutning, vil Afgang fra København finde Sted henholdsvis den 27. Juni og 20. Juli Kl. 10 Fm. og den planlagte Tilbagekomst henholdsvis den 16. Juli og 8. Aug. 1925.

Hver Rejse vil saaledes vare 19 Dage.

Vi skal i det følgende nøje holde vore Læsere underrettet om Enkelthederne og Gangen i det storlaaede Program, der ligesom Middelhavsturen vil give eventuelle Deltagere friske og nye Indtryk, men fremfor alt bringe os i langt nærmere Berøring med disse Lande og deres Folk.

Som vi tidligere har bragt et enkelt Billede fra Afrejsen og Hjemkomsten, bringer vi i nærværende Nummer en Række Billeder fra de Egne, Deltagerne i Middelhavsturen besøgte, saavel som Fotografier optaget under Turen.

Som Rejserne til London (Wembley-Udstillingen) i Sommer blev en straalende Succes, var Middelhavsturen det ikke mindre. Jordens skønneste Egne besøgte, Drømmen



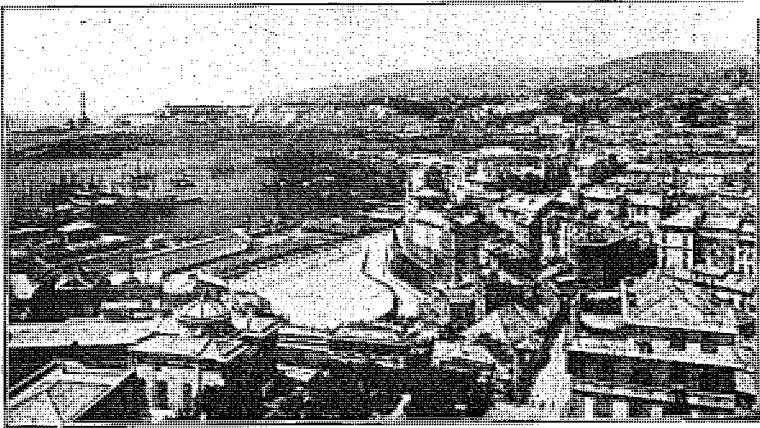
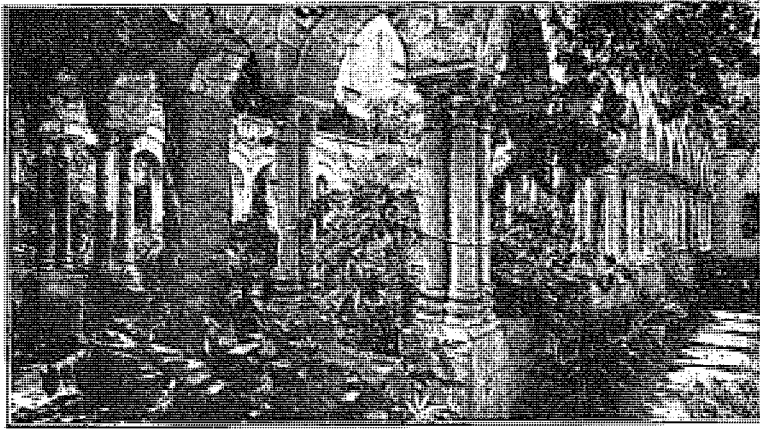
Fra Udsigten til Monserrat ved Barcellona



Ung Kabylerinde.

om Syden blev Virkelighed. Og selv om Fotografiet nu engang kun giver et afbleget Udtryk for det set, taler Billeder fra ukendte Egne alligevel med samme forjættende Fristelse som den, vi følte, da vi som Børn betragtede de forunderlige Eventyrbilleder, der aabnede os Fantasiens Riger.

Alene en Rejserute trukken som Streg hen over et Kort! Ejer den ikke en magisk Tryllerings mærkelige Egenskab? Hvis man da frivillig vil leve sig ind i dens Bane! Og virker ikke Billedet af den smukke Kabylerinde som en Mindelse om Eventyret 1001 Nat? Snart er vi i Afrikas Landsbyer og Bjerge, hvortil Bennetts Rejsebureau arrangerer Udflugter, snart vandrer vi mellem Oldtidens historiske og berømte Ruiner. Saa ser vi Deltagerne



Øverst. Palermo
Nederst. Genua

færges i Land i Damperens store Motorbaad eller i skrumplende Kærrer, trukne af Mulæsler, paa Vej til Højlandet. Hist skuer vi ud over den vidunderlige Dal ved Monserrat (Barcelona), og her vugger Kæmpedamperen sig blideligt paa Middelhavets dovne Dønninger, omgivet af maleriske Baade med Latinersejl.

Sydens Sol giver Mindet Eventyrets uforklarlige Glans.

Det, som i første Række gør en saadan Sø-Rejse tiltrækkende, er ikke de interessante Steder, man besøger, men selve Sø-Rejsens Behageligheder og Soluftens styrkende Egenskaber. Medens en Rejse over Land ganske vist aabner Muligheden for Besøg i andre Byer undervejs, afføder en Jernbanerejse adskillige Bryderier i Form af daglange Kupéophold i

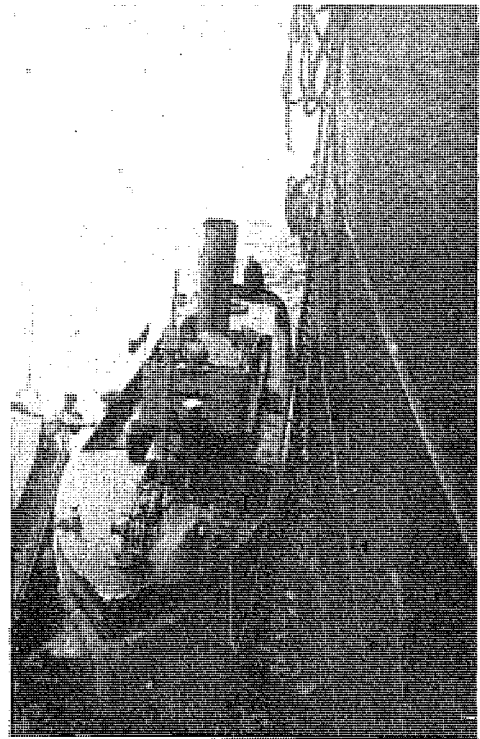
stovfyldt Luft, Spektakel, Rejsetummel og Omskiftninger, Udstigninger her og der, kneben Plads, Trængsel eller ubehageligt Rejseselskab.

Rejsen derimod ombord paa en stor moderne Damper bringer Deltagerne ud i Naturens Stillehed og ud til den reneste, bakteriefri Luft, der som Evighedens dybe, rene Strømning aander ind fra Atlanterhavets rige Gemmer. Og Rejseselskabet kan man selv vælge sig, hvis man da ikke foretrækker at dase i sin Liggestol og lytte til Bølgenes melodiske, hvisskende Vuggesang.

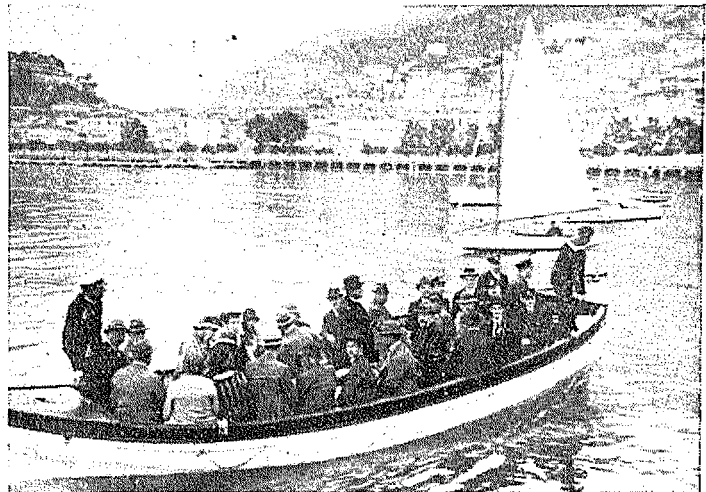
De fleste betydende Byer ligger alligevel ved Havet og last not least har den Lystrejsende, som tager ad Søvejen, derfor den Fornøjelse at gæste disse Byer ad den samme Vej, som blev benyttet af deres Forfædre — Vikingerne.

Øverst. Neapel
Nederst. Pompeji





1. I Pompeji.
2. Lødsen kommer ombord i Gibraltar.
3. Kronprins Frederik paa Kommandobroen.
4. Parti fra Monaco.



Antwerpen blev i August besøgt af 758 søgaaende Skibe paa ialt 1,522,469 Tons og hvoraf 19 Sejlskibe. Skibstrafiken i August paa Antwerpen var 45,000 Tons mindre end i Juli, men var højere end i August ifjor. I Aarets første 8 Maaneder var Trafiken 12,4 Tons, imod 11,3 Mill. Tons for de samme Maaneder i 1923. Der ankom i August 346 britiske Skibe, 123 tyske, 59 belgiske. 52 franske, 41 hollandske, 39 norske, 26 svenske og 22 danske Skibe.

Det første engelske Radiofyr, som i 6 Maaneder forsøgsvis har været i Funktion mellem Swansea og Cardiff, har vist sig til megen Nytte for Skibsfarten. Disse Fyr med traadløse Stationer kan benyttes af Skibe med Pejlingsantenner til Radiopejling fra Søen, og da det

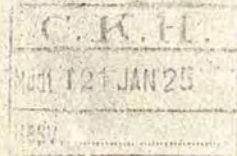
første Forsøg er faldet saa heldigt ud, agter man nu at opsætte flere Fyr med lignende Konstruktioner paa forskellige Steder af Storbritanniens Kyster.

Blandt de 203 regelmæssige Linier, der udgaar fra Antwerpen, er kun 18 belgiske Linier mod 64 britiske, 38 tyske og 18 franske Linier. Grunden hertil er, at de store Ruteselskaber i høj Grad berytter Antwerpen som Anløbshavn, og de opmuntres hertil af Havneautoriteterne, som yder dem al mulig Hjælp. Den store Konkurrence holder Fragterne nede til Gavn for de belgiske Eksporthører.

CARNEGIES BELØNNINGSFOND
FOR HELTEMOD

København, den 20 Januari 1925.
Adresse: Indreministeriet.

C. F. 704



Til

Reservens C. E. Hansen,
Amaliegade 29.

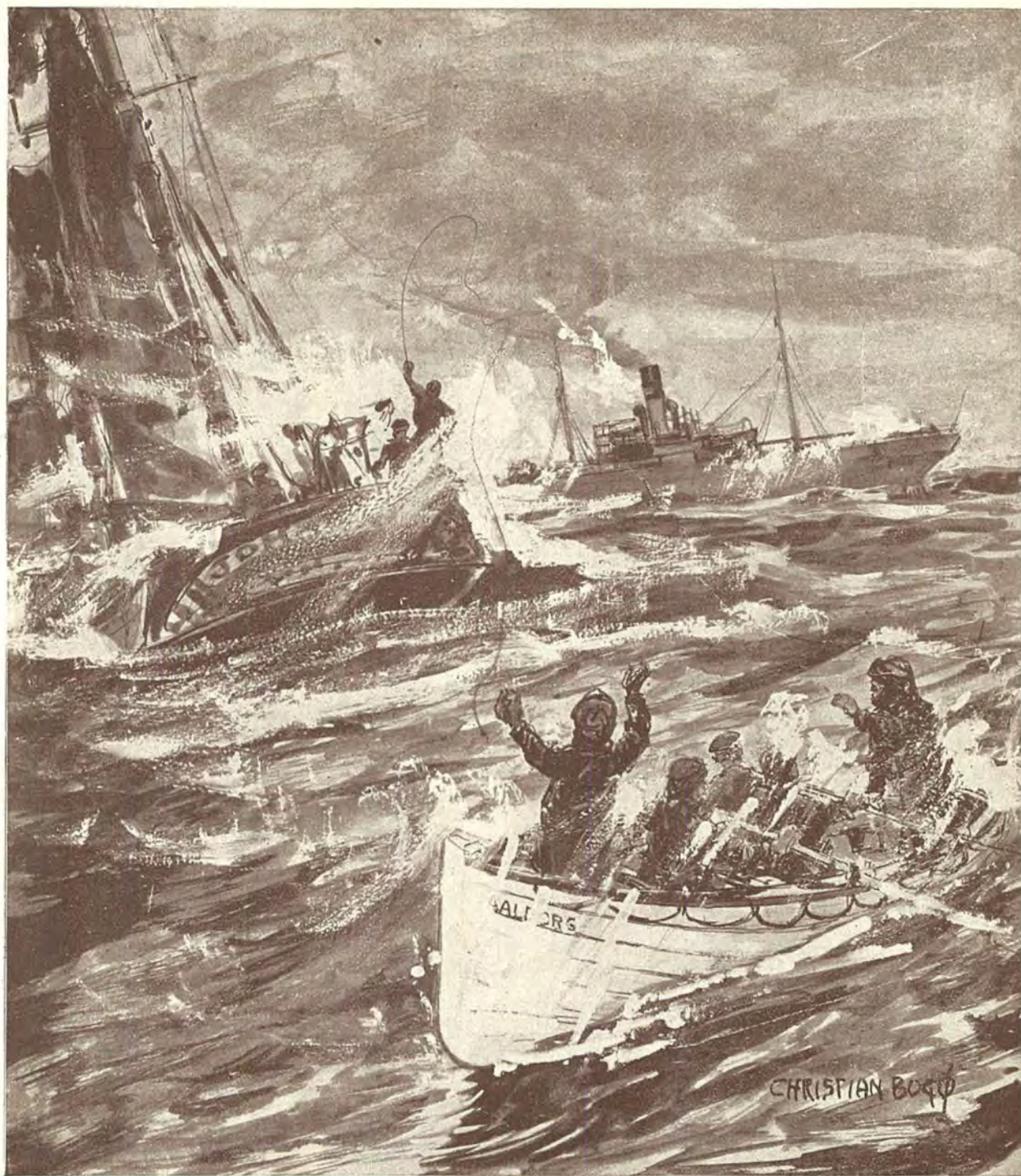
At Fondet har tilstaaet 2. Styrmand Palm, Letmatroserne
J. Jensen og H. Stange samt Matros Laur. Olsen, alle af S/S »Aalborg»
en Belønning af ^{hvert} 500 Kr., hvilket Beløb er blevet den paagældende
tilstillet, det tillader man sig herved at meddele under Henvisning
til æret Skrivelse af 29. September 1924.
De paagældende Akter følger herafst tilbage.

For Fondets Bestyrelse

*) samt Fondets Medaille i Bronze
til hver af de fire samt til
Kaptajn A. Egeholm.

ORIGINALSKRIVELSEN

fra Carnegie's Belønningsfond for Heltemod, hvori meddeles Rederiet C. K. Hansen, at Fondet har tilstaaet 2. Styrmand Palm, Letmatroserne J. Jensen og H. Stange samt Matros Laur. Olsen, alle af S/S »Aalborg» en Belønning af hver 500 Kr. samt Fondets Medaille i Bronze, hvilken Medaille ligeledes er tildelt Kaptajn Egeholm for hans dygtige Manøvrering under Redningsarbejdet.



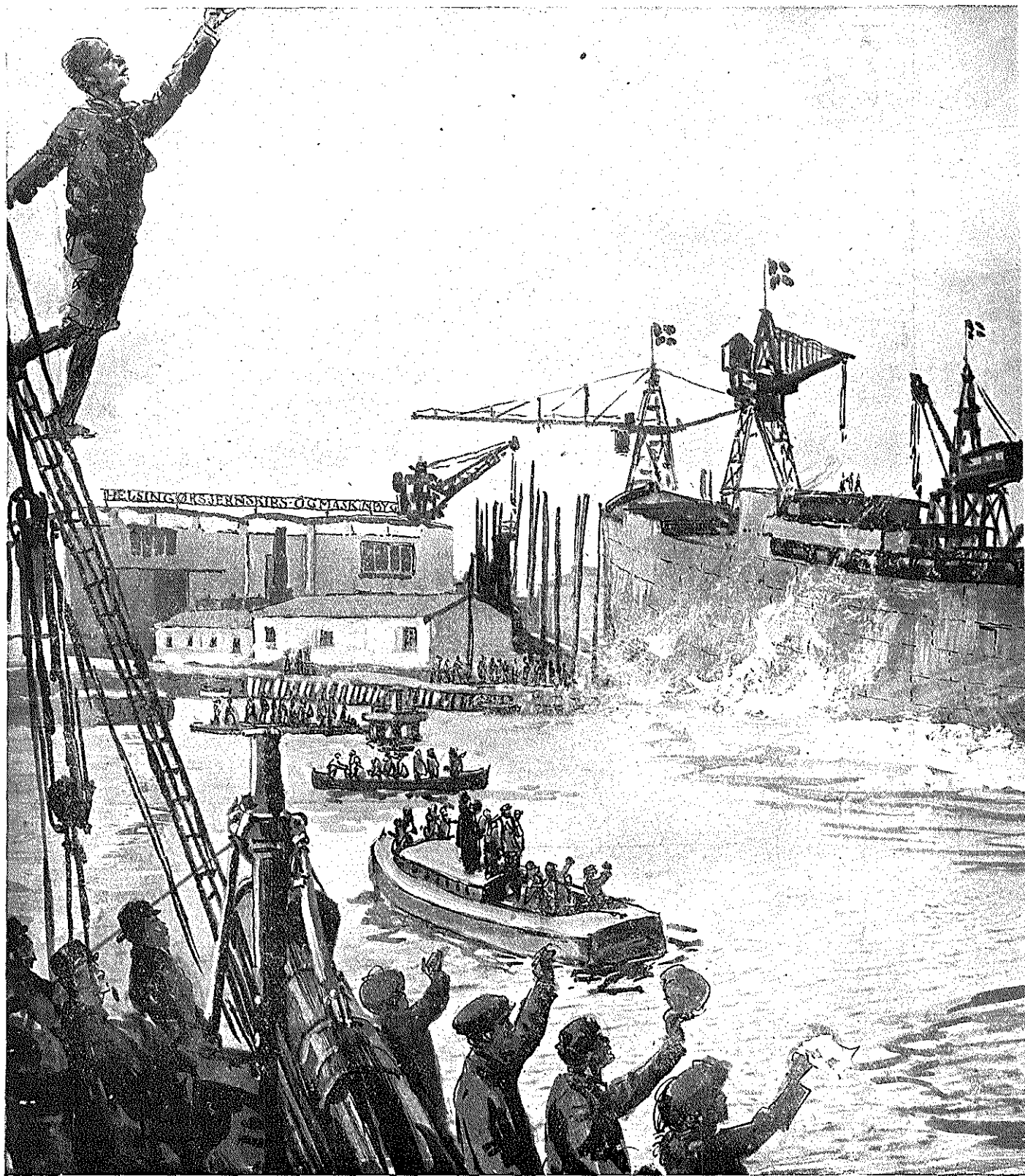
Dansk Sømandsdaad.

Dagbladene indeholdt for nylig en Liste over de danske Redningsmænd- og kvinder, som var kommen i Betragtning ved sidste Aars Uddeling af »Carnegie's Belønningsfond for Heltmod«, tilligemed et Par Ord om enkelte af de udførte Bedrifter.

Det er »Vikingen« en særlig Glæde at uddybe Meddelelsen om den Begivenhed, som repræsenteredes ved en dansk Sømandsdaad. Hvad der skete, var følgende:

Den 2. Marts 1923 mødte den danske Damper »Aalborg«, tilhørende Rederiet C. K. Hansen, København,

i en forrygende Orkan i Nordsøen den tyske Motorskonnert »Hieronymus«, som var i synkefærdig Tilstand. I 26 Timer blev Aalborg liggende ved det synkende Skib, ventende paa det Øjeblik, hvor det mellem vældige Braadsøer var muligt at bringe Undsætning. Med Fare for deres eget Liv gik 2. Styrmand, to Letmatroser og en Matros i Skibsjølen og reddede de 11 Mand fra »Hieronymus«. Alle fire blev indstillet til »Carnegiefondet« og modtog hver 500 Kr. foruden Fondets Bronzemedalje for udført Daad; Medaljen blev yderligere tildelt Kaptajn Egeholm paa »Aalborg« for hans udmærkede Manøvrer under Redningsarbejdet.

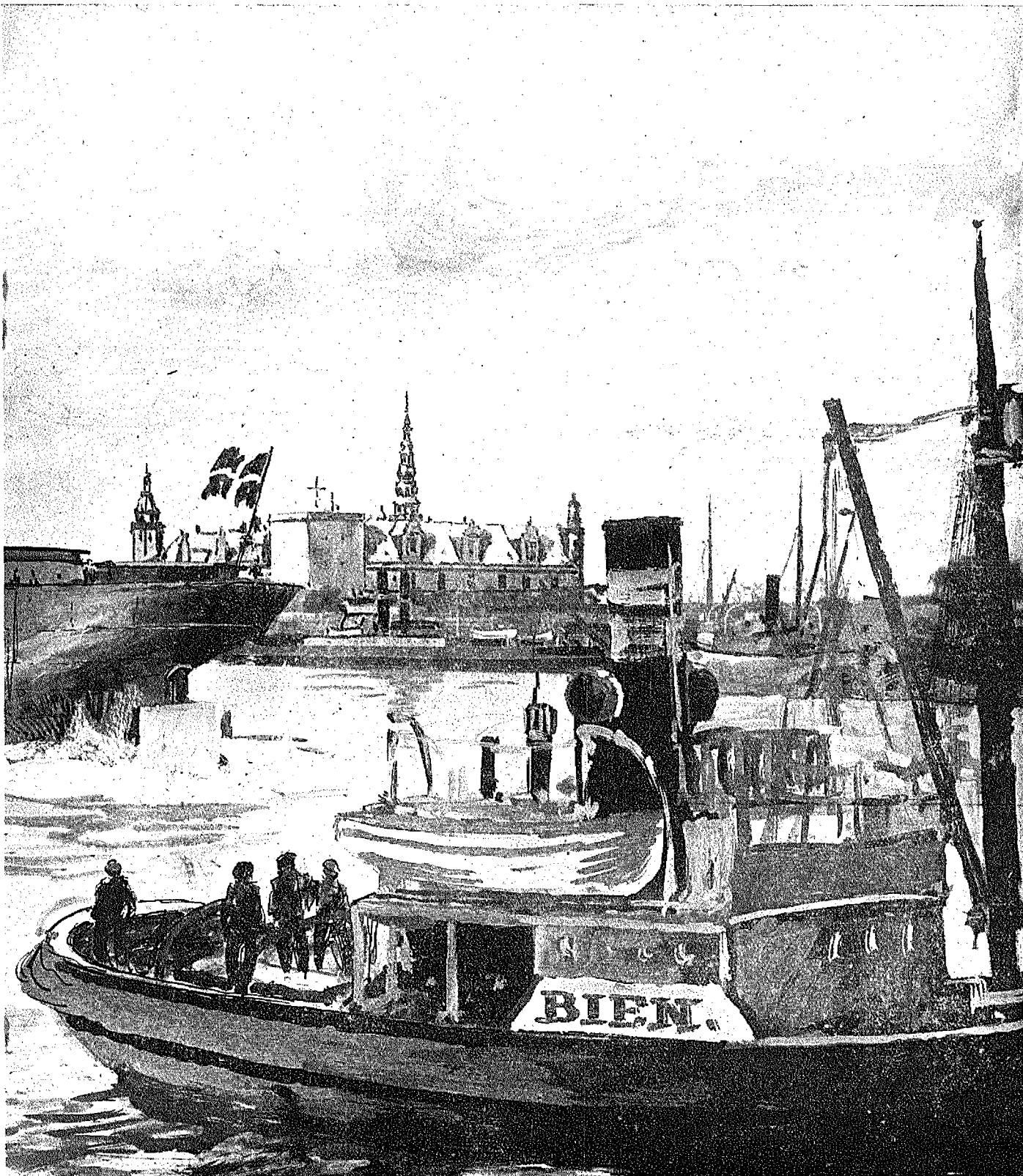


Søsætning af „Det Forenede Dampskibsselskab“s nye Passager-Motorskib „Parkeston“.

Lørdag den 31. Januar søsattes fra Helsingør Skibsværft »Det Forenede Dampskibs Selskab«s nye Motorskib, der i Daaben fik Navnet »Parkeston«.

»Parkeston«, der er det første danske Passager-Motorskib i udenrigs Fart, skal indsættes i Ruten Esbjerg—

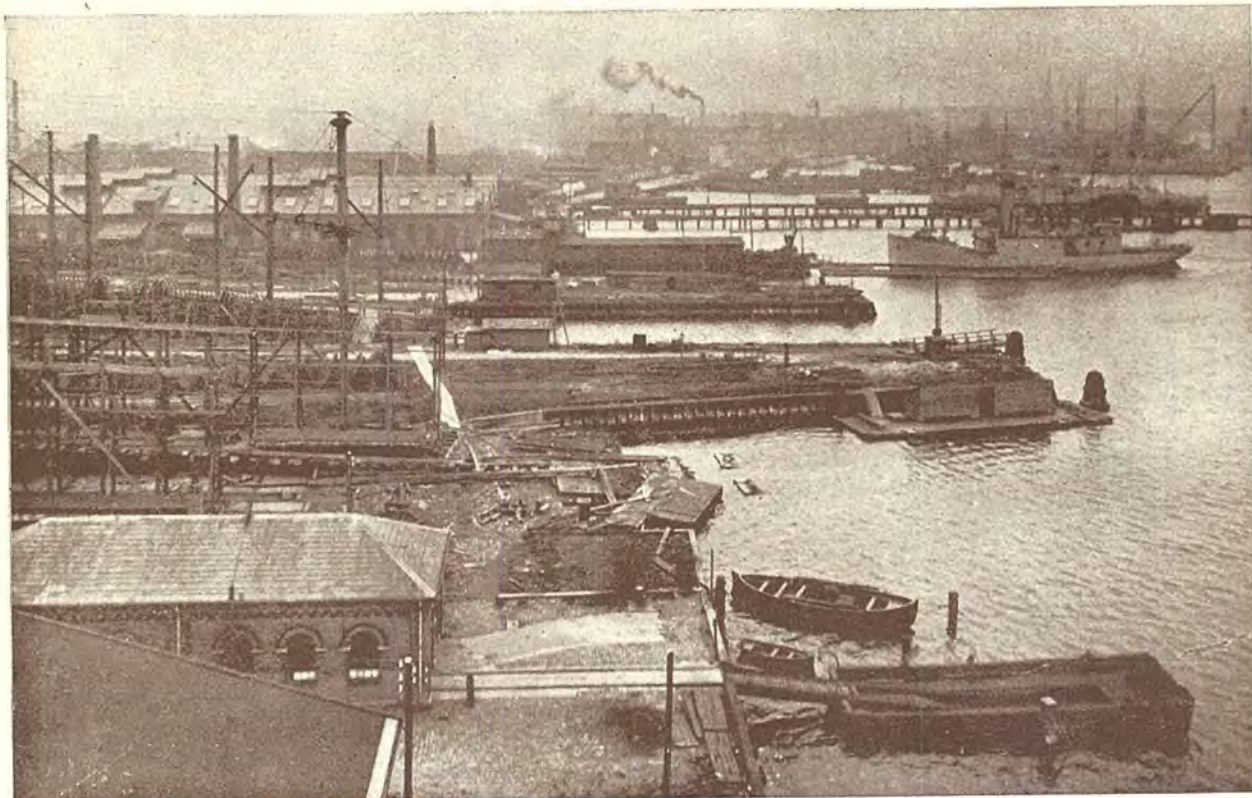
Parkeston. Skibet maaler 304' × 44' × 28,6" og vil kunne medføre 124 Passagerer paa første og 88 paa tredje Klasse. Baaden selv er paa 1400 T. d. w. med 2 Dieselmotorer paa ca. 4000 H.K. og skal kunne gøre en Fart af ca. 15 Knob.



Launching the M/s Liner „Parkeston“ at Elsenore. (Owner. The United Steamship Comp.)

Helsingørs Skibsværft, der i de senere Aar er undergaaet en fuldkommen Moernisering, har bygget »Parkeston« paa 4 Maaneder med en daglig Arbejdstid af 8 Timer. Til Sammenligning tjener, at »A. P. Bernstorff« med en daglig Arbejdstid af 10 Timer tog 5 Maa-

neder og 26 Dage. Det tjener ikke mindst baade Dampskibsselskab og Værft til Ære, at man med store økonomiske Ofre har ladet dette Arbejde udføre i Danmark paa en Tid, hvor Skibet kunde være bygget langt billigere i Tyskland. — Dansk Arbejde!!



Orlogsværftet set fra den gamle Kran.

ORLOGSVÆRFTET OG VOR FLAADE

Fæstningen omkring København er ældgam- mel. Nede under Christiansborg er der endnu velbevarede Rester af den Kridtstens Ringmur omkring Absalons gamle „Søjle- borg“ fra 1165. „Hanetaarnet“, der laa udfør Larslejstræde, var fra 1290, og endnu har vi jo det gamle „Jærtaarn“ ved den nu for- svundne Aborrepark. Ellers er der af Vol- dene kun bevaret den paa Amager, fra Kalve- bod „Kigkure“ til Quinti Bastion.

Søforterne er naturligvis af langt senere Op- rindelse. Ved Refshaleøen nedsænkedes i 1713 tre Orlogsskibe paa Nordpynten — det ene hed „Trekroner“ — og en Del andre og en Dok noget sydligere. Det var Begyndelsen til „Trekroner“ og „Prøvestenen“, men de blev senere nedagt. „Lynetten“ blev i 1767 til som Jordbatteri. Efter 1801 grundsattes et Par Li- nieskibe ved „Prøvestenen“, men de solgtes en Snes Aar senere til Ophugning, og det nu- værende „Mellemfort“ og „Prøvestenen“ opfør- tes først i Tredserne. I Firserne fik vi „Mid- delgrundsførtet“, og for faa Aar siden kom saa „Saltholms Flakfort“ og et Par andre, der jo nu nedlægges.

Men til Søforsvaret hørte et Orlogsværft — „et Etablissement, bestemt til Oplægning, Ud- rustning, Vedligeholdelse og Fornyelse af en Orlogsflaade, med hvad dertil hører. Det maa indeholde Værksteder til Forfærdigelse af alle Skibsredskaber, Beddinger til nye Skibes Byg- ning, Ophalingsbeddinger og Tørdokke til de- res Eftersyn, Magasiner, Kraner osv. Det maa helst ligge, saa det ikke kan bombarderes fra Søsiden, og det maa forsvares af Land- og Søforter.“

Paa det gamle „Bremerholm“ var der alle- rede under Kong Hans et kongeligt Skibs- værft, og efter den skaanske Krig dannedes det Værft, der fik Navnet „Nyholm“ i Mod- sætning til „Bremerholm“. Nu bestaar Orlogs- værftet af „Nyholm“, „Frederiksholm“, „Dok- øen“ og „Arsenaløen“, som tilsammen er 82 Tdr. Land store — de afgrænser et lignende Vandomraade.

Fra „Nyholm“, der var blevet færdigt i 1685, løb „Dannebrog“ af Ståbelen i 1692 — det var med i Køge Bugt under Slaget 1710. „Six- tus“, der ligeledes blev færdigt i 1685, grund- lagdes paa gamle Orlogsskibe for at beskytte



Kasernen med Burmeister & Wain's Værft i Baggrunden.

„Nyholm“ mod Isgang — nu benyttes det kun som Salut- og Flagbatteri. Fra 1859, da det bestemtes, at „Bremerholm“ skulde nedlægges og bebygges som „Gammelholm“, blev alle Flaadens Værksteder samlet paa Orlogsværftet. — — —

En gammel Skik hyder, at Orlogsværftet aabnes for Offentligheden, naar en sjælden Gang en større Orlogsmænd løber af Stabelen i Overværelse af Kongefamilien — sidste Gang skete det, da „Niels Juul“ sattes i Vandet. Ellers er det saare vanskeligt at faa Adgang til disse Enemærker — for VIKINGEN gik Portene dog op.

Allerede paa „Elefanten“ — den lille Ø, der er dannet ved Sænkningen af den gamle, udtjente Orlogsmænd af samme Navn — slaar den ejendommelige Stemning én i Møde, og kommer man først over Pontonbroen, langs det gamle, tidligere Kaserneskip „Fyen“, ind paa „Nyholm“, er man som i en anden Verden, der aabner sig for éns Blik med et Sus af gamle Minder og ejendommelig Skønhed fra længst forsvundne Tider.

Her har vi Vagten med det irgrønne, kronede Taarn, der blev Forbilledet baade for Christiansborg og for Jernbanestationen i Kor-

sør. Bag den ligger den store, ret nye Kaserne for Blaatrøjerne, og oppe paa den lave Voldstump ligger sortsmudsede Kanoner i Række og Geled — her ved Flagmasten har vi Batteriet „Sixtus“, hvis Salut vi alle kender. Den tykke, brækkede Mast er Marmormindet om Kaptajn Schrødersee

»Afkræftet paa lange Sygeleje, Opflammet ved et Blik af Danmarks Frederik, med Fyrstens Bifalds-Raab indviet foer J. C. Schrødersee fra dette Sted, Bekjendt med Krigens Død, den Skønneste for eget Fædreland, i Møde. Den 2. April 1801.«

Saa smukt hædres én enkelt af de Tapre, der fandt Døden for Konge og Fædreland hin blodige Skærtorsdagmorgen.

Vi gaar videre over Volden hen til den dejlige gamle Spanteloftsbygning, der tegner sine Konturer i den stille Søminegrav. Nærvæd den hæver sig Frederik V's Mastekran — nu kun et smukt Sømærke, men én Gang det Sted, hvorfra Master anbragtes i gamle Dages Orlogsmænd.

Fra Reberbanen, der endnu kan kendes inde bag Charlottenborg, førtes Materialet en Gang herud og forarbejdedes til Tovværk for Marinen — Lugten af Tov og Tjære hænger endnu herinde. Fra Altanen heroppe sprang for



Nyholms Vagt.

over 100 Aar siden et Par kække unge Sø-løjtnanter ud — de vilde kun vise et flot Ud-spring, men Livet satte de til.

Højt oppe over „Bradbænken“, helt oppe i den sorte Mastekran, spadserer vi ad to zinkbeklædte, solide gamle Bjælker skraat op i Vejret og faar den stolteste Udsigt over hele Orlogsværftet, over Havnen og Byen, og Øresund og Køge Bugt — ja, vi kan endogsaa se det berømte „Halvtolv“ — det er det Sted, der er saa langt borte fra Værftets Markentenderi, at Arbejderne her i tidligere Tid fik Lov til at „skeje ud“ en halv Time, førend de andre gik til Frokost eller Middag — ellers kunde de ikke naa det!

Da vi er kommet godt og vel ned paa Jorden igen, naar vi bag om Beddingerne ind i en helt ejendommelig Gade. Vi er sat Aarhundreder tilbage i Tiden, mens vi gaar mellem disse gamle Bygninger, hvis Lige man intet Steds finder. Der er svundne Dages retskafne, djærve Stil over deres Linier og navnlig over deres Tagkonstruktioner en mærkelig og sjælden Skønhed.

Og saa disse gode, gamle Navne, de ejer, og som ikke én herude kunde tænke paa at sæn-

dre — Spaanehaven og Kullhaven, Masteskuret og Hovedmagasinet og Takkelloftet.

Inde langs Vejene midt paa Øen er der anbragt en hel Række af Gallionsfigurerne fra de gamle, hæderkronede Orlogsmænd, der nu forlængst er ophuggede. Her paa Plænen staar den fra „Dannebrog“ — det var det sidste danske Linieskib. Senere blev det omdannet til Panserskib. Ovre ved Takkelloftet har vi den statelige Kvindefigur fra Linieskibet „Dronning Marie“, som blev omdannet til Fregat. Her er en særlig imponerende Gallionsfigur fra Fregatten „Niels Juel“, der var Kommandør Edouard Suensons Flagskib i den hæderværdige Kamp ved Helgoland. Under Niels Juels udskaarne Portræt læses hans Valgsprog „Nec temere nec timide“ — „ikke Frygt, ikke frygtsom“. Og ovre udenfor Modelkammeret har vi Gallionsfigurerne fra Korvetten „Thor“ og fra Kongeskibet „Slesvig“, der afløstes af „Dannebrog“, og hvis Kongeværrelsens Møbler nu anvendes i Orlogsværftets Chefs-Kontor. Damperen „Slesvig“ havde forøvrigt oprindeligt tilhørt den hovedrige Købmand Donner i Altona, men blev under Kampene i 1848—50 taget som Prise af Oprørerne, der armerede det i Krigen mod Danmark. Først senere benyttedes det og endte sin Tilværelse som Kongedamper....

Efterhaanden har vor Gang ført os Værftet rundt. Langs Kajen naar vi omsider paa Arsenaløen hen til Arsenallets smukke gamle Jernport, hvis Sandstens Dekorationer fornylig er bragt tilbage til deres oprindelige Skønhed.

Inde bag denne Port ligger en Del af de ældgamle Skibskanoner og Orlogsankere, der er hævet fra Havbunden langs de danske Kyster. Nogle af Kanonerne ved man Besked om, men fælles for næsten dem alle er, at de endnu ved Fundet havde Ladning inde — de gik ned under Kamp.

E. A.

Saaledes taler Fortidens Minder om en længst forsvunden Tid, lyslevende siger Begivenheder og Personer frem for vort Blik. Men ikke mindre levende staar de Begivenheder vi har paa nært Hold i vor egen, Verdenskrigen, hvorfra kun svage Dønninger naaede op til Kongedyb.

Den, der fulgte vore Sømænd i Handelsflaaden under Krigen, har forstaaet, hvilken Indsats den danske Sømandsstand gav i disse frygtelige Aar, men for den store brede Høb er denne Indsats skjult i partipolitiske Taager og Dunster. Og helt i Mørke ligger den danske Orlogsflaades Indsats!



„Minegraven“ med Minefartøjer.

I Øjeblikket er Forhandlingerne vedrørende Orlogsværftets og Flaaden Skæbne højaktuelle. Afrustningsforslaget er fremme, og hvad er mere naturligt end at danske Søofficerer — naar andre ikke gør det — fortæller om Flaadens Opgaver og Flaadens Betydning.

I et lille Skrift, »Flaade eller Søpolitik«, som »Sølojtnantsselskabet« nylig har udsendt, opridses i korte Træk, hvad man indenfor dansk Søofficerers Kredse mener om det Spørgsmaal. »Vikingen«, der er et upolitisk og upartisk Skihsarts-Magasin, kan ganske vist ikke tage Del i Diskussionen — selv om vi mener, at Spørgsmaalet om Landets Forsvar ikke er af partipolitisk Natur, men af national og international Karakter — men vi formener, det kunde have sin Interesse for store Kredse af vort Folk — altsaa vore Læsere — at se, hvilke Opgaver den danske Orlogslaade havde under Verdenskrigen, hvor vi dog var *neutrale*.

Vi gengiver derfor Afsnittet om:

Flaadens Neutralitetsbevogtning under Verdenskrigen.

Ved Verdenskrigens Udbrud.

Da der i den sidste Juli-Uge i 1914 begyndte at indløbe Meddelelser fra Ulandet om truende Krigsfare, bestemte Marineministeriet sig til i al Stilhed — for ikke at vække Uro i Befolkningen — at gøre Øvelses-Eskadræn, der da var paa Togt, klar til Forsvar, og oprettede samtidig skærpet Udkigstjeneste Dag og Nat paa en Række Fyr- og Lodsstationer for til enhver Tid at kunne holde sig underrettet om eventuelle fremmede Flaadebevægelser i vore Farvande.

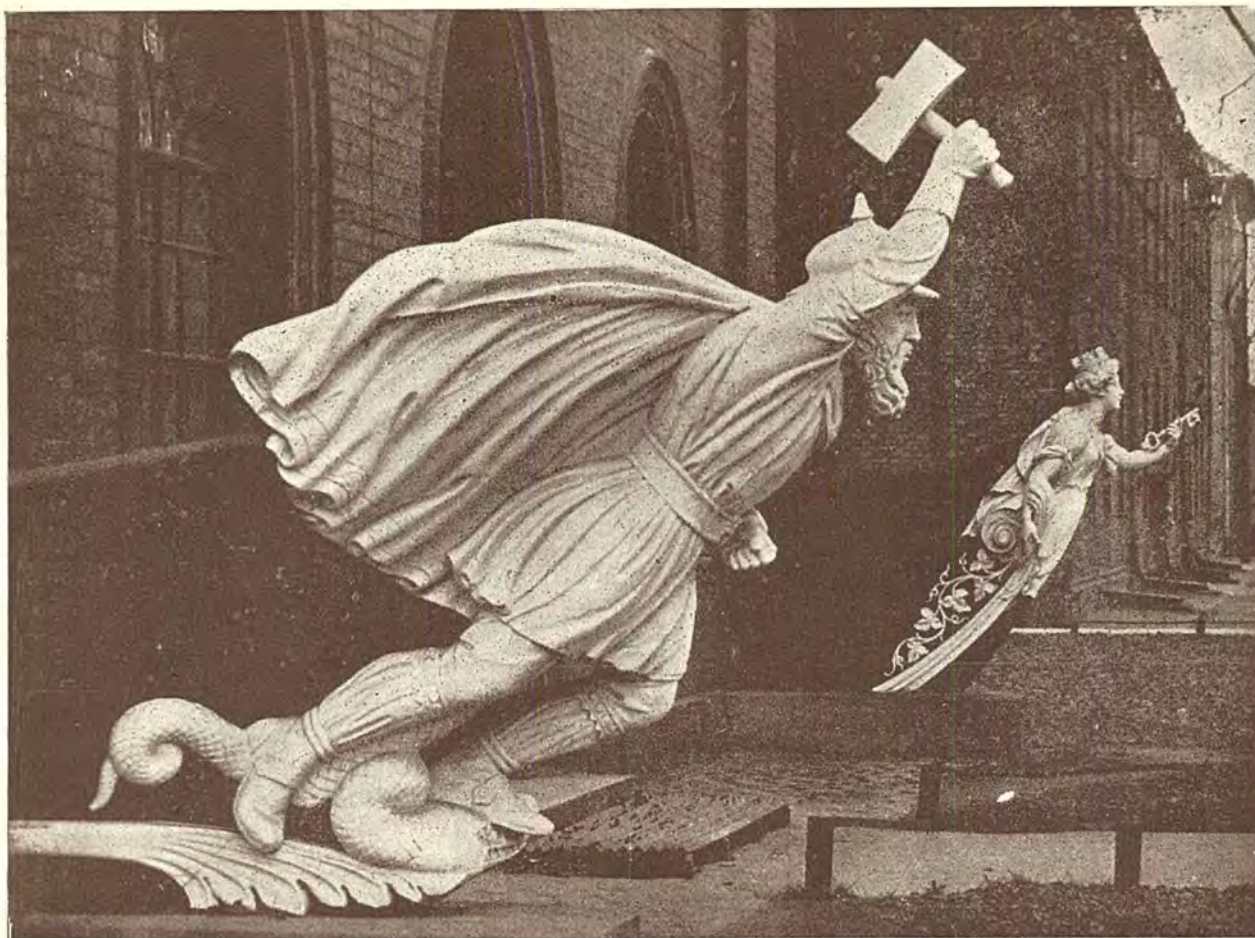
Saaledes underrettet kunde man bl. a. følge den fra Norge hjemvendende *tyske Flaades Bevægelser* fra Skagen gennem Store Belt til Langelands Sydspids, og paa tilsvarende Maade observeredes den fra Rusland og Sverige hjemvendende *franske Præsident-Eskadres* Hjemrejse i modsat Retning.

Som bekendt udbrød Verdenskrigen den 1. August 1914. Samme Dag udrustedes Flaadens Sikringsstyrke, hvilket praktisk talt betød, at hele Flaaden blev mobiliseret.

Flaaden var kampberedt i Løbet af 24 Timer og udlagde straks de til Københavns Beskyttelse planlagte Neutralitets-Minespærringer (ca. 200 Miner) samt oprettede en Forsvars- og Neutralitetsbevogtning i Sundet og Store Belts sydlige Del, hvor tyske Krigsskibe samtidig var begyndt at bevogte de sydlige Udløb af Sundet og Belterne, fordi man fra tysk Side befrygtede engelske Flaadeangreb.

Den 5. August 1914 opfordrede Tyskland som bekendt den danske Regering til at *spærre Store Belt med Miner*.

Da man i Danmark maatte befrygte, at et Afslag af denne Opfordring vilde have tilfølge, at Tyskland selv spærrede Store Belt og *derved krænkede vort Søterritorium og saaledes ogsaa vor Neutralitet*, og da man ogsaa maatte befrygte, at Forbindelsen mellem Sjælland og Fyen samt Jylland i saa Fald blev afbrudt, bestemte Regeringen sig til snarest at udlægge Minerne. Det er herved af særlig Interesse at lægge Mærke til, at den fra Forsvarsmodstanderne tidligere fremsatte Anskuelse om *Tilstrækkeligheden af Protest i Tilfælde af Neutralitetskrænkelser* ved denne Lejlighed led et fuldstændigt Skibbrud. idet Forsvarsministeren



Gallionsfigurer fra »Thor« og »Slesvig«.

den 5. August 1914 selv foreslog, »at Mineudlægningen burde ske, da det i Tilfælde af, at Tyskland selv udlagde Miner og besatte visse Punkter paa Sjællands og Fyens Kyst, næppe vilde være muligt at nøjes med en Protest.«

Om Aftenen den 5. August 1914 udsendtes derfor en Eskadre til Store Belt med Ordre til at spærre Beltet mod Angreb saavel nordfra som sydfra og saaledes, at Færgeforbindelsen Korsør—Nyborg var dækket til begge Sider af Minerne. Eskadren saavel som den øvrige Flaade havde Ordre til at yde Forsvar til det yderste i Tilfælde af Angreb eller Landgangsforsøg.

Allerede den 8. August (2 Døgn efter Eskadrens Ankomst) var Store Belt fuldstændigt spærret med danske Miner. At det danske Søforsvar i Store Belt ikke var saa ringe, som man nu fra visse Sider hertillands vil gøre det til, fremgaar af, at vi udlagde 313 Miner, medens der fra tysk Side (Syd for Store Belt) kun blev udlagt 243 Miner. Ganske vist blev disses Antal senere forøget til 580; men Antallet af danske Miner i Store Belt blev da ligeledes forøget til nærlig samme Antal, nemlig 550, og det er ialtfald givet, at vore Minespærringer paa Grund af deres Art (Kabelminer) var mere virksomme end de tyske idet mange tyske Miner drev bort fra deres Plads. Endvidere bør det bemærkes, at den tyske Bevæbningsstyrke Syd for Store Belt under hele Krigen var betydeligt svagere end den danske Eskadre, der læa ved Korsør og Nyborg.

Den tyske Flaadechefs Udtalelse om Betydningen af de danske Minespærringer.

Man har ogsaa villet give det Udseende af, at Tyskland ringeagtede det danske Mineforsvar i Store Belt. Som afgørende Modbevis vil det være tilstrækkeligt at anføre, at den øverste Chef for den tyske Storflaade, nemlig Admiral Scheer, i sin Bog om Krigen skrev følgende om Muligheden for, at den tyske Flaade efter en Kamp i Nordsøen med den engelske Flaade kunde trække sig tilbage til tyske Havne gennem de danske Farvande:

»Væjen omkring Skagen og gennem Belterne var spærret for os, fordi de Danske havde spærret denne Passage med Miner.«

Der bør da ogsaa i denne Forbindelse erindres, at det danske Søforsvar i Store Belt foruden Minerne bestod af de til disses Beskyttelse nødvendige Artilleriskebe Undervandsbaade, Torpedobaade, Flyvebaade og Batterier i Land.

Foruden i Store Belt udlagde Flaaden ogsaa Miner i Lille Belt Nord for Assens og holdt Miner i Beredskab til Udlægning udfør Esbjerg for det Tilfælde, at denne By blev truet fra Søsiden (Landgangsforsøg.)

Hvad Københavns Søforsvar angaar, bemærkes, at der foruden de allerede omtalte Miner blev udlagt Miner i Køge Bugt og Drogden, hvorved Antallet af Minerne udfør København forøgedes til ialt 619. Hensigten med Drogdens Spærring for de krigsførende

Skibes Passage var saa vidt muligt at holde Krigsoperationerne paa Afstand fra København, saaledes at Byer ikke led Skade under en Søkamp i Nærheden.

Antallet af udlagte danske Miner var ialt ca. 1200.

Alt i alt udlagde Flaaden ca. 1200 Miner til Beskyttelse af Landets Neutralitet og holdt yderligere over 300 Miner klar til Udlægning paa korteste Varsel (faa Timer) for det Tilfælde, at vi blev truede med Angreb.

Den danske Flaade talte over 60 Fartøjer.

I Begyndelsen af Krigen raadede vi over 4 Kystforsvarsskibe (pansrede Artilleriskibe), 3 Krydsere, 38 Torpedo- og Patrouillebaade, 7 Undervandsbaade (senere 12), 2 Mineskibe, 6 Inspektionsskibe og Kanonbaade, foruden mindre Minefartøjer, Depotskibe og Flyvebaade m. v., med 55 Kommandotegn vajende.

København og Bombardementsfaren i 1914.

Under Afrustningsdebatten har man gentagne Gange fremsat den Paastand, at Københavns Søforsvar svigtede den 5. August, fordi Viceadmiralen paa Forespørgsel, om København kunde bombarderes fra Søen, oplyste, at man fra Køge Bugt kunde beskyde Byen indtil Raadhuspladsen.

Nu er det en ejendommelig Forestilling, at fordi en Angribers Skyts i Krig kan naa Forsvareren, at Modstand alene af denne Grund skulde være haabløs, og det har da Viceadmiralen heller aldrig sagt eller ment. Det kan ogsaa med fuld Ret gøres gældende, at Flaaden kunde have ydet en virkningsfuld Modstand, saafremt København havde været truet, idet vi paa faa Timer kunde have udlagt Hundreder af Miner i Køge Bugt paa det snevre Farvandsomraade, hvorfra Byen kunde beskydes, og yderligere raadede vi over 7 Undervandsbaade (foruden den øvrige Flaade) til at imødegaa et saadant Angreb, hvis det var blevet forsøgt. Hvad Miner og Undervandsbaade betød som Trusel overfor et saadant Angreb, fremgaar særdeles tydeligt af den engelsk-franske Flaades Angreb paa Dardanelkerne i 1915, da den forsøgte at tiltvinge sig Adgang til Konstantinopel, idet Angrebet blev afslaaet med Tabet af 3 store Slagskibe, der sank ved at løbe paa Miner, og yderligere med Tabet af endnu 2 store Slagskibe, der blev sænkede af 1 Undervandsbaads Torpedoer.

Det er derfor rimeligt at antage, at vor Flaades Neutralitetsforsvar betød en virkelig Risiko overfor et Bombardementsangreb, en Risiko, som selv en Stormagtsflaade maatte betænke sig paa at løbe, naar den ved et saadant Angreb kunde blive saa betydelig svækket, at den derefter ikke kunde tage Kampen op med sine andre Modstanderes Flaader, hvis Angreb selvsagt kunde ventes naar som helst. Men netop derfor vil man med Rimelighed kunne gaa ud fra, at den danske Flaade ogsaa i saa Henseende maatte betragtes som et virksomt Neutralitetsværn og saaledes svarede til sin Bestemmelse ifølge Forsvarsordningen.

Yderligere maa man have Ret til at gaa ud fra, at København ikke straks havde givet tabt, hvis Byen var blevet bombarderet. Man kan blot pege paa, at Paris og London blev bombarderede fra Luften under Kri-

gen og Paris desuden med langtrækkende Kanoner (de saakaldte »lange Bertha'er«) i flere Maaneder, uden at de blot tænkte paa at opgive Modstanden.

Neutralitetsopgaverne i Krigens Løb.

Da den første Fare for vor Neutralitet i Begyndelsen af August 1914 var overstaaet, efter at Mineudlægningen i Store Belt havde fundet Sted, kom Flaadens Virksomhed særlig til at bestaa i at udføre følgende Neutralitetsopgaver:

Bevogtning og Forsvar af de med Miner spærrede Farvande.

(Disse var som anført Minespæringerne ved København og i Køge Bugt, i Store Belt og i Lille Belt. Desuden bevogtedes Adgangen til Esbjerg og Farvandet Syd for Sjælland m. m.)

Bevogtning af Søterritoriet mod Neutralitetskrænkelser og Kystbevogtning mod Lanagangforsøg el. lign.

Beskyttelse af Søfarten mellem Lændsdelene (Jylland og Øerne) mod Overgreb.

Beskyttelse mod Minefaren ved Uskadeliggørelse af drivende Miner paa Søen og af inddrevne Miner paa Kysten samt ved Minestrykning paa Sejlruterne.

Konvojerung (Ledsagelse) af danske Handelsskibe mod Overgreb og til eventuel Hjælp i Tilfælde af Minesprængning.

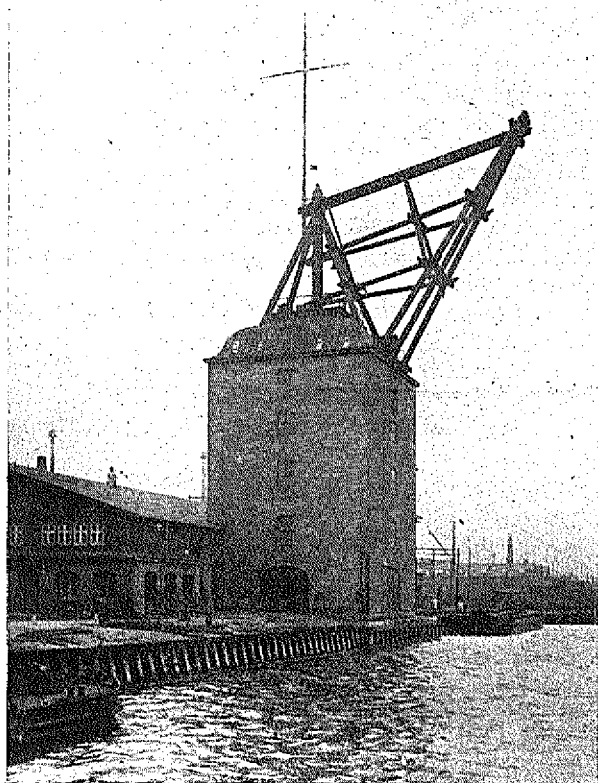
Regulering og Lodsning af Søfarten gennem de danske Minespæringer.

Neutralitetsbevogtning ved Island og Færøerne samt ved de vestindiske Øer.

Oppeholdelse af Forbindelsen med Island og Fær-



Gallionsfigur fra »Danmark«.



Frederik V.s gamle Mastekran.

ørerne og Tilførsel af Forsyninger dertil, dengang Postskibsforbindelsen maatte indstilles.

Afmærkning af nye Sejlruiter udenom de tyske og engelske Minespæringer.

Opmaaling og Afmærkning af et nyt Sejlskib til Esbjerg, da Byen blev afskaaret fra Havet ved tyske Minespæringer.

Assistance for vore Amerikadamperses Sejlads i vore Farvande. (Ny Sejlroute Vest om Læsø paa Grund af Minefaren).

Regulering af Fiskeriet under Hensyn til Minefaren o. s. v.

Over 100 Tilfælde af Forsøg paa Neutralitetsovertrædelser.

I Krigens Løb fremkom et betydeligt Antal af Neutralitetsovertrædelser, nemlig 145, hvoraf dog ca. 25 skyldtes frivillig eller ufrivillig Landing af Luftfartøjer (herunder 2 Zeppelin-Luftskibe paa dansk Søterritorium).

Disse 145 Forsøg paa Neutralitetsovertrædelser fordelte sig som følger i Løbet af Krigen:

- 1914: 13.
- 1915: 41.
- 1916: 50.
- 1917: 16.
- 1918: 25.

Desuden forefaldt 19 Tilfælde af krigsførende Krigsskibes Ophold paa dansk Søterritorium under Bevogtning af danske Krigsskibe.

I enkelte Tilfælde interneredes krigsførende Magters

Skibe og deres Besætninger samt i talrige Tilfælde Luftfartøjer og disses Mandskab, alt i Overensstemmelse med Neutralitetsbestemmelserne.

Af stedfundne Neutralitetskrænkelser paa Søterritoriet er den saakaldte »E. 13-Affære« særlig bleven omtalt. Den engelske Undervandsbaad »E. 13« forsøgte Natten mellem den 18. og 19. August 1915 at passere ind i Østersøen gennem Flintørenden (Farvandet mellem Saltholm og Skaane) og kom herved paa Grund paa dansk Søterritorium tæt Øst for Saltholm. Det danske Neutralitetsværn (3 Torpedobaade) indfandt sig rettidigt, men det lykkedes ikke at forhindre det tyske Angreb paa den grundstødte engelske Undervandsbaad. En medvirkende Aarsag hertil var, at Farvandet var aabent for Passage af krigsførende Skibe og ikke kunde spærres for disse. En sydfra kommende tysk Torpedobaad benyttede sig heraf og aabnede pludseligt paa ganske nært Hold Ilden paa »E. 13«, der laa forsvarsløs og straks blev skudt i Brand. Det danske Neutralitetsværns Indgriben, der fandt Sted 2 à 3 Minutter efter, at det første Skud var afgivet fra tysk Side, udelukkede imidlertid Muligheden af, at det britiske Flag paa »E. 13« og at selve Undervandsbaaden blev taget af Tyskerne, samt at de overlevende Englændere blev tagne til Fange, hvilket utvivlsomt vilde have skadet den danske Stats Omdømme og indvirket uheldigt paa vort Forhold til England. Det tilføjes, at de overlevende Englændere blev bjerzede af de danske Torpedobaade.

Forsøg paa Visitation og Opbringelse af Handelsskibe.

Af Forsøg paa at standse (visitere) og opbringe Handelsskibe paa dansk Søterritorium forefaldt ialt 18 Tilfælde, som det med en enkelt Undtagelse lykkedes at afvise rettidigt.

Af Forsøg paa med fremmede Krigsfartøjer at trænge ind i spærret Farvand forefaldt 53 Tilfælde, som alle afvises rettidigt — hvorimod det i 44 andre Tilfælde lykkedes tyske Luftfartøjer at passere over spærrede Farvande. Det maa dog bemærkes, at der dengang endnu ikke var fastsat internationale Regler for Luftfartøjers Passage, og at man derfor i Tyskland bestred Berettigelsen til at spærre for Luftfartøjer.

Bevogtning og Internering.

I 22 Tilfælde bevogtede danske Orlogsskibe krigsførende Magters Skibe (Orlogsskibe og Priser) paa dansk Søterritorium eller i danske Havne og vaagede over, at Neutralitetsbestemmelser om Opholdsfrist, Reparationer, Forsyning med Kul og Proviant m. v. nøje overholdtes. I flere Tilfælde blev Skibe og deres Besætninger internerede i Henhold til Neutralitetsbestemmelserne.

Endvidere interneredes 17 tyske og engelske Luftfartøjer som Følge af nødtvungen Landing og deraf følgende overskreden Opholdsfrist.

Det tilføjes, at naar et ikke ringe Antal danske (saa vel som andre neutrale) Handelsskibe i Krigens Løb er blevene opbrugte af de krigsførende Magters Orlogsskibe, da er dette sket udenfor dansk Søterritorium, hvor Folkeretten tillader de Krigsførende at undersøge og efter Omstændighederne opbringe alle neutrale Magters Handelsskibe, uden at neutrale Krigsskibe maa forhindre det.

Konvoyering paa Trafikruterne.

Imidlertid er kun faa Handelsskibe blevne opbragte i Kattegat, Sundet eller Belterne, fordi Trafikken til England blev ledet fra dansk Søterritorium — hvor Handelsskibene ledsagedes (konvoieredes) af danske Orlogsskibe — til svensk Søterritorium (ved Helsingborg), hvorfra de stod videre over svensk og norsk Søterritorium nordpaa, indtil de i Sikkerhed kunde passere Nordøen. Saaledes er eksempelvis vore Eksportbaade (med Landbrugsprodukter til England) blevne konvoierede i 73 Tilfælde.

I den vestlige Del af Kattegat ledsagedes danske Handelsskibe i talrige Tilfælde paa Søterritoriet langs Jyllands Østkyst til Skagen, hvorfra de i Reglen kunde slippe over Skagerak om Natten.

Da der fra engelsk og tysk Side blev udlagt Miner i Kattegat ved Slutningen af Krigen, blev der til Regulering af Trafikruterne udenom de farlige Mineløfter udlagt et betydeligt Antal Sømærker, og danske Orlogsskibe udførte Minestrygning paa Ruterne til Sikring mod Minefarten. Saa vel paa disse Ruter som ved Passagen af de danske Minespærringer ordnedes Handelsskibenes Lodsning af de forskellige danske Eskadrechefer og øvrige kommanderende Søofficerer, hvem Lødslerne var underlagte. Uagtet der ialt var Tale om ca. 120,000 Lodsninger, forefaldt der kun en Minesprængning under Lodsning, det et Skib blev sænket ved at sejle paa en fremmed Mine.

Der blev uskadelliggjort ca. 10,000 Miner.

Eftersøgningen af *drivende Miner* paa Søen og Uskadelliggørelsen saavel af disse som af de paa Kysten



Gallionsfigur fra Fregatten »Niels Juel«.



Gallionsfigur fra Linieskibet »Dronning Marie«.

inddrevne Miner spillede en betydelig Rolle og paa lagde Flaaden en omfangsrig Opgave.

Under selve Krigen uskadelligjordes ca. 5800 Miner, hvilket Antal i de paafølgende Aar efterhaanden forøgedes til over 10,000. Af Torpedoer uskadelligjordes 27.

Af drivende Miner uskadelligjordes henimod 500, hvoraf ca. 30 i Sundet, ca. 130 i Store Belt i Nærheden af Færgeruten, ca. 150 ved Skagen og ca. 80 udfor Jyllands Vestkyst. Af inddrevne Miner uskadelligjordes alene paa Jyllands Vestkyst ca. 5000 i de 4 Krigsaar.

Paa Færgeruterne i Sundet og Store Belt krævede Sikringen af Færgeruterne mod Minefaren betydelige Anstrengelser af Flaadens Torpedo- og Patrouillebaade. Under Hensyn til Strømmens Retning og Fart afsøgte da disse Farvande for drivende Miner før Færgernes Passage. Efter Aftale med Statsbærernes Ledelse var det overladt Eskadrecheferne at standse Færgernes Afgang, naar Sneykning, Taage eller andre Forhold havde umuliggjort en virksom Eftersøgning. Uagtet det hermed forbundne Ansvar ikke var ringe, blev Trafikken dog kun i faatallige Tilfælde standset eller forsinket. I Tilfælde, hvor man ikke følte sig sikker, altsaa særlig i usigtbart Vejr, ledsagedes Færgerne af Torpedobaade, hvilket var meddelt Færgernes Førere, men blev hemmeligholdt for Passagererne for ikke at forurolige disse. Paa lignende Maade ledsagedes Aarhus-Damperne under tilsvarende Forhold, naar der befrygtedes Minefare i Kattegat.

Det bemærkes, at der ved Arbejdet med at uskadelliggøre Miner i Løbet af Krigen omkom 9 og saaredes 7 af Flaadens Personale. En Torpedobaad blev havareret ved Minesprængning under Minestrygning i Store Belt, men bjergedes.

I Løbet af Krigen omkom som Følge af Ulykker under Flaadens Neutralitetstjeneste (Minesprængninger, Flyveulykker m. m.) ialt 27 og saaredes 16.*)

Særlig Assistance, ydet af Flaaden.

Da *Esbjerg* under Krigen blev afskaaret fra Forbindelse med Havet ved tyske og engelske Minespæringer tæt op til dansk Søterritorium, udførte Flaaden en Opmaaling og Afmærkning af et nyt Sejlløb paa Søterritoriet, saaledes at Forbindelsen ad Søvejen genoprettedes.

Endvidere bemærkes, at danske Orlogsskibe assisterede de danske Amerikadampers Sejlads, da disse paa Grund af de engelske og tyske Mineudlægninger i Kattegat maatte lægge deres Rute vesten om Læsø og Anholt. Herfor rettede »Det Forenede Dampskibs-Selskab« en Takskrivelse til Marineministeriet.

Yderligere assisterede Flaadens Skibe i adskillige andre Henseender under Krigen og efter Vaabenstilstanden. Her skal blot anføres *Opretholdelsen af Forbindelsen med Færøerne og Island* (herunder Tilførsel af Proviant og andre Fornødenheder), da Passager- og Godsfarten i nogen Tid standsedes af de Krigsførende.

En Tak til Flaaden i Folketinget.

Den 19. December 1918 udtalte fhv. Minister *Klaus Berntsen* følgende i Folketinget:

»Der er fra flere Sider udtalt, at vi fra alle Sider maa anerkende den Sømandsdaad, der er øvet under de farefulde Forhold, som vi har levet under i den Tid, Krigen har været. Men alle de anerkendende Ord, der er faldet om den danske Sømandsstand, har hidtil været helliget den Del af Sømandsstanden, der tjener i vore Handelsskibe. Jeg for mit Vedkommende finder Anledning til ogsaa at udtale en Tak for den Dygtighed og Energi, Aarvaagenhed og Paapasselighed, der er advist under Krigsforholdene af den Del af Sømandsstanden, der er ansat i den danske Marine. Thi det er under meget farefulde Forhold, den danske Marine har sørget for at sikre Overfartsforholdene mellem Korsør og Nyborg, hvor der ofte har været drivende Miner, Miner der har revet sig løs under Storm og er drevet op i Beltet; i Vintermaanederne med de korte Dage har der været Brug for stor Aarvaagenhed og Paapasselighed, og det er lykkedes at sørge for, at Søfartsforbindelsen har kunnet foregaa med Færgerne, uden at der er sket Sammenstød eller Ulykker. Endnu vanskeligere Forhold har der været i den nordlige Del af Kattegat, hvor de krigsførende Magter ikke blot har udkastet drivende Miner, men hvor de har anbragt faste Miner. Der har den danske Marines Mandskab ikke blot maattet passe paa at holde Farvandet ryddeligt for drivende Miner, men de har ogsaa under store Farer maattet optage faste Miner for at sikre Adgangen til de danske Havne. Endelig vil jeg gøre opmærksom paa, at Mandskabet paa vore Fyrskibe, der jo ogsaa hører under Marinen, trofast har holdt deres Vagt, uagtet de drivende Miner tidt truede disse Fyrskibe, der ligger forankrede. Fyrskibene har, med Undtagelse af nogle ganske enkelte, ligget ude hele Tiden, og naar de er blevet inddraget, er det ikke, fordi Mandskabet har bedt om at faa Skibet inddraget, men fordi det paa Grund af

baade faste og drivende Miner har været umuligt at forsyne dem med Levnedsmidler og Materiel. Jeg vil derfor benytte Lejligheden til at bevirke, at der fra denne Talerstol ogsaa lyder en Anerkendelse og en Tak for den Sømandsdaad, der er øvet af den Sømandsstand, der har tjent i den danske Marine under disse farefulde Forhold.«

Endvidere anføres, at Bestyrelsen for *Krigsforsikringen for danske Skibe* i Maj 1919 tilskrev Bestyrelsen for »Dronning Alexandrines Marine-Fond« følgende:

»Ved Konvoeringen af de i Institutet forsikrede Skibe, ved Angivelse af sikrere Ruter, Udlevering af Fartøjer til Hjælp for Navigationen, Opsøgning og Odelæggelse af drivende Miner samt ved Optagelsen af de af de krigsførende Nationer udlagte faste Miner, hvorved desværre ikke faa Menneskeliv er gaaet tabt, og paa flere andre Maader har den danske Marine utvivlsomt hidraget betydeligt til at forøge Sikkerheden under Sejladningen i vore Farvande.

I Erkendelsen af den store Tjeneste, der herved er ydet Institutet, idet dets Risiko er blevet formindsket i samme Grad, som Sikkerheden er forøget, har Institutets Bestyrelse vedtaget at bevillige et Beløb af 200,000 Kr. til »Dronning Alexandrines Marine-Fond«.



Mindesmærke for Kaptajn Schrödersee.

*) Af Døde: 6 Officerer, 5 Underofficerer og 16 Menige. Af Saaredede: 2 Officerer, 2 Underofficerer og 12 Menige.

VASCO DA GAMA OG HELTEEROBRINGEN AF INDIEN

Vasco da Gama

*Til Digteren Joao de Barros,
Brasiliens trofaste Ven.*

Menreskeandens Hæder, stolte Svane
fra Lusitaniens Helterede, ren
Profilen skar du i Historiens Sten
og gav dit Portugal en Modets Fane.

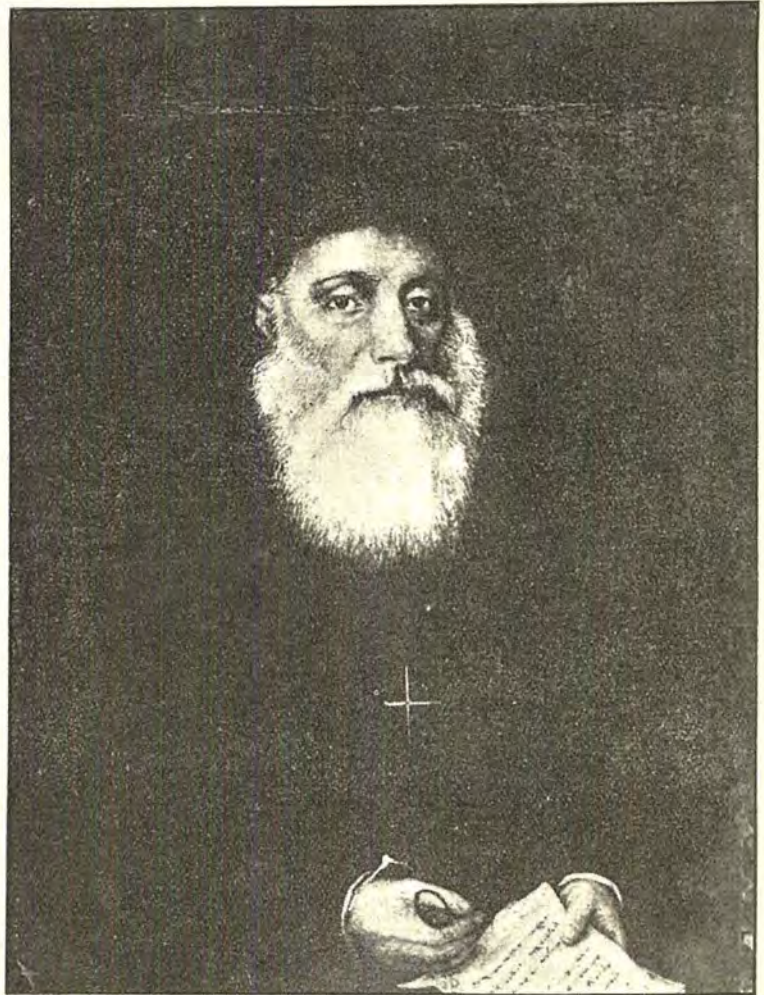
Ej Hav og Storm, ej Vildfolk kunde rane
dit Hjertes Kraft; du sejred, trodsed Meen,
ny Vej til Indien vandt du Hver og En,
drog længer, Søhelt, end til Taprobane.

Beständig længer — din Bedrift den kække,
naar dristig højt din Higen satte Maalet,
lod rye Kurser over Jorden lægge.

Camøens beanded du til magisk Sang,
han slog sin Lyra, saa dens Streng
straaled
og Portugisisk fik en evig Klang.

Rubens de Mello.

Paa Dansk ved Sophus Michaëlis



Vasco da Gama (1469—1524)

Efter et gammelt Portræt i Academia das Bellas Artes, Lissabon.

I December 1524 døde Vasco da Gama, Indiens Vicekonge,ovre i det fjerne Osten, i Cochin. Nu paa 400-Aarsdagen har hele Verden Grund til at mindes Portugals store Søn, Søhelten, der tilsyneladende tjente sin Konge, sit Land, men som i Virkeligheden har været til endnu mere Gavn for hele Menneskeheden end for sit eget Folk. Det skyldes jo netop hans store Bedrifter og Erobringer, at Portugal i det 16. Aarhundrede maatte afstaa det Scepter til England, som det selv havde faaet af Neptun; men Portugal beholdt dog udstrakte Besiddelser i Afrika og Asien, som har sikret Landet en fremskudt Plads mellem de kolonibesiddende Nationer. Og paa Atlanterhavets modsatte Bred opdrog de en Generation af Sønner, som tog deres Sprog, deres Hæder i Arv — det umaadelig store Rige, som er skabt ene og alene ved Lusitaniernes Snille, det mægtige Brasilien, som har blændet hele den romanske Civilisation med sine materielle Fremskridt og med sine Børns Aandskultur.

Hele den civiliserede Verden staar i Taknemligheds-gæld til den lille portugisiske Nation, som knap talte 3 Millioner, for disse Kæmpebedrifter, der tærede paa

Nationens egne Kræfter. Uden de 3 geniale Portugisere, V. d. Gama, Pedro Alvares Cabral og Ferd. Magelhan, vilde Verden endnu i aarevis have levet indenfor de samme snævre Grænser, som var afstukket af forældede Overleveringer fra Ptolemæus og Strabon. Men takket være disse store Søfarere, takket være den sejle portugisiske Race, der altid, som Digteren Sá de Miranica sang, »før lod sig knuse end bøje«, blev Verdens politiske og økonomiske Udseende fuldstændigt forandret saa der skabtes nye Skikke og Sæder, og Europas Kristenhed, som endnu knap havde rystet Middelalderens knugende Samvittighedsnag og dens religiøse Stridigheder af sig, blev afslebet ved Samkvemmet med andre Folkelag. —

Vasco da Gama fødtes 1469 i Provinsen Alemtejo. Fra sin Fader havde han arvet Sømandsblodet og Sømandsmodet. Paa det Tidspunkt, i den sidste Halvdel af det 15. Aarhundrede, led selv de klareste Hoveder af en feberagtig Eventyrlyst, — hungrede efter Erobringer, tørstede efter Hæder og glødede af et mystisk Begær efter at omvende Hedninger. Derved i det vestlige Hjørne af den pyrenæiske Halvø, i Læ af Forbjær-

get Sagres (o: Kap S. Vincente) laa den Rede, hvorfra disse Havørne paa dristige Vinger skulde flyve ud for at udbrede Troen og forløse Hedningerne i Østen og i Brasiliens Urskove. Sagnet fortæller, at Sagres havde en Sømandsskole, men selv om det ikke er helt rigtigt, har Byen dog sikkert været Samleplads for alle dem, der følte Erobringslysten brænde i Blodet, og som Infante Dom Henrique (senere kaldet »Henrik Søfarene«) tog sig af og opmuntrede. Derfra er udgaaet mangan dygtig Kartograf, mangan berømt Opdager, som Perestrello, der i 1418 naaede til Porto Santo (Madeira = Arkipelaget), Tristan Vaz og Gonçalves Zarco, der i 1419 opdagede Perlen blandt de atlantiske Oer, Madeira; Velho Cabral, som i 1432 fandt Açorerne; Bartholomeus Dias, der i 1488 naaede til Sydspidsen af Afrika og vendte hjem med den stolte Nyhed, at han havde opdaget »Det stormende Forbjerg«, som derefter blev døbt »Det gode Haabs Forbjerg«.

Oldtidens og Middelalderens Verden endte mod Syd ved »Kap Nao« (o: Nap Nej) ved den vestlige Ende af Atlashjergene. Sonden derfor, fortalte Sagnet, laa »Taage-Havet«, som var beboet af Havuhyrer, og som blev bevogtet af en grim Kæmpe, Adamastor. »Quem passar o cabo Nao voltará ou nao«, sagde Søændene: »Om du vil sejle rundt Nap Nej, da gælder det Liv eller Død for dig.« Men Infante Dom Henriques Disciple løste Taagehavets Gaader, og Menneskeheden skulde nu finde nye Rigdomme ved alle de Opdagelser, som de kække Portugisere gjorde i et kort Spand af Tid, knap et halvt Aarhundrede. Genueseren Christoffer Columbus og Venetianerne Cadamosto og Noli lærte deres første Kundskaber hos Lodserne i Sagres. Over Halvdelen af de Lande, som udgør vor Verden, er derfor blevet kristnede ved det stolte lusitanske Folks Bestræbelser, dets Snille og dets Ofre.

Kong Dom Joan II sendte Pero da Covilhan ud, for at han skulde trænge frem tillands i Afrika og finde Prestes Joan, der ikke var nogen anden end Abyssiniernes Negus; Covilhan kom tilbage uden at have truffet ham, men bragte til Gengæld sin Konge vigtige geografiske Oplysninger: »Den, som sætter sin Kurs langs Guineakysten,« sagde han, »er næsten ganske vis paa, at han kommer til Afrikas Sydspids, og naar han saa vender Kursen mod Øst, ad Sofala til og til Maane-Øen (Madagaskar), vil han finde den rette Vej til Indien.«

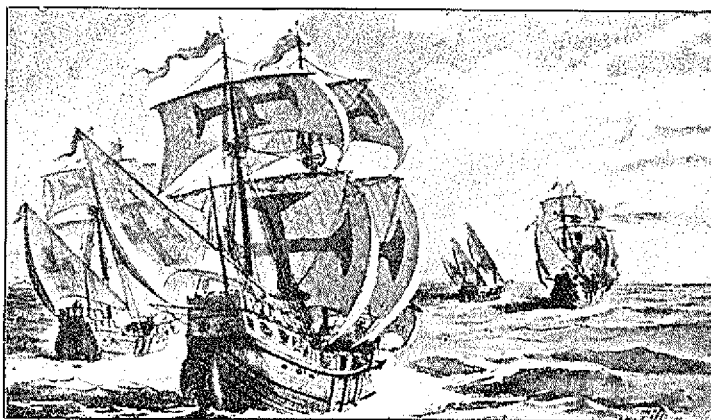
Denne Oplysning gav Stødet til Vasco da Gamas Opdagelsesrejse.

Da Kong Dom Joan var død uden at have efterladt retmæssige Arvinger, besteg en Yngling paa 26 Aar, Prins Dom Manuel, Portugals Trone. Han var Fætter til den afdøde Monark og havde Titlen Duque (Hertug) de Béja. I Historien har han faaet Navnet »Dom Manuel den Lykkelige«. Han brændte af Begær efter at føje nye Titler til sin Krone, og derfor sendte han, fra sit Slot Monte-Mor-o-Novo, Bud efter Vasco da Gama, en Adelsmand, til hvis Fader allerede den afdøde Konge, 10 Aar tidligere havde villet betro det Hverv at opdagere Søvejen til Indien. Columbus, Genueseren, der var traadt i den spanske Konges Sold, var endnu, som alle andre Kartografer, ganske blændet af Opdagelsen af den Ø, han havde døbt San Domingo, og troede

det var muligt at naa Orienten over Occidenten, hvorfør alle Øerne derovre straks fik Fællesnavnet Vestindien. Sømandskunsten havde dengang lige viklet sig ud af Svøbet; man havde kun primitive Apparater af Træ eller af Messing til at maale Stjernehøjden med, og de astronomiske Kundskaber var ret ufuldkomne; og hildet som man var i den Lære, Kirken havde udbredt, at Jorden var firkantet, maatte man eje Heltemod for at turde vove sig ud paa det ukendte Hav. Alligevel gjorde Vasco da Gama det. Den 8. Juli 1497 hejste den lille portugisiske Flaade Sejlene og stak i Søen fra Lissabon. Der var i det hele fire smaa Caraveller: »San Gabriel«, kommanderet af Gama selv, og med Pedro d'Aienquer, der alt havde været med til at opdage »Det gode Haabs Forbjerg«, som Styrmand; »San Raphael«, ført af Paulo da Gama, Broder til Tøgtets Chef; »Berrio« med Nicolao Coelho som Fører og »San Miquele«, Proviantskibet, ført af Gonçalo Nuno. Besætningen talte ialt 170 Mand. De to største af Galicterne var paa 100 Tons hver; hvert Skib havde to Dæk og to Master, Mesanmasten forrest og den store Mast agterude. Paa 1. Dæk var Kanonerne anbragt; agterude laa Chefens Kahyt og Befalingsmændenes Kamre. Paa 2. Dæk boede Mandskabet. I Lasten laa Krudtkamrene og Forraadsrummene. Krigsraabet var »Jesus! S. Thomas! Ave Maria!« I Tilfælde af Kamp blev Krudtet baaret op i store Gryder, som var dækkede over med fugtede Tæpper for at beskyttes mod Gnister.

Paa det første Stykke af Rejsen, ned til Minas Kyst, havde den lille Flaade Bartholomeus Dias, »Det gode Haabs Opdager, med som Vejviser. Derfra fandt V. da Gama sin Vej efter Himmels Stjerner og naaede saaledes til St. Helena-Bugten, hvor han justerede sine Højdemaalere. Indtil Infante Henriques Tid havde man altid sejlet langs Kysten; men nu skulde man gøre sit Bestik i rum Sø, være afhængig af Strømningerne som i Døgnets Løb kunde sætte Skibene et godt Stykke ud af deres Kurs — det var et Vovestykke, med Livet som Indsats, at give sig ud paa denne ganske ukendte Sejlsads.

Den 20. November rundede Vasco da Gama »Det gode Haabs Forbjerg«; til stor Forbavselse for alle ombord, var det i smukt Vejr. Snart efter kom de til en Plads, der blev døbt San Braz, hvor de traf krushaarede Negere, som overraskede dem meget ved ikke at forstaa, hvad Tolken sagde til dem paa Arabisk. Disse Negre tilbød øjensynligt deres Husdyr som Guder; i hvert Fald vilde de slet ikke udveksle dem med



Ved »Det gode Haabs« Forbjerg.

de Gæver, Portugiserne tilbød dem. Her lod Gama Provisorsskibet brænde op, efter at dets store Forsyninger af haardt Brød, Vin, saltet Kød, Ferskvand og Sardiner var Elevet fordelt ombord paa de andre, noget større Skibe.

Den 12. December blev de for første Gang overraskede af en voldsom Storm; alt omkring dem var mørkt som i Graven — men ganske pludseligt stillede Stormen atter af, og de opskræmte Søfolk trak Vejret frit.

Juledag passerede man Nata, »Julelandet«, som siden har beholdt dette Navn. Derefter fortsattes Rejsen, lidt ensformigt, op til Mosambique. Men en frygtelig Sygdom, en Slags Skorbug, rasede allerede ombord og angreb de fleste af Besætningen. Deres Tandkød svulmede op og faldt hen i raadne Laser. Denne Epidemi stammede fra Kosten, som begyndte at blive fordærvet. Dog tabte de ikke Modet. De fortsatte Vejen og naaede den 25. Februar til Mosambique. Her satte de sig i Forbindelse med de Indfødte, hvoriblandt der var flere Arabere, og her hørte Vasco da Gama og hans Kammerater for første Gang Tale om en Rute østpaa, den sande Vej til Indien.

Portugiserne var dog ikke heldige; Neger-Sheiken lovede dem nok alt muligt — Vand, friske Forsyninger af Fødevarer og Lodser. Men efter at Gama havde sluttet Overenskomst med Mosambique-Sheiken, indtraf der forskellige Begivenheder, som nødte ham til at straffe Araberne, og sejle videre nordpaa, i Haab om maaske at møde Skibe fra Mecca, som kunde afse Lodser til ham.

De kom til Mombas, men her rømte den Lods, som Mosambique-Sheiken havde givet dem med, og det var kun med Nød og næppe, Gama og hans Folk undgik et Overfald, som de Vantro havde planlagt. Heldigvis fik de af nogle Arabere, som de havde taget til Fange paa Kysten, Oplysninger om Vejen til Melinda, hvortil Flaaden saa naaede Paaskedag. Halleluja! jublede det fra alle de tapre Mænds Struber. I Melinda endeligt fik de den Lods, de saa længe havde søgt og som gennem alle Slags Farer skulde føre dem til Maalet, hvor alle deres Lidelser var endte. Denne Lods var en Araber *Malemo Caná*, som varmt sluttede sig til Portugiserne. Det var, som om selve Forsynet havde sendt Opdagernes denne begavede og dygtige Araber til Hjælp; han viste sig ikke blot at være sprogkyndig og fuldt fortrolig med Strømme og Vindretninger i Farvandene i denne ukendte Egn, men han var ogsaa en værdifuld Tolk mellem Togtets Leder og den indiske Potentat.

Den 24. April 1448 hejste man paany Sejl og satte Kursen ad Indien til. Det var 700 Sømil, man havde at sejle prisgivet Malemo Canás Ærlighed og Erfaring. 22 Dage senere ankrede Flaaden op et Par Mil syd for Calicut. Besætningens hudløse Munde udstodte begejstrede Jubelraab, og for første Gang saa vesterlandske Øjne de ukendte Strande, der dovent strækker sig langs den persiske Havbugt, og som havde fostret en egen, stærk, eksotisk Civilisation. Nu var det, man skulde til at knytte Forbindelse med Herskeren over disse fremmede Riger, til hvem Gama havde en Anbefalings-skrivelse paa Arabisk og paa Portugisisk fra Kong Dom Manuel. Som virkelig Gesandt for en indflydelsesrig Fyrste skulde Vasco da Gama nu til at prøve Kræfter med de snu Hinduer, der blev kraftigt paavirkede af



Modtagelsen hos Fyrsten af Calicut.

lumske Arabere. De portugisiske Søfareres Ankomst betød for disse Vantro, at nu var det forbi med den store Handel, de tidligere havde drevet ad Landevejene, og som med mægtige Karavaner gennem Persien, Tyrkiet, Balkan havde bragt »la Serenissima Republica Venecia«, Elfenben og Guld, Peber, Kanel og Neliker, kortsagt alskens Rigdomme og duftende Urter fra det fjerne Østen, der som en vellystig Sultaninde slumrede i Armene paa det uudgrundelige Himmelige. Datidens Geografi sammenblandede alt; den kaldte Landet herovre for Store Mesopotamien, efter Ptolemæus' forældede Anskuelse. Beskrivelsen af Lande og Vande var mere bygget paa Teorier end paa Viden, saaledes at de faa Kundskaber, man havde, var en Blanding af Overtro og den sorteste Uvidenhed, der kun lidt gavned Europæerne. Vasco da Gama ønskede straks at komme i Forbindelse med Rigets Fyrste og søgte derfor sin arabiske Lods i Land; han kom to Dage efter ombord igen med det Budskab, at den store Samorim Rajah (»Søens Herre«), Magthaveren i Calicut glædede sig meget. Sammen med Lodsen kom en anden Araber med ombord i Flagskibet; han kom som Sencébud for Samorimen, men var ellers Købmand og hed Monçaide. Paa Kong Joan II's Tid havde Monçaide været i Forbindelse med Portugiserne i Oran (Turis). Han indviede Gama i det Ceremoniel, der brugtes ved den indfødte Konges Hof; Gama gik fra Borde med et Følge paa tolv Mand og blev paa Strandbredden modtaget af Catualen, en Slags kongelig Kammerherre, der havde en Eskorte paa 100 Mand. De Indfødte bar Vasco da Gama i en Palankin paa deres Skuldre hele den 5 Mil lange Vej fra Kysten op til Kongeslottet. Natten over holdt de Rast, og den næste Dag kom de til et stort Granittempel, hvor Portugiserne mente at se Kristne, som blandede brahmansk og katolsk Ritus sammen; de antog dem for Efterkommere af de Prose-

lyter, S. Thomas havde faaet, da han for Hundreder af Aar siden vandrede rundt i Indien som Pilgrim. Længere borte traf de et andet Tempel, hvor en højere-staaende Ceremonimester fra dette Barbarhof ventede dem; han modtog dem med overstrømmende Glædesudtryk i sin Herres Navn. Optøget satte sig paany i Bevægelse og naaede snart til Calicut-Kongens Enemærker. Store Skarer af Wilde stod opstillede og modtog dem med en mærkelig blandet Musik af sære Instrumenter. Nysgerrigheden var saa stor, at mange blev kvæstede, og en blev dræbt i den tætte Trængsel. Først kom de over en stor Plads, der var indhegnet paa alle Sider, og derefter ind i en lukket Gaard med Søjlengange hele Vejen rundt; efter en Stunds Hvile drog man videre ind i selve Paladset, hvor Samorimen var. En ærverdig brahmansk Ypperstepræst, iført en lang Kjørtel, rakte Vasco da Gama Haanden, og førte ham ind til Rigets almægtige Hersker, som laa udstrakt paa et Tæppe, der var flettet af Palmeblade, og som igea var dækket af et fint Silketæppe; han selv var klædt i Muselin, som var baldyret med Guld, og paa Hovedet havde han en Hætte af Form som en Bispehue, overbroderet med Perler og Ædelstene; hans blottede Arme og Ben var smykket med Ringe. Ved Siden af Fyrstens Leje laa en Hofmand; han holdt et stort gyldent Fad med nogle grønne Blade paa, som han nu og da rakte over mod Samorimen, der tog et Blad og tyggede paa det, ret som for at styrke sig efter den højtidelige Audiens' Anstrængelser.

Samorimen opfordrede ved Tegn Vasco da Gama til at sætte sig og ledte Talen hen paa Ambassadørens Sendebud, der havde bragt ham den kongelige Skrivelse i det portugisiske og arabiske Sprog. Samorimen undgik yderst forsigtigt at komme ind paa Forretnings-spørgsmaal, han bad blot den portugisiske Gesandt om at hvile sig ud. Men da der var saa mange Arabere, som var mistænkelige og underfundige, bad Vasco da Gama om at blive indlogeret sammen med sine egne Folk, for at undgaa rituelle Vanskeligheder og religiøse Uoverensstemmelser, hvilket Calicut-Fyrsten billigede. Den næste Dag indfandt Gama sig igen paa Slotet for at faa Forhandlingerne indledede, men Catualen bevægede ham til at skifte Hensigt ved at sige, at iølge dette Hofs Ceremoniel maatte man vente, til Kongen selv sendte Bud efter Ambassadøren, og hvis han ønskede sin Sag fremskyndet, burde han endelig ikke glemme at sende rige Gaver til Fyrsten og Hoffets Herrer, eftersom menneskelige Spørgsmaal løses bedst ved Gaver, som opelsker Venskab og stemmer Sindet velvilligt. Det gjorde Gama ufortøvet, og i den næste Audiens var Kongen mere elskværdig og hørte paa Ambassadørens Forslag.

Han udtalte, at han var meget glad over den portugisiske Konges fredelige Sendelse, saavidt han havde forstaaet det arabiske Brev, og at Vasco da Gama frit kunde udtale sig om Hensigten med sit Besøg. Ved Tolkenes Hjælp svarede Gama da i mæge Hoffolks Nærvarelse, at eftersom Calicut-Kongens Ry og Rygtet om hans Vælde var naaet hans egen Konge, og eftersom største Parten af de Kryddervarer, som Araberne alt bragte til Occidenten, var i hans Hænder, saa havde det behaget hans kongelige Herre at sende ham hiç for at knytte direkte Handelsforbindelser; og hvis dette Forslag blev velvilligt modtaget, skulde andre Skibe,

langt større end de tre Caraveller, som havde baaret dem hid, komme og bringe de Stoffer og kostelige Varer, som Kongeriget Portugal var saa rigt paa. Samorimen svarede ham i korte Udtryk og betydede ham, at Audiensen var forbi. I Virkeligheden stod Araberne bag derved — de anede, at deres Handel var ved at blive ødelagt for dem, og de saa i Gamas Sendelse et Punktum for den udstrakte Handel, de drev paa Middelhavslanene, hvorfor de straks gav sig til at smede Rænker for at faa Samorimen til ikke at gaa ind paa Ambassadørens Forslag, hvad han ellers i Virkeligheden havde været tilbøjelig til. For at opnaa det havde de underkøbt Catualen, og hans første Skridt var at nægte Portugiserne Tilladelse til at forlade Huset, de boede i, for at vandre om i Staden, idet han lod dem forstaa, at først efter Forhandlingernes officielle Afslutning kunde de nyde Frihed til at fjærne sig fra det kongelige Slot. Ved at se alle de Intriger, der blev spundet af Araberne, som øjensynligt var meget indflydelsesrige paa Grund af de store Bestikkelser, de anvendte ved Hoffet, blev Vasco da Gama bange for sit eget og sine Folks Liv og forlangte faa sine Skibe udklarerede uden Ladning af Kryddervarer, da hans Konge dog vilde sende en anden Flaade. Men Araberne var i deres Rænkespinderi allerede naaet saa vidt, at de forestillede Samorimen, at det hele var List fra Gamas Side, efter Tilskyndelse fra hans Konge; Occidentens Folk nærede en saa dyb Foragt for disse fjærne Egne, at de brugte dem til Forvisningssted for deres Landstrygere. Og, tilføjede de, Vasco da Gama var saamænd blot en Fribytter, der for egen Regning strejfede om paa Søen sammen med nogle andre Skælme, der ligesom han selv var landsforviste for grufulde Forbrydelser, de maaske havde begaaet hjemme i deres eget Land. De fik endog Fyrsten til at tvivle paa det Brev, som den portugisiske Sømand bragte, siden det jo slet ikke var bevist, at der noget Steds paa hele Jorden eksisterede en Konge af Portugal. Og de maatte vel medbringe nogle Varer til Udveksling, som kunde bevise alt det; men hvor var de henne? Skibene fra Mecca, Aden, Ormuz kom dog altid med bugnende Last, som de broderligsindede Arabere handlede med i Hinduernes Lande. Samorimen lod Gama tilkalde paany og lovede at tilgive ham, at han havde villet føre ham bag Lyset, hvis han saa vilde tilstaa Sandheden, at de var Fredløse, der sejlede rundt som Kapere, og at der ikke var nogen Konge, hvis Ry han skulde bringe til disse fjærne, mægtige Riger. Men Vasco da Gama, som alt havde gennemskuet Arabernes Rænker, tabte ikke Ligevægten og forklarede Samorimen, at han slet ikke var forbavset over denne Mistro; for det maatte jo, for hans Tankegang, være svært at tro paa den Stordaad, Portugiserne havde udført, men deres kongelige Hersker ønskede kun Venskabsforbindelse med Samorimen og Ret til Udførsel af Krydderier; hvad angik Guld, Sølv, Heste, Silke, Skarlagen og Vaaben, saa havde hans Konge de Ting i Overflod i sine Riger.

Han bekendte sin kristne Tro, men undlod ikke at prise den brahmanske Tro, der i sin Gudsdyrkelse havde meget fælles med den kristne, efter hvad han havde set, ved Tilbedelsen af de tre Personer i den budhistiske Treenighed. Men de gridske Araberes Rænker burde ikke kunde plette Portugals Ry — de to Nationer var nu engang Arvefjender, og Portugiserne havde besej-

ret Araberne ved Fez, i Tunis og i andre af Middelhavets Havne. Samorimen gav Gama Ordre til at vende tilbage til sine Skibe og afvente nærmere Afgørelse.

Takket være Arabernes Indblanding blev denne Afgørelse ikke gunstig for de Planer, Kong Dom Manuela's Ambassadør havde; efter Samorimens Ordre blev saavel Gama som hans Folk indespærrede. Efter forskellige Fortrædeligheder gjorde Catualen Undskyldning og paaberaabte sig sin fuldstændige Uvilighed med Hensyn til Fængslingen, hvorpaa han satte ham i Frihed. Men Gama forudsaa nye Forviklinger og sendte den trofaste Monçaide ud for at skaffe Oplysninger om de Portugisere, der var blevet tilbage ved Høtet, og Diogo Dias vendte saa tilbage derfra med et Svar til Kong Dom Manuel fra Samorimen, hvori han skrev om Ambassadens Møctagelse og om Grunden til Vasco da Gamas Afrejse, som kun var den gamle Strid mellem Arabere og Kristne. Han, Samorimen, vilde kun være glad ved at staa i Venskabsforhold og Handelsforbindelse med Portugal. Allerede den 29. August, efter et unødigt og farefuldt Ophold paa 74 Dage udfør Calicut, sejlede Flaaden langs Kysten for at rejse Vaaberstøtter, der i Fremtiden skulde bevise, at Portugiserne havde været her, og havde taget disse hedenske Strande i Besiddelse. Paa en lille Ø traf de en Jøde, som var født i Alexandria af fordrevne, polske Forældre; Forretningsrejser havde ført ham herover til disse fjerne Egne. Han blev døbt og fik i Daaben Navnet Caspar da Gama.

Derpaa sejlede Flaaden mod Vest, ad Afrikas Østkyst: til. Nu gik det hjemad til Portugal. Alle ombord, Krigere, Besætning og Ledere, var udslidte af det besværlige Togt. Kun Vasco selv holdt sig oppe, karsk paa Legemet, uden Tvivl i sin Sjæl, trods alle disse Farer, der vilde have knækket Modet hos Oldtidens Helte.

Efter at Flaaden havde rundet »Det gode Haabs Forbjerg«, døde Førerens Broder Paulo da Gama, som senere blev bisat i Munkeløstret paa Øen Terceira. Allerede nu var det kun to Skibe, som vendte hjem: S. Raphael var grundstødt og sunket i Melinda. Kun S. Gabriel og Berrio stod den 29. August 1499 ind i Tajos Munding. Togtet var endt. Der laa det »elskede lykkelige Fædreland«, hvem Flodens smilende Najader lykønskede til den lille Skares Hjemkomst. Det var matte, udhungrede, krusskæggede Mænd, brændte under Tropesolen; de talte om underlige Folkeslag, og i deres Øjne var endnu et Genskin af Indiens Vidundere.

Festlighederne i Lissabon blev noget ganske enestaaende. Der var Tyrefægtninger og offentlige Skuespil; alle Huse var illuminerede, og Vincuerne smykkede med brogede Tæpper fra Arrayolos, fra Arras og fra Flandern. Som Vidnesbyrd om Nationens Taknemmelighed for Rigets Udvidelse, føjede Kongen til sin Krone Titterne »Herre til Erobringen, Skibsarten og Handelen over Æthiopien, Arabien, Persien og Indien«. Han gav Vasco da Gama Rang af »Greve af Vidigueras«, tildelede ham Christus-Ordenen og Titelet Dem, samt gav ham Ret til i sit Vaabenskjold at indføre et Stykke af Kongevaabnet; endvidere gjorde han ham til »Admiral af Havene i Østen«, tilstod ham et Takkegave paa



Munkeløstret paa Øen Terceira.

300.000 Reis (ca. 2000 Pund Sterling) og Ret til hvert Aar at sætte 200 Cruzados*) i Varer i Indien. Helteerobringen var endt. Af Quiloas Guld lod Kongen smede den kostelige Monstrans til Belemkirken, som blev indviet til Minde om Erobringerne hinsides Havet. Der blev oprettet et Handelsmonopol for Østen; Araberne mistede deres Indflydelse paa Middelhavet, og Venedig beherskede ikke længere Handelen ad Søvejen. Dogebyen sygnede langsomt hen mellem sine Karnevals-bjælder og Gonçollygter. »La Serenissima Republica« tabte sin Styrke, og Vandet i dens Kanaler, der afspejlede Tusmørkets Purpurlys, bar ikke mere de tyrkiske Galejer med deres tunge Ladninger af Guld og Elfenber. Lissabon var nu Krydderihandlernes Mødeplads. Købmændene fra Frankrig, fra England, fra Nederlandene strømmede til Portugal for at købslaa om de rige Skipsladninger, som de bugnende Galioter og de lette Caraveller udskibede paa Stranden ved Rastello, lige udenfor Hovedstaden.

Da dette daadrige Afsnit af Verdenshistorien var omme fik den lille tapre Helteskare en Skjald, som forherligede dens Bedrifter. Gamas Togt med alle dets Hændelser og Æventyr har inspireret Historiens største episke Værk, som fuldt ud er alle Tidens største Søfarer værdigt.

II.

Et Tidsrum, der var saa rigt paa Helte, maatte nødvendigvis inspirere Nationens største Digter. *Luis de Camoëns*, hvis eget Liv var et helt Digt, besang i episke Strofer »med klar og tapper Klang« den enestaaende Begivenhed, som løftede det portugisiske Folk op til den velfortjente Udødeligheds gyldne Tinde.

Men Digterens Værk behandler ikke alene Vasco da Gamas Togt og Indiens Opdagelse. I dets 8,816 Vers hylder han hele Portugals Historie. Fantasi er blandet med Virkelighed, Homers Styrke er parret med Virgils Ynde i dette Værk, hvori Camoëns har forenet den episke og den lyriske Poesi, paa samme Tid som han har rejst Portugals Sprog det stolteste Minde. Selv om de Storme, han saa mesterligt beskriver i sine fortrinlige Onomatopoeitica, havde opslugt hele Pedro Alvares Cabral's Flaade, saa Brasilien ikke var blevet opdaget — Brasilien, hvor hened 40 Millioner Mennesker

*) Portugisiske Mønter, som bærer Kristusordenens Kors.

stadig taler Portugisisk; selv om Portugal ikke i 1640 havde rystet det spanske Aag af, og ikke havde erøret sin Uafhængighed tilbage, men var gaaet til Grunde, med Folket og sit rige Sprog, saa vilde dog Mindet om disse Heltes Bedrifter have levet videre, blot i de Vers, hvori han priser det Folks Hæder, hvem »Mars og Neptun var underdanige«.

Til dette Epos, som stadig læses meget, har Camcøns fra Mytologien hentet de muntre Guder, de lette Nymfer, de livlige Najader, hvis Ynde gør Indtryk paa de kælike Sømand. Guderne holder Raad for at tage Bestemmelse om Flaadens Skæbne, og Jupiter erklærer, at Portugiserne bør naa Maalet for deres Stræben. Men Bachus, som forudser sit Riges Undergang, sætter sig op imod Tordenens Gud; da træder Venus, som altid beskytter Menneskehedens store Bedrifter frem og taler Søfolkenes Sag.

Olympens Beskyttelse er altsaa med dem. Alligevel træffes de af frygtelige Storme, som truer med at opsluge alt; en anden Gang dukker Adamastor, et Fabelvæsen med uhyrlige Kæmpeformer, op af Havet, truende, vild, og forbyder de nye Argonauter at trænge ind i hans Hemmeligheder. Men i alle Farer støtter Olympen trofast sine Venner, Portugiserne, og Chefens Anseelse smykkes med Ærens Palmer, efterhaanden som han lægger Vejen bag sig. Overalt, hvor han kommer frem paa sin Vej til Indien, er Skæbnen ham gunstig; og overalt, hvor han gaar i Land, i Mosambique, Mombas, Melinda, viduer han stolt om det portugisiske Folks Værdi. I Melinda fortæller han Sheiken sit Lands Historie, dets Kongers Bedrifter, og Negerkongens haarde Hjerte røres saare ved Gamas Fortælling om Ines' tragiske Elskov, den skønne Ulykkelige, »som i Døden blev gjort til Dronning«. Paa den haarde Overfart fra Ostafrika til Indiens Kyst fortæller Velloso den udmattede Besætning om de »Doze de Inglaterra« — de tolv Riddere, der drog til England for at kæmpe for deres Damer.

I Calicut fortæller Gama Catalen om Portugals Heltebedrifter i Ord, der gløder af den rene Fædrelandskærlighed.

Og saa kommer Hjemfarten. Venus fører dem til en herlig Ø, hvor de djærve Sømand finder Løn for alle de Kampe, alle de Savn, de har udstaaet, i skønne Nymfers blide Kærtegn. Frygtomme og yndefulde ængstes de af den Ild, der luer i de tapre Krigeres Bryst, og vægrer sig mod Portugiserne's Kys og Favntag, indtil Naturens ubønhørlige Lov besejrer dem, og de giver deres Lyske Legemer hen til Erobrennes Elskov.

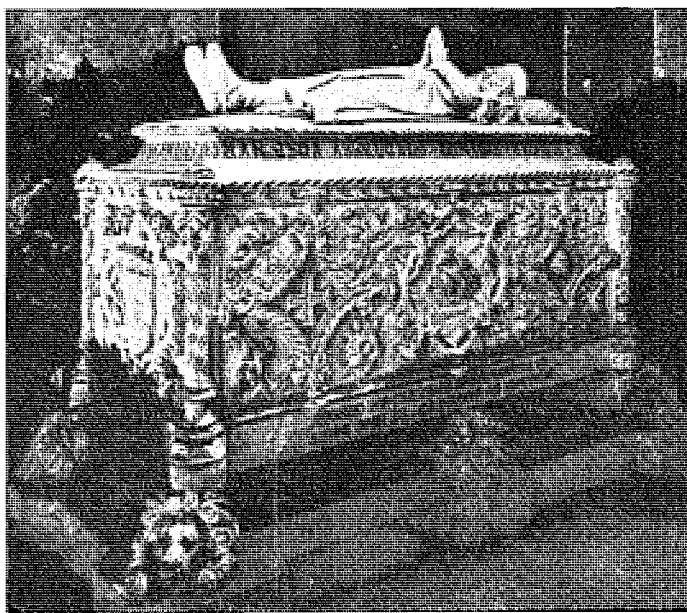
Paa Slutningen af Togtet indbyder Theis dem til en Afskedsfest, hvor Vinen flyder, og nu genser de langt om længe »Tajos skønne Nymfer« og bringer deres Land og deres Konge, den elskede og frygtede, Hæder og Ære.

Vasco da Gama var dengang ikke fyldt 28 Aar.

Skønt Opdagelsen af Søvejen til Indien vel nok er den af alle menneskelige Bedrifter, der har betydet mest for Civilisationens Fremskridt, har Portugal nu næsten kun de stolte Minder tilbage.

Kong Dom Manuel I skænkede Bombay til Kong Charles II af England som Medgift med sin Datter, Dona Catharina de Bragança, og i det gamle Centrum for de portugisiske Erhvervelser blev senere oprettet store Handelsselskaber, der er blevet berømt under Navn af Det Indiske Kompagni, og hvis Kapital har naaet en Størrelse, som aldrig noget Selskab har kunnet overbyde. I Indien har Portugal efterladt et uforgængeligt Vidnesbyrd om sit Geni, et Bevis for sin uovervindelige Stræben.

Men de stoltteste Vaabenstøtter har Portugal dog rejst paa den vestlige Bred af Atlanterhavet, hvor de staa og fortæller om Portugals Hæder, ovre i Brasilien, hvor Millioner af Mennesker har bevaret det skønne portugisiske Sprog, Forfædrenes Tro, Ærbødigheden for Traditionerne fra den straalende Fortid, og — fremfor alt — det lusitanske Folks Enhed gennem alle Verdenshistoriens Omskiftelser. Brasilien har været den Stimulans, der har bevaret Styrken hos denne store Nation, som er stolt af at have ladet Saften fra sin ærværdige Stamme gaa i Arv til Efterkommerne.



Vasco da Gamas Gravmæle i Belem-Kirken.

FORFATTEREN
OSCAR JENSEN
I SIT HJEM



Hav og Tropesol præger Sømandsforfatteren Oscar Jensens Arbejdsværelse. Mellem smukt udskaarne Skibsmodeller og Skibe under hvide, bugnende Sejl og omgivet af mange sjældne Ting fra fjerne Eave og Lande lever denne Forfatter her i Minderne om den Tid, da han, som han selv siger, af Trang til Eventyr gik paa Livet løs med Søstøvler paa — eller paa bare Fødder. Fjorten Aar gammel gjorde han sin første Rejse med en Fanø-Bark — og naturligvis rund Kap Horn — til Vestkysten af Meksiko og tilbage til Hamburg. Derefter gik Turen med samme Skib til Selskabsøerne, hvor han begik den Letsindighed, som saa mange andre baade før og senere har begaaet paa disse lovkende Øer, men som kun faa har haft noget Udbytte af. Han deserterede paa Tahiti, og en Tid lang levede nu Oscar Jensen som en Hvild blandt de Indfødte midt inde i Øen. Han dasede Tiden ihjel som disse Naturmennesker, spiste deres Mad og dansede deres Danse, og da dette i Længden blev ham for ensformigt, søgte han Adspredelse — og vel ogsaa Lykken — som Perlefisker ved Paumotu Øerne. Men denne Forandring gav ham kun Skuffelser og nogle faa Skal-ler, og saa gik han med en lille Tahiti-Skonnert i Fart mellem Marquisas, Rarotonga og Raietea for en Dollar om Dagen.

Ved Tilbagekomsten til Tahiti mønstrede han med den amerikanske Passager-Clipper »City of Papeete« og gik med denne til San Francisco. Herfra kom han i Tømmer-Fart paa Puget Sund med de to gamle ud-rangerede Te-Clippere »Sumatra« og »Dashing Wave« og gik saa tilbage til Tahiti med Passager-Clipperen »The Tropic Bird«. Men efter igen at have levet en Tid i Tañiti-Idyl, sejlede han atter ud paa lange Rejser — vendte endelig Næsen hjem og tog Eksamen, hvor-efter han igen gik paa Langfart som Styrmand med danske Sejlskibe for omsider at havne i Dampskibsfar-ten — og til Slut paa Landjorden.

Hans friske Sømandsfortællinger er kendt fra Skagen til Gjedser, og hans internationale Sømands-Opsange anvendes nu i alle danske Skoleskibe og syn-ges over alle Have.

»Vikingen«, der baade har bragt og til Stadighed vil bringe Bidrag fra denne udmærkede Skribent, har her-ved den Fornøjelse at præsentere sine Læsere Billedet af »Clippernes« Forfatter. Vi er overbevist om, at den samme Interesse, der har mødt de første Beretninger om »Clippernes« eventyrlige Rejser, og hvorpaa vi har haft saa mange Beviser, vil holde sig usvækket til Glæde for saavel Læsere som Bladet.

Kjøbenhavn, den 1. Februar 1924.

Herved tillader jeg mig at berette, at vi med det af mig førte Skib S/S "Aalborg", tilhørende A/S D.S. "Dannebrog" i København, Rederiet C. K. Hansen, den 2. Marts 1923 under meget stormfuldt Vejr i Nordøen reddede 11 tyske Sømand fra Motorskibet "Hieronymus", der tilhørte Herr Skibsreder G. Ipland i Hamborg.

Bjergningen foregik under vanskelige Omstændigheder og først efter at have holdt os ved det synkefærdige Skib i ca. 26 Timer, lykkedes det, da de orkanagtige Byger stilnede lidt af, at sætte vor Baad ud, bemanded med 2. Styrmand H. Palm, født 22/5 98, Matros Lauritz Olsen, født 28/9 93, og Letmatroserne J. Jensen, født 2/1 1902 og H. Stange, født 8/6 1905, at redde alle 11 Mand ombord i S/S "Aalborg", der nogle Dage senere landsatte dem i København, hvor Søforklaring blev afholdt paa det herværende tyske Generalkonsulat.

Ærbødigt

A. Logholm.

Til

Det tyske Generalkonsulat i København.

Den britiske Bjergningsdamper »Racer« er kommen tilbage til Portsmouth efter at have bjerget Guldbarrer fra Vraget af Lineren »Laurentic« med det Resultat, at 99 pCt. af Guldbarrerne, der har en Værdi af 5 Mill. Pd. Sterl., er bleven bjerget.

Ved dette Aars Begyndelse var der endnu 154 Barrer at bjerger, og man begyndte paa Arbejdet i de første Dage af April. Dykkerne maatte tilsidst grave sig ind under Vraget. Arbejdet var her i Mørket meget vanskeligt, men Vejret begunstigede Operationerne, og over 2000 Kvadratfod af Havbunden blev gennemsgt. Man bjergede iaar 129 af de resterende 154 Guldbarrer.

Vraget laa paa 20 Favne Vand.

Det er ikke saa lidt, Storbritannien yder sine vigtigste Dampskibslinier for at stimulere Skibsfarten paa visse Ruter. I Fiskalaaret, som sluttede den 31. Marts 1924, udbetalte den britiske Regering i Statsunderstøttelse ialt 470,553 Pd. Sterling, deraf 254,878 Pu. Sterl. til transocean Linier, 125,675 Pd. Sterl. til Linier i den engelske Kanal og 90,000 Pd. Sterl. til Cunard Line med Forpligtelse for Rederierne til at holde et Skib af »Mau-

retania«-Typen klar til at stilles til Regeringens Disposition. Hertil kommer endvidere 267,508 Pd. Sterl., som Kolonierne bidrager til Postsubsidier. Union Castle Line faar 5070 Pd. Sterl. for at anløbe St. Helena og Ascension; 252,000 Pd. Sterl. gaar til P. and O. Line til Post- og Pakettrafik paa Indien, Kina og Australien.

Foruden de ovennævnte 90,000 Pd. Sterl. har Cunard Line 57,845 Pd. Sterl. til Postbefordringen mellem England og Amerika. og White Star faar til samme Øjemed 66,616 Pd. Sterl. For Postbesørgelse til Afrikas Vestkyst oppebær Africa Steamship Co. 5223 Pd. Sterl. og British and African Steam Nav. Co. 10,132 Pd. Sterl.

Snestorm over Island.

En rasende Snestorm har hærget Island en hel Uge igennem. 5 Mennesker og en Mængde Faar er omkomne, og endvidere savnes 2 Trawlere. Inspektionskibet »Fylla« og 20 Trawlere er beskæftiget ved Eftersøgningen af Trawlterne.

Hver Fange i danske Fængsler

koster Staten 1513 Kr. om Aaret.

Motorkraft i Fiskerfartøjer.

Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn søger at faa udvirket, at det i Søneringsloven indeholdte Krav om særlig Motorpasser i Skibe, hvis Maskine er over 50 HK., fratages for Fiskerfartøjers Vedkommende. Efter Loven er Ministeren bemyndiget til Undtagelser overfor Fiskere.

Englandsfiskeriet medfører nemlig, at adskillige Kuttere allerede anvender Maskiner paa 50 HK.

Særlig Grund til Indrømmelse turde her være overfor de Kutterførere, som har bestaaet Sætteskipperprøven, da Motorlære er Eksamensfag ved denne Prøve. Her har »Frederikshavns Skibsforsikringsforening« det faste Standpunkt, at man for Sejlads vest for Linnien Lindesnæs—Texel forlanger, at de yngre Skipperere skal have Sætteskipperprøven, uanset at Staten her nøjes med Kystskipperprøven.

Foreningens Krav om Sætteskippereksamen maa anses som en gavnlig Bestræbelse for Ophjælpning af Fiskernes Uddannelse. Derfor bør ogsaa Søneringsloven give de med Sætteskippereksamens-Diplom forsynede Fiskere den Opmuntring, at de maa undvære den specielle Motorpasser, samt at de, naar de hos Magistraten faar Næringsbevis som Fiskerskipper af II Klasse, forskaanes for Udgiften ved at honorere en Sagkyndig for at give dem det i Søneringslovens § 16 sidste Stykke ommeldte Bevis for Motorkyndighed, idet Eksamensdiplomet skulde kunne godtages som fyldestgørende Bevis desangaaende.

Fragtkrig paa Atlanterhavet.

Canadas Udenrigshandel er alvorligt hæmmet, Indvandringen er blevet besværliggjort og Samfundet udsat for at maa betale urimelige Priser paa Grund af den nordatlantiske Rederkombination, mod hvilken Privatkapitalen staar ganske magtesløs. Denne Sammenslutning dikterer høje Fragtsatser mellem canadiske, britiske og kontinentale Havne og dirigeres af britiske Selskaber.

Muligheden for en spændende Fragtkrig paa det nordlige Atlanterhav med Statshjælp fra Canadas Side antydes derfor af Canadas Premierminister Mackenzie, der haaber paa Hjælp baade fra de andre Rigsdele og fra Moderlandet. Den canadiske Regerings Plan gaar ud paa at danne et af Staten subventioneret Selskab, der skulde begynde med at indsætte ti store Lastdamperer paa Nordatlanten.

Den russiske Statsflaade

vil etablere en maanedlig Dampskibsroute mellem Odessa og Marseille, og Damperne vil anløbe Novorossisk, Poti, Batum, Konstantinopel, Saloniki, Smyrna og Piræus.

Rigsdagstaler pr. Radio.

I den svenske Rigsdag var der stillet Forslag om at udsende Rigsdagsforhandlingerne pr. Radio, men Forslaget forkastedes af Andetkammer.

Et nyt Rederi

er stiftet i Stockholm med en Aktiekapital paa 1 Mill. Kroner. Rederiet vil drive Petroleums- og Benzintransport og underhandler om Køb af et Tankskib paa 10.000 Tons.

Rødbyhavns Skibsværft

har nu endt sin Tilværelse efter at have afleveret sin sidste Nybygning 1950 Tons Damperen »Marx«, til Dampskibsselskabet »Progress«. 400 Arbejdere bliver derved ledige.

Rødbyhavns Skibsværft, der for Størstedelen skylder Skibsreder, Kaptajn A. Andersen, der er fra Rødby, sin Tilblivelse, startedes oprindeligt under de bedste Auspicier, men dets Forbindelse med Københavns Diskonkø- og Revisionsbank, der ikke under sin Likvidation mener at kunne opretholde Virksomheden, har forvoldt Standsningen, efter at det har vist sig umuligt at skaffe ny Kapital til dets forsatte Drift.

Scorebysund-Komiteéns Skib »Grønland«

(tidl. »Fox II«) der nu er overtaget af Staten, skal have Navneforandring. Forinden Skibet hen paa Sommeren skal anløbe Østkysten af Grønland, skal det vistnok gøre en Rejse eller to til Kolonierne i Vestgrønland.

Roadt Amundsens Polflyvning.

Amundsen er i fuld Aktivitet med at ordne alt til sin Polflyvning til Foraaret. Muligvis vil han fortsætte med Flyvningen helt over til Alaska for at finde Landingspladser til fremtidige Flyveruter.

Marstals 100 Aars Jubilæum.

Den lille By Marstal, der kun tæller ca. 3000 Indvaanere, fejrede i forrige Maaned 100 Aars-Dagen for Havrens Grundlæggelse og var i den Anledning festklædt med Flag paa Top i hver eneste Skude i Haven. Denne By — vel nok Verdens mest karakteristiske Sømandsby — har spillet og spiller endnu den Dag i Dag en stor Rolle i hele vor Sejlskibsfart, og en Mængde af vore bedste Søfarende er udgaaet herfra. I næste Nummer skal vi bringe en Del Billeder deroverfra.

Grønlandske Handels Skindauktion

indbragte i Aar kun 480,000 Kr. mod 1½ Mill. Kr. i Fjor. Det dyreste Skind betaltes med 1150 Kr. Isbjørneskindene alene indbragte ca. 70,000 Kr.

Havneanlæg paa Færøerne.

Færøerne, der hidtil ganske har savnet Havneanlæg, vil nu snart faa dette Savn erstattet, idet vigtige og omfattende Arbejder for Tiden er under Udførelse. Paa Suderø ved Handelspladsen Tveraa er bygget en Anlægskaaj, som allerede er taget i Brug, og ved Vaag ventes en lignende Kaaj færdig i Sommer. Paa Sandøen ved Byen Skopen bygges der en Havn for Motorbaade og mindre Kuttere; denne Havn skal tillige tjene som Rednings- og Nødhavn, idet Farvandet her er særlig farligt for Sejladsen. Vaagø faar to Havneanlæg, men det vigtigste af alle Anlægene er utvivlsomt det ved Hovedpladsen Thorshavn paa Strømø. Endelig vil to mindre Anlæg, ved Kvivig og ved Hov, ogsaa komme til Udførelse.

Vi vil senere vende tilbage til denne vigtige Sag og eventuelt bringe nogle Billeder deroppefra.

Af svenske Sejlskibe

findes nu 203 Skibe fra 100—500 Tons, 9 fra 500—1000 Tons og af Skibe over 1000 Tons kun 6.

Tre store Cunard'er

sættes i Fart til Sommer: »Corinthia«, »Alaunia« og »Ascania«. Den første Dampere er paa 20,000 Tons bestemt til Liverpool—New York-Ruten. De to andre Skibe er hver paa 14,000 Tons og er bestemte til Selskabets kanadiske Rute.

Navigationsskolen i Marstal

vil nu forventelig faa Statstilskud til sin Skibsfører-afdeling i Lighed med Skolerne paa Bogø og Fanø.

Skibstrafiken paa Göteborg.

I December Maaned ankom til Göteborg Havn 252 Skibe fra Udlandet imod 249 i Fjor, heraf var 193 svenske, 17 tyske, 14 britiske, 13 norske og 11 danske. I hele 1924 ankom 2297 svenske, 304 danske, 259 tyske, 174 norske og 163 britiske Skibe.

Nilfisk



Tel.
9650

I ethvert
Passagerskib
bør der findes

en Nilfisk Støvsuger.

Illustr. Katalog og Pristilbud til Tjeneste.

A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.

En af de saakaldte *custom of the ports* i Finland er denne velkendte: »At en Fører forinden Lastningen, ved Paategning paa et Skema med sin Underskrift, skal angive, hvor megen Last han behøver, og dersom dette Kvantum ikke kan medtages, men noget maa sendes tilbage, maa Skibet betale dette.« Den mest almindelige Takst er 150 Fmk. pr. Stander.

Nordisk Skibsrederforening har ofte forklaret, at denne Koutume er uden Gyldighed i Henhold til Certepartiets Betingelser om fuld og bekvem Ladning.

Et Medlem af »Den alm. danske Skibsførerforening« arfører følgende Eksempel i Medlemsbladet:

»Jeg lastede først i Juli Maaned en Ladning Træ fra A/B Kajana i Kotka. Ved Udfyldning af Skema tog jeg den Reservation, at jeg ikke vilde betale for nogen Last, som jeg maatte sende tilbage da det Kvantum, jeg tegnede for, var mit sædvanlige Indtagende. En Repræsentant fra min Mægler var da til Stede.

Paa Trods af min Reservation blev der ved Undertegningen af Konossementer stukket mig en Regning ud paa ca. 800 Fmk. for 5 Std. sendt tilbage. Den samme Repræsentant fra min Mægler var til Stede. Jeg nægtede selvfølgelig at betale, og da de efter en haard Mundkamp vilde akkordere af med 300 Fmk., tillod jeg mig at paapege, at deres Afslag beviste, at de viklede i Berettigelsen af deres Krav. En ældre Kontordame, som førte Ordet, tillod sig at udbryde: »get out«, og da jeg efter dette vilde forlade Afskiberens Kontor og ikke mundhugges mere paa det Sted om Sagen, lod de Kravet falde. Dette turde være et Bevis paa det uberettigede ved denne Koutume.

Paa Mæglerkontoret, A/B F. A. Collin, som støttede mig, bad jeg om en Udtalelse angaaende denne Koutume, og den lød paa, at de ansaa det for uberettiget at holde Skibene ansvarlig for den Last, der maa sendes tilbage.

Da jeg har Tilladelse til at offentliggøre denne Udtalelse fra min Mægler, mener jeg, det er af Interesse at vide, at der er finske Mæglere, som ikke giver Afskiberne Ret i deres Krav. Der er vist desværre flere Mæglere, som gør det. Men lad os alle være enige om at kæmpe imod denne Koutume, saa faar vi den nok ud af Verden.«

Nybygning fra Svendborg Skibsværft.

I disse Dage er der foretaget Prøvetur med Svendborg Skibsværfts Nybygning Nr. 32, S/S »Eise« af Ærøskøbing. Skibet, der er bygget som Passagerbaad til Dampskibsselskabet »Ærø«, Ærøskøbing, til Brug paa Ruten Ærøskøbing—Svendborg, har følgende Dimensioner: Længde 98 Fod, Bredde 19 Fod 3 Tommer, Dybde 9 Fod. Ved Prøveturen, der i alle Maader forløb heldigt, konstateredes, at Skibet i alle Retninger opfyldte sine Forpligtelser.

9605 Brutto Tons oplagt i Danmark.

Den Oplægning af Tonnage, der i de sidste Maaneder af forrige Aar gjorde sig gældende næsten overalt i Verden, har taget yderligere Fart i den allersidste Tid. Og Danmark er desværre nu kommet med blandt de Lande, der kan opvise en forholdsvis betydelig Procent oplagt Tonnage. I Øjeblikket er saaledes 7 Dampere paa tilsammen 9606 Brutto Tons oplagte. Naturligvis er det særlig Østersøbaadene, det er gaaet ud over.

POSITIONSLISTE

FEBRUAR 1925

MEDELTE AF „DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING“

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederiksh., siden 14.2.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Skagen 13.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 12.2.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Ceuta 7.2. til St. Domingo.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Dunkirk 13.2.
 s.s. *Aggersund*, Pterse, ank. Kiel 6.2.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, pass. Landsend 13.2.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. København 17.2. til Danzig.
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Cardenas 13.2.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Frederikshavn 10.2. til Antwerpen.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. København 1.2.
 s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Malta 13.2.
 s.s. *Alfred Hage*, Danelsen, afg. Rotterdam 5.2.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Newcastle 13.2. til Catania.
 s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Catania 11.2. til Santa Pola.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. London 10.2.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Stettin 13.2.
 s.s. *Anine*, Risøe, afg. Cartagena 13.2. til London.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Shanghai 14.2.
 s.s. *Anna*, ank. Marselles 11.2.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Dunston 12.2.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Melbourne 11.2.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Bahia Blanca 6.2. til Skandinaviens.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. København 12.2. til Wales.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. København 12.2. til Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Sæbenow, ank. Antwerpen 12.2.
 m.s. *Asia*, Daal, afg. Antwerpen 4.2. til Penang via Suez Kanal.
 s.s. *Astrid*, Børk, afg. Bathurst 7.2. til Rotterdam.
 s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Port Said 10.2. til Aarhus.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Singapore 11.2. til Hongkong.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 16.2.
 m.s. *Avant*, Sørensen, oplagt i Frederikshavn.
 s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 14.2. til Libau via Svendborg.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Trondhjem 15.2. sydgaende.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Zeebrügge 13.2.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Antwerpen 15.2. til Cardiff.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Oran 7.2.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Casablanca 11.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. St. Johns 31.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt i Svendborg.
 s.s. *Bodil*, afg. Åhus 14.2. til Raumo.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Port Talbot 10.2.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Aden 12.2. til Europa.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool (N. S.) 11.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Grangemouth 14.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 13.2. til Island.
 s.s. *Bottenhøvel*, Vaaben Hansen, ank. Port de Bouc 10.2.
 s.s. *Brasilien*, ank. København 10.2.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Dublin 14.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Rufisque.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 15.2.
 s.s. *Britta*, afg. Swarsea 11.2. til Casablanca.

s.s. *Brynhild*, Huus, i Dok i Frederikshavn siden 5.2.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Nantes 16.2. til Bordeaux.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Huelva 10.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, ank. København 15.2.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Barry 4.2. til Montevideo.
 s.s. *Carmen*, ank. Casablanca 12.2.
 s.s. *Charkow*, Arel, ank. Genua 14.2.
 m.s. *Chastine Mærks*, Lundgreen, afg. Rotterdam 28.1.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 15.2. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kamprann*, Thomsen, ank. Hartlepool 14.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Rotterdam 7.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Sunderland 13.2.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Teneriffa 4.2. til U. S. A.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. St. Pedro (S Domingo) 15.2.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Hirtshals 13.2. p. R. t. Skotland.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Carontes 13.2.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Saloniki 2.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Wellington 3.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Helsingør 5.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Tunis 8.2.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 14.2. til Genua.
 s.s. *Danvirke*, Jørgensen, afg. Bahia 2. til Newport News.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 3.2. til Philadelphia-Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Novorossisk 10.2.
 s.s. *Delaware*, Følkenberg, afg. Kallundborg 16.2. til Korsør.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 16.2. til Øbenhavn.
 s.s. *Dorrit*, afg. Marseilles 12.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Danzig 12.2. til London.
 s.s. *Drogden*, Hansen, ank. Fowey 12.2.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Cardiff 16.2.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Teneriffa 12.2.
 s.s. *Ebba*, ank. København 7.2.
 s.s. *Ebro*, Rosenrøj, afg. Øbenhavn 13.2. til London.
 s.s. *Effie Mærsk*, Thun, pass. Lizard 3.2.
 s.s. *Egholm*, Tørrnesen, afg. Messina 16.2. til Catania.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Algier 9.2.
 s.s. *Elite*, Schmiect, afg. Huelva 15.2. til Danzig.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Cardiff 12.2.
 s.s. *Ella*, Boutrup-Christensen, i København-Hamborg-Ruten.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Genua 1.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Kopervik 15.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Antwerpen 12.2.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 13.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Grangemouth 13.2.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Java 25.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Sharpness 14.2.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Immingham 12.2.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Svendborg 15.2.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Newcastle 5.2. til Neapel.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Bahia Blanca 15.2.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Dakar 7.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Llanelly 14.2. til Amsterdam.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamborg Ruten.

SKIBSHANDLERE

KØBENHAVN

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

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

Telegr.adr. »Proviant«

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

NYHAVN 53

BERG & LARSEN

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:

BJØRCHJENSEN, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

OSCAR ROLF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klaases Skibsproviant

Telefon: Central 4140

- s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Thomsen 12.2.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 8.2.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Kaolack 11.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Newcastle 7.2. til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

- s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfyasker m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Port Said 16.2.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Boston U. S. A. 11.2.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 13.11. 1924.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 2.2.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 1.2. via Madeira til København m. fl. Pladser.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Glasgow 10.2.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Grangemouth 10.2.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, ank. Port Talbot 10.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Finisterre 15.2. p. R. t. Livorno.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 12.2.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. San Domingo 8.2.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Korsør 17.2.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 16.2. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. St. John N.B. 15.2.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Swansea 15.2.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Danzig 14.2. til Riga og Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Aarhus 14.2. til Dunkirk.
 s.s. *Gejsir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Hampton Foads 10.2. til Nørre Sundby, København og Nykøbing F.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Rufisque 12.2.

Danske Sø- og Handelsfolk

spiser bedst og billigst i

Det nye Køkken

Fortunstræde 3, Telf. Byen 7887

Ingen Skat Middag 1,25 Ingen Drikkepenge

D'Herrer Dampskibsrederes og Arbejsgiveres Opmærksomhed henledes paa

Dansk Sø-Restaurations Forenings Engageringsbureau,

Lille Strandstræde 20 Telf. Central 10 270
 København K.

Bureauet anviser dygtige og paalidelige Hovmestre og Kokke.

s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Cardiff 13.2. til Madeira.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Vestindien 8.2.
s.s. *Gunver*, afg. Cardiff 12.2. til Rouen.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. London 13.2. til København.
s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Cardiff 12.2.
s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Cap Finisterre 14.2. p. R. t. Bona.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, henligger i København.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Barry 11.2.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Holtenu 16.2. p. R. t. Malmø.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Alexandria 7.2.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. St. Dominge 12.2. til Queenstown f. Ordre.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Venedig 5.2.
s.s. *Hans Tøsen*, Hansen ank. Sandviken 7.2.
s.s. *Harald, Pedersen*, afg. Sulina 15.2. til Odense.
s.s. *Harriet*, afg. Tarragona 13.2. til Huelva.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 13.2.
s.s. *Hekla*, Bøsch Kronika, oplagt.
s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttelkoog.
s.s. *Helga*, ank. Bordeaux 15.2.
s.s. *Hellig O. av*, Peronard, ank. København 10.2.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 17.2. til Libau.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Cardiff 14.2.
s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Kopervik 10.2.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Grangemouth 10.2.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Odense 14.2.
s.s. *Hjelm*, cplagt i København siden 19-7-1924.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 16-17.2. til København Aalborg Vejle og Danzig.
s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 2.2.
s.s. *Hroar*, Cest Jacobsen, ank. Hull 15.2.
s.s. *Hugo*, Trørkelin, oplagt.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. København 5.2.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Gibraltar 11.2.
s.s. *J. P. Jus'esen*, Jensen, afg. Rieme 16.2. til Hamborg.
m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Hamborg.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barry 7.2.
s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Genua 11.2.
s.s. *Inger*, ank. Tolkis 15.2.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Lysekil 14.2. til Nuevitas (Cuba).
s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 14.2. til København.
s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va 7.2. til Halmstad-København og Odense.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 13.2.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. West Indies 12.2.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Havana 9.2.
m.s. *Java*, Schmith, ank. Gøteborg 15.2.
s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cienfuegos 14.2.
s.s. *Jenny*, afg. Bona 12.2. til Berwick on Tweed.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. West Hartlepool 23.1.
s.s. *Johanne*, ank. Antwerpen 12.2.
s.s. *Jalanthe*, Strufve, afg. København 16.2. til Oslo m. fl. Pl.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Reykjavik 8.2.
s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Vera Cruz 11.2.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Cadiz 13.2.
m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Middlesbrough 14.2.
s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Ayr 12.2.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati (Cuba) 14.2.
s.s. *Karen*, Brinch, ank. Genua 11.2.
s.s. *Karla*, afg. Grao 11.2. til Bristol.
s.s. *Kasan*, Jørgensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Libau 12.2.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Dakar 13.2. til Rufisque.

s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ardrossan 12.2. til Boston og Baltimore.
s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Omutu 5.2. til Europa.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. West Indies 25.1.
s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Kalundborg 15.2.
s.s. *Knud*, ank. Konstantinopel. 15.2.
s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Nørre Sundby 13.2. til Immingham.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Abaco 13.2.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. Hull 10.2.
s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Barry 14.2.
m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Wear 13.2.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Dordrecht 13.2.
m.s. *Leise Mærsk*, Bærentzen, afg. Reval 11.2.
s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Newport News (Va) 1.2.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Portiano 12.2.
s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Cardiff 10.2.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 16.2.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Cartagena 6.2.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon 4.2. til Buenos Aires Roads f. Ordre.
m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Blyth 14.2.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, afg. Oslo 16.2. til København via Frederikshavn.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.2. til København.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk Va 31.1. til København, Vejle og Randers.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Valencia 14.2. til Rotterdam.
s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12.1924.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 4.2. til Marseilles via Suez Kanal.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Tyne 11.2.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Genua 12.2.
s.s. *Marie*, pass. Dover 14.2. paa Rejse til Pasages.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Portland Ma 5.2.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Newcastle 10.2. til Gibraltar.
s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Genua 11.2.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
s.s. *Maryland*, Pape, ank. New York 7.2.
m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Beaumont 15.2. til Landsend.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Barletta 16.2. til Val di Torre.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 12.2.
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Troon 14.2.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 14.2. til Danzig.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Gibraltar 9.2.
s.s. *Nancy*, ank. Kotka 10.2.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Said 11.2. til Nordenhamm.
s.s. *Nautik*, aik. Burriana 7.2.
s.s. *Neptun*, afg. Amsterdam 13.2. til Aarhus.
s.s. *Nerma*, ank. København 14.2.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia 13.2. til Skandinavien via Madeira.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 16.2.
s.s. *Niobe*, ank. Swansea 11.2.
s.s. *Nordland*, Clausen, afg. København 9.2.
s.s. *Nodsøen*, pass. Ushant 14.2. p. Rejse til St. Nazaire.
s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Rufisque 14.2.
s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Nuevitas 13.2.

O

- s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin, Nielsen*, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf, Danholt*, afg. Baltchick 14.2. til en Havn Havn-Hamburg-range.
 s.s. *Oluf Bager, Larsen*, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk, Hansen*, ank. Cete 31.1.
 m.s. *Oregon, Mühldorff*, ank. Diamante 5.2.
 s.s. *Orion, Berndsen*, ank. Bosse Indræ 15.2.
 s.s. *Oscar II, Schmidt*, i Dok i København siden 22.1.

P

- s.s. *P. Madsen, Christensen*, ank. Tynæ 14.2.
 s.s. *P. N. Damm, Andersen*, afg. Cardenas 13.2.
 s.s. *Pacific, Mathiesen*, pass. Maldives 15.2. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Palnatoke, Skou*, ank. Aalborg 13.2. f. Reparation.
 m.s. *Panama, Hjernum*, afg. København 4.2. til Nørre-køping.
 s.s. *Parana, Heisterberg*, afg. Sydney 21.2. til Europa.
 s.s. *Paris, Ovesen*, afg. Rotterdam 1.2. til New York.
 s.s. *Pennsylvania, Herskind*, ank. Korsør 15.2.
 m.s. *Peru, Larsen*, ank. Hull 12.2.
 s.s. *Peter Mærsk, Knudsen*, afg. Norfolk 8.2.
 s.s. *Phonia, Nielsen*, i Esbjerg-Mamburg Ruten.
 s.s. *Polaris, Holm*, ank. Methil 16.2.
 s.s. *Polly, Nielsen*, ank. Bastia 12.2.
 s.s. *Prinula, Jacobsen*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk-Ruten.
 s.s. *Prins Knud, Koch*, ank. Klagshavn 10.2.

R

- s.s. *Randi*, afg. Grao 5.2. til London.
 s.s. *Rask, Theiland*, i Odense f. Losning.
 s.s. *Rhodesia, Madsen*, ank. Suez 15.2.
 s.s. *Rhone, Thomsen*, afg. London 14.2. til København via Aalborg.
 s.s. *Rignor, Jørgensen*, pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Rita, Hav*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk, Jensen*, ank. Birkenhead 13.2.
 s.s. *Romø, Olesen*, afg. Aalborg 13.2. til Tyne.
 s.s. *Rosenborg, Jans*, pass. Lizard 14.2.
 s.s. *Rota, Rivald*, afg. Leith 16.2. til København.

S

- s.s. *Saga, Henriksen*, afg. København 14.2. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk, Andersen*, ank. Penang 13.2.
 s.s. *Scandia, Simonsen*, pass. Fair Isle 11.2. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine, Le Barzig*, afg. Rochelle 14.2. til Havre og Dunkirk.
 m.s. *Selandia, Himmelstrup*, ank. Sønderborg 14.2.
 s.s. *Sierra Leone, Moyell*, afg. Baltimore 16.2. til New York.
 s.s. *Sierra Nevada, Eriksen*, afg. Mossel Bay 15.2. til Algoabay.
 m.s. *Siam, Poulsen*, ank. Antwerpen 11.2.
 s.s. *Sigrid, Madsen*, afg. Hamburg 11.2. til Tyne.
 s.s. *Sigrun, Jensen*, afg. Odense 15.2. til Antwerpen.
 s.s. *Sigvald, Andersen*, ank. Middlesbrough 16.2.
 s.s. *Silkeborg, Christensen*, ank. New Orleans 15.2.
 s.s. *Simone, Christensen*, ank. Gandia 9.2.
 s.s. *Skaane, Kyhn*, ank. Huelva 10.2.
 s.s. *Skagerak, Hansen*, ank. Ceuta 14.2.
 s.s. *Skanderborg, Petersen*, ank. Helsingborg 8.2.
 s.s. *Skejold, Nielsen*, afg. Esbjerg 16.2. til Nørre Sundby, Aalborg, Randers og Aarhus.
 s.s. *Skodsborg, Grove*, afg. Methil 13.2.
 s.s. *Skotland, Iversen*, afg. København 11.2.
 s.s. *Sleipner, Dahm*, ank. Thorshavn 13.2.
 s.s. *Stesvig, Poulsen*, afg. Kongshavn 13.2.
 s.s. *Smut, Hansen*, ank. Blyth 14.2.
 s.s. *Sophie, Thomsen*, ank. Genua 11.2.
 s.s. *Spigerborg, Jensen*, pass. Lundy Island 12.2.
 s.s. *Stadion II, ank. Køge* 15.2.
 s.s. *Stal, Clausen*, afg. Cienfuegos 10.2. til Texas City.
 s.s. *Stegelborg, Nielsen*, pass. Cape de Gata 15.2.

- s.s. *Stella*, ank. København 25.1.
 s.s. *Susan Mærsk, Petersen*, pass. Panama 11.2.
 s.s. *Svanhild, Hjorth*, ank. København 14.2.
 s.s. *Svanholm, Petersen*, ank. Liverpool 11.2.
 s.s. *Svend Pii, Albertsen*, afg. Cardiff 28.1.
 s.s. *Svend, Karstensen*, afg. Cardiff 6.2. til Catania.
 s.s. *Svendborgsund, Christensen*, ank. Darzig 15.2.
 s.s. *Søborg, Madsen*, pass. Cape Race 9.2.
 s.s. *Sønderborg, Albertsen*, ank. Rosario 14.2.
 s.s. *Sønderjylland, Dam*, i København-Bogense-Vejle-Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner, Marcker*, ank. Cardiff 10.2.
 s.s. *Taarnborg, Knudsen*, pass. Beachy Head 14.2.
 s.s. *Taarnholm, Jørgensen*, afg. København 12.2. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge, Nicolaisen*, i København-Nakskov-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Texas, Dragsdahl*, afg. Newcastle 31.1. til Cuba.
 s.s. *Thyra (D.F.D.S.), Kann*, afg. København 16.2. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra (Progress), Schmidt*, afg. Blyth 5.2. til Alicante.
 s.s. *Tiber, Nielsen*, ank. København 13.2.
 s.s. *Tjaldur, Madsen*, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk, Mikkelsen*, afg. Cartagena 15.2. til København via Lissabon.
 m.s. *Tonking, Topp*, ank. Portland 12.2.
 s.s. *Trensval, Bronér*, afg. San Francisco 1.2. til Hamburg via Panama Kanal.
 s.s. *Trendhjem, Pedersen*, ank. København 13.2.
 s.s. *Tula, Christensen*, afg. Antwerpen 8.2. til Ceuta.
 s.s. *Tyr, Jensen*, ank. Hull 15.2.

U

- s.s. *Uffe, Jørgensen*, ank. Antwerpen 13.2.
 s.s. *Ulf, Rasmussen*, afg. København 11.2. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Ulla, Jessen*, ank. Dunkirk 15.2.
 s.s. *Ulrik Holm, Toft*, afg. Lissabon 10.2. til Dakar.
 s.s. *United States, Meyer*, afg. København 13.2. til Oslo.
 s.s. *Uranienborg, Rasmussen*, afg. Newport News 14.2.

V

- s.s. *Valborg, Hansen*, ank. Valencia 6.2.
 s.s. *Vega, Madsen*, ank. Glasgow 14.2.
 s.s. *Venus, Terkildsen*, ank. København 18.12.1924.
 s.s. *Vera, Hjorth*, ank. Castillon 14.2.
 s.s. *Veratyr, Pedersen*, oplagt.
 s.s. *Viborg, Winther*, ank. Venedig 9.2.
 s.s. *Vidar, Nielsen*, afg. Newcastle 16.2. til København.
 Bark *Viking, Ankersøe*, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
 s.s. *Virginia (D.F.D.S.), Jacobsen*, afg. Korsør 14.2. til Cardiff.

W

- s.s. *Wien, Jørgensen*, ank. Savona 15.2.
 s.s. *Wilh. Colding, Østergaard*, afg. Castellon 15.2. til Hamburg.
 s.s. *Wrr. Th. Malling, Olsen*, ank. København 14.2.

Y

- s.s. *Ydun, Jensen*, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama, Bast*, ank. Colombo 15.2.
 s.s. *Yrsa (D.F.D.S.), Rasmussen*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa (Lauritzen), ank. København* 27.1.

Ø

- s.s. *Ørkild, Jensen*, afg. Bergen 11.2.
 s.s. *Ørneborg, Rasmussen*, ank. Huelva 7.2.

Sejlskibe.

- m.s. *Alfa, Christensen*, ank. København 13.2.
 m.s. *Caroline, Jørgensen*, pass. Brunsbüttel 5.2. paa Rejse til London.
 3m.Sk. *H. C. Christensen, Christensen*. Antagelig afg. Cumana til Mobile.

- 3m.Sk. *Fugle*, Schmidt, ank. Langesund.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Whitehaven 2.2.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Cardiff 7.2. til Portimao.
 3m.Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. Lissabon 21.1.
 3m.Sk. *Norden*, Olsen, ank. Lissabon 28.1.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, ank. Lissabon 28.1.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, ank. Lissabon 5.2.
 3m.Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. Lissabon 6.2.
 3m.Sk. *Neptun*, Sørensens, ank. Lissabon 2.1.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. St. Brieuc 18.1.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, ank. Portleven 27.1.
 3m.Sk. *Gefior*, Lund, ank. Teignmouth 5.2.
 3m.Sk. *Falken*, Madsen, ank. Plymouth 4.2.
 3m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Fowey 23.1.
 3m.Sk. *Ørner*, Jensen, ank. Guernsey 22.1.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Frederikshavn 2.2.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Knebel 6.2.
 3m.Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Folkestone 7.2. til Dieppe.
 3m.Sk. *Minerva*, Sørensens, afg. Fowey 9.2. til Kristianssand.
 3m.Sk. *Dagng*, Petersen, afg. Farø 10.2. til Southampton.
 m.s. *Willemoes*, Erichsen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritzen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Marie*, Nielsen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, oplagt Thuro.
- 3m.Sk. *Palleesen*, Jensen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Else*, Jensen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen, sejlklar Cardiff 3.2.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensens, ank. Aalborg 22.1.
 m.s. *Albert Mou*, Rasmussen, ank. Hamborg 18.1. med Havari.
Philip, Petersen, oplagt Thuro.
Confidence, Hvenegaard, ank. Fowey 8.2.
Cornwall, Madsen, ank. Gt. Yarmouth 5.1.
Darnebrog, Hansen, ank. Thuro 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Porsgrund 6.2.
Kurt, Jørgensen, ank. Cadiz 11.2.
Lei, Jørgensen, oplagt København.
Lucvig, Jørgensen, oplagt Thuro.
Martin Nisson, Jensen, ank. Lissabon 28.2.
Primula, Jørgensen, ank. Brevik 14.2.
Valdemar, Christensen, afg. St. Brieuc 7.2. til Lissabon.
Vera, Larsen, afg. Nantes 6.2. til Leith.
Elisabeth, Groth, ank. Sevilla 12.2.
Fylta, Kromann, afg. Vejle 14.2.
Merkur, Hansen, afg. Legue 14.2.
Nordstjernen, Hansen, indk. Fecamp 12.2.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 11.2.
Venus, Boye, ank. Malmø 13.2.
Nahalie, Eriksen, afg. Legue 14.2.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Svendborg 5.2.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Granton 13.2.
Arielis, Rasmussen, indk. til Hals 12.2. paa Rejse til Marstal fra Frederikshavn for Storm og Modvind.
Maagen, Mortensen, ank. Møvagsissey 10.2.

General Wrangels Flaade,

som Sovjet-Republikken haaber at faa udleveret af Frankrig, er ved de mange Aars Uvirksomhed tildels bleven usødygtig, og Sovjetregeringen underhandler derfor om Flaadens Reparation paa italienske Værfter.



NORDISK FLAG
 TLF.9752 OG FANEFABRIK TLF.9752
 Flag, Standere, Vimpler, Liner.
 Frederiksberggade — 26¹

Paa Grund af Forhandlingerne indenfor Bogtrykfaaget er Bladet bleven forsinket nogle Dage, hvilket vi beger Læserne undskyldte. Næste Nr. vil udkomme omkring 15. Marts.

Abonnement paa

VIKINGEN

Undertegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Halvaarlig à 5 Kr. 70 Øre

Helaarlig à 10 Kr.

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

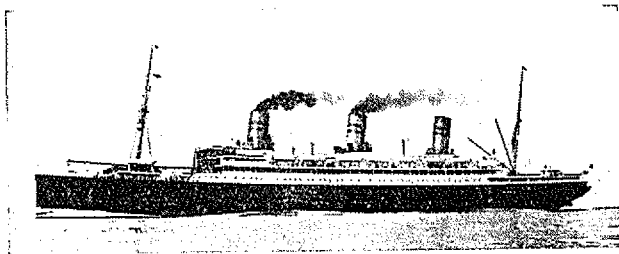
Danske Søfarende ombord i danske Skibe 10 Kr. portofrit. Bladet afleveres paa Rederiets Kontor.

Navn

Stilling

Adresse

(Det ikke ørskede Abonnement bedes overstreges).



„Resolute“s Jordomrejse paa Klokkeslet

Naar »Det Forenede Dampskibs Selskab« i den seneste Tid har taget Initiativet til store Lystrejser, er det sikkert Læserne bekendt, at Selskabet her har en haard Konkurrence at bestaa med de store Landes indarbejdede Ruteskibe, hvis Besøg vi jo ofte har haft ogsaa her i danske Havne. Selskabets Initiativ bør derfor støttes saa meget desto mere ved en stærk Tilslutning fra Publikum Side som Danmark jo er et lille Land.

At saadanne Lysttogter ofte finder Sted fra de store Lande som f. Eks. England, Amerika og Frankrig, er i vore Dage ret almindeligt, og den Nøjagtighed og Sikkerhed, hvormed disse Togter gennemføres, vækker da ogsaa almindelig Beundring. Fra T. M. J. har vi taget ovenstaaende Billede og den ledsagende Tekst:

En meget fin Bedrift med Hensyn til Nøjagtighed for Afrejse og Ankomst er udført af de »Forenede amerikanske Linjers« (Harriman Linjens) Passagerdamper »Resolute« ved dens Krydstogt Jorden, rundt, nylig sluttet i Foraaret 1924. I Virkeligheden kan man faa den samme Fortolkning ud af »Resolute«s tidligere Verdenskryds i Vinteren og Foraaret 1923. En saadan Overholdelse af Nøjagtigheden er af fremragende Søfartsfolk betragtet som usædvanlig i Passager-Krydstogternes Historie. Saa overensstemmende er begge Togternes Nøjagtighed, at en Sammenligning er interessant.

Paa »Resolute«s Verdenskrydstogt i 1923 blev 26,651 Sømil tilbagelagt; paa Krydstogtet i 1924 29.170 Sømil. De Pladser, som blev besøgt, var ikke alene saa store Havne som New York, San Francisco, Yokohama, Shanghai, Honkong, Manila, Singapore, Calcutta, Bombay og Neapel, men mindre Havne, som saa store Skibe som »Resolute« sjældent besøgte — Hilo paa Hawaii,

Jamboanga paa Philippinerne, Guam paa Ladrões, Agia og Pagopago paa Samoa og Tahiti.

Tag f. Eks. den meget lange Strækning paa 3420 Sømil fra Honolulu til Yokohama. Det var forventet, at »Resolute« skulde ankomme til Yokohama d. 12. Februar om Eftermiddagen — den ankom kun 10 Timer forsinket, tolv Dage fra Honolulu. Et andet Eksempel er Strækningen paa 1,444 Mil fra Jamboanga til Batavia, hollandsk Ostindien. »Resolute« skulde komme til Batavia d. 12. Marts Kl. 4 Em., og ankom virkeligt d. 12 Marts Kl. 3,20 Em. — 40 Minutter før ventet. Den ventedes til Bombay fra Colombo, 875 Mil, den 7. April Kl. 8 Form.; »Resolute« ankom virkeligt d. 7. April Kl. 8,01 Form.!

De her opgivne Tal var for Verdenskrydstogtet i 1923. Paa et lignende Krydstogt i 1924 var det ventet, at »Resolute« skulde ankomme til Madeira fra New York d. 27. Januar Kl. 7 Form., den ankom efter en Sejlads paa 2,765 Sømil d. 27. Januar Kl. 0,07 Form., kun 7 Minutter forsinket — og sejlede nøjagtig paa den fastsatte Tid Kl. 8 Em. »Resolute« var ventet til Port Said den 6. Februar, om Middagen Kl. 12, og paa Slaget 12 dampede »Resolute« ind i Havnen. »Resolute« sejlede fra Suez d. 9. Februar Kl. 7,53 Em., 53 Minutter efter den beregnede Afrejse, og ankom til Bombay (2,970 Mil) d. 18. Februar Kl. 7,07, kun syv Minutter efter den beregnede Tid.

En andet bemærkelsesværdigt nøjagtigt Resultat var Sejliden fra Guam til Suva, en Afstand paa 2,800 Mil. »Resolute« skulde ankomme til Suva d. 26. April Kl. 7 Form., og naaede ind Kl. 6,41 Form. Endelig var det ventet, at »Resolute« paa Tilbagefejren skulde være i New York d. 24. Maj Kl. 4 Form. Den ankom Kl. 3,14 Form. efter en Sejlads paa 1,974 Mil fra Colon.

Alt dette er højst ærefulde Præstationer, som tjener til Ære for Skibets Officerer og Selskabets Styrelse. Det maa tilføjes, at »Resolute«s Officerer er alle amerikanske Officerer, og at Hovedparten af Æren for de udmærkede Resultater, saa vidt angaar dens sejlede Personale, hviler paa Kaptajn D. Malman og første Maskinmester T. E. Haxton. Deres tekniske Dygtighed og Pligtfølelse gør disse mindeværdige Krydstogter til et beundringsværdigt Kapitel i Handelsflaadens Annaler.«

Kan fraklipes
og nedlægges
ufrankere:
i enhver
Postkasse.

„ V I K I N G E N “

KRONPRINSESSEGADE 40

K Ø B E N H A V N

K.



ORIGINALTEGNING AF KNUT HANSEN

KARNEVAL

Medens Barnedaab, Fødselsdag og Bryllup rundt om i Verden fejres i de respektive Nationers Nationaldragter — hvis de da har nogen — saa er den hvide Mand, naar han gaar til Karneval og ikke vil klæde sig ud i en eller anden Fantasi- dragt — eller Nationaldragt — tilstrækkelig formummet, blot han tager en rød Næse paa. Fjender kan veksle Haandtryk i Forbifarten, og Venner komme op at nappes, blot foranlediget ved en rød Papnæse. Til Gengæld er Damerne ikke Spor af formummede, selv om de har Maske paa og ganske kort Kjole som paa Tegnningen. Ganske vist er den dér ikke længere end Livbæltet tidligere var hos »Damerne« paa Tahiti, og det er jo den Vej Moderne gaar. Men nu forlyder det, at »Damerne« paa Tahiti af Forargelse over de Hvides Mode vil gøre deres Livbælter længere. — Til Gengæld vil de aflægge Ringen i Næsen, hvilken Mode derefter sikkert optages af de hvide Damer. — Kun er at bemærke, at Ringen ikke kan bæres i Papnæse. — — — Ak! Karneval skal være en lystig T:d, og at fejre Karneval skal være en gammel Skik!!

Bi-Ba-Bu.





Moderne Vaskerianlæg for Skibe

Georg E. Mathiasens Fabrik for Fremstilling af Vask- og Strygemaskiner har fornylig faaet en længe tiltrængt Udvidelse, der gør det muligt at tage Konkurrencen op med de udenlandske Produkter. Blandt de store Opgaver, Fabriken har løst, kan særlig nævnes Indretningen af et Vaskeri og Strygeri til »Det Forenede Dampskibsselskab«, installeret i et af de gamle Pakhuse paa Islands Plads.

Resultatet er et Mønsterforetagende, som vasker og stryger 6—10,000 Stkr. Tøj pr. Dag og som i travle Perioder kan præstere 20,000 Stkr. pr. Døgn.

Naar Tøjet kommer ind i Vaskeriet, fordeles det straks i Baase efter Kvalitet og Snavsethed; derpaa bringes det i Vogne til de 6 Vaskemaskiner, som hver kantaage 100 kg Tøj pr. Vask, hvilket svarer til 150 Lagener eller 1600 Servietter! Efter at være kogt og behandlet i en roterende Tromle i ca. $\frac{1}{2}$ Time er det saa rent, at det kan skylles efter i samme Maskine for ende-

lig at kippes ud i en Fladvogn og fordeles i selvbalancerende Centrifuger, der slynger Vandet bort. Herfra bringes det Tøj, der ikke skal damprulles (Uldtæpper o. l.) til Tørremaskinen, hvor det gennæbblæses med varm Luft. Det glatte Tøj som Lagener, Duge, Servietter o. s. v. gaar direkte fra Centrifugen til en af de store Dampruller, og naar det har gennæmgaaet den nødvendige Proces i denne teknisk fuldendte Maskine, har det afsluttet sin Vandring gennem Vaskeriet, blankt og færdigt lægges det nu i Bunker for atter at tages i Anvendelse ombord paa Selskabets Baade.

Virksomheden besørger hele »Forenede«s Vask og er helt igennem forsynet med »G. E. M.«-Maskiner. Den er et smukt Vidnesbyrd om, hvad dansk Teknik og Snille evner, og Vaskeri-Ekspertter fra andre Lande har da ogsaa udtalt deres Beundring over det fortræffelige og moderne Anlæg.



Kandidat Christiansens Nattevagt

Af Chr. Engelstoft

„Gamle“ hed Apotekeren paa Hjørneapoteket. „Gamle“ kom farende ind i Recepturet:

— Død og salte Pine! Hvem har Tjeneste her i Nat?

— Jeg! nærmest mukkede Kandidat Hans Christiansen, som stod der, spærrende de blåe runde Børnøjne op og gloede, strøg sig over Skaldepanden og sine sparsomme hvide Haar; han var næsten tre Aar ældre end „Gamle“:

— Med Forlov. Hvorfor spørger Apotekeren?

— Visse vasse! Apotekeren snurrede omkring og fo'r ud igen paa sin nervøse Htogsmanér.

— De lukkede lige for Næsen af mig.... Det var Kresjan Karls Stemme.

— Dosmer! snærrede Apotekeren.

Christiansen hørte tydelig Stemmerne, men skænkede ikke de faldne Ord nogen Opmærksomhed. De lukkede altid alle vegne Dørene lige for Næsen af Kresjan. Gamle Christiansen ringede, Defektrixen kom ind og hentede de bitre Mavedraaber, han havde sat sammen; det var den sidste Bestilling. Klokken var saa skam fem Minutter over otte. Nu skulde der lukkes.

Discipel Frederik Mortensen kom og sagde, at nu havde han slukket og lukket.

— Det er altsaa Dem, Christiansen, der har Nattejerneste! Gamle stod med Overfrakke paa og sin uadskillelige Paraply i Haanden.

— Ja. Hans Christiansen sagde indvendig: For Pokker, til. Hvad i Alverden gik der af Manden?

Bagdøren smækkede, saa var Mortensen og Gamle ogsaa ude; det var sidstnævnte, der paa den for ham egne, idiotiske Maade rumsterede med Laasen.

Christiansen samlede sine Sager sammen foruden de to tykke Bind om Roms Historie i Oldtiden, den kedeligste Bog, han kendte, men naar han havde købt den, vilde han ogsaa læse den, samt den firkantede Dunk med Gammelrom, hans Stolthed, der ikke var kedelig, og rokkede over i Kontoret. Han fik stillet og lagt fra sig paa Skrivebordet, lukkede op for det elektriske. Saa gnieragtigt at slukke det Minut, før én kom over!

Kandidaten trak i Slobroken, stak i Tøflerne, satte Vand over til sin Toddy. At det kunde regne saa nederdrægtigt. Regnen piskede mod Ruderne.

Hans Christiansen sukkede, anbragte sig i Læderlænestolen. Sukker brugte han jo ikke. En er fed nok. Op af Skuffen rumsterede han en Del Pulvere, de nye amerikanske Morfevs-tabletter, som nok skulde faa selv en udsovet til at sove paa Straksen, foruden Rottkrudt, Morfin, naa der var da endelig det skidt Sakkarin.

Telefonen ringede.

— Hjørneapoteket her. Vagthavende. Hvad behager? Godmorgen! De mener? Der kom ikke mere. Han lagde Telefonen. Det er dog uforskammet. Han blev temmelig gal. — Naa skidt, tog han sig i det: — Der er en anden en, som keder sig ogsaa. Christiansen smaa-smlede. Han vidste med sig selv, at han var en gemytlig Fyr. Det kunde jo være en af de gamle Dreng, der vilde være morsom. Han saa paa sin Klokke, den var ikke mere end halv ni. I det samme slog det ham, at han ikke var klar over, enten det havde været en Herre- eller Damestemme. Saa nu koger Vandet da, han gned sig i Hænderne. Han kom Vand i det høje tynde Glas, han havde taget frem, de tynde Glas taaler varmt Vand bedst.

— Aa Herregud, Nattevagt er saamænd slet ikke saa farlig. Kedlen kom over igen. Og saa tog han fat paa Roms Historie: — man skylder sig selv at samle sig Kundskaber og vide Besked med svundne Tider....

Han for op som stukket af en Brems.

— Saadan noget Sludder, jeg sov selvfølgelig ikke det bitterste Spor. Men det var Natklokken, der kimedede.

— Ja, nu kommer jeg. Nu kommer jeg, brammede han og tømte i en Fart det høje, tynde Glas. — Ptøj! Vand — lunket næsten koldt, og han havde glemt at komme baade sødt og stærkt i.

Han skyndte sig ned i Apoteket og igennem det, rev Lugen op.

— Godmorgen, sagde en Stemme.

Stemmen forekom ham bekendt. Uden for stod en lille, Dame var det nu ikke, et lille Kvindemenneske med et Tørklæde om Hovedet.

— Jeg har saadan en Tandpine.

— Vil De have et Aspirinpulver?

— Nej Tak. Har De ikke noget, man kan smøre paa? Vil De ikke smøre mig? Aa, hvad?

Stemmen var saa komisk bedende. Hun var da en Kvinde. En var da en Herre. Værsgod, han aabnede Døren for hende.

— Jeg ringede for en Time siden, sagde hun.

— En Time! Var det Dem, der sagde Godmorgen.

— En maa da vide, hvad for et Apotek er aabent. Hvor man kan faa, hvad man kan lide, Bedstefar.

— Hvad behager, sagde han forbløffet.

Nu var hun kommet ind. Han tændte det lille Blus paa Disken og ledte Draaber frem, en Pincet og Vat.

— Av, av, av! jamrede hun sig.

Med ét dundrede det paa Døren til det gamle Køkken, hvor Laboratoriet var.

— Undskyld, Kandidat Christiansen bukkede uvilkaarlig og skyndte sig saa godt han kunde op ad Trappen til Køkkendøren.

— Hvem der? han gjorde uvilkaarlig Stemmen grov.

— Manden til Kakkellovnene....

— Paa denne Tid? Er De gal! Hvad....

— Jeg har aftalt det med Abe-tekeren.

— Naa, aa, det er Dem, Mortensen. Værsgod. Christiansen lukkede op.

En stor bred Mand kom ind.

Kandidaten saa ikke videre paa ham. Næde fra Apoteket lød skingre Jammerhyl fra den lille Kvinde. Han samlede Slobroken om sig og ilede tilbage. Det var da løjerligt, der var bælgmørkt i Apoteket.

— Frøken! sagde han og var paa Trappen.

Idet han stod paa det nederste Trin, lyste det stærke Skær fra to Lommelygter ham blændende lige i Øjnene. Han saa Ryggen af Kvindemennesket.

— Hænderne op! kommanderede en Stemme.

Helt perpleks strittede Kandidaten med begge Hænder.

— Lad det gaa lidt gesvindt med de Grabber.

— Den er grusom gal. Er det rigtige Røvere! Hvad skal jeg dog gøre? Benene ry-

stede under ham. Sveden sprang frem paa hans Pande. Han rettede paa Brillerne, han havde paa.

— Nær at det ikke kan blive til noget, maa jeg hellere skyde Toppen af den gamle Gulerod.

Det var en ny Stemme. Der var en til.

— En, aa! To! Issh!

— Nej, nej! Det skal blive Løgn! hvæsedes Kandidaten ude af sig selv af Raseri. Før han var da baade en ældre, svagelig og pæn Mand, som.... som... ikke var til Sinds at lade sig behandle.... De var oven i Købet to. Han glemte bogstavelig, hvor angst han var, af lutter Arrigskab.

— Tre!

— Hov! Hoa, Du raske Fyr. Manden maa salte mig ikke himle. Gamlesen skal jo vise os, hvor at Moneterne ligger og er lagte, Kobber og Tin og Sølv og Sedler....

Bagfra blev Christiansen grebet og klemt og løftet.

Han sparkede. Derimod skreg han ikke. Ikke en Lyd kunde han faa frem. Han blev slæbt baglængs op ad Trappen igen.

— Han sparker, Grisen, brummede Manden, der bar ham: — Der er Lys inde paa Kontoret. Luk Døren op i en Fart! Tøsen! Lad Johanne komme med. Hun er ikke saa fosset.

Christiansen blev smidt mere end sat ned i Læderstolen.

— Sikken at han vejer den Fedesen. Manden, det var Mureren, tørrede Sveden af Panden.

— Nu kom vi saa vidt, sagde en barsk mørk Stemme. En ældre, bred, mørk Mand stod i Døren.

— Sikken, at vi skal mule ham, dersom at han ikke giver sig. Det var Stemmen, der havde truet med at skyde, der tilhørte en ung Fyr: — Og han er hellig. Her ligger Bibelen.

— Det er Roms Historie i Oldtiden! næsten skreg Kandidaten.

— Det vil sige skinhellig, han drikker Gammelrom, Dideriken.

— I skal være rare ved Bedstefader, formanede Tandpinekvinden.

— Vandet i Kedlen er varmt. Vi dypper sgu Tuden først. Vi er blevne vaadladne, foreslog Mureren.

— Vil I lade min gode Rom være! Vil I lade min gode Rom være! vrælede Kandida-



ten: — Det finder jeg mig ikke i. Han mærkede sine Kinder brænde.

Et Par store Næver, ikke rene, knyttede, nærmede sig truende hans Næse, som han var stolt af, den havde Ræcepræg.

Tandpinekvinden, Johanne, serverede det spilkogende Vand i Glas, hun fandt, og Kopper.

De pøsede hans Guava i. Han skar Tænder.

— Hvor er saa Sukkeret, Bedstefader? spurgte Johanne kælent.

— Jeg har ingen Sukker, mukkede Christianser.

— Han har ingen Sukker, naar at han sidder og skal have sig en Romtoddy, den gamle Idict! skoggerlo den unge.

— Jo, mit amerikanske, sagde Christiansen pludselig. Han fik en Idé: — Men jeg maa selv tage det. Der ligger ogsaa Gift paa Bordet. Maa jeg ikke rejse mig?

— Nej, hvor han blev venlig. Han er sød, bemærkede Johanne: — Han vil nok have en med?

— Ja, nikkede Christensen: — og jeg kan jo ikke staa mig mod saa mange. Saa naar I har faaet Jeres Toddy, skal jeg ogsaa give Jer Apotekerens Penge. Enhver er da sig selv nærmest. Men I maa staa ved, at I har truet mig paa Livet. Han lyttede forbavset til sin egen Stemme.

— Selvfølgelig. Selvfølgelig! kom det fra dem alle fire.

Hans Christiansen ventede, til de alle havde svaret. Saa rejste han sig. Saa fandt han Æsken med Morfevstabletterne frem, og saa plumpede han fire, syv, ti Tabletter i Glassene. I sit eget kom han en Sakkarintablet.

— Skaal! sagde han.

De drak. De tømte Glassene helt paa hans Velgaaende.

De satte sig, nej de faldt ned paa Stolene, om paa Gulvet.

Kandidaten blev forskrækkelig forskrækket først. Men hvor krasbørstige de var, var de dog kun til at sove paa.

Men i det samme snorkede de alle saa berolgende.

Og saa glemte han dem. Han blev nemlig syg. Angsten, han havde glemt, overvældede ham og hans afmægtige Vrede. Han brast i Graad, teede sig som et Barn. Pludselig fo'r han ud til Døren i Apoteket for at se, om den var lukket. Jo, det havde Røverne dog besørget.

Saa satte han sig ned for at summe sig og komme til Kræfter.

Det hjalp.

Han rakte Haanden frem til Telefonen for at ringe til Politiet. Men han tog sig i det.

— Jeg, Hans Christiansen, har aldrig om nogen Ting henvendt mig til Politiet.

I Stedet blev han siddende og vagtede over de sovende.

Da Kresjan kom om Morgenens, vaagnede de.

Kresjan og Christiansen slæbte sammen Røverne, som nærmest sov endnu, ud af Apoteket.

Kresjan tilstod overfor Christiansen, at han havde sagt til en Mand, som stod udenfor Banken, at det var en køn en, han ikke kunde komme ind, han havde skullet indsætte otte tusinde Kroner for Apotekeren paa Hjørneapoteket.

„Gamle“ blev baade hvid og rød og blaa og bleg, da han fik Historien.

— Mine dejlige Penge, sagde han og vred sine Hænder, saa at det knækkede i dem. — Gudskelov, at det var Dem, der havde Vagten. — Men hvorfor i Alverden lod De dem dog ikke arrestere, Mand; og De maa ikke lukke nogen ind, naar at Apoteket er lukket. At De véd det, Mand.

— Jeg kan ikke lide Politiet, sagde Christiansen og truttede med sin Barnemund.

— Sludder! vrissede Apotekeren. Men han rykkede ud med en anden Flaske gammel ekstra Guavarom.

Engelsk Skibsbygning.

Skibsværfterne paa Tyne har udsendt deres Beretning for Virksomheden i det forløbne Aar. Skønt Depressionens Virkninger var større, har Virksomheden paa nogle Værker dog været relativ tilfredsstillende i 1924. Ledernes Opfattelse om den nærmeste Fremtid er ikke særlig optimistiske, dog synes det, som om Situationen ser mere forhaabningsfuld ud end for nogle Maaneder siden, fordi man ingen Arbejdskampe har haft.

Der findes ikke et eneste Værft ved Tyne, som har alle sine Beddinger optagne. Tre Værfter har ligge stille i længere Tid, og 3 à 4 har ingen Bestillinger. Den gunstigste Stilling har Armstrong samt Swan, Hunter and Wigham Richardson.

Mr. Sutton fra Blyth Shipbuilding and Dry Dock Co. hævder, at den nuværende Situation, hvor Arbejdsgiverne er nødt til at tage imod enhver Bestilling for at holde Arbejdet gaaende, ikke kan vare længe. Kun ved Samarbejde, ved at undgaa Arbejdskampe og ved at bestræbe sig paa at forøge Produktionen og derved forformindske Omkostningerne, kan man vente, at den engelske Værftsindustri kan konkurrere med sine Fæller paa Kontinentet. Mr. Sutton siger, at visse Tegn tyder paa, at Depressionens laveste Punkt er passeret, og at det kommende Aar vil medføre en Ændring til det bedre indenfor den britiske Værftsindustri.

De forskellige Værfters Beretninger over Virksomheden er ret interessante. Palmers Værft har søsat 11

Skibe paa 39,200 Br. Tons. Hawthorn and Leslie søsatte 4 Skibe paa 34,612 Tons og Armstrong 5 Skibe paa 32,329 Tons. Swan, Hunter, har i Wallsend søsat 20 Skibe og en Flydedok paa tilsammen 89,843 Tons og paa Værftet i Wear 7955 Tons. Ialt er i Tyne-Distriktet søsat 65 Skibe paa 271,557 Tons imod 154,058 Tons Aaret før. Som det ses, en ganske god Fremgang.

I Wear Distriktet har Duxford Værftet søsat 28,074 Tons, Gray and Co. 24,102 Tons o. s. v.

Tees Distriktet har naaet 185,182 Tons, det højeste, som er naaet siden 1919. Aaret før naaedes 75,570 Tons. Her søsatte Furness Shipbuilding Co. 26,257 Tons.

I Hartlepool er søsat 66,539 Tons med 26,908 Tons Aaret før.



DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

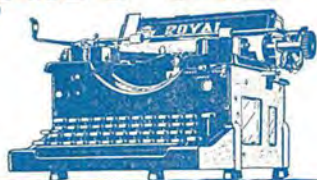
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

compare the cost



ROYAL

We are building the ROYAL TYPEWRITER better than any other writing machine, because there is a demand for a typewriter of the highest grade – one which will produce better letters at less cost and make economical the employment of highly paid operators.

“Compare the Work”

„ROYAL“ benyttes af: Statstelegrafen, De danske Statsbaner, Skandin.-Amerika Linien, Ministerierne, F. L. Schmidt & Co., Dampskibsselskabet „Orient“, C. K. Hansen, Gyldendal, Diskortobanken, 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

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

D. F. Schnack
Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau**

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

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

**Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.**



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

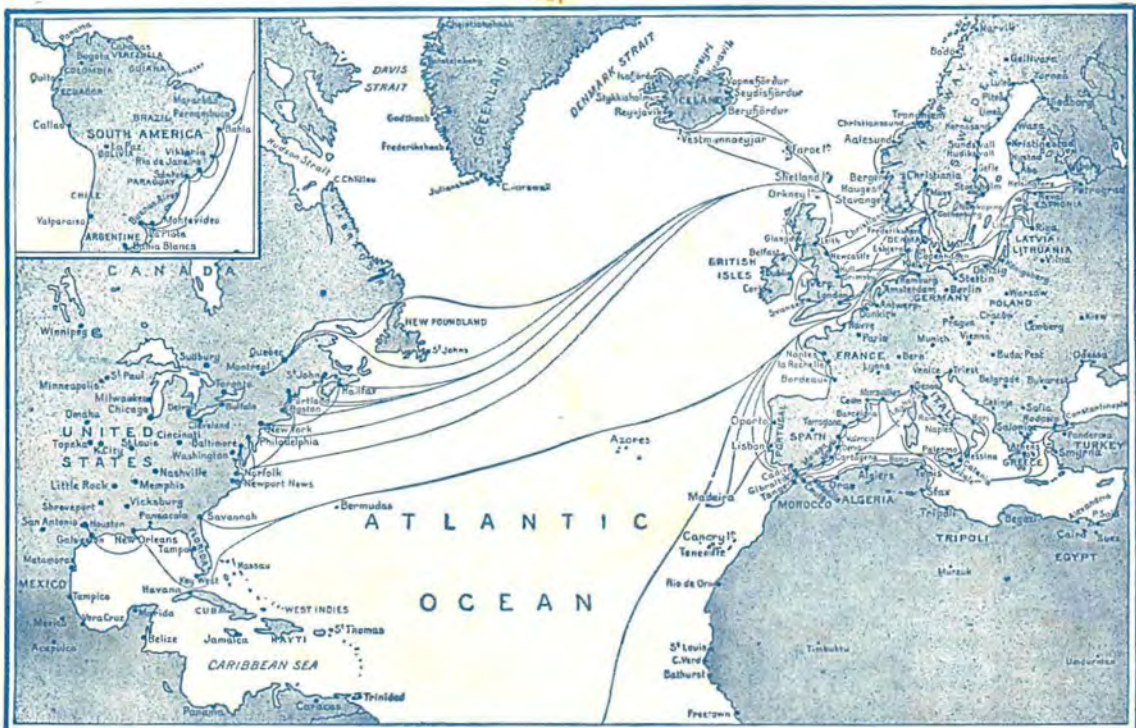
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

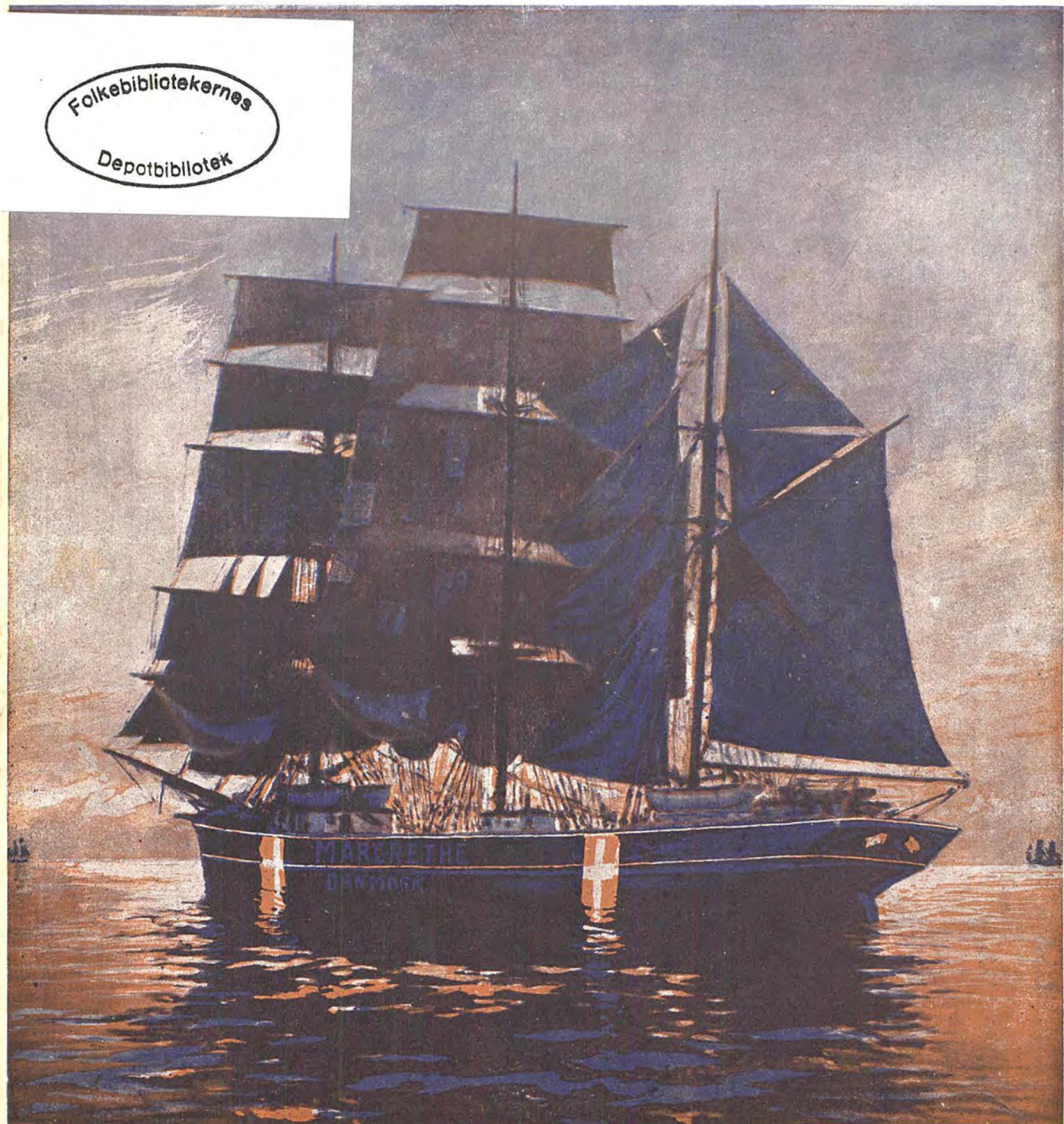
UDGIVET I FORAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skibskibredere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Oplegsmarinen, Marinedirektoriet, Danne Fiskeriforening, F. avne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibstøt, Skibbygning, Handel og Eksportindustri interesserede Partier 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 ExportsIndustry and The International Seafarers Federation. . . .

ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORTINDUSTRY

Folkebibliotekernes
Depotbibliotek





AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,
Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rødefart

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 Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HØLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Set. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

^{A/S} EXPORTFLØDEFABRIKEN „DANMARK“

anbefaler sin anerkendte

Flaske- og Daase-Fløde til Skibsproviantering

FORLANG TILBUD

STRANDVEJ 77 - KJØBENHAVN Str.

Telefon Centr. 10,925 og Strand 875

Forulykket Fisker.

Den 8. Febr. gik Fiskerne fra Hirtshals paa Havet. Søen var rolig, men paa Dagen rejste sig en Snestorm; alle Baade landede paa nær »Oluf«, en aaben Baad, med Fiskerne Erik Jensen og Ejnar Hansen. Da den ikke var kommen hjem ved 5-Tiden, gik Lodsdamperen fra Skagen ud, og det skal siges, at de gjorde alt for at finde dem, men vendte forgæves hjem om Morgenen.

Kl. 8 strændede Baaden en Mil vest for Højen, hvor de to Mænd i flere Timer klamrede sig til Baaden ude paa Revlerne og gennemgik svære Lidelser. Tilsidst gik Hansen under.

Jensen svømmede til Land, hvor Vagten fandt ham

bevidstløs. Han blev bragt til Sømandshjemmet i Skagen, hvor han kom til Kræfter.

Hansen efterlader sig Hustru og 3 smaa Børn i daarligere Kaar.

»Aalbæk Fiskeriforening« har til den Forulykkedes Hustru indsamlet 246 Kr.

En afbrækket Mast,

mulig siddende i Vrag, er for kort Tid siden observeret drivende ved Graadyb Fyrskib.

Gennemsejlingen gennem Hadsundbroen

vil i en nær Fremtid blive udvidet.

H. ELMGREN & Co. HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Abo and Hangö


Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Max Møller ^{A/S}

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning: Dæk & Maskin Stores.



INDHOLD

- Forsidebillede i Flerfarvetryk: *Barken Margrethe*
Originaltegning af Chr. Bogø.
- »Lancing«, Skandinaviens største Sejlskib
Motor-Boating.
- Hirtshals mindes de omkomne Sømand under Verdenskrigen.*
- Lidt om Radio og Navigation.* Af H. G.
- Da Motorskibet »Peru« paasejledes ved Vancouver.*
Sejren ved Genua.
- Svitzers ny Slæbedamper »Pan«.*
- En dansk Maskinmester 3 Gange Redningsmand.*
- En Vikingeaften paa »Dansk Folkescene i København.*
Det Østasiatiske Kompagni.
- Amerikanske Te-Clippere,* af Oscar Jensen.
Nye Englands-Kullere under Bygning.
Sø- og Handelsrettens søkyndige Medlemmer.
»Bellona«s Stranding.
- Den norske Najade,* af Harald Raage.
Prinsesse Marias Sømandshjem.
Naar Kedlerne er af Kog.
- Min Ven Slagteren.* En Erindring fra Vandreaarene af
Alfred Raac.
- Fra M/S Parkestons Stabelafløbning.*
Da Dykkeren spandt en Ende, der duperede »Baadsen«.
Havets Høst ved Island.



CHRISTIAN BOGØ

REDAKTØR OG UDGIVER

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822 og 9842.

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. »PRIVATE« **SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.

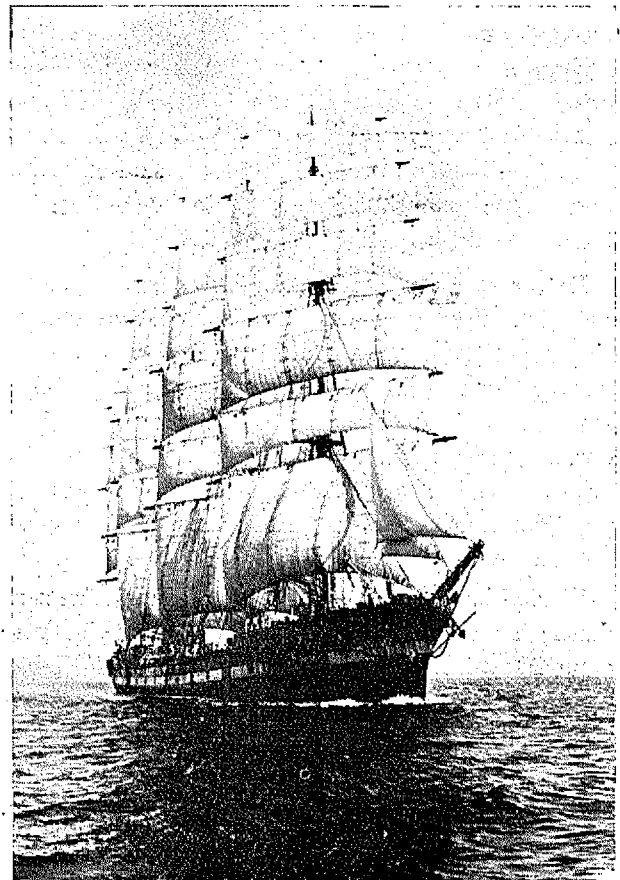


Skandinaviens største Sejlskib 4m. Fuldskib »Lancing«.

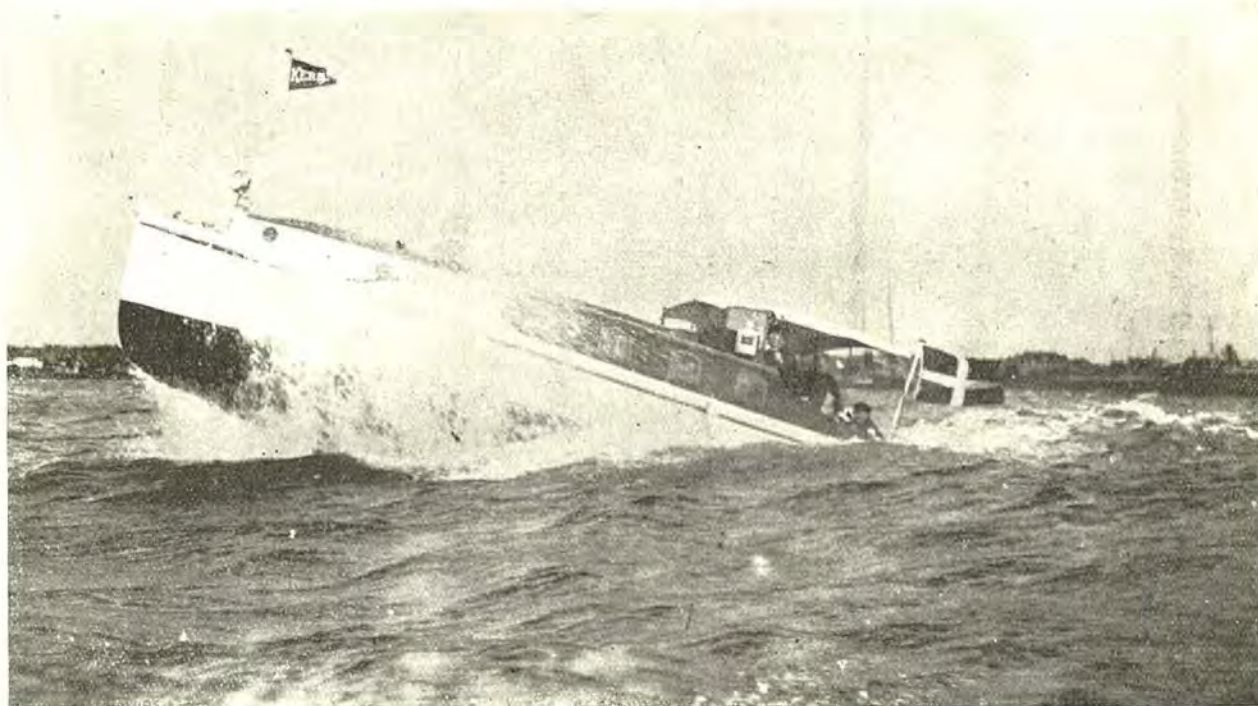
Den store 4 mastede Fuldrigger »Lancing« er ifølge N. H. & S. T. solgt til Italien. Hermed gaar den mest kendte af de norske Sejlere ud af norsk Skibsregister. Det er en mærkelig Historie dette Skib har, det blev nemlig bygget som Dampskib for 52 Aar siden i Glasgow for det franske Compagnie Générale Transatlantique, det hed dengang »La Pereire« og gik i Ruten Havre—New York. Efter at have gjort god Tjeneste i et kvart Aarhundrede blev Skibet solgt og mærkelig nok ombygget til firmastet Fuldrigger. Siden da har Skuden i 23 Aar sejlet for norsk Regning og Risiko; i de sidste Aar for Firmaet Melsom & Melsom. Skibet har gaaet for at være det længste Sejlskib (405 Fod), og samtidig har det ogsaa været blandt de hurtigste. Saaledes kan nævnes 42 Dage paa Turen Buenos Aires—New Caledonia, det bliver en Gennemsnitsfart af 11 Knob, fra New York til Danmark har Skibet sejlet paa 20 Dage, i 1916 sejlede det i Februar Maaned, lastet med Oliekager, paa 6 Dage og 18 Timer fra Østsiden af New Foundland til nord om Skotland. Her er nogle andre af dets Rekorder: Leith—Valparaiso 90 Dage. Aarhus—Halifax 22, Santos—Melbourne 46, Melbourne—Barbados 69, New Orleans—Queenstown 30, Halifax—Clyde 15, Kristiania—Melbourne 75 Dage. Det er ikke længe siden Skibet gjorde en Rejse med en Gennemsnitsfart af 12 Knob, ved en Anledning blev 76 miles tilbagelagt paa 4 Timer, hvad der med Rette blev betegnet som »a wonderful performance«. At Skibet fremdeles har Klasse 100 A1 hos Lloyds betegnes i engelske Beskrivelser som »a tribute to her British builders and her Norwegian owners«. Skibet sejlede under hele Kri-gen trods U-Baadene.

»Lancing« er som nævnt bygget af Jern i 1865 af R. Napier & Sons, Glasgow. Det maaler 2,785 Tons Brutto, er 356 Fod lang, 43,8 Fod bred, 27,3 Fod dyb.

Det havde Bundtanks til 1,140 Tons Vandballast og fik derved hurtig Ekspedition ved Land, naar det skulde sejle eller ankom til Lasteplads i Ballast.



MOTOR-BOATING



Fotograf Herluf W. Jensen paa Jagt efter »Snapshot«.

Motoren gaar sin Sejrs gang Verden over. I det praktiske Erhverv har den paa Landjorden trodsigt optaget Kampen med Dampmaskinen og Dynamoen, paa Havet er den paa Vej til at konkurrere Dampmaskinen ud. Men ogsaa paa Sportens Omraade kan den notere sine Sejre. At Flvning kun muliggøres ved Motoren, skal ikke her nærmere fremhæves, derimod er det værd at fremhæve dens Anvendelse ombord i Lystfartøjer.

Det er særligt Amerikanerne, der her er gaaet i Spidsen. Intet andet Sted afholdes saa mange Kapsejladser mellem Motorbaade som paa den vestlige Halvkugle, intet Steds sejles saa lange Distancer i Motorbaad og sættes saa mange Rekorder som langs Amerikas Kyster ved Atlanterhavet, paa Golfen ved Florida, paa Floderne eller paa Pacific-Kysten. Ja, helt ned til Sydhavsøerne færdes de store søgaaende Motorbaade.

Vi skal senere bringe Billeder og Tekst fra saadanne Togter, men vil nu vende tilbage til vore egne Farvande, hvor endnu de hvide Sejl har Overtaget — i det mindste, hvor det gælder Lystsejlad, skønt vore Fjorde og Farvande ellers nok kunde egne sig til Motorsejlad.

Fiskeriet har jo forlængst accepteret Motoren, tvunget dertil ved Konkurrencen og Trafikens sti-

gende Udvikling med derpaa følgende Krav, men at Motorbaaden, Motorbaads-Sporten (af det engelske Motor-Boating), ogsaa har sine Dyrkere herhjemme, viser hosstaaende Illustrationer, hentede fra danske Farvande.

Vort første Billede viser en typisk dansk Motorbaad i høj Sø. Baaden ejes af vcr Medarbejder, den kendte Frederikshavner-Fotograf *Herluf W. Jensen*, der aldrig gaar af Vejen for en vaad Trøje, naar det gælder en rask Tur for at tage en god »Plade«.

Af en hel anden Kaliber er Baaden paa det andet Billede. Hr. Jensen, der er Mester for Optagelserne, hævder, at det er en rigtig Smuglerbaad. En Smuglerbaad, der tæt forfulgt, flygter med en Fart af 30 Miles. Naar vi samtidig anfører, at ogsaa Toldvæsenet nu har anskaffet sig en ny hurtiggaaende Motorkrydser, er det vist tilstrækkelig bevist, at vi ogsaa herhjemme forstaar os paa »Motor-Boating«.

Vort sidste Billede viser en Skibsprovianteringsbaad paa Vej ud til et ankommende Skib. Endnu gælder det mange Steder om at komme først for at erobre Leverancen af Proviant, forøvrigt en gammel Ret, at der, som kommer først, har første Ret. Ikke sandt! Naar man ser denne Baad



Spritsmugler-Racer forfulgt (30 miles).

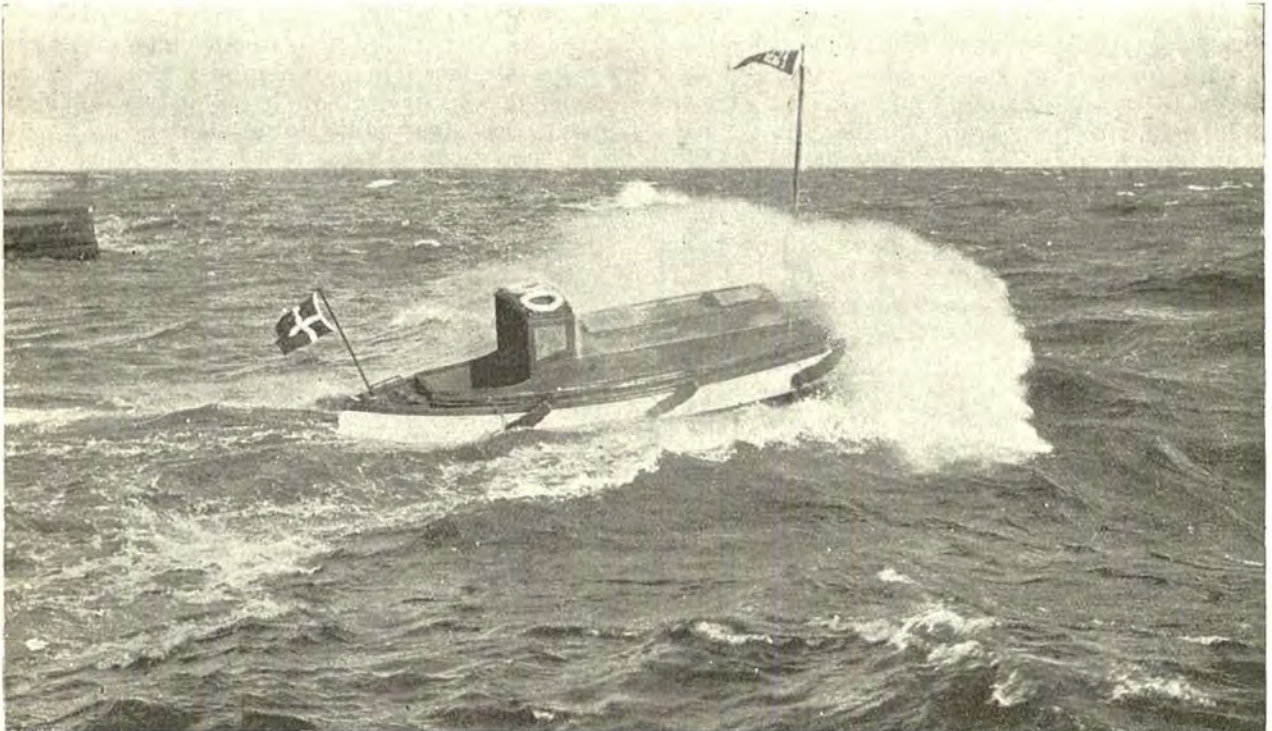
gaa gennem Søen med Skumsvæt som en hvid Sky over sig, fremgaar det tydeligt, at det ikke er Lystsejlads altsammen.

Men hvem kommer først?

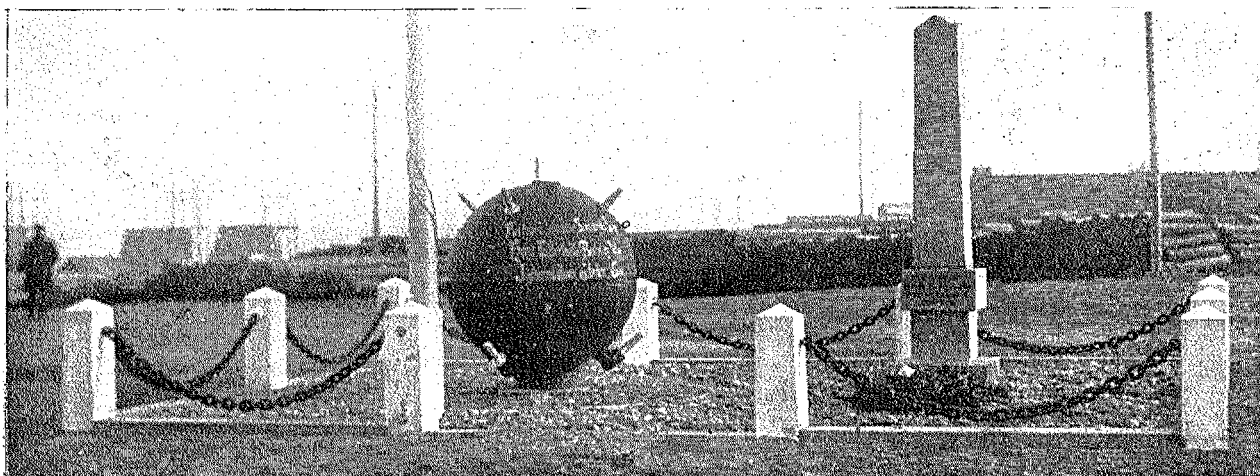
En Ting er givet, at Motor-Boating kræver

baade Sømandskab, Mod og Udholdenhed — og Kendskab til Mekanik!

Trods alt skaber Sejlads med Motorbaad — virkelig Sejlads — Kendskab og Kærlighed til Søen og dens Liv.



Skibshandlerbaad for »full speed«. Det gælder om at komme først.



Hirtshals mindes de forulykkede danske Sømænd fra Verdenskrigen

I Slutningen af 1924 afsløredes i Hirtshals en Mindesten for de forulykkede danske Sømænd i Verdenskrigen. Fra en lokalkendt Mand i Hirtshals har vi modtaget følgende Referat af den smukke Højtidelighed:

Ved 4-Tiden ankom Pastor Bitsch, Horne, til Havnepladsen, hvor en Mængde af Beboerne var samlet for at overvære Højtideligheden.

Pastor Bitsch indledede med følgende: Hvad der skal foregaa her i Dag, og hvorfor vi er kommet sammen saa nær ved det Hav, vi baade frygter og elsker, véd enhver god Hirtshalsborger. Det er den danske Sømænd, der i den store Krig under ulige Vilkaar satte Livet til, vi gør Højtidelighed for i Dag. Vi var ikke med i Krigen; han var med, ikke i Kongens Klæder, men i sit civile Sømændstøj. Altid har han haft et godt Lov paa sig, hvad enten han stammede fra Marstal eller Svendborg eller fra langs Vestkysten — han svigtede heller ikke paa Prøvens Dag.

Da Landets Forraadskamre var nær ved at tømmes, og Farerne paa Havet var blevet saa temmelig retsløse for den fredelige Koørdifart, da saa vi hen til Sømændene. Turde han? Jo, han turde! Han satte Maskinen i Gang eller hejsede Sejl og lod saa staa til — ud ud over det sortladne Hav eller det graagrønne Vesterhav eller fjernere Have.

Han mønnelede blot et Dannebrog for og agter, for at de kunde se, han var en fredelig Sejler. Men at det intet videre betød, erfarede vi snart, men vi saa ogsaa, hvorledes den større Hensynsløshed blev mødt med en stedse stigende Frygtesløshed. Det kan vel være 10 Aar siden, at den første brave danske Sømænd ofredes i Tjenesten for sit Land Saa kom den ene daarlige Tidende efter den anden, og der blev mange Enker og faderløse, mange sønneløse Forældre.

Vi er da nu kommen sammen for at udtale et enstemmigt: Tak for din Daad! du Helt af den danske Sømændsstand, hvad enten du blev derude og Havet synger

sin monotone Sang og ruller sin Bølge over din vaade Grav, eller man bragte dit afsjælede Legeme i Land, og du hviler paa en stille Kirkegaard. Vi er nu kommet til Stede her i Dag for at sætte dem, der under de ulige Vilkaar satte Livet til, et varigt og synligt Minde i vor By. Det er os en Hjertesag at rejse denne Mindesten, saa meget mere, som den ogsaa kan fortælle om nogle faa kække Sømænd, hvis Navne vil være kendt af de fleste her og elsket af dem, der med de stærkeste og æmmeste Baand var knyttede til dem.

Denne Sten skal for Efterslægten vidne om blodig Uretfærdighed, øvet mod sagesløse, brave Sømænd, og hviske til hver den Vandringmand, der staar stille foran den:

Ære være deres Minde!

Paa Bagsiden af Stenen staar:

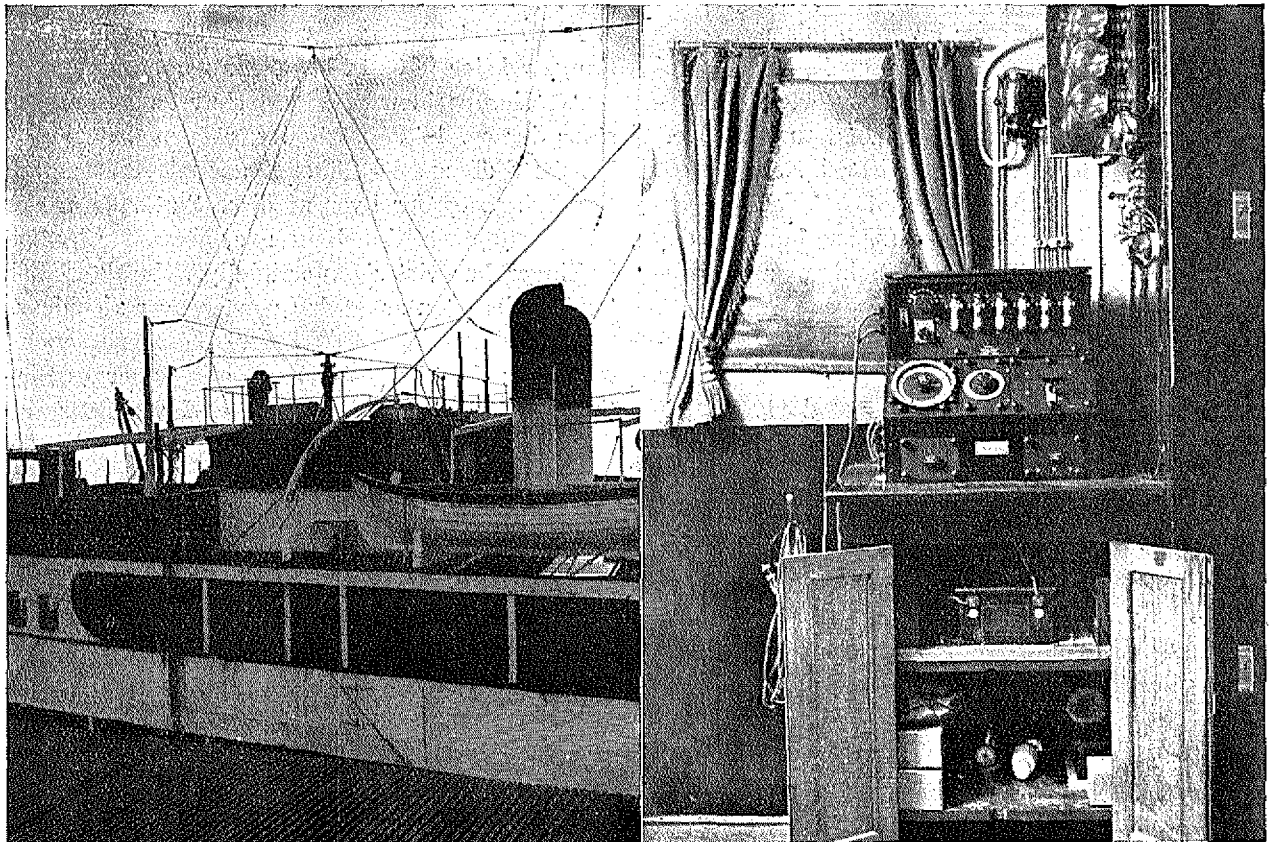
De drog ud, kom aldrig tilbage,
Forældre misted Søn, Hustruen sin Mage.

Dykker Jensen takkede for de smukke og varmtføjte Ord og sluttede med at sige: I disse Ord er egentlig alt sagt, hvad der er at sige; de drog ud, blev slaaet ned i deres fredelige Dont. Havet dækker deres Ben, ingen kærlig Haand kan frede om deres Grav. Men at de ikke er blevet glemt og ikke skal glemmes, derom vidner denne Mindesten, som er rejst i Dag. — I Bidragydernes Navn nedlagde han en smuk Krans ved Foden af Mindestenen, idet han samtidig udtalte: Storm, Sø og Taage er Sømændene fortrolige med, men da Krigen brød ud, kom ogsaa U-Baade og Havets Uhyrer, Minerne; en af dem staar her for at gøre godt, hvad dens Kammerater forbrød. Han bad hver især give en Skærv i Bøssen, der vilde hjælpe lokale Trængende, saa vidt dens Midler slog til, med Brændsel om Vinteren.

Der indkom til Stenen 324 Kr. 50 Øre.

Hals.

Lidt om Radio og Navigation



Radio-Installation paa S/S A. P. Bernstorff. — Tilvenstre: Luftnetssløjferne. — Tilhøjre: Interior fra Bestiklukafet Øverst Ladetavle med Lampemodstand. Paa Fordet Modtagerapparatet.

For ikke mere end ti til tyve Aar tilbage var et Skib, der ikke mere kunde se Land, fuldstændig uden Forbindelse med Omverdenen, og var Land i Sigte, saa var de til Raadighed staaende Kommunikationsmidler — de optiske Signaler — nærmest at betegne som ustabile.

I mange Aar har det været et brændende Ønske baaede blandt de Folk, som færdedes med Skibene, og de Folk, der i kommercielt Øjemed benyttede Skibene, at faa et Middel, hvorved en stadig Forbindelse imellem Skib og Land og omvendt kunde høies vedlige.

Radiotelegrafen har i videste Udstrækning tilfredsstillet dette Ønske, og ikke alene anvendes nu Radiotelegrafen af Rederen og Passageren som Meddelelsesmiddel, men der er indgaaet som et i høj Grad skattet Led i Skibets Navigation.

Inden for Navigationen finder Radiotelegrafen Anvendelse paa følgende Omraader:

1. Tidssignaler.
2. Meteorologiske Meddelelser.

3. Nødsignaler og Lægeraad.
4. Radiopejlinger.
5. Radiotaagesignaler.

Tidssignaler: Nøje Kendskab til Klokkeslettet er for Navigatøren en af de vigtigste Faktorer, naar Steedsbestemmelsen er baseret paa astronomiske Observationer, og enhver ved, at der til Brug for saadanne Observationer ombord befinder sig et eller flere fine Kronometre, hvis daglige Taben og Vinden er Genstand for den pinligste Kontrol. I gamle Dage — før Radiotelegrafen — maatte man almindeligvis konstatere Uhrvisningen i Forhold til Greenwichtiden, naar man kom til Havn; men nu om Stunder udsendes der daglig af over 45 Radiostationer, fordelt over hele Verden, Radiotidssignaler, saaledes at ethvert Skib, der er udrustet med Radiomodtager, hvor det befinder sig, er i Stand til at tage en Sammenligning mellem Skibsuret og det afgivne Radiotidssignal. Radiotidssignalerne afgives i næsten alle Tilfælde af Landobservatoriernes Uhre selv, idet Uhrværkerne ved

særlige Mekanismer betjener Radiosenderne. Den opnaaede Nøjagtighed beløber sig til en hundrede Del Sekund.

Meteorologiske og nautiske Efterretninger.

Over 250 Landstationer i Verden udsender daglig til bestemte Tider i Kode meteorologiske Meddelelser med særlig Tilsnit for Skibsfarten. Meddelelserne indeholder i Almindelighed en kort Oversigt over Vejrforholdene og Vejrudsigterne for det paagældende Stationsrevir samt Meddelelser om oprækkende Storme. Stormvarslerne kommer dog ofte særskilt, da de i mange Tilfælde maa publice-res omgaaende.

For at smaa Farøjer med ikke fagmæssig Betjening, og som kun er udstyret med Modtager, ogsaa kan nyde godt af den Slags Meddelelser, udsender adskillige Lande ikke alene Meddelelserne telegrafisk, men ogsaa telefonisk. Til disse Lande hører blandt andet Danmark. I Tilslutning til Vejrmeldingerne følger Efterretninger for Søfarende, som indeholder Meddelelser om Uregelmæssigheder ved Fyrskibe eller Lystønder, samt Meddelelser om Is, Vrag, Miner og andre Forhold, der kan have uheldige Følger for Skibsfarten.

Nødsignaler og Lægeraad: Kommer et Skib i Nød, saa lyder det internationale Nødsignal S.O.S. igennem Luften, og alle nærliggende Skibe iler saa til Hjælp. Nu til Dags er over 15000 søgaaende Skibe forsynede med Radiostationer, til hvis Disposition der paa Fastlandet staar ikke mindre end 1100 Kyststationer, og at en saa vidtgaende Udbredelse af Radiotelegrafen i nogen Grad maa forøge Sikkerheden paa Søen, er vel hævet over enhver Tvivl.

Adskillige Kyststationer har indført den saakaldte Lægekonsultation pr. Radio (her i Danmark Blaavand og København Radio). Saaledes kan et Skib, hvor f. Eks. en af Besætningen kommer til Skade og ogsaa i andre Sygdomstilfælde beskrive det paagældende Tilfælde pr. Radio for en Kyststation, der saa lader Beskrivelsen gaa videre til et Sygehus eller en Læge, med hvilke der er truffet Arrangement, og denne paagældende Sygeinstitution giver dernæst en populær Anvisning til Skibet paa, hvad der i paagældende Tilfælde skal foretages.

Radiopejlinger foretages af en Kystradiostation, der er udrustet med et Modtagerapparat, konstrueret til at kunne bestemme den Retning, hvorfra traadløse Signaler kommer. Pejlstationerne tjener til om Natten eller i usigtbart Vejr at bestemme

Retningen til et Skib, der udsender Radiosignaler. Selve Retningsfinderens Konstruktion er der her ikke Plads til at beskrive. Angaaende selve Radiopejlingerne er der det at bemærke, at Pejlinger, taget ved Solens Op- eller Nedgang, langs en Kyst eller over et Terræn, hvor Land og Vand flere Gange veksler, af og til har vist sig upaalidelige.

Paa Europasiden af Atlanterhavet og Nordøen staar der ca. 15 Pejlstationer, og paa den amerikanske Side ca. 40 Pejlstationer til Skibsfarens Raadighed, og for hver af disse Stationer er der nøje fastlagt et Vinkelomraade, inden for hvilket Pejlinger har vist sig upaalidelige. Karakteristisk for Pejltjenesten er, at den næsten over alt udøves af Krigsmarinerne, og at Udøverne, saavidt vides, fralægger sig ethvert Ansvar for Pejlingernes Rigtighed. Heraf ser man, at dette Navigationsmiddel ikke endnu arbejder med en saadan Nøjagtighed, at Navigatøerne blindt kan benytte det.

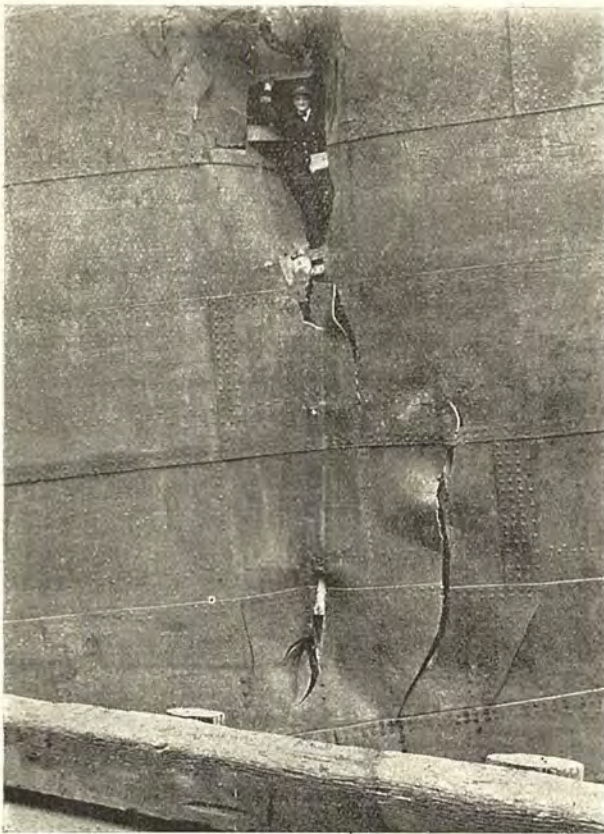
Radiotaagesignaler. Til Udnyttelse af et ombord installeret Pejlaparat i Forbindelse med Pladsbestemmelse kræves, at man i Land har oprettet de saakaldte Radiotaagesignalstationer. Ogsaa denne Gren af den nautiske Radiotjeneste er i sin Vorden, Paa den lange Kyststrækning fra Norge til Spanien findes der ca. 8 saadanne Stationer, og paa den amerikanske Atlanterhavskyst er ca. 10 vigtige Anduvningspunkter udrustet med Radiotaagesignaler.

Til en Pladsbestemmelse hører foruden en enkelt Retningsbestemmelse ogsaa en Afstandsbestemmelse. Afstandsbestemmelsen sker paa f. Eks. det danske Fyrskib »Graadyb«, ved at der samtidig med Radiosignalerne udsendes et Undervandssignal. Man benytter sig nu af den Forskel, der er imellem de to Signalers Forplantningshastigheder igennem de to forskellige Medier Luft og Vand. De elektriske Bølger forplanter sig med saa stor Hastighed, at Tiden for deres Afsendelse og til deres Modtagelse, paa de Afstande, der her er Tale om, kan lades ude af Betragtning. Undervandssignalet derimod kommer adskilligt langsommere frem og tilbagelægger kun ca. 1,3 Sm. i 1 Sekund. Begge Signalerne, det radiotelegrafiske og Undervandssignalet, afgives samtidig, og ved at konstatere Tidsforskellen imellem de to Signalers Ankømt til Skibet (Undervandssignalet maa naturligvis opfanges ved Hjælp af en særlig Modtager) bliver man i Stand til at regne sig til Afstanden.

Den sidstnævnte Form for Pladsbestemmelse er det, som med Held benyttes af Det Forenede Dampskibsselskabs Dampskibe paa Esbjerg Parkeston-Ruten.

H. G.

Da Motorskibet „Peru“ paasejledes ved Vancouver



»Peru«s Lækage. I Hullet 1. Styrmand Berg.

Der afholdtes forleden Forhør ved Soretten i Anledning af, at Østasiatisk Kompagnis Motorskib „Peru“ sidst i November Maaned f. A. paasejledes af en fremmed Damper ved West Vancouver.

Af Skibsjournalen fremgik, at „Peru“ var afsejlet fra Seattle med Lods om Bord den 28. November, men maatte stoppe paa Grund af Taage. Dagen efter lettedes Anker, og Kursen sattes mod West Vancouver Færgepier.



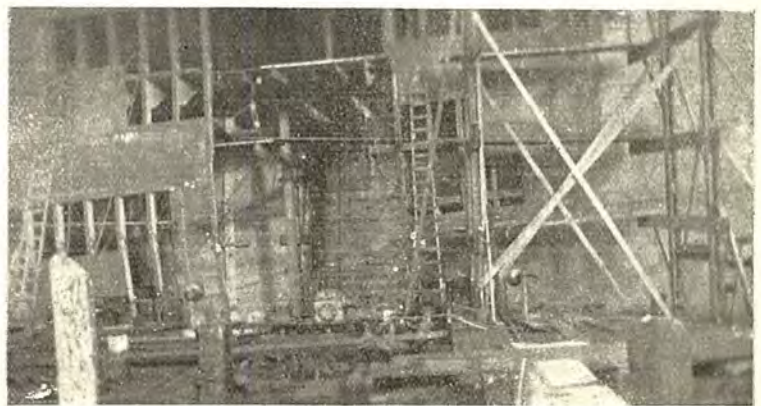
Fra Søforhøret i Vancouver. Øverst: Dommerne. Nederst: »Chilkoot«s Fører, Lods og »Peru«s Kaptajn Th. Larsen.

Taagen blev alter tætl, og der hørtes Signal fra en Damper forude om Styrbord. „Peru“ stoppede begge Maskiner og afgav Taagesignal med kort Mellemlum. Senere varskoede 1. Styrmand fra Bakken, at han saa noget om Styrbord, hvorfor der blev slaet fuld Kraft bak. Faa Sekunder efter løb Kystdamperen „Chilkoot“ med stor Fart sin Stævnm omrent vinkelret ind i „Peru“s Styrbordsside, der spaltedes fra øverste Mellemdæk til Overkanten af Rendestenen ca. 1 Fod under Vandlinjen. Straks efter Kollisionen stoppedes begge Maskiner, og „Peru“, der før Bakningen kun havde ganske ringe Fart, laa nu helt stille. „Chilkoot“ sakkede agterover, medens Skibsførerne udvekslede Forespørgsler om Navne, Skader og Sikkerhed.

Under Forhøret fremlagdes en Udskrift af Søforklaring for Konsulatet i Vancouver, hvor Retten havde afgjort, at „Chilkoot“ bar Skylden for Kollisionen, og at der ikke kunde rettes nogen Bebrejdelse mod Kaptajn Larsen.



Den kanadiske Kystdamper »Chilkoot«.



»Peru« under Reparation.

SEJREN VED GENUA

Over Danmarks blaa Bølger glider de hvide Sejl. Som brusende Svaner kløver Racerne Vandet, og mellem Holme og Øer, i Sunde og Bælter plasker Dansken husvant til Søs. Fra Fiskerdrengen i Kragejollen til Hs. M. Kongen i den stolte 10 Meters „Rita“ staar Lystsejlerne til Havs. — Er da ikke Sejlsport en „demokratisk Sport“?

Fjorde, Sunde og Bælter er deres, ja selv Østersø og Kattegat har været Vidne til deres Kampe og Sejre. Ofte kæmpede danske Lystsejlere med Bravour paa fremmede Baner, og senest meldte Telegrafien om danske Sejre paa Middelhavet.

Sejladserne ved Genua er nu afsluttet og dækket med Hæder har de danske Deltagere forladt Italiens solbeskinnede Kyster for at begive sig til andre Kamppladser eller vende hjem, medførende de kostelige, vundne Sølvpokaler.

Som bekendt deltog 2 danske 6 Meters Baade i Regattaen ved Genua, „Bonzo“, som ejes af Dir. Vett, og „Linda“, som ejes af den chilenske Minister Wessel. Baadene sendtes med Damper over Hamborg til Genua og havde under Matcherne foruden den faste Besætning følgende Gentleman-Besætning: „Bonzo“: (Fører) Direktør Vett, Christian Nielsen og Ingeniør Knud Degn; „Linda“: Valdemar Nielsen (Fører) og Overretssagfører Ølgaard. Regattaen, der dannede Indledningen til en lang Række Kapsejladser ved Azurkysten, fandt Sted tæt udenfor Genua ved Lidoen, en højtliggende Pavillon og Skrænt, hvorfra man havde den herligste Udsigt over Banen. Foruden 8-Metere og 6-Metere deltog flere 18-footere o. fl. a., ialt ca. 30, i Løbene.

Baadene opnaaede omtrent i alle de Løb, hvori de deltog, 1. og 2. Præmie, desuden tog „Linda“ en Vandrepræmie og „Bonzo“ en Ærespræmie. Til den saakaldte Team-Sejlad, hvor hver af de deltagende Nationer (Italien og Frankrig) deltog med tre Baade, var de danske Baade oprindelig ikke anmeldt, men fik dog ved elskværdig Imødekommenhed baade fra italiensk og fransk Side Lov til at deltage. Men de var jo kun to Baade, og da der sejlede paa Points, var Erobringen af „Coppa del Mediterraneo“ udelukket. Havde Danskerne haft blot én Baad mere, ligegyldigt hvor den var bleven placeret, vilde Sejren have været vis. Nu opnaaede de to Danske Baade et samlet Pointstal af 49, medens Italienerne med deres 3 Baade opnaaede 51 (3 Løb), og altsaa blot ved sin Deltagelse i Løbet havde en

tredje dansk Baad sikret Sejren for de danske Farver.

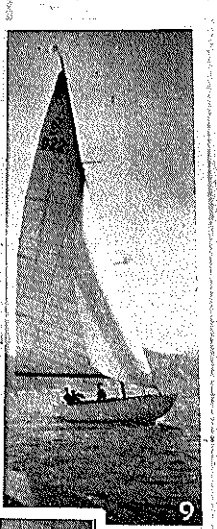
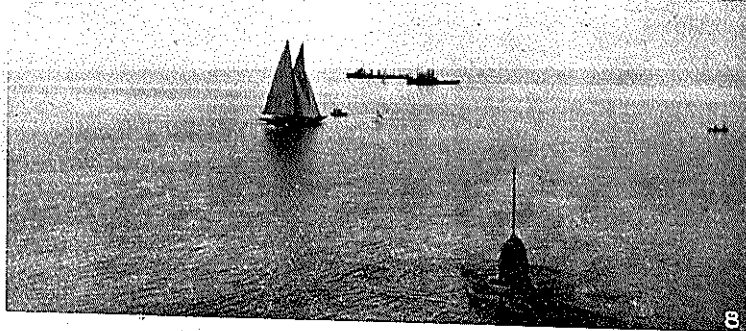
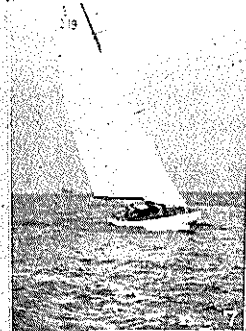
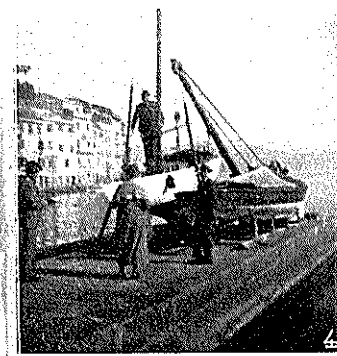
De danske Farver!

Ja, det var de danske Farver, som blev vist — og venligt modtaget af Italienerne, der hilste „la crociata bandiera danese“ (det danske Korsflag) velkommen.

Men der var andre danske Skibe, som viste de danske Farver — paa Reden i Genua laa under Regattaen flere danske Dampere, en fem seks Stykker af »D. F. D. S.«s H. Marius Nielsen og Søns, „Heimdal“s og A. P. Møllers — danske Kapsejlere og danske Trampdampere mødtes, og Mødet var hjerteligt.

— „Ja,“ siger Hr. Ingeniør Knud Degn, med hvem vi har haft en Samtale om Turen, „det var en Oplevelse. Først og fremmest naturligvis Sejren. Dernæst Mødet med de danske Skibe. Kun den, der i en fremmed Havn pludselig har set det rødhvide Flag vifte fra Toppen af en Stang ombord paa et Skib, kender den Gensynsgæde og Samfølelse, der i Øjeblikket griber én. Og jeg maa sige, var det for os en Glæde at se det danske Flag vaje over fem af de store Dampere i Sværmen af Trampskibene fra Alverdens Kanter. saa havde vi til Gengæld en sikker Følelse af, at de danske Baades Sejr ogsaa glædede de danske Besætninger; Glæden var lige stærkt udtrykt hos Officerer som hos Mandskab. Det var, som om Sejlsportsmanden og Sømanden ombord i Handelsmarinen for første Gang forstod, at der er ét, de har fælles, Kærligheden til Havet og til Livet dér, til Sejrene der gennem Strabadser og Kamp.

Og endelig, hvad der gjorde et stærkt Indtryk, var den Forstaaelse af Sejlsporten, som fik Udtryk i den Kendsgerning, at næsten alle Pokalerne var udsat af de store italienske Dampskibsselskaber som f. Eks. „Navigatione Generale Italiana“, „Società Italiana Servizi Marittimi“, „Transatlantica Italiana“ og „Società Marittima Italiana“. En særlig Interesse udviste de arbejdende Klasser, og Værftsarbejderne overrakte hver af de danske Baade en Sølvplade. Fabriksarbejderne, Kuskene, Konduktørerne paa Sporvogne og Baner udviste en Interesse, der tilfulde gødtgjorde, at Sejlsport, i hvert Fald i Italien, var Allemands Kælebarn, i allervideste Forstand Folkets Sport! Ak, om vi her i vort havomkrante Land kunde forstaa, hvilken Rigdom vi ejer alene i Adgangen til Havet og til at dyrke Havet! Men vi holder os paa Landjorden, vor gode, fede



Fra Kapsejladsen i Genua

1. Dir. Vett, den norske Grosserer Eknes og Valdemar Nielsen. 2. De danske Baade i Genuas Havn, i Baggrunden danske Fragtdampere. 3. Dir. Vett, Valdemar Nielsen, Christian Nielsen og (siddende) Overretssagfører Øllgaard. 4. »Bonzo« paa Land til Eftersyn i Portofino. 5. De danske Dampere tilh. Rederierne D. F. D. S.

Heimdal, A. P. Møller og H. Marius Nielsen og Søn. 6. De danske Kapsejlere klar til Starten. I Baggrunden danske Fragtdampere, bl. a. Inge Mærsk. 7. »Linda« i Opløbet. 8. Før Startskuddet falder. De Danske klar til at gaa over Startlinien. 9. »Bonzo« ved Maal. 10. Ingeniør Knud Degn. 11. Lidoen, hvor Dommerkomiteén opholdt sig, og hvor Opløbet fandt Sted. 12. Ing. Degr., Dir. Vett og Gross. Eknes.

Jord. Tænk paa Norge! De har i Forhold ikke mere Kyststrækning end vi, men en langt større Handelsmarine og Sejlsportsflaade; og vi, som baade har Land og Hav, vi maatte da kunne udnytte vor Expansionskraft til begge Sider."

— Og videre fortæller Ingeniør Degn om Københavns Amatør-Sejlkлуб, hvis Formand han er, om dens Formaal at lære Ungdommen at elske Søen og opdrage den til at forstaa Livet derude og udtaler tilsidst Haabet om, at Sejl-

sportsfolkene og Handelsmarinen, Redere som Søfarende, maa finde hverandre, saaledes som det er Tilfældet med Orlogsmarinen! Maalet er jo fælles: Danmark og det danske Flag hædret og agtet i fremmede Havne!

„Forøvrigt," slutter Hr. Degn, „var det os en stor Glæde, at A. P. Møllers „Inge Mærsk" lik Rederiets Tilladelse til at tage „Bonzo" med hjem. Blot man turde tage en saadan Forstaaelse som et godt Varsel for Fremtiden!"

Dykkerredskaber til 160 m Vanddybde.

Et tysk Firma har efter mange Forsøg bragt et nyt Dykkerredskab frem, med hvilket man kan trænge ned indtil 160 m Vanddybde. Alt, hvad der er nødvendigt for Dykkeren, befinder sig i Dykkerredskabet, og Dykkeren er kun forbundet med Skibet ved Hjælp af Bærkæden og Telefonen. I Dykkerredskabet findes Ilt i Flasker med 150 Atm. Tryk til flere Timers Brug, ligeledes findes der 2 til 4 Luftrensningspatroner for hver 2 Timers Arbejdsperiode. — De systematisk gennemførte Forsøg gav meget gode Resultater; Dykkerne kunde blive indtil 5 Timer under Vand og gennemføre lettere Arbejder.

Redningsdragter i Amerika.

Til De forenede Staters Kongres er indsendt et Forslag om Redningsanordninger paa Skibe, som gaar ud paa, at alle amerikanske Passagerskibe skal medføre Redningsdragter i tilstrækkeligt Antal til alle om Bord værende Passagerer i Stedet for de nu foreskrevne Redningsbælter og andre Apparater. Dragten skal sys efter Model og af et absolut vandtæt Materiale; den skal være forsynet med Kork for at holde Bæreren flydende, selv om Dragten skulde blive punkteret. Forne- den skal findes Vægte for at holde Dragten i lodret Stilling, hvor stærk end Søgangen er.

Ny Direktør for Helsingørs Værft.

Da Direktør Chr. Andersen, Helsingørs Værft, paa Grund af Svagelighed har opsagt sin Stilling til 1. August d. A., har Bestyrelsen antaget den tidligere Direktør for Nakskov Skibsværft, H. P. Christensen, til Direktør for Værftet.

Som bekendt forlod Direktør Christensen Nakskov Skibsværft for at overtage Posten som Kommitteret for Marineministeriet ved Orlogsværftets Omorganisation, og det er endnu ikke afgjort, om Dir. Christensen vil nedlægge denne Stilling, eller om han foreløbig vil bestride begge Poster.

En Direktør for Orlogsværftet?

Det forlyder, at man indenfor Ministeriet overvejer en ny Ordning, hvorefter der ansættes en særlig Direktør for hele Orlogsværftet, saaledes at Ledelsen samles paa en enkelt Haand.

Menneskeædertragedie i Fransk Guinea.

Damperen »Mosella« er ankommet til Bordeaux, medbringende Efterretninger om en frygtelig Menneskeædertragedie, der har fundet Sted i Viktoria, Fransk Guinea, hvor en menneskeædende Negerstamme, Lan-

dumanerne, har dræbt og spist en hel Koloni bestaaende af Hvide og Farvede. Den eneste overlevende fra det frygtelige Drama er en lille Pige, der blev fundet bevidstløs i en Skov af en fransk Toldembedsmand og som berettede om den grusomme Tragedie, som hun selv, skjult i Skoven, havde overværet. Hun førte fransk Militær paa Sporet, og det lykkedes at fange 6 af Menneskeæderne. Senere er 3 andre taget tilfange, og de er alle straks blevet skudt.

Norsk Rederi indfører Andelssystemet.

Et større Rederi i Haugesund, der bl. a. har fire større Skibe i Fart paa Amerika, har besluttet at gøre Mandskabet paa Skibene delagtig i Udbyttet efter følgende Regler: Saafremt Skibet kun sejler paa Amerika, faar Besætningen 10 pCt. af Nettofortjenesten, i Amerika—Europafart 7½ pCt., og naar Farten alene gaar paa Europa, 5 pCt. Udbyttet skal fordeles ligeligt mellem Besætningen, Kaptajnen undtaget. Forudsætningen for Andel i Udbyttet er, at Mandskabet har været ombord i Amerikafarten i 18 Maaneder, i Europa—Amerikafart i 12 Maaneder.

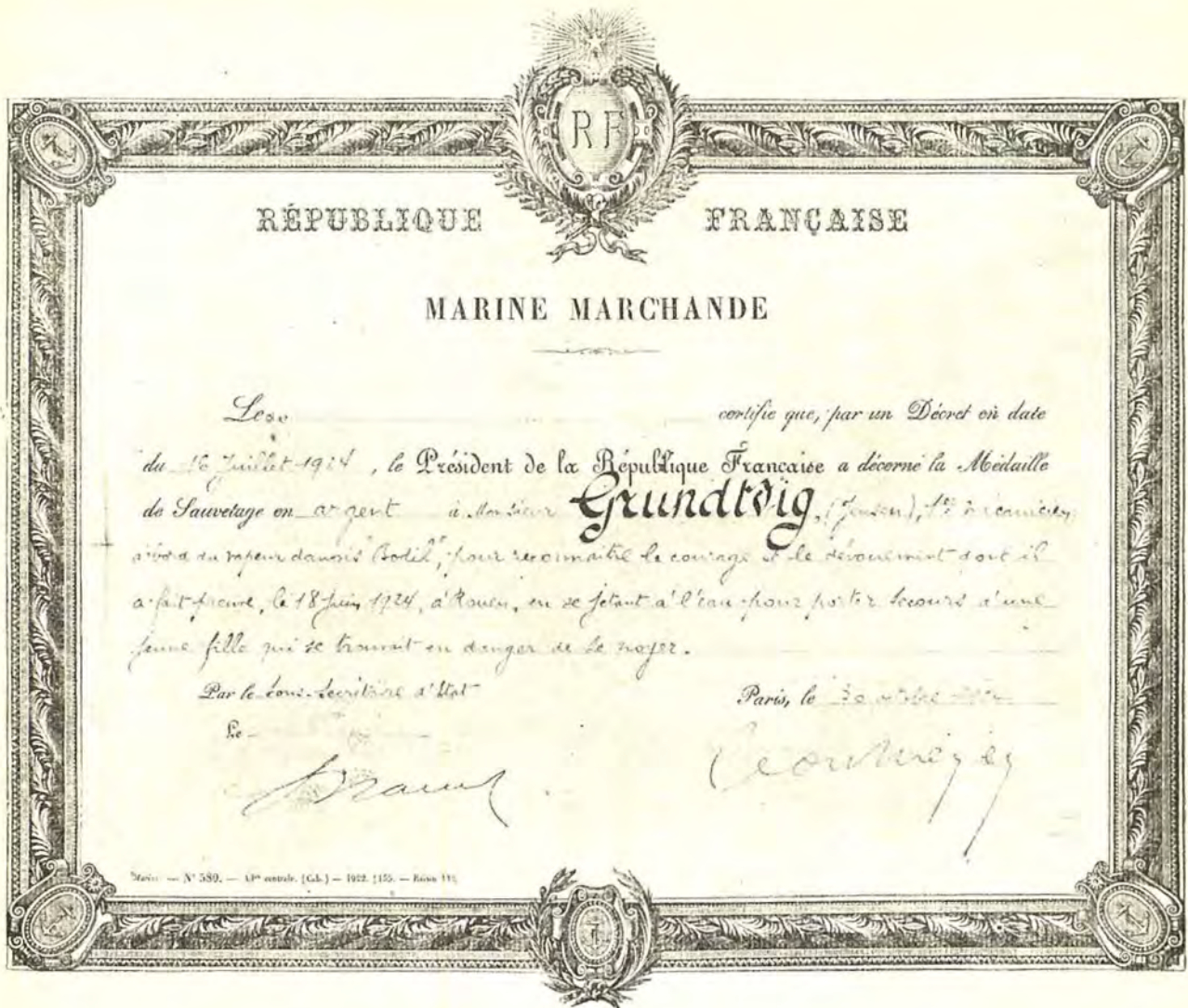
Rederiet mener, at der ved dette Arrangement vil blive et fastere Baand mellem Rederi og Mandskab til bedre Samarbejde.

Svitzers nye Slæbedamper »Pan«



Foto Herluf W. Jensen.

Svitzer har nu modtaget sin sidste Nybygning, Slæbedamperen »Pan«, bygget paa Frederikshavns Væft og Flydedok.



En dansk Maskinmester 3 Gange Redningsmand

Maskinmester Grundtvig Jensen, S/S „Bodil“, Rederiet Vesterhavet, har for nylig faaet tilsendt to Redningsmedailler, den ene fra den franske Præsident ledsaget af en længere, anerkendende Skrivelse, og den anden fra det franske Marine-Departement, ledsaget af et Diplom, som vi gengiver i Facsimile. Samtidig har Statsminister Stauning udtalt Regeringens Paaskønnelse af Maskinmester Grundtvig Jensens heltedige Adfærd ved denne og tidligere Lejligheder, hvor han har reddet Menneskeliv.

Den 18. Juni 1924 laa Grundtvig Jensen med „Bodil“ i Rouen, da han lagde Mærke til en ung Dame, der i nogen Tid havde passeret frem og tilbage paa Kajen. Pludselig saa han hende springe ud i Seinen, og da det øjensynlig var hendes Agt at drukne sig, sprang Grundtvig Jensen resolut ud efter hende, uden at tænke paa, at det var forbundet med særlig Livsfare at springe ud i

Seinen, da det ferske Vand jo drager nedad. „Men hun var skam slet ikke saa let at bjærge,“ fortæller Gr. Jensen, „hun strittede imod af alle Kræfter og gav mig med Respekt at melde nogle ordentlige paa Snuden. Men da jeg nu engang var sprunget ud, syntes jeg ogsaa, jeg vilde have hende med tilbage. Det ser ikke godt ud at komme tomhændet i Land, tænkte jeg og gik løs paa hende, og saa fik jeg hende ogsaa bjærget. Inde paa Kajen fortalte man mig, at hun havde villet begaa Selvmord, og saa forstod jeg bedre, hvorfor hun havde mullet mig saadan derude i Floden.“

Tidligere har Grundtvig Jensen i Danzig reddet en lille Dreng, der faldt i Vandet mellem Skibet og Kajen, og i Bilbao reddede han en Fyrbøder, der vilde klatre om Bord ad Træsserne og faldt i Vandet. For denne sidste Bedrift modtog Grundtvig Jensen den spanske Redningsmedaille.

Det mærkelige er, at denne kække Rednings-



Billedet tilvenstre: Maskinmester Grundtvig Jensen.

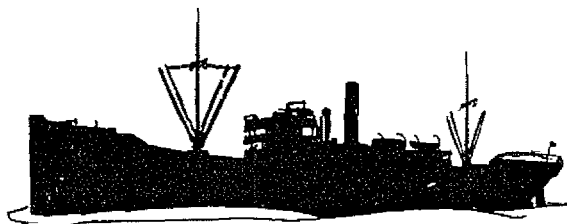
Tilhøjre: Under Opholdet i Rouen, Grundtvig Jensen med Hustru og Datter, lille Bodil, opkaldt efter Skibet. — Yderst tilhøjre Føreren Kaptajn Winthers Hustru.



mand, der uden Betænkning vover sit Liv, naar han ser en anden i Livsfare, egentlig er „Vandskrækker“, thi, som hans Hustru fortæller, siden han som Marinesoldat en Gang medens de laa i Korsør, let havde sat Livet til under Badning, idet han blev indviklet i en Mængde Tang og nær ikke var kommet fri igen, er han ikke at formaa til at gaa i Vandet fra aaben Strand.

Det er ikke noget nyt, at danske Søfolk med Fare for eget Liv redder Skibbrudne,

men vi har ment at burde fremhæve denne Mand, idet det jo er sjældnere, at Mænd fra Maskinen faar Lejlighed til at vove Trøjen. Maskinmester Grundtvig Jensen er en Pryd for den Stand, han tilhører, og derfor er det „Vikingen“ en Glæde at bringe Beretningen om hans Heltedaa'd videre.



Kutterfiskeriet fra Skagen.

Det danske Kutterfiskeri fra Skagen har i Løbet af Januar Maaned været i betydelig Bedring. Snurrevaadsfiskeriet efter Rødspætter har paa Strækningen fra Skagen og ned langs Nordvestkysten været bedre end flere Aar; der er gennemsnitlig fisket for ca. 3—400 Kroner pr. Baad om Ugen. Nordøfiskerne vil antagelig i Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts paabegynde Fiskeriet.

Nye engelske Flaaderustninger.

Det engelske Admiralitet forlanger i Finansaaret 1925 —26 foruden Bevillinger til de allerede tidligere omtalte 8 Panserkrydsere paa 10,000 Tons hver, ogsaa Bevillinger til 3 Undervandsbaade, et Moderskib for Flyvemaskiner, et Mineudlægningskib, et Depotskib for Torpedojagere og et Depotskib for Undervandsbaade.

»Glen Lines Skibe

har i den sidste Tid hyppigt anløbet København med Soyabønner til Østasiatisk Kompagni. Sidst i Januar ankom saaledes Motorskibet »Glenopp« med 7000 Tons Bønner.

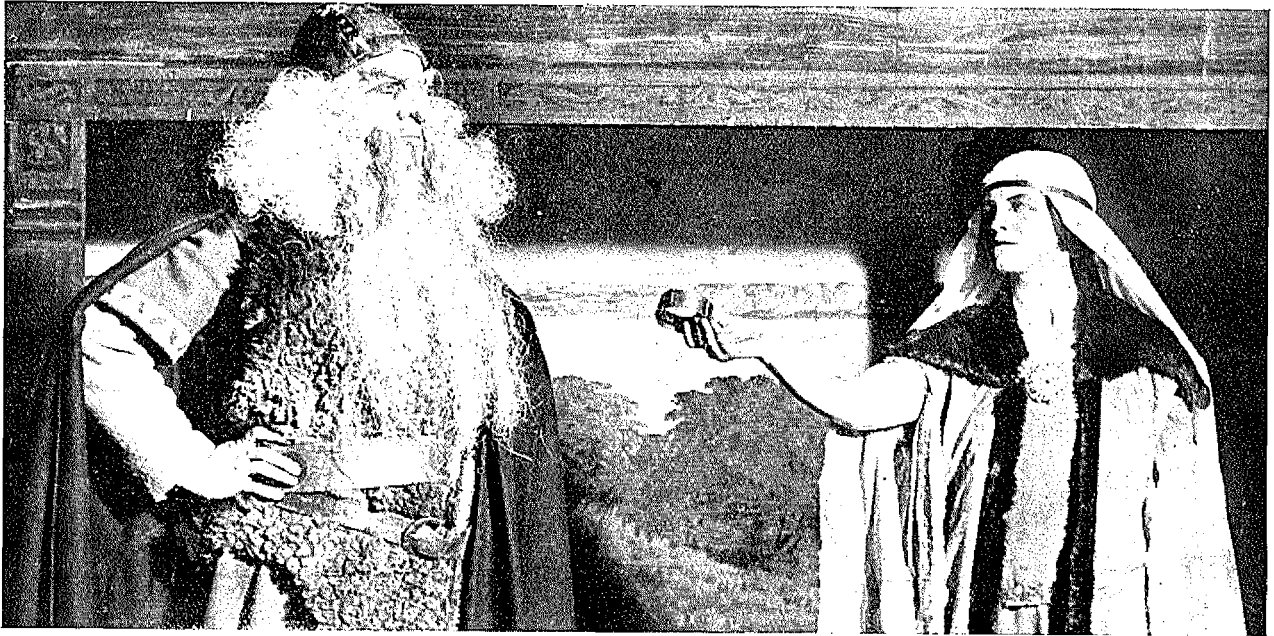
Det Forenede Dampskibs-Selskab i 1924

Regnskabsafslutningen for 1924 udviser efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, et Driftsoverskud af 10,045,346 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til: Administration 3,529,653 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,532,510 Kr. og Personalets Pensionering 487,011 Kr., udgor Nettooverskudet 3,496,172 Kr., som tillagt Overførslen fra 1923 31,861 Kr. giver 3,528,032 Kr. til Disposition.

Paa Skibe, Lægtermateriel, Pakhuse afskrives ordinært 3,054,080 Kr., hvorefter Restoverskuddet 473,952 Kr. foreslaas overført til 1925.

Til Ombygning af Passagerskibe — hovedsagelig Amerikabaadene —, Køleanlæg o. l. er desuden i 1924 anvendt 3,046,000 Kr., som afholdes af Reservefonden.

En Vikingeaften paa „Dansk Folkescene“ i København
Ingildskvadet og danske Folkeviser

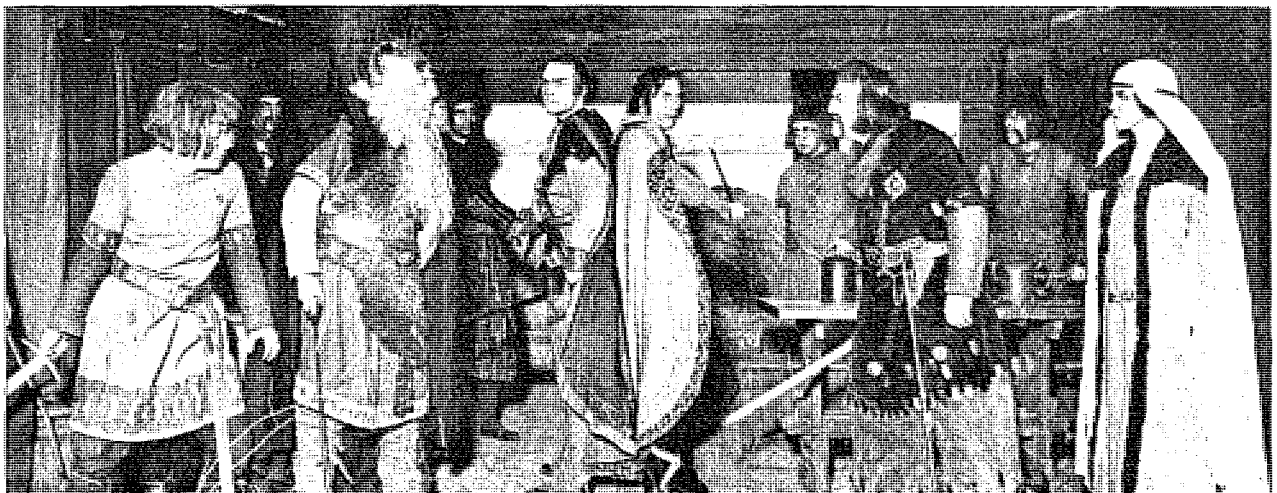


Svend Methling som Starkad (Stærkodder) og Frida Budtz Müller som Svertings Datter, Ingilds Dronning.

Ingildskvadet er af Bertel Budtz Müller bearbejdet over Starkads berømte Kvad til den dørske Kong Ingild, Frodes Søn, i Lejre — bearbejdet over Olfriks Oversættelse fra Saxos latinske Vers i Krøniken.

Handlingen følger ret nøje Krøniken, og i faa Repliker trækkes Situationen før Starkads Ankomst op, den blege, lastefulde Kong Ingild i Lejres Stol, hengivende sig til Velleved med sin Faders Drabsmænd, de saksiske Konger,

Svertings vilde Sønner — der har giftet den svage Konge med deres Søster — de utidige og uvorne Kæmper breder sig anmassende ved Længbordet. Da kommer Starkad. Han begynder Kvadet, der i sin bidende, æggende Haan ikke blot hidser Ingild op til at blive Mand og Viking, men som indeholder hele den nordiske Sædelære med de strenge Krav til mandig Færd og Tro paa de nordiske strenge Lovbud til hver Mand om at være Fædrene lig og

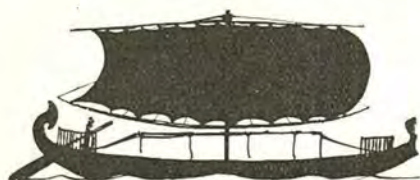


Ingildskvadet. Starkad hidser Kong Ingild op til at dræbe Svertingsønnerne. — Fra venstre til højre: Starkad (Methling), Svertingsønnerne (Per Knutzen og Vagn Kramer), Kong Ingild (Einar Juhl) og Dronningen (Frida Budtz Müller).

følge dem. Disse Lovbud har ikke blot skabt Vikingerne, men har været Udtryk for Dan- skerens bedste Egenskaber lige op til vore Dage.

Kong Ingild dræber sin Faders Banemærd, de vilde Svertingssønner, lægger sin Søns Skæbne i Dronningens Haand som ægte Nordbo, der altid respekterede deres Kvinder og satte Hustruen højt — der er Blod mellem Fader og Søn — de maa skilles, og Kong Ingild lader med Starkad Lejres Vikingeflaader lette til Fart ud paa Havene: Daners ældgamle Hærvej.

Stærk og sejrrig som en Viking fyldte Meth- ling i Ensemblet i Starkads Skikkelse, Fru Frida Budtz Müller forenede Myndighed og afklaret Ro med nordisk Ynde som Kong Ingilds Dronning! I det hele et smukt og frisk Billede, fyldt af Tidens Kolorit.



Statshjælp til den tyske Skibsfart.

Som omtalt i Januar-Namret af »Vikingen« har der været før: Forhandlinger om Statshjælp til den tyske Skibsfart. Disse Forhandlinger er nu resulterede i, at Regeringen vil yde 50 Millioner Mark om Aaret, der sættes paa Finansloven under »produktiv Omsorg for de Erhvervsløse«. Disse Penge stilles til Disposition for Rederne til Bygning af nye Skibe, men kun hvis Rederierne forpligter sig til at egne Midler at anskaffe 50 Procent af den nybyggede Tonnage, d. v. s. til hver Nybygning gives af Riget kun Halvdelen af Byggesummen i Forskud. Saafremt Rederne er i Stand til at skaffe de 50 Millioner, vil der før de da disponible 100 Millioner Mark kunne bygges ca. 400,000 Brutto-Registertens ny Tonnage aarlig.

En Bolschevikdamper i Randers Havn.

Damperen »Kommunist« af Leningrad er ankommet til Randers med en Ladning Hørfrokager.

Radicens Nytte.

Førelen Nat var Damperen »Mary«, Rederiet »Dania«, kommen i Nødstilstand i Nordsøen, idet Skibet under haarbt Vejr havde mistet sin Skruer og nu drev hjælpeløs om. Ved Hjælp af Radio-Telegrafien ombord udsendtes der Nødsignaler, der opfangedes af Blaavands Radio, som allarmede Svitser, og snart efter havde »Viking« fundet Havaristen og bugseret den ind til Frederikshavns Værft, og efter at den der har faaet en ny Skruer, har den nu fortsat sin Fart efter Kul.

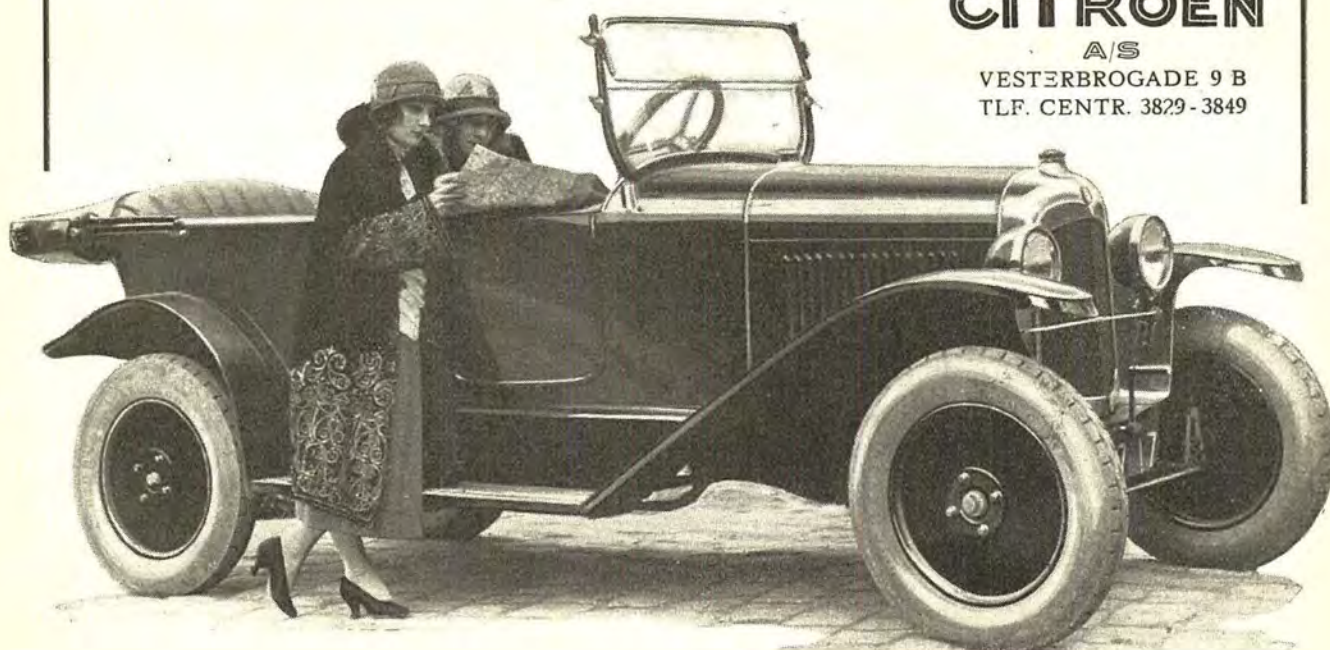


AUTOMOBILES

CITROËN

A/S

VESTERBROGADE 9 B
TLF. CENTR. 3829-3849



Amerikanske Te-Clippere

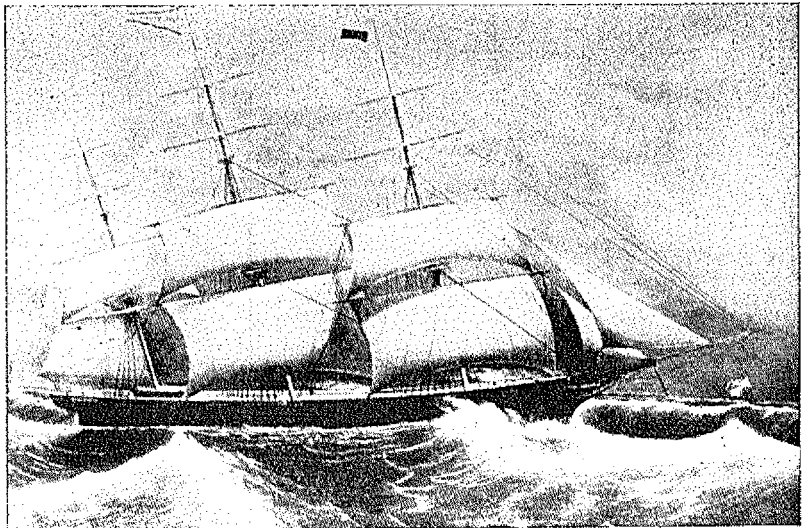
Af Kana-Klippernes Historie

ved Oscar Jensen

»John Bertram«,

»Game-Cock«,

»Witchcraft«



»John Bertram«.

Som tidligere beskrevet satte det store Guld-fund i Californien Sindene i Bevægelse over hele den civiliserede Verden, men dog ingen Steder saa stærkt som i selve Amerika. Guld og Guld og alt Guld diskuteredes Mand og Mand imellem. Der afholdtes Møder, hvor Folk talte sig hvidglødende af Iver for at faa Fingre i det magiske Metal. Der dannedes Selskaber, som opkøbte Jordarealer i Californien — naturligvis først og fremmest med Guldgravning for Øje, men ogsaa til anden

Udnyttelse. Der kunde findes Guld paa mange forskellige Maader, og Aviserne vrimgledede med Opraab.

At dette Guldeventyr satte Fart i den amerikanske Skibsbygning, var en Selvfølge, og det var i saa Henseende Bostons Skibsbyggere, som holdt Føringen under hele Clipper-Skibenes største Glansperiode, der regnes fra 1846 til 1869.

John Bertram var bygget i East Boston paa R. N. Jacksons Værft og tilhørte Firmaet Gliden & Williams i Boston. Clipperen maalte 1080 reg. Tons. Den var opkaldt efter Kaptajn Bertram, som var en bekendt Søfarer og Købmand fra den lille Havneby Salem i Nærheden af Boston, og den sejlede i mange Aar under Kaptajn Landholms Kommando.

John Bertram opnaede dog aldrig nogen stor Berømmelse, og naar Clipperen nævnes her, er det heller ikke for dens Fortjenester, men kun fordi den indirekte var et Resultat af de ovenanførte Avis-Skraal og Rabalder-Møder og tillige den skarpeste af de Clippere, som direkte blev bygget for San Francisco-Farten.

Clipperen kan dog næppe have været nogen hel Sinke. I hvert Fald sejlede Kaptajn Landholm den i 1852 fra Boston til San Francisco paa 105 Dage og tilbage til Boston paa 90. Efter den Tid førte den ikke desto mindre en Skyggetilværelse under Stjernebanneret og blev i 1859 solgt til Tyskland.

Men blev John Bertram end ikke nogen Fjer i Mr. Jacksons Hat, saa var den dog en af Pionererne i den store Clipper-Tid, under hvilken Bostons Navn straaede som en Glorie, der fik New Yorks Skibsbyggere til at misse med Øjnene og se skævt til de Massachusetts Kamp-Haner, som sejlede Vandet tyndt i The Seven Seas.

Wide-awake Down-Easters.

No mistake Down-Easters.

Old Massachusetts will carry the day.

**The Best Chance Yet, for
CALIFORNIA!**

A Meeting will be held in COHASSET, at the Office of
H. J. TURNER,
On SATURDAY, January 27th, at 11 O'Clock, for the purpose of forming a Company, to be called the "South Shore and California Joint Stock Company;" to be composed of 30 Members, and each Member paying \$300.
COHASSET, JANUARY 24, 1849.

Propeller Power Press, 142 Washington St., Boston.

Game-Cock var, som Navnet siger, en af disse Kamp-Haner, som i 1850 udgik fra Sam Halls Værft i East Boston.

Denne Clipper maalte 1392 reg. Tons. Den var bygget efter Tegning af Samuel H. Pook — den første amerikanske Skibskonstruktør, som ikke var fast knyttet til noget Skibsværft, og den tilhørte den bekendte Boston-Reder Daniel Bacon.

Clipperen var udstyret med en Galionsfigur, som forestillede en hvid Hane i Kamp-Stilling. Denne Figur svarede ikke alene til Skibets Navn, men skulde ogsaa tale for andre Egenskaber, som ikke var til at misforstaa. Og Game-Cock var ogsaa en af de Clippere, der blev holdt store Summer paa, naar Redere og Skippere samledes i Astor House i New York eller i Merchants' Exchange i Boston, hvor der altid diskuteredes Skibsfart.

Det var Kaptajn Hollis, som havde Kommandoen over Game-Cock, og under hans Førerskab blev Clipperen ingen daarlig Fædus. Hollis kom fra Opium-Farten, og han havde ogsaa sejlet med „Sort Ibenholt“, saa han havde baade haft Kinesere og Slaver under Behandling før og vidste, at Kofilnagler kunde bruges til andet end til at gøre Tov-Ender fast ved. Det var ogsaa ham, som i Opium-Farten først gjorde den Erfaring, at de gule Djævle, som sværmede rundt paa Rov over hele Kina-Søen, frygtede mere for kogende Fedt og Tjære end for Krudt og Kugler. Han havde under Vindstille mellem Ladronerne haft stor Succes paa denne Blanding, som senere hyppigt anvendtes under Benævnelsen „Bow-Wow-Soup“.

„Et-chee come, cat-che come, hi, tyah, tyo!“
yell'd the pirate in China-sea.

„Oh, me no like dem Bow-Wow-Soup —
too much of bobbere for me!“



»Game-Cock«.

Kaptajn Hollis havde ved denne Læjlighed ikke alene haft Succes. Han havde ogsaa skabt sig et Navn, som han følte sig stolt over. Man kaldte ham Doctor, og som saadan var han æret af Kolleger og frygtet af alle Junke-Skipperere i de kinesiske Farvande.

Men foruden dette kunde Hollis ogsaa manøvrere en Clipper i en snæver Vending, og han kunde lave en Rendeknude, som nok skulde knække Nakken paa den Mand, der fik Løkken om Halsen. Dette havde han givet tydelige Beviser for, mens han sejlede som Styrmand i Opium-Farten med Boston-Briggen Antelope under Kaptajn Watkins Kommando.

Antelope var under frisk Brise i rum Sø bleven angrebet af tre store Sørover-Junker paa én Gang. Hollis indsaa, at han over for en saadan Overmagt vilde komme tilkort med sin Bow-Wow-Soup, og saa tog han selv Roret. Og han girede med Briggen som et Lyn i Zig-Zag — ind mellem Junkerne og sejlede to af dem i Sænk, saa hele deres levende Indhold drak sig ihjel i Saltvand. Den tredje tog Flugten, efter at den med Nød og næppe var undgaaet samme Skæbne, men forinden var dog en Snes skævejede Slyngler kommen op ombord i Briggen over Forgrejterne. De gik som sædvanlig paa med Helvedes-Hyl og lange Knive, men blev slaaet i Dæk med Blykugler og Haandspager, og inden længe laa de allesammen som Lig. Fire af dem var rigtig døde, og Resten var svinebundne paa Hænder og Fødder, men ikke en eneste af Briggens Besætning havde faaet en Rift. Kaptajn Watkins vilde absolut slæbe de overlevende Banditter med til Kina og overlevere dem til Myndighederne, men herimod protesterede Hollis saa energisk, at Antelope kom ind til Macao med en Kineser dinglede under hver Raanøk.

Der var ingen Tvivl om Hollis Kvalifikationer i Opium-Farten, og ingen fik heller Grund til at tvivle om dem i Te-Farten. Men det vil føre for vidt at beskrive alt, hvad denne Mand udrettede med Game-Cock i de Aar, han førte Clipperen, og her skal derfor kun nævnes nogle faa af hans ypperligste Præstationer med dette Skib, som i Forhold til Størrelse havde langt mindre Sejlareal end de senere berømte Rekord-Jagere, og som til Eksempel kun førte Skysejl paa Stortoppen.

Game-Cock havde paa sin første Udrejse megen Modvind i Atlanten og vedholdende vestlig Storm under Kap Horn — dertil en Besætning af alt muligt Skrabsammen, som for en stor Dels Vedkommende aldrig havde været til Søs før, og Kaptajn Hollis var 84 Dage om at naa Ækvator i Stillehavet. Men i

den Tid havde han faaet sine Folk saa rogenlunde lært op, og det lykkedes ham at sejle Clipperen herfra og til San Francisco paa 16 Dage. Derfra sejlede han i Ballast til Hong-Kong paa 35 Dage, hvilket den Gang regnedes for en ualmindelig fin Rekord.

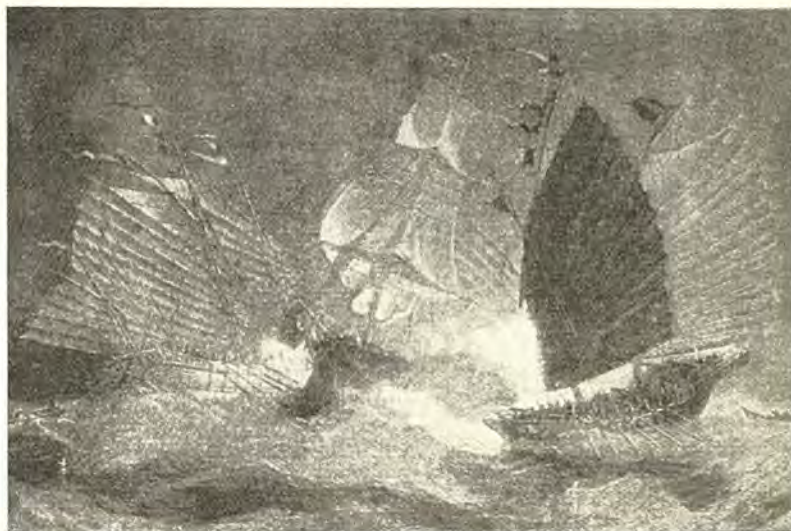
Bejsten efter drev Kaptajn Hollis Game-Cock fra Honolulu til Hong-Kong paa 19 Dage — en Præstation, som ingen hverken før eller senere har kunnet gøre ham efter med et Skib, som udelukkende dreves frem af Vind — og Kofilnagler.

Saaledes førte Hollis Rejse efter Rejse denne Clipper frem til Hæder og Ære i Te-Farten. Han var en haard Hund mod sit Skib og sine Folk, men han var betydelig værre mod Junker og Kinesere, og der var mange, der havde et skævt Øje til ham. Under et Ophold i Whampoa var han Hædersgæst ved et Festmaaltid hos en højtstaaende Mandarin. Her forspiste han sig i Søpølser og Rottehale-Ragout, og overfor Virkningen af den Dosis china-poison, man ved denne Lejlighed serverede for ham, maatte selv Doctor Hollis give op. Ved Hjemkomsten til New York gik han i Land som en syg og nebrudt Mand; men forinden var den samme højtstaaende Mandarin allerede gjort et Hoved kortere for bevist at have staaet i Ledtog med en Bande Sørøvere.

Med en ny Skipper fortsatte Game-Cock i Te-Farten. Senere kom Clipperen i Fart paa Ostindien, og det saa ud til, at den skulde overleve alle sine Jævnaldrende. Men i 1880 kom den for hjemgaaende ind i en Cyklon under Mauritius og maatte ind til Cape Town for Havari. Her viste det sig imidlertid, at Skaden var saa stor — og Skuder saa mør, at Reparationen ikke kunde betale sig. Saa blev Clipperen kondemneret, og hermed var denne Kamp-Hane for bestandig sat ud af Spillet.

Witchcraft var ogsaa en af de navnkundige Clippere, som udgik fra Boston. Den var bygget paa Paul Curtis' Værft og tilhørte S. Rogers i New York. Clipperen var af samme Type som Staghound, men maalte kun 1310 reg. Tons, og dog havde den omtrent samme Sejlareal som den 225 Tons større Mackay-Clipper, men den havde ogsaa lige saa stor en Besætning som denne — alt i alt 51 Mænd.

Ligesom ved Staghound var der under Bygningen af Witchcraft ogsaa lagt særlig Vægt paa Hastighed, og som Sindbillede herpaa havde man givet Clipperen dette overnaturlige Kraft-Navn og udstyret den med en Ga-



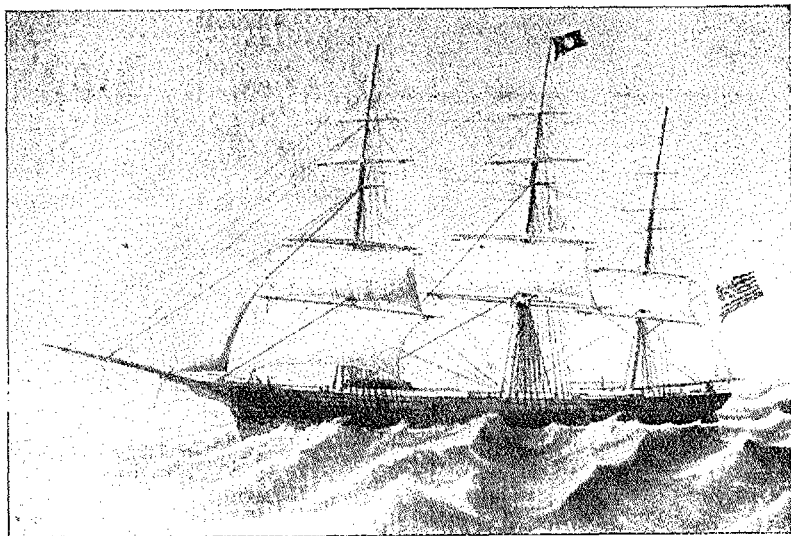
En Clipper angribes af kinesiske Pirater.

lionsfigur, som forestillede en Heks ridende paa et Kasteskaft.

Med Hensyn til Hastighed kunde Witchcraft ogsaa maale sig med baade The Surprise og Staghound, men ikke desto mindre blev dens første Udrejse rent elendig, hvilket dog hverken maa regnes Clipperen eller dens Bygmester til Last.

Til Fører af Witchcraft havde Ejeren udnævnt sin Søn, William Rogers. Har man Fanden til Morbror, kan man sagtens o. s. v. Men havde gamle Rogers haft mindste Anelse om, hvor nær han med denne Udnævnelse havde sendt baade sit Afkom og sin Clipper med hele dens øvrige Besætning til Davi Jones, vilde han sikkert have ventet endnu en Tid, før han overdrog denne Post som Fører til sit eget Kød og Blod.

Kaptajn William Rogers havde aldrig tidligere haft Kommandoen over noget Skib. I Betragtning af, at én Gang skal være den første, var der maaske intet at indvende herimod, endskønt Te-Clippere og nybagte Skippere ikke ansaas for at passe sammen og derfor ogsaa var et Særsyn. Men denne Fars Søn havde heller aldrig før indtaget nogen anden tjenstgørende Stilling til Søs — hverken foran Masten eller som Styrmand. Hele hans Sømandskundskab bestod i de Erfaringer, han havde indhøstet ombord i et Par Ostindiefarere paa nogle faa Rejser til Calcutta — som Passager. Hans Navigation var Tip-Top efter Datidens Fordringer, og det er muligt, at han paa disse Passager-Rejser har faaet godt Indblik i at manøvrere en Ostindiefarer eller ethvert andet lignende Skib. Men til at haandtere en Te-Clipper skulde der særlige Kvalifikationer, og mangen gammel Skipper, som havde sejlet med langsommere og mindre følsomme Skibe og senere kom i Te-Farten, gjorde deres Entre i denne med at lave en syndig Ravage paa Rig og Spær.



»Witchcraft«.

Det var særligt under Byger, at Te-Clippers Manøvrer adskilte sig fra andre Skibes. Og da det netop var en Byge og en fejl Manøvre, der slog Witchcraft ud af Spillet paa dens første Udrejse til San Francisco, skal dette Manøverspørgsmaal gøres til Genstand for en kort Bemærkning.

Til Trods for den almindelige Regel altid at lægge Roret op under en Byge, var denne Fremgangsmaade regnet for at være daarlig Praksis ombord i en Te-Clipper; og dette var det første, enhver prøvet Clipper-Skipper instruerede sine Styrmand om, naar disse var nye i Farten. Reglen var her: Hold aldrig af for en Byge, men luv op og ryst Bygen af. Naturligvis maatte der passes paa, at Skuden ikke løb bak; thi i saa Tilfælde kunde der let gaa Sejl med i Løbet.

Faren ved at lægge Roret op i disse sølsomme og overmastede Clippere laa væsentlig i, at Ræerne paa Grund af de forholdsvist lange Undermaster stod mere langskibs end paa andre Skibe, naar der var brasat skarpt an, og Sejlene fik saaledes hele Bygens Vægt ret tværs. Var der megen Vind i Bygen, og Clipperen var den mindste Smule rank, vilde den krænge saa meget over, at Roret vilde miste en stor Del af sin Kraft. Saa vilde Faldene maaske nok blive kastede los, men med den Hædning, Masterne havde, var det saa godt som umuligt at faa Ræerne ned, og saa maatte noget briste.

Witchcraft havde dog en ret heldig Start fra New York. Den naaede Linjen paa 23 Dage, og alt forløb normalt Syd over, til den var passeret Falklands-Øerne. Men saa kom Bygen over den som en Tyv om Natten, mens Clipperen for sine fulde Merssejl bed sig ned mod Hornet, og her lavede William Rogers sin første store Bommert. Bygen kom om Natten paa Førstestyrmand Longs Vagt, og som gammel Clipper-Styrmand gav Long straks Or-

dre til at luv op i Vinden; men i det samme kom William Rogers brasende op fra Kahytten og gav Kontraordre, og for at denne ikke skulde misforstaaes, tog han selv et Tag med i Røret.

Havde det været lige saa let at lægge Roret op som ned, vilde Clipperen maaske have naaet at falde helt af for Vejret, inden Vinden slap ud af Posen, og det er muligt, at Katastrofen vilde være undgaaet. Men Rattet lod sig kun dreje Knag for Knag til Trods for de Kræfter, to Rorsmænd og William Rogers i Forening lagde i, og Roret virkede mere nedad end for sidegaaende Bevægelse. Clipperen var for langsom i Vendingen, og Bygen ramte den ret tværs med sin højeste Vindstyrke.

Witchcraft smed sig over med Sprydtræerne under Vand, og det hjalp ikke en Døjt, at Faldene blev kastede los, og Mænnene faldt i Nedhalerne med „Hanging Johnny“ og hele deres egen Vægt. Mersræerne blev staaende under Godset, som de var laasede fast, til hele Førtoppen fra Mærset gik over Siden og tog Klyverbom og Stor- og Kryds-Branstang med tilhørende Rær med sig. Saa rælede Clipperen sig, og Stor- og Kryds-Mærsejl kom ned af sig selv.

Imidlertid var Bygen drevet over, og nu blev der et Allemandsjob Resten af Natten med at bjerge, hvad der kunde bjerges af den havarerede Rig og de knækkede Spir, som laa i ét Filter udenbords i Læ. Og mens dette stod paa, tog William Rogers selv hele Tønnen ved Roret. At han gjorde dette, fordi han selv mente, at han ikke kunde gøre Gavn paa anden Maade, er der aldeles ingen Grund til at tro. Han havde tværtimod meget store Tanker om sig selv som praktisk Sømand, men ikke desto mindre var han dog klog nok til at lægge sig den Lærestreg paa Sinde, han havde faaet under denne Byge.

Med en primitiv Nødrig kom Witchcraft nældig rundt Hornet og naaede ind til Valparaiso, hvor den fik sin Rig fuldt restaureret. Herfra og til San Francisco var William Rogers ikke udsat for flere Kalamiteter. Han luvde op under Bygerne som en gammel, erfaren Clipper-Skipper og lod for Resten staa til for al den Sejldug, Witchcraft kunde bære. Men dette kunde ikke opveje hvad hans første Bommert havde kostet af Tid, og han havde alt i alt været 120 Dage fra Sandy Hook til Golden Gate.

Fra San Francisco sejlede Witchcraft efter den sædvanlige Plan til Kina, og Rejser over Stillehavet forløb som over en Sommersø. Men Clipperen var aldrig saa saare sluppet gennem Bashee-Kanalen og var kommet godt klar

af Formosa, før den blev overhalet af en forrygende Storm fra Nord og maatte klædes af til klodsrebede For- og Stor-Mersejil.

William Rogers lod staa til paa sin Kurs Vest over med Vinden tværs ind om Styrbord, og skønt Barometret faldt stærkt, og Stormen tog mere og mere til og fik en bygeagtig Karakter, faldt det ham ikke ind at lægge Clipperen til Vinden.

Det var begyndt med en pludselig Byge ved fire Glas paa Formiddagsvagten. Klokken 12 Middag var Barometret nede paa 27,60, og det der skulde være Himmel, saa nærmest ud som et Helvede. Hen under det sorte, lavt hængende Skydække jog andre Skyer afsted med rivende Fart — kobberøde Skyer, bronze-farvede Skyer og Skyer som giftige Svovldampe — og de piskedes i Flænger og Trævler og sarlede sig igen i tætte, hvirvlende Spiraler. Og da Styrmand Long kom paa Dækket til Aflesning, var hans første Ord:

Vi er i en Tyfon.

William Rogers lod, som han ikke hørte, og i Stedet for at veksle Mening med sin Styrmand om Sagen, salte han sin Raaber for Munden og brølede hen i Vejret: „All hands on deck! — Starboard braces!“ Og saa kovedte han og lagde Clipperen for Bagbords Halse, og straks efter blev For-Mersejil gjort fast. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at han paa Morgenvagten havde haft en Kontrovers med Styrmand Long om et andet Manøvre-spørgsmaal.

Om Buys Ballots Lov var kendt den Gang faar staa hen. Den berømte hollandske Meteorolog, som døde 1890, var i sit Hjemland allerede anerkendt 1847, men derfor er det ikke sikkert, at hans Teorier endnu havde fundet praktisk Anvendelse i Te-Clippernes første Tid. Og dog foreligger der Beretninger om, at Clipper-Skipperne paa den Tid har klare sig flot i Orkaner og manøvreret deres Skibe ud af dem med stort Held.

Dette kan naturligvis skyldes Tilfældighed, men personlige Erfaringer har sikkert ogsaa spillet ind under disse Forhold. Og havde William Rogers haft de samme Erfaringer, vilde han ikke være gaet saa forfærdelig langt uden om de Regler, der ogsaa nu til Dags er gældende under Sejlads i Orkaner. Han vilde forlængst have taget sine Bramstænger til Dæks, og han vilde have drejet Clipperen under for Styrbords Halse.

Som han nu sejlede, faldt Barometeret hurtigere og hurtigere, og Bygerne kom hylende oven i hinanden. Vinden skrallede og skrallede. Klokken 2 Eftermiddag var Barometeret nede paa 27,45, og det gik stadig raskere nedad. Søerne rejste sig himmelhøjt og kom rullende som hele Bjergkæder, og Vinden fejede Toppen af dem og slørede Luften med flygende Vand. Saa kaldte William Rogers igen alle Mand paa Dækket til at bjerge Stor-Mersejlet.

Trediestyrmand kom farende lige ud af Køjen

og op paa Dækket i bar Skjorte. Men i samme Sekund, Vinden fik fat i ham, var han lige saa splitternøgen, som da han kom til Verden, og saaledes forsøgte han at gaa med Folkene til Vejrs. Ikke én Mand naaede op til Merseraaen. Vinden pressede dem med en saadan Kraft ind mod Vantet, at de ikke var i Stand til at røre sig, og dér hang de som Fluer i et Spindelvæv, til Witchcraft var faldet lidt af, og Vinden gav dem fri. Saa kom de skyndsomst ned igen. Paa Merseraaen var der ikke mere noget for dem at gøre. Skønt alle Givlov og Gaardinger havde været vel bemandede, var der dog aldrig saa saare slækket af paa Merseskøderne, før Sejlet med et Brag som et Kanonskud splittedes til Atomer. Og nu begyndte Sejsingerne paa de andre Sejl at løse sig. Det ene Sejl fløj los efter det andet og blæste bort som Avner for Vinden, og Witchcraft var inden ret længe lige saa nøgen som dens Trediestyrmand.

Saa gjorde William Rogers tilsidst det eneste, han ikke skulde have gjort. Han skværede sine Ræer og holdt af for Vejret, og nu fløj Witchcraft for sin bare Rig hen over et Hav som et Alpelandskab og under en Himmel som en sydende Svovlpøl. Som en gal Tingest for Clipperen frem og med en Fart, som ikke kunde maales paa Loglinen. Den plumpede i med sin Bov til midt op paa Fokkemasten, og det var et Under, at den ikke fortsatte ned efter. Men den stak Næsen i Vejret igen og tog Tilleb til den næste Dukkert, og saaledes blev den ved. Den skovlede bogstavelig talt det kinesiske Hav ind over den ene Side og ud over den anden, og til Tider kom Søerne løbende op langs begge Sider og brækkede ind over begge Lønninger paa én Gang. Og saa gik det, som det maatte, naar man er i en Orkans Centerlinie og ikke i Tide sørger for at komme ud derfra.

William Rogers sejlede Witchcraft ad Helvede til med Heksen i Galionen som Vejviser — lige ind i Tyfonens Centrum, hvor Dagen blev sort som den sorteste Nat, hvor Himmel og Hav stod i ét som en fraadende Mur af Saltvand fra ned og ferskt Vand fra oven, og som gennemflængedes af Lyn paa Krøds og tværs. Og her, hvor Orkanens Spiraltvinde tønnede sammen og ophævede hinanden, taarnede Søerne op fra alle Kanter og bragede sammen med en Larm, som end ikke Tordenens ustandselige Rullen formaede at overdøve. Og Vandmasserne væltede fra alle Sider ind over den hjælpeløse Clipper, som af Mangel paa Vind nu ogsaa havde mistet sit Styr. Hele Stordækket var en kogende Fos. Alle Mand klanrede sig fast oppe paa Puppen. Witchcraft rullede fra Styrbord til Bagbord og fra Bagbord til Styrbord, saa den dyppede de underste Raanokker i Vand, og den vilde uden Tvivl være rullet helt rundt, dersom dens Grejer havde holdt. Ruf og Baade blev fuldstændig knuste og sejlede om-

kring baade indenbords og udenbords i smaa, bitte Stumper. Barduner og Stag sprang som Sytraad, og saa gik Stormasten og rev Kryds-mast og For-Bramstang med sig over Siden. Og der siges, at William Rogers under denne Situation stod og frydede sig over Elementernes Rasen.

On the poop stood Captain Nipper.
Now and then he tip'd his flipper.*)
For all danger he was keeping bad look-out.
And we thought that foolish skipper,
He would drive to hell his clipper,
With the compass heading East-North-West
by South.

For the wind began to roar, and the ship
began to roll,
and a devil of a hurricane did blow

— Aye! — Oh!

And it nearly knocked the stuffin
from the old ship Ragamuffin.

And we thought to the bottom we shuld go!

Men den almindelige Mening var ogsaa, at William Rogers udelukkende var gaaet til Søs af Kærlighed til Sølivets Farer og for Sportens Skyld. At overvinde disse Farer var for Yankee-Skipperne i Tefarten blevet den rene Sport; men ingen havde dog endnu valgt en Tyfons Centrum som Sportsplads, og det var naturligvis ogsaa kun paa Grund af manglende Erfaringer, at William Rogers sejlede Witchcraft ind i denne Heksegryde, hvor enhver nok saa dreven Clipper-Skipper maatte tabe Spillet.

I ca. 20 Minutter var Witchcraft i Tyfon-Centret. Saa kom Vinden med ét hylende fra Sydøst, men nu laa Clipperen lettet for det meste af sin Rig og flød og duvede som en vingskudt Maage i en høj, men støt Sø, og uden at have mistet en eneste Mand.

Det var et Under, at det Virvar af Rundholter, som laa og huggede langs Siden, ikke splittede Clipperen til Pindebrænde, mens den laa i Centret. Men Witchcraft holdt, og det lykkedes med lidt god Vilje og megen ond Vilje og med 46 Mands Haandkraft at bjerge den havarerede Takkelage og de fleste af de mindre Spir indenbords igen. Saa blev en Bramstang lasket sammen med Stumpen af Kryds-masten, som var brækket 10 Fod over Dækket, og med sin halve Fortop og en Berginer paa en Røjlraa agter sejlede William Rogers Clipperen til Hong-Kong.

I Hong-Kong viste det sig imidlertid komplet umuligt at fremskaffe de Træsorter, William Rogers havde Brug for til Fornyelse af sine mistede Rundholter, og han lod derfor baade Undermaster og Stænger og Ræer forfærdige af Teak til en Pris af $1\frac{1}{2}$ Dollar pr. Fod. Hele denne Reparation kostede 28,832 Dollars.

*) Amerikansk Benævnelse for en stærk Grog.

Fra Hong-Kong maatte Witchcraft op til Whampoa for at faa en Te-Last. Her var Fragtmarkedet imidlertid meget daarligt, og kun Clippere, som var anerkendte for hurtig Sejlads, kunde opnaa god Betaling.

Witchcraft kunde takket være William Rogers endnu ikke opvise noget i den Retning. Men hvad Rogers manglede i Sømandsskab, det havde han paa andre Maader, og han udviste her en Smartness, som kun en Yankee kunde være i Besiddelse af. Han gik straks ombord i den hurtigste britiske Te-Clipper, som laa paa Pladsen, og med en enestaaende Frækhed bød han Skipperen dér op til en Kapsejlad hjem. Han satte 500 £ ind paa, at han skulde komme først med Witchcraft og Briten slog øjeblikkelig til. Men aldrig saa saare var Væddemaalet i Stand, før Rygtet om det spredtes for alle Vinde. Og William Rogers sørgede selv for, at der blev skreget rigtig højt op om det i den stedlige Presse.

Dette forblev ikke uden Virkning. Skibsmæglere og Købmænd spidsede Øren og satte Øjnene paa Stilke, og de tænkte, her var en ny Clipper, som de ikke kendte, og som havde hemmeligholdt sin Fart. Og paa den Konto fik William Rogers en Ladning Te for det engelske Marked til en Fragt, der laa 2 £ højere pr. Ton, end han ellers vilde have faaet.

De to Skibe afsejlede fra Whampoa paa samme Dag, og da Witchcraft halede ind i West India Dok i London, havde Briten allerede ligget der i 14 Dage. Men William Rogers betalte gladelig de 500 £, han havde tabt. De 2 £, han ved sin Smartness havde faaet lagt paa Fragten pr. Ton, gav Clipperen en Fortjeneste paa 2000 £ mere, end den ellers vilde have sejlet ind paa denne Rejse.

Witchcraft var dog ingenlunde nogen åarlig Sejler. Den havde logget baade 15 og 16 Knob — ja, under Bygerne 17, og Styrmand Long paastod, at den var røget ind i Tyfonens Centrum med en Fart af mindst 20. Men dette havde altsammen været Kraftspild, som havde kostet Tid og en kolossal Masse Dollars, og som paa et hængende Haar havde sendt Clipperen og dens Besætning ind i Evigheden.

Herover blev der dog ikke rettet nogen officiel Bebrejdelse mod William Rogers. Enhver anden Skipper vilde maaske nok ved Ankomsten til New York efter en saadan Rejse straks have stiftet intimt Bekendtskab med gamle Rogers' Støvlehæle. Men William Rogers var sin Fars Søn, og han beholdt ogsaa Kommandoen over sin Fars Clipper. Og alt som han høstede flere og flere Erfaringer i Te-Farten, blev han efterhaanden en helt habil Clipper-Skipper. Han drev Witchcraft frem til flere glimrende Resultater, og Clipperen blev under hans Kommando én af de faa, som gjorde Rejsen fra New York til

San Francisco paa mindre end 100 Dage. I 1854 drev han den ud paa 97.

Ved Borgerkrigens Udbrud 1861 forlod William Rogers Witchcraft og gik som Officer ind i Nordstaternes Marine, og her gjorde han sig meget bemærket ved at kapre flere fjendtlige Skibe, mens han havde Kommandoen over Clipper-Barken „William G. Anderson“.

Hans Afløser i Witchcraft blev Kaptajn Freeman, og under hans Kommando blev Clipperen sat i Guano-Fart paa Chinha Øerne ved Peru. Samtidig blev dens Merssejl forandrede fra enkelte til dobbelte efter Forbes System, som allerede efter 1853 anvendtes i flere af de Sejl-Paketter, der hovedsagelig besørgede Trafiken mellem den gamle og den nye Verden over Nordatlanten.

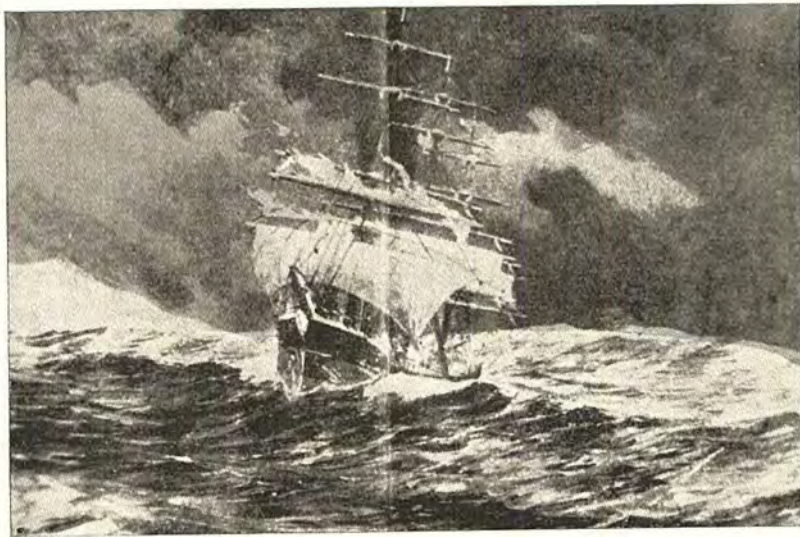
Det enkelte Merssejl med den store, ubrudte Flade trak naturligvis mere end et Merssejl, som var delt i to. Men enkelte Merssejl kostede ogsaa mere i Vedligeholdelse, var vanskeligere at haandtere og krævede større Bemanding; og det hastede ikke saa stærkt med

Guano som med Te. I Te-Farten fik dobbelte Merssejl først Indpas 1865.

Til Trods for denne Forandring i Sejlføring gjorde Witchcraft sig dog ogsaa bemærket i Guano-Farten ved flere hurtige Rejser. Den sejlede saaledes fra Chinha Øerne til New York paa 67 Dage — en Rekord den Gang. Senere gjorde den en Rundrejse fra New York til Chinha Øerne og tilbage til New York paa 8 Maaneder og 14 Dage, hvilket var en Maaned hurtigere, end noget andet Sejlskib før havde brugt til denne Rejse.

Efter Freeman blev Clipperen overtaget af Kaptajn Booth; men hvornaar denne Overtagelse har fundet Sted, foreligger der ingen autentiske Oplysninger om, og der vides heller ikke noget paalideligt om dens senere Resultater — ud over det endelige.

Dæ Witchcraft i 1868 under Kaptajn Booths Kommando var for hjemgaaende fra Callao, kom den ud for Kap Hatteras ind i en Cyklon. Her gik Clipperen med 5 Passagerer og 13 Mand af dens Besætning ned til Komplettering af Davi Jones Flaade.





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Naar dette store danske Handels- og Skibsfartskompagni udsender sin aarlige Beretning, er det en Begivenhed, forsaavidt som man ikke alene herhjemme men over hele Verden med den største Opmærksomhed følger Ø. K.s uhyre Virksomhed, og det er værd at notere, at Beretningen for hvert Aar viser en stærk og stadig Fremgang.

Stolte Foretagender, herhjemme saavel som derude Verden over, er styrtet i Grus, ramte af Krigens Virkninger eller uforudsete Konjunkturer, men „Ø. K.“ har i dette Kaos holdt sig uanfægtet og i fortsat Fremgang.

For Kompagniets Ledelse maa Bevidstheden om velgjort Arbejde være en Løn, der foruden Kompagniets Overskud fortæller Nationen, hvad etmaalbevidst og koncentreret Arbejde er værd i sig selv, for Foretagendet som for Nationen som Helhed.

Men ikke alene Aarets Resultat, et til danske Forhold enestaaende, kaster Glans over Navnet „Ø. K.“ og dets Mænd. Fra første Færd er dette Kompagni gaaet i Spidsen for dansk Initiativ, naar det gjaldt nye uprøvede Veje. Ved Eksemplets Magt, ved genialt Klarsyn blev det et dansk Foretagende, som skabte Motorskibet og blev Læremester for andre Nationers Rederier paa Verdenshavene, og paa en Tid, da Danmarks Handel endnu ikke havde naaet sit nuværende høje Udviklingsstrin, blomstrede i Orientens Have, i Siam, et Foretagende, der bar Frugt i tusind Fald — i aller intimeste Forstand Maalet for de danskes Vej.

Som „Østasiatisk Kompagni“ nu er et fuldmønt Værk af vor Tids Manddom, vil Danmarks Ungdom nu og i Fremtiden flokkes i Skæret af Eksemplets lysende Kraft.

When this great Danish Commercial and Shipping Company issues its Annual Report, it is an event so far as not alone in this country but over the whole world, the activities of this great concern are followed with the greatest attention and it is worth noting that each year shows a continual strong progressive movement.

Important enterprises at home and all over the world have crashed, badly hit by the affects of the war or from unforeseen occurrences, but in this chaos »Ø. K.« has held on its way undisturbed on the upward grade.

The consciousness of well-performed tasks must be a reward to the Directors, who, in addition to announcing the Company's dividend, show the nation what purposeful and concentrated labour in itself means for the Company and for the nation as a whole.

But not alone does the year's result (unique under Danish conditions) reflect credit on the name of »Ø. K.« and its leaders; from the very outset this Company has given the lead to Danish initiative when it concerned the exploiting of untried methods. By the power of example, by ingenious perspicacity, it became the Danish enterprise which created the motor-ship and at the same time became the teacher to the shipping companies of other nations whose ships traverse the seven seas. At a time when the commerce of Denmark had not reached its present high state of development there blossomed forth in that garden of the Orient, Siam, an undertaking which has since borne fruit a thousandfold in the fullest sense of the word; — the goal of Danish ambition.

Just as »Ø. K.« is the mature work of the manhood of to-day so will the youth of Denmark, now and in the future, flock to the light shed by the brilliant power of example.





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI'S HOVEDBYGNING, KØBENHAVN
THE HEADOFFICE-BUILDING OF „THE EAST ASIATIC COMPANY“ LTD., COPENHAGEN
(IN FRONT OF THE PHOTO IS SEEN THE MONUMENT OF THE FAMOUS DANISH NAVAL-HERO NIELS JUEL)

Ø. K. har udsendt sin Beretning og Regnskab for 1924, der i al sin tørre Knaphed giver Læseren et Indblik i, hvilket Kæmpearbejde her udøves gennem Skibsart og Handel og gennem Kompagniets solidt sammentømrede Organisationsnet over hele Jorden.

Vi skal nedenfor bringe de vigtigste Data af denne interessante Beretning.

Skibsfartsafdelingen.

Kompagniet har i 1924 befordret ca. 550,000 Tons Varer med fremmede Skibe, fornemlig tilhørende Rederier, hvormed Kompagniet samarbejder i de internationale Konferencer. Foruden et Motorskib paa ca. 12,000 Tons, som er bestilt hos A/S Burmeister & Wain og forventes afleveret i August 1925, har Kompagniet hos Nakskov Skibsværft bestilt et Motorskib af lignende Dimensioner. Kompagniets Ruter har været regelmæssigt betjent i det forløbne Aar, og med faa Undtagelser har Skibene været fuldt lastede baade ud og hjem.

Sejl- og Motorskibet „København“ har tiltraadt sin fjerde Rejse, fra Østersøen til Sydafrika med Returlast til London.

Baltisk-Amerika Linjen har opretholdt regelmæssig Fart mellem Danzig og Halifax--New York.

Ved Aarets Udgang bestaar Kompagniets Flaade af 21 Skibe med en samlet Lasteevne af 166,820 Tons, og efter Afkrivninger er den bogførte Værdi Kr. 162,83 pr. Ton Lasteevne. Skibenes Gennemsnitsalder er ca. 7½ Aar, og de er Genstand for omhyggelig Vedligeholdelse. De er bogført til en Værdi af Kr. 27,621,983.93. Den indsejlede Fragt plus Passagerpenge er Kr. 36,644,373.84.

Skibenes samlede Udgifter beløber sig til Kr. 29,060,313.91, og de væsentligste Udgifter er: Olie og Kul Kr. 3,983,311.19, Hyre og Proviant Kr. 3,700,662.90, Havneafgifter Kr. 4,248,147.26, Lodspenget Kr. 856,177.42, Lastning og Losning Kr. 4,845,040.20, Klassifikationer, Reparationer og Vedligeholdelse Kr. 1,922,408.07. Til Leje af fremmede Dampskibe er medgaaet godt 2 Mill. Kr.

Handelsafdelingerne.

Herunder henhører Vareomsætning i de forskellige Verdensdele gennem Kompagniets Filialer, Agenturer, Datterselskaber og fremmede Erhvervsforetagender.

Importafdelingen. — Under denne Afdeling sorterer Importen fornemlig til Europa fra Kompagniets oversøiske Virkeomraader, og saavel Importen fra de andre Verdensdele til Europa, som Vareomsætningen mellem Kompagniets oversøiske Filialer og Agenturer er i fortsat Udvikling.

Omsætningen af Teak og andre oversøiske Træsorter har været større end i de senere Aar.

Eksportafdelingen. — Denne Afdeling, som varetager Eksport særlig af europæiske Industrifrembringelser til oversøiske Lande, har oparbejdet en betydelig Eksport af danske Industriprodukter, og som Helhed naar Omsætningen været i fortsat Fremgang.

Hele Kompagniets Vareomsætning i 1924 har andraget ca. 755,000 Tons af forskelligartede Varer, som udveksles i den mellemfolkelige Omsætning.

Kompagniets Interesser i danske Industriforetagender.

Som bekendt er Ø. K. interesseret i en Række store danske Virksomheder, der har Betydning for Selskabets Eksport; af disse skal nævnes Nørresundby Portland Cementfabrik, Ø. K. Industri- og Plantage-Kompagni, Den danske Mælkekondenseringsfabrik (disse tre Virksomheder har i 1924 haft en Eksport til Værdi ca. 61 Mill. Kr.), Havre- og Rismøllen Ota, Nakskov, Nakskov Skibsværft, De før. Gummi- og Luftringefabriker, Baltic Cotton Company og Det sønderjydske Kompagni.

Det oversøiske Virkeomraade omfatter Filialer og Agenturer paa Malakkaøen, Siam, Kina, Manchuriet, Java, Sydafrika, Nordamerikas og Sydamerikas Pacifikkyst.

Aarsberetningens Slutning

lyder saaledes:

De enkelte Led i foranstaaende koncentreret Oversigt er fremstaaet ved Kompagniets Dannelse og til forskellige Tider under skiftende Verdensforhold. Udover Vekselvirkningen mellem disse Led samvirker Kompagniet konstant med ca. 150 forskelligartede Erhvervsforetagender i alle Verdensdele, der fornemlig som Agenter varetager Kompagniets Skibsfarts- og Handelsinteresser. Med flere af disse Forbindelser har Samarbejdet bestaaet siden Kompagniets Begyndelse.

De internationale Omsætningsforhold er vedblivende præget af Krigens Følger, men Verdenshandelen bevæger sig dog atter henimod normale Tilstande.

Ø. K.s Indtægter opføres saaledes: Avance paa Skibene netto Kr. 7,584,059.93, Avance paa Handelen Kr. 3,998,068.36, Udbytte i fremmede Selskaber Kr. 2,589,979.74, Avance hos Filialerne og Agenturerne Kr. 6,241,192.73, Indvundne Renter 1,267,562.05, tilsammen Kroner 21,680,772.81.

Aktiekapitalen udgør 50 Mill. Kr. Reservefonden er paa 62½ Mill. Kr. Pensionsfonden over 11½ Mill. Kr. og Reguleringsfonden henved 9 Mill. Kr.

Kompagniets Status balancerer med Kr. 231,423,580.00.

Nye Englands-Kuttere under Bygning hos Hjørme & Jacobsen, Frederikshavn

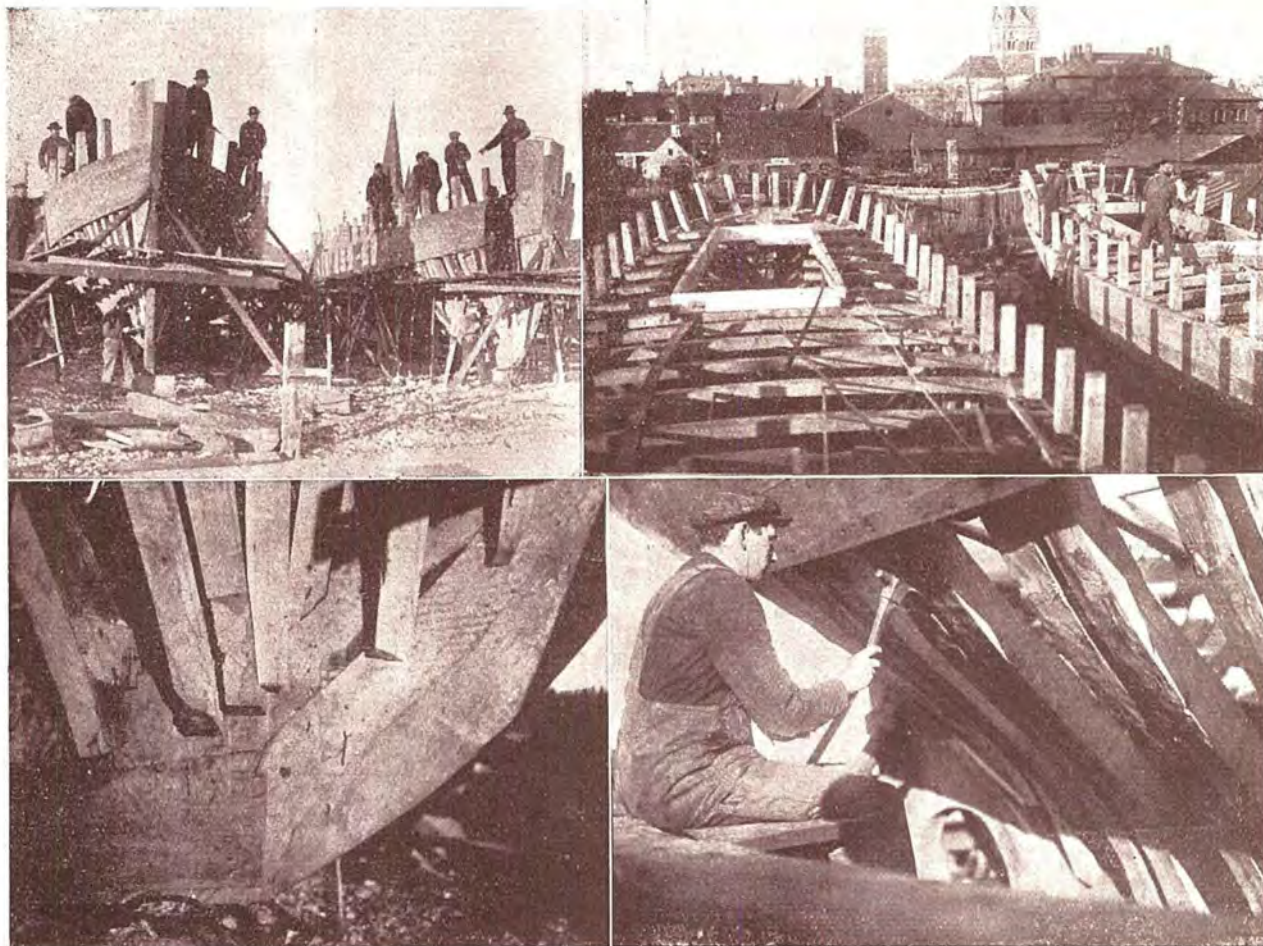


Foto Herluf W. Jensen

Øverst tilv. Skelettet af 2 større Englands-Kuttere under Bygning. — Øverst tilh. Fra Dækket af de 2 Kuttere: i Baggrunden Værftsbygningen, Kirken og Byen. — Nederst tilv. Hvor Køl og Stævn mødes. — Nederst tilh. Skarøksen glatter Tømmeret.

Svensk Sømandskirke ved Skagen.

De svenske Fiskere har længe savnet en egen Kirke i Skagen, der hvert Aar i Sildeperioden har Besøg af flere Tusinde svenske Fiskere, og nu synes Sagen at skulle blive realiseret, idet den danske Stat har skænket en Grund ved Havnen til derpaa at bygge en Kirke. Om denne Sags videre Forløb meddeler den svenske Sømandspræst, Pastor *Norborg*, som siden 1921 har forestaaet Indsamlingen til Kirken, at denne til Dato har indbragt omkring 18,000 Kr. Det er hovedsagelig kristelige Smaakaarsfolk, som ofrer til Kirkebyggeriet, og tillige har en anonym Giver i Göteborg skænket 2000 Kr.; ellers har intet Beløb, der er skænket til os, overstegit 150 Kr. De fleste Bidragydere har sendt 10 à 5 Kr.

Kirken er beregnet at ville koste omkring 35,000 danske Kroner og ventes færdig om et Aar. Den faar Plads

til 330 Personer og opføres af røde Teglsten. Man kan sikkert regne med stor Tilslutning til Gudstjenesterne fra den stærkt religiøse svenske Fiskerbefolkning, naar Kirken bliver taget i Brug.

Et Fyr er nødvendigt ved Vaagfjorden.

For nogen Tid siden forliste en af Færøernes største Motorbaade paa Vaag paa Suderø. Den havde været paa Fiskeri og forsøgte i en østlig Storm at naa ind ad Vaagfjorden, som med den Vind er meget farlig at besejle. Baaden fyldtes med Vand, og 8 dygtige Fiskere. Familieforsørgere, druknede.

Grunden til denne Ulykke skyldtes, at der mangler et Fyr til Vejledning for Besejlingen af Vaagfjorden, som er yderst farlig paa Grund af sine Undergrundsskær, hvorover Søen bryder med stor Magt, og i Mørke og med østlig Storm er Indsejling umulig.

Sø- og Handelsrettens søkyndige

Søens Liv har i mange Tilfælde sin egen Ret, der behandler saavel mindre Tvistigheder og Skærmydsler som de store Katastrofer paa Havet. Det er Sø- og Handelsretten, hvis Præsident er Dommer *J. H. Koch*, og hvis Væcepræsident er Dommer *H. E. Kühl*. Retten har saavel handels- som søfartskyndige Medlemmer, og hertil kommer saa nogle særlige Medlemmer, der i visse Tilfælde indtager Næstformandsposten.

»Vikingen« har i Dag den Ære at bringe Billederne af Rettens søkyndige Medlemmer, der alle er Mænd, som gennem det praktiske Liv har det mest intime og det nøjeste Kendskab til Søen, Søens Mænd og Livet ombord.



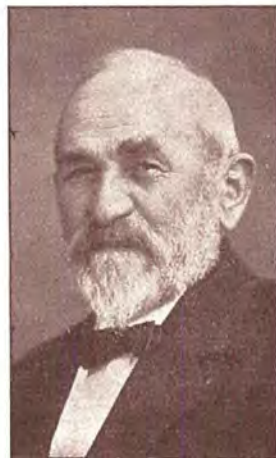
Kaptajn Izard.



Kommandør Schultz.



Overfyrbøder Flindt.



Kaptajn V. Larsen.



Kaptajn Hagelberg.



Kommandør Maegaard.

Skibsfartens Overenskomster.

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og Dansk Styrmandsforening og Maskinmesterforeningen samt Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund paa den anden Side er der i den senere Tid ført en Række Forhandlinger om en ny Overenskomst. Rederne har stillet Krav om Lønreduktioner paa 3 til 5 pCt., baade for Officerer og Mandskab, medens Sømændene forlanger 10 pCt. Lønforhøjelse. De enkelte Organisationer overvejer nu Situationen, og i Midten af Marts ventes Forhandlingerne genoptaget.

Reformer i Flaadens Kostreglement.

Der har været nedsat en Kommission, som skulde behandle Spørgsmaalet om eventuelle Reformer i Flaadens Kostreglement. Formanden for Kommissionen er skiftet paa Grund af de tjenslige Forhold, og denne Kommission, der har Kommandør *Andrup* til For-

mand, har nu afgivet en Betænkning, der vel ikke er meget indgribende, men dog indeholder nogle Forslag af Betydning. Det foreslaas bl. a., at der gennemføres en bedre Servering af Maden, og endvidere vil der blive gennemført en vis Forskel paa den Kost, som gives det Mandskab, der sejler, og den Del, der befinder sig paa Kasernen. Det er dog navnlig Kvantiteten, der bliver Forskel paa, idet de, der er til Søs, trænger til mere Mad end de, der ligger i Land. Endelig er der selve Kostens Art, som ogsaa delvis foreslaas ændret. Den har hidtil for Søværnets Vedkommende været overordentlig kødrig, men den foreslaas nu reguleret noget hen i Retning af den Normalkost, som Størstedelen af den danske Befolkning nyder.

Marseille

besøgte i 1924 af 88,195 Netto-Tons danske Skibe imod 68,471 Tons i Aaret 1913.

Medlemmer ved Nytaar 1925



Overmatros Christoffer Hansen.



Kaptajn H. P. Berg.



Direktør Kall.



Skibsreder Boeck-Hansen.



Marinekaptejn Bundesen.



Direktør Palsbo.



Kaptajn Jacob Møller.



Kaptajn P. A. Berentzen.

Død efter Spisning af Muslinger.

Den bekendte Fiskeeksportør *Løhmann*, der drev Føretning ved Gl. Strand, er forleden død som Følge af Muslingeforgiftning. Hr. *Løhmann* havde spist en større Portion Muslinger og blev umiddelbart derefter syg.

Damper gaaet ned med Besætning og 80 Passagerer.

Damperen »*Taikon*«, der for kort Tid siden afgik fra Marseille til Indien, er gaaet under med Mand og Mus. Damperen havde foruden Besætningen 80 Passagerer ombord.

»Thor«-Katastrofen.

Enken efter Kaptajn *Lorentzen*, Føreren af den lille Sønderborg-Damper »*Thor*«, der som bekendt gik ned ved Dragør, har fra Ulykkesforsikringsraadet faaet tilkendt en Erstatning af 12,000 Kr.

2 ny Fiskekuttere.

Fra Brødrene *Nippers* Værft ved Skagenshavnen løb i Dag to ny Englandskuttere ad Stabelen. De bærer Navnene »*Elen*« og »*Argus*«, maaler ca. 30 Tons og er forsynede med henholdsvis en »*Avance*«- og en »*Tuxham*«-Motor paa 50 Hestes Kraft. Førerne er unge Skagensfiskere.

Der arbejdes i Skibsførerforeningen.

Ifølge Aarsberetningen fra »Den alm. danske Skibsførerforening«, har Foreningen i 1924 ekspederet 3198 udgaaende Skrivelser. Til Foreningen indgik 1378 Skrivelser.

Det nordenfjeldske Dampskibsselskab

Trondhjem har for 1924 et Overskud paa 1½ Million Kroner, hvoraf der udbetales Aktionærene 7 pCt. og 0,75 Millioner bruges til Afskrivning paa Skibene.



»Bellona« staar fast paa Tornby Strand.

„BELLONAS“ STRANDING

den 18. December 1924 ved Tornby



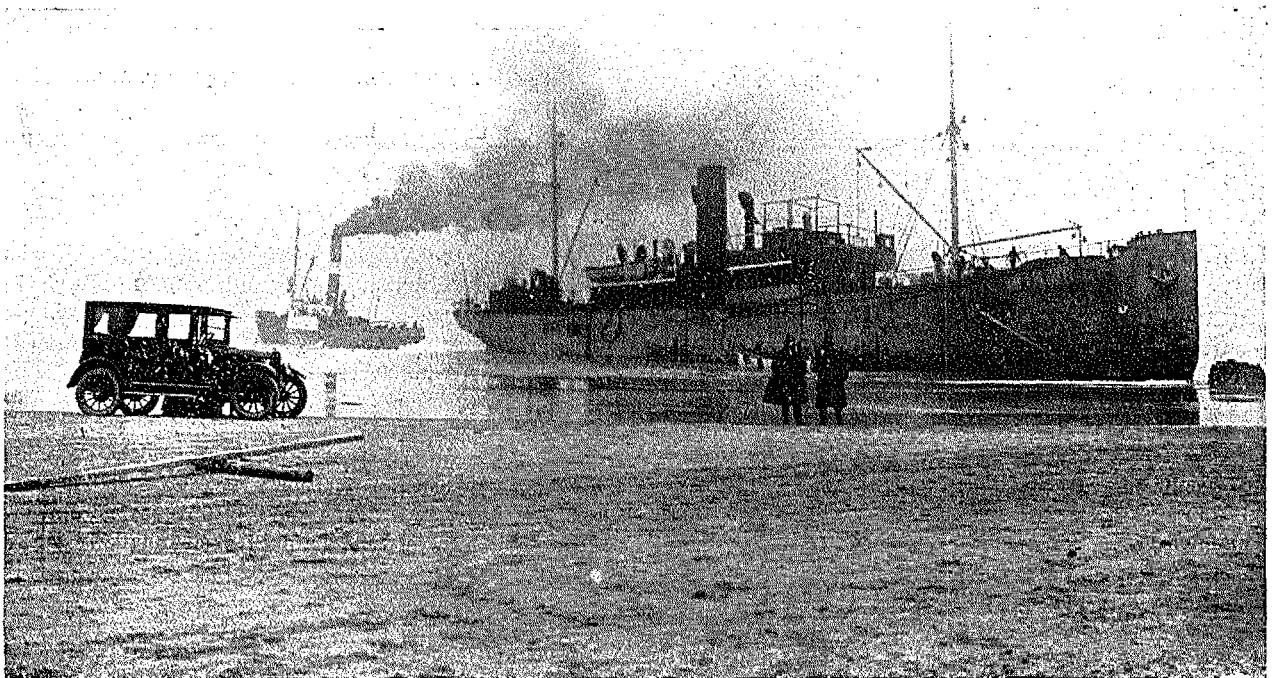
Redningsbaaden er paa Siden.

Dampskibet »Bellona«, ført af Kaptajn *H. P. Thrane*, et af Det For. Dampskibs-Selskabs nyere Baade, bygget i 1923 paa Deutsche Werke i Kiel, strandede den 18. Decbr. 1924 Kl. 7 om Morgenen i Taage ca. 5 km. syd for Hirtshals, omtrent tværs af Redningsstationen Nørre Tornby, og Strandingen bemærkedes straks derinde fra.

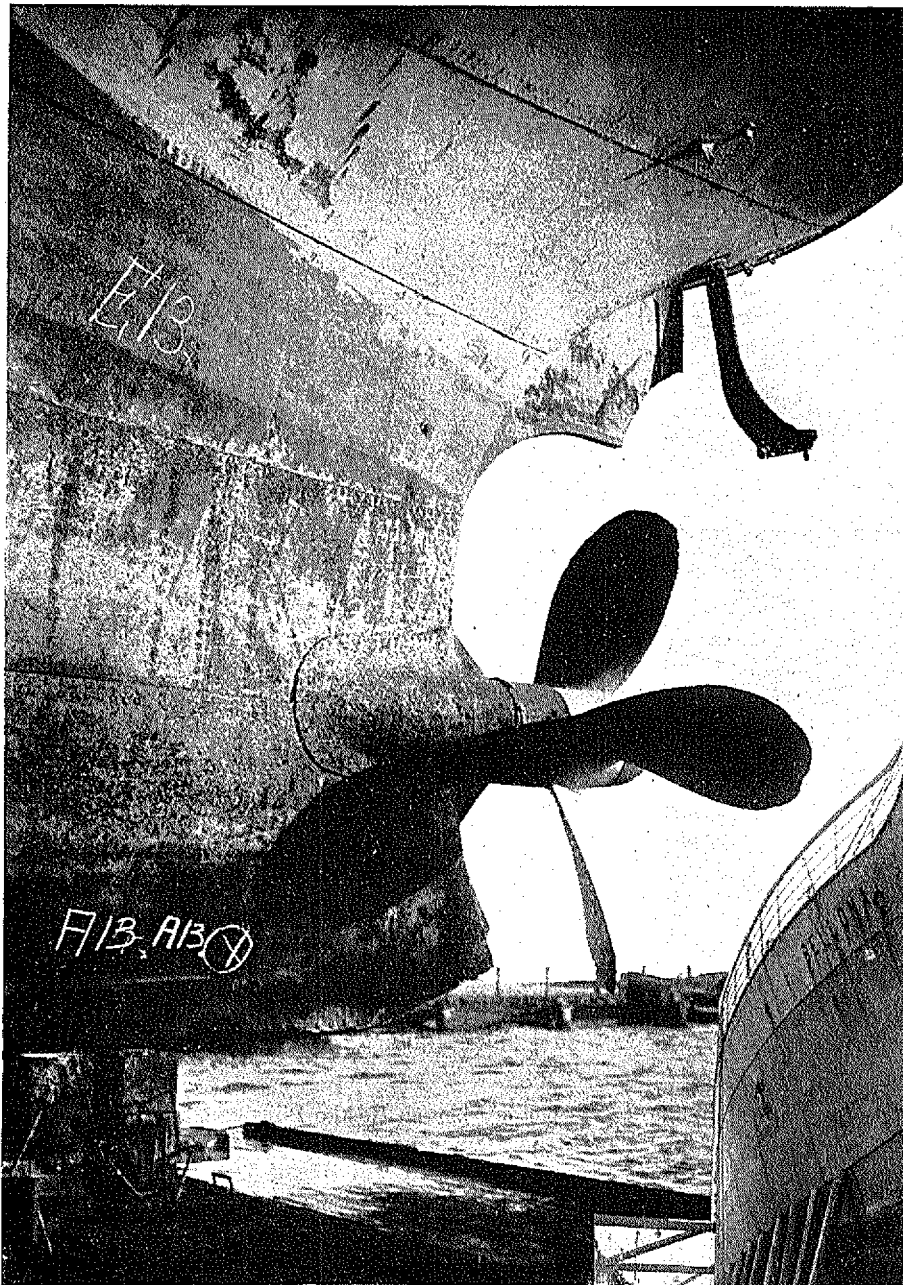
Da det blæste en frisk Kuling af S.W. ræd urolig Sø, blev Redningsmandskabet samlet i største Hast, og Redningsbaaden førtes til Stranden, hvor den bragtes flot og roedes ud til det strandede Skib, der stod paa tredje

Revle med Bagbords Side mod Land. Kaptajnen afslog imidlertid at forlade Skibet, forinden han havde forhandlet med Bjergningsdamper, men da Føreren af Redningsbaaden gjorde opmærksom paa, at Forholdene let kunde forværre sig saaledes, at det kunde blive vanskeligt at komme ud med Redningsbaaden, besluttede Kaptajnen at lade 7 af Mandskabet gaa med denne i Land, og Kl. 11 om Formiddagen landsattes disse heldigt, hvorefter Redningsbaaden kørtes et Stykke op til Luvart paa Kysten for at være klar til at gaa ud igen.

Svitzers Bjergningsdamper »Viking« ankom imidler-



Svitzers »Viking« arbejder.



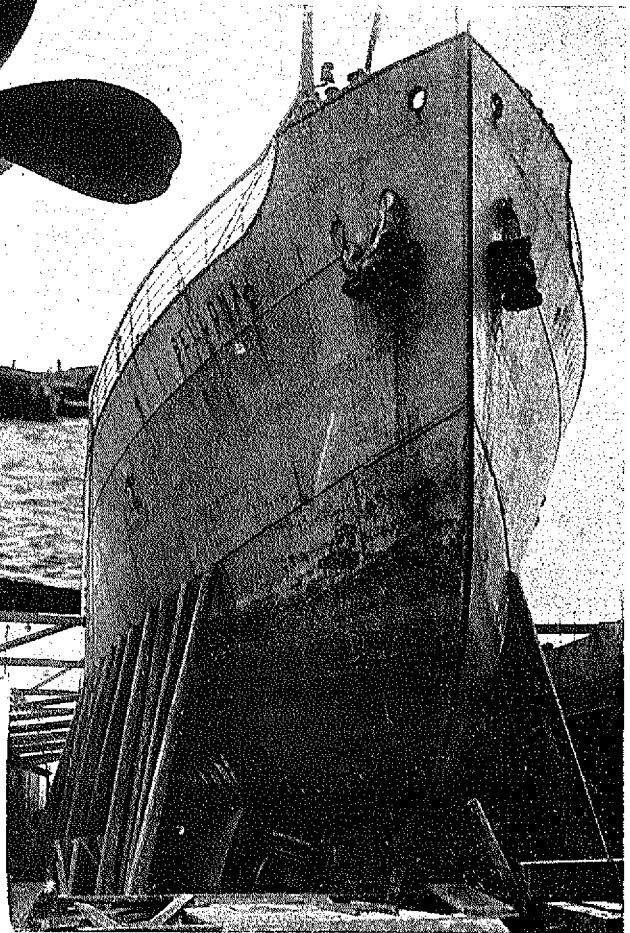
*Fra Reparationen
paa Frederikshavns
Skibsværft*

Øverst.

»Bellona« Agterstævn.

Nederst.

»Bellona« afstives.



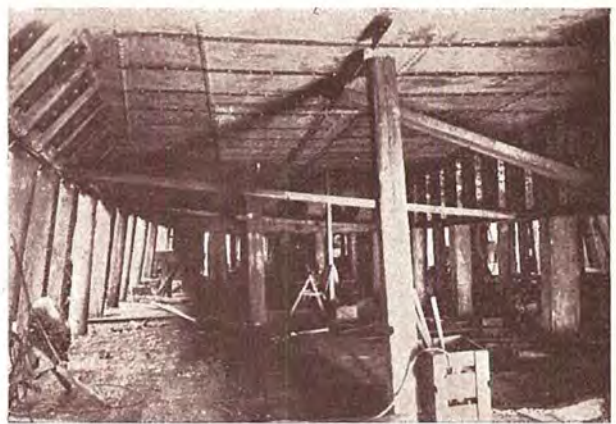
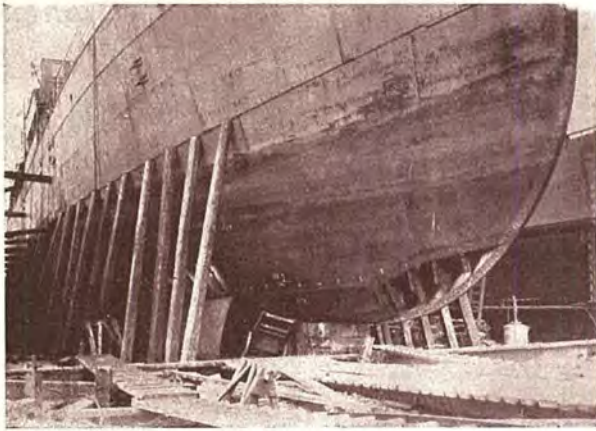
tid, men maatte ankre et Stykke udenfor Strandingen, da Søen forlød enhver Forbindelse. Det friskede mere og mere op, og Søen tiltog voldsomt i Styrke, saa at man besluttede at gaa ud med Redningsbaaden igen Kl. 2 Em. Søen brød nu voldsomt paa Revlerne, men efter store Anstrengelser lykkedes det Redningsbaaden at komme ud til Skibet, der nu stod med Stævnen ret i Søen, saa at der ikke var Læ noget Sted.

Men Redningen begyndte, og et Par Mand var kommen ned i Redningsbaaden, da Skibet svajede rundt og drev et Stykke nordefter, indtil det igen stødte, denne Gang paa 2. Revle. Det var højst besværligt og farligt at manøvrere med Redningsbaaden under disse Forhold, og den fik mange svære Braadsøer over, men endeligt lykkedes det at faa alle 14 om Bord værende Mand i Redningsbaader. Nu gjaldt det om at komme bort fra det svajende Skib, men efter at et Par Aarer

var brækket, lykkedes det, og Redningsbaaden landede heldigt kort før Mørkets Frembrud.

Først den 22. Decbr. lykkedes det Svitser's »Viking« at faa Forbindelse med »Bellona«, og ved Undersøgelsen viste det sig, at Skibet var tæt, men at Maskinrummet var fuldt af Vand.

Vind og Vejr stillede sig stadig hindrende i Vejen for Bjergningen, og først den 28. Januar lykkedes det Svitser at slæbe »Bellona« ind til Frederikshavns Skibs-



»Bellona« under Reparation: Øverst tilh. Skroget hviler paa Afstivningen. Øverst tilh. Agten for Midtskibs, Pladerne er fjærnede. Nederst tilh. Agterstævn og Ror mangler, Skruen bøjet, Bulen ses langs Kelen. Nederst tilh. Reparationsarbejdet under Bunden.

værft, hvor det nu gennemgaar en meget omfattende Reparation, under hvilken Skibsskroget afstives med svært Tømmer, og hele Bunden, saavel Plade som Bundstokke, der efter Strandingen viste sig stærkt medtagne, tages bort og fornyes.

Vi bringer her en Række Billeder fra Strandinger og fra Reparationen paa Værftet, alle taget af den dygtige Frederikshavn-Fotograf *Herluf W. Jensen*.

Skærpet Tilsyn med Passagerskibe.

I Løbet af kort Tid kan der fra Erhvervsministeriet ventes et Forslag om Tilsynet med Skibe, der anvendes i Passagerfart. En af de vigtigste Bestemmelser vil gaa ud paa, at der skal være Lastelinie paa alle de Dæmpere, som sejler med Passagerer i indenrigsk Fart — ganske paa samme Maade, som man allerede har det for Skibe i udenrigsk Fart. Det har været under Overvejelse ogsaa at indføre Lastelinie paa Sejlskibe, men dette er paany blevet opgivet under Hensyn til, at Sejlskibe kun sjældent og i ringe Antal medfører Passagerer.

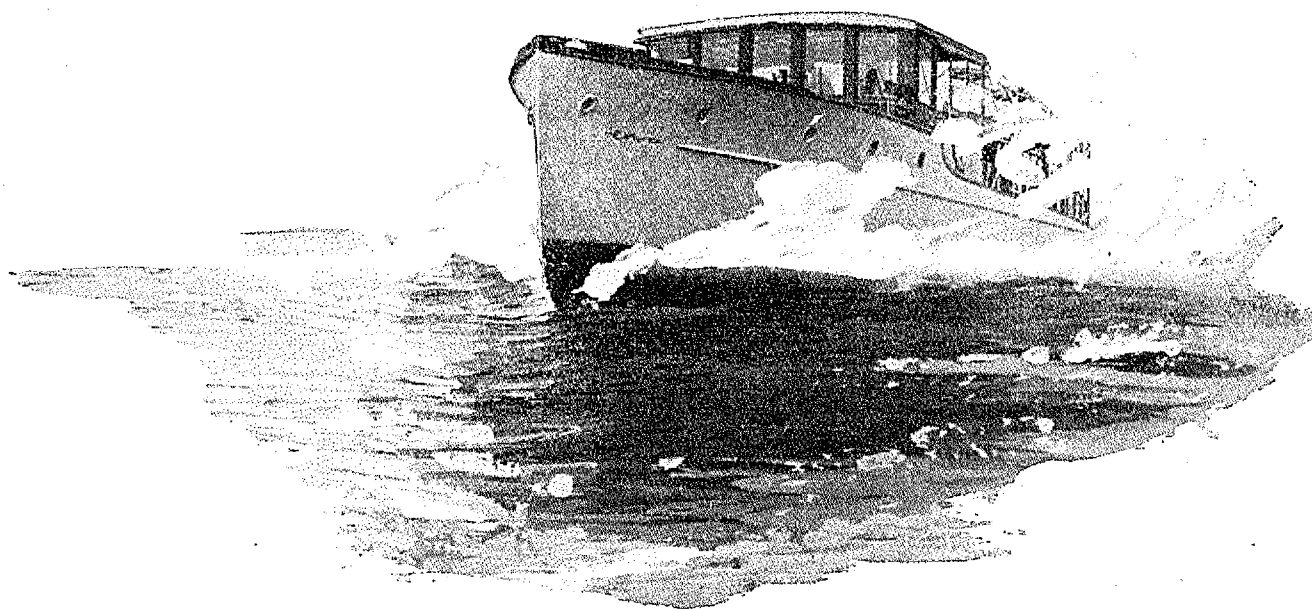
Desuden vil der i Forslaget findes en Bestemmelse, der giver Myndighederne Ret til uden forudgaaende Anmeldelse at efterse Skibene og deres Indretning. Endelig foreskrives nærmere Regler for Eftersyn af Skibe, der er lagt op.

Engelske Søfolk mangler Sejlskibsuddannelse.

Den store Cardiff-Reder Will. R. Smith har købt en Skonnertyacht, der skal rigges om til 3-m. Skonnert med Hjælpemotor og benyttes til at give Rederiets unge Mænd en tiltrængt Uddannelse i praktisk Sømandsskab. Sir Smith beklager, at Udviklingen af Dampskibsfarten og Sejlskibets Forsvinden betyder Mangel paa Sejlskibsuddannelse for de unge Sømand. Det Sømandskab, man erhverver sig paa et Sejlskib, kan ikke skaffes tilveje paa anden Maade, og det er en alvorlig Sag, at denne Uddannelse nu svigter. Derfor maa de Unge gennem Sejlskibslivets haarde Træning for at blive Første Klasses-Officerer.

Mariager Havn

paatænkes udvidet med en Bekostning af ca. 100,00 Kr., idet Vestre Havnemøle skal udvides og forlænges.



DEN NORSKE NAJADE

EN FORTÆLLING FRA SØRLANDET AF HARALD RAAGE

Motor-Krydseren *Heja* kaster los fra Piper-
viken.

Dens hvide Skrog skar gennem sommerblaat, solblankt Vand med Skumvinger for Stavn. Agter rejser gamle Akershus sig deroppe paa Fjeldet mod Hvalvets Solflimmer, en skøn og stærk Borg fra en stærk og spraglet Tid. Endnu knejser dens Taarne. Her sad Nordens Frue Margrethe med sin eneste Søn, den norske Prins Olav, der blev Nordens Drot og Samlingsmærke. Ak, havde han leveret til Manddoms Aar og hans Æt efter ham.

Men skønnest paa Akershus er vel Dyvekes snevre Abildgaard — hvor Mindet dvæler.

Her i Norge følte Stormfuglen Christjern den Anden sig tryk med sin hvide Due Dyveke — — —

Akershus og Byen for Borgens Fod, Havnen, som en stor engelsk Kuldampere netop forlader, er straalende skøn i Solhavets Flimmer set fra den lille, hidsige Krydsers Dæk. Det synes den purunge Pige, der staar til Rors. Den skære Stemme jubler af Livsfryd, nu hun byder Broderen, den lange, lyse Ulf, at kipe med Flaget for den mødende Kjøbenhavner-Baad.

Man svarer hurtigt oppe fra Damperen, thi er det ikke selve det unge Norge, der staar rank dernede paa den hvide Krydsers Dæk Høj og slank er hun. I Vindsuget slaar den hvide Kjole ind om det skønne Legeme. Et Brus af Løkker fyger om det stejltbaarne Hovede.

Og Ulf, Rytter-Officeren, slænger sig atter paa Dækket:

— Faar jeg stoppe Snadden min hos dig, Gut —
Den adspurgte hiver en Tobakspung op af de hvide Flonel-Benklæders Lomme:

— Værsgo, men Tændstikker maa du faa hos Erik. —

Det er tydeligvis dansk Maal, denne taler, en brødskuldrer, men slank Idræts-Skikkelse, der har Danskerens graa Øjne.

Den tredje, Erik, ikke alene finder Tændstikker frem, men tænder den ogsaa, og da den gaar ud, siger han:

— Förlåt —

Og han stryger rapt en anden.

Det er den svenske Maler Erik Ska.

Men nu dukker Baadens Ejer op af Kahytten, gamle Kaptajn Carl Gustav Wargg, et tætklippet graat Hoved, graa Bryn over hvasse Øjne, stridt Overskæg:

— Vil Dere ikke ha en Pjølter — Ragna grejer jo likevel Baaten —

Og han nikker stolt til sin Yndling. Kaptajn Wargg elsker denne Datter, der for ham er Indbegrebet af et gammelt Sagns Skønhed og Trolddom.

Wargg'erne er ellers lyse og slentrende, godt Kræftsfolk, Jægere og Friluftsmænd om en Hals, men Ragna er mørk. Det vil sige, hun er bleg,

af den Blegthed, som ikke skyldes skral Sundhed, derfor synes det kastaniebrune Haar sort, selvom Solen kaster Guldfunke i det, derfor blir de sorte, bløde Øjne saa afgrundsdybe, derfor blomstrer den unge Mund saa skingrende rød. —

Ragna bærer sin Stammeders Forjettelse. Om hende melder Sagnet:

Det var paa de Tider, hvor Tordenskjold og Carolus den Tolvte tog Basketag som ægte Vikinger, at nogle enkelte danske Tropper sendtes til Norge for at hjælpe Nordmændene med at standse de Skotter, der slog sig Vej tværs over Landet til Sverige.

Det kunde nok tiltrænges, selvom Bønderne f. Eks. alene klarede Hr. Sinclar og hans Mænd.

Mellem disse Danskere var unge Thorsten Wargg, Løjtnant og en gæv Dreng. Og det fortælles, at han højt oppe i en af Fjelddalene tog Fantefolkets Prinsesse til Ægte. Om hende ved man, at hun kunde rigeligt mere end sit Fadervor. Hun skabte sin Mand Lykke. Herlige Børn gav hun ham, lyse Sønner og een mørk, gnistrende Datter. Rigdom og Ære gav hun ham. Han blev i Norge. Og Wargg'erne blev stejlere Nordmænd end de fleste.

Men da hun laa og skulde dø, tog hun Mandens Haand og takked ham:

— Du har været god mod mig — og jeg har aldrig fortrudt, at jeg forlod mit Folk for din Skyld. Nu skal du vide, at jeg ser frem i Tiderne, og megen menneskelig Lykke skal times din Æt — saalænge der fødes Fantepriksesser hos de galhaarede Wargg'ere.

I to Slægtled er der ikke født nogen kvindelig Wargg, saa kom Ragna. Hun voksede op som en skøn, sort Fanter mellem Bjørne.

Hun er selve Sagnet. Mat og bleg i Huden, rank og spillende som Birken. Det glitrer og gnistrer af hendes Haarmanke.....

— Heja — er paa Togt nedover Fjorden, et muntert Sommertogt, hvis Maal kun er Sol og Glæde.

Gamle Carl Gustav Wargg »liker sig mellem sprettende Ungdommen,« og han danser paa Livet løs hver Kveld, hvis han kan komme i Land. —

De tre lange Knegte fandt engang hinanden i Paris i deres grønneste Ungdom. Det blev Venskab for Livet. Treforken kaldtes de spøgende, naar de garderhoje, Side om Side i Stridsfyllkning rykkede frem. —

Første Gang de stevned sammen i Norge var Ragna en vild Jenteunge, der sprang Buk og red paa Knæ og hermed og derpaa spandt som kælen Kat imellem. Men allerede da stod Sagnet Tryllering om hende. Og Aar efter Aar, ti Somre i Træk, har de set hende blive skønnere og mer blendende.

De to, Svenskeren og Danskeren, elsker hende, og Broderen gør det ikke mindre. Blot anderledes stille og inderligt, rede til Kamp mod Alverden for Jenteungen. — — —

Og se, Christian afjord ligger ufattelig skøn med hvide Sejl og blafrende, dristigt lysende Flag.

Ingen By har slig Indsejling —. Disse Holme og Skær i skvulpænde, frisk Sø, disse Øer med Gran og Fyrr og Birks Jubel.

Mälaren, jovist, men for Pokker, der er noget rigeligt fornemt over Skærgaarden. Ved det ikke. Men slig er det.

Og Sundet?

Ja, Herregud, Sundet er en Rende med skønne Skrænter. Men hvor er de skovprydende Øer, om hvilke Bølgerne skulde vugge? — — —

— — —

Der holdes Krigsraad agter. Det vil sige, at Kaptejnen foreslaar snart at lægge bi hid, snart tid, *Oscarsstrand*, *Hvidsten*, og stemmes ned af sin Datter. De tre Gutter — de er alle omkring de femogtredive Aar, sier intet, bare ler og bakker bredt og dybt af Shagpiberne, saa den blaa Røg staar som Offerrog op om deres Gudebillede.

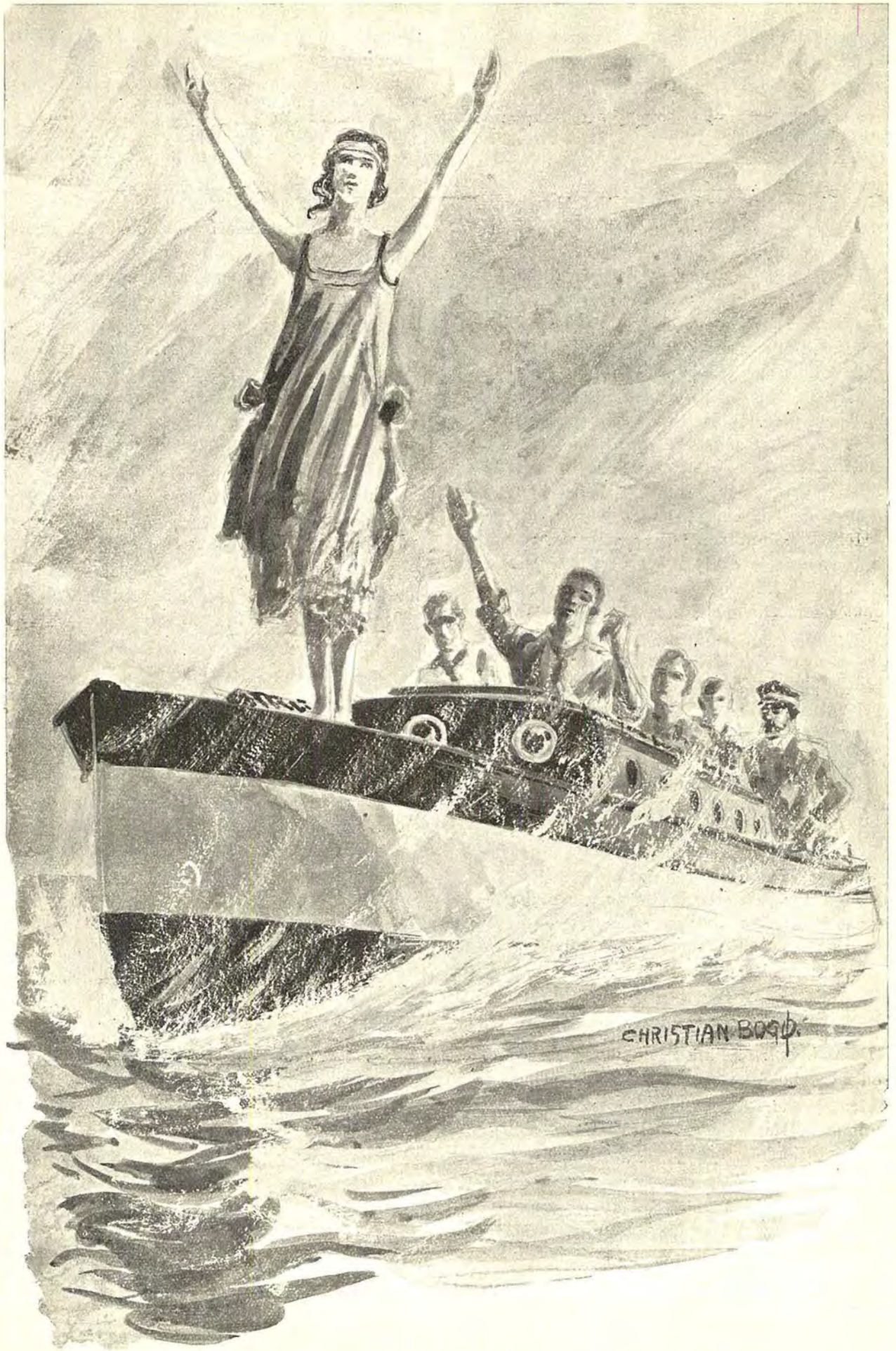
For dem er bare Livets Sødme at fare i Sol og i Byger, i Magsvejre og Kuling med kostelig Last om Bord. Disse Ture paa Maafaa, hvor man lidt runder Kap Lindenæs og lar *Heja* slingre i Nordsoens krappe og tunge Søer, skælvende fra skarp Stavn til Agter, er deres Glæde, deres Sinds Husvalselse.

Fra Barnsben, da Moderen døde, fulgte Ragna — paa Fjeldets Jagt- og Fiske-Ture, paa Ski, paa Eesteryg og til Føds, paa Baadsplanker, hede af Sol, vaade af pjaskende Søer, altid fulgte Ragna. De fem er blevet et Vikingelag, som samles, saa saare en Grund gives. Og de er flinke til at grave en gyldig Grund frem. — —

I Dag viser det sig, at Ragna vil til *Soon*, den lille Handelsplads, som ligger med Duft fra de store Handelstider endnu. De hvide Huse i Kejsertidens rene Linier taler endnu om hine Tider, da de store Forretninger blomstrede paa tværs af den mægtige Kejser Napoleon, hvis Hære kunde trampe Europa med Jernhæle — men paa Havet maatte han fersage. Bølgerne glemte ikke deres gamle Venskab for Vikingernes Ætlinge.....

Der er Bal paa Badehotellet. Der danses, saa det durer af norrøn Styrke. Der tønnes, træds sort Forbud, mangt et bredfuldt Bæger. Forbud i det frie Nord er halsløs Gerning. Lettere afretter man Hval og Sæl til at blive Skovdyr.

Og den lyse Nat kommer fra Fjorden og staar hvid og kalder for ved de oplyste Ruder. Imellem



smyger den sig ind mellem de dansende, da hører de den hviske, da blomstrer deres Hjerter, da skælver deres Sind, og de følger Kalde.

Ragna standser pludselig op i Dansen. Hun bøjer Hodet frem i Lytten.

— Herluf —

— Ja, Ragna —

— Hør, hør — hør den hvide Nat. Hun hvisker. Det rasler sødt i Slæbet af hendes Kjole. Kan du høre, hvor hun drager sin Aande? —

Hendes Blik er fjernt. Det har Vildmarkens Dybde.

— Vi maa ud paa Fjorden nu. Kald paa Papa og Gutterne. Det er Synd at danse slig Nat bort.

Og Heja staar gennem Æventyrets Rige. Baaden stevner ind mellem hvide Drømmes Dams; thi den hvide Sommernat er kommet med sit Følge, et Tusindtal af lette Jomfruer, der svæver og glider og træder saa let over Søens blanke Gulv.

Det er atter Ragna, som har grebet Rattet. Da Heja er midt ude paa Fjorden, holder hun Kurs mod Syd. Dæmringen er saa sølvhvid, at Bredderne ikke ses, end ikke skimtes i Aneise. Her staar lidt Sø, saa Heja nyser imellem. Vanddraaberne funkler som Diamanter i hendes mørke Lokker.

Nu og da puster Fjorden ud, da letter den hvide Dis, og de blanke Bølgers smaa runde Rygge ses.

Nu slipper Ragna Rattet. I et let Spring er hun oppe paa Kahyttens Overbygning. Den hvide Kjole blafrer i Morgentrækket. Det hvide Ansigt lyser, saa sætter hun fra, og før nogen forstaar eller kan hindre, ses det unge, svaje Legeme i Luften. Med udsprede Arme kaster hun sig ud mellem de andre kaldende Jomfruer.

Hvor pludselig det end sker, saa lyder det bløde Pjask endnu, da tre Plump følger.

Kaptejnen griber Rattet. Det knager under hans stærke Næver. Saa standser han Motoren og lukker op for det elektriske Lys, mens han mumler under det stridende Skæg:

— Den Satans Jenteunge. —

Ingen af de tre Mænd kan se Ragna.

De ved, hun er flink til at dykke og svømme under Vand og komme op langt fra Udspringet.

Men de ængstes uvilkaarligt, da de mærker Strømmens Magt. Det er Sydstrømmen, som sætter op i Fjorden.

Ulf gaar straks ned og kommer prustende op:

— Fanken vite — jeg orker ikke at se noe —

Erik Eka svømmer med Strømmen. Hun maa komme op i denne Retning. Fandens ogsaa. Men Dis og Bolgesprøjt tar Synet fra En naar man ligger her og pjasker.

Men Herluf ængstes i sit Hjerte, Hvad var det, der kaldte paa Ragna?

Var det kun en dristig, slet ikke overvejet Spøg? Det tror han ikke.

Nej. Han saa hendes Ansigt. Det lyste i Besættelse. Hun lød et Kald, som hun ikke nægtede at adlyde.

Han vrider Skene af og trær Vande.

Han føler sig Ljælpelos. Baaden skimtes knapt. Han hører de andre to, kan ikke se dem.

I det Øjeblik, hvor Rædslen slaar Kloerne i hans Sjæl, skimter han til Styrbord noget mørkt, der skyller forbi. Det er kun et Nu. Men et Par vældige Tag jager ham derhen. Det gaar ned. Og Herluf snapper Luft og lar sig synke.

Forunderligt. Dybt dærnede flagrer noget hvidt. Hans Lunger gør Kvalm. Men Nordsjællænderens Hidsighed og Stædighed overvinder alt. Han gaar til Bunds i selve Strømmens Syden.

Og nu har han fat.

Hvordan? Han husker aldrig hvordan.

Det er Kvælning-Dodens første Afsats, Helvede. Der var mange Vandes Lyd og en Torden af brølende Kanoner. Og dog følte hans Haand i sitrende Glæde Formen af et ungt Bryst.

Saa bruser Vandet efter en Evighed. Han snapper Luft, forsluger som en Gedde.

Paa hans Skulder hviler Ragnas Hode med Smil om Mund. Men Øjnene er lukkede. Der er intet Livsens Pust fra de blege Læber.

Da brøler Herluf.

Det er et Urskovs-Brøl. Maaske var det Stammens Krigsskrig i hine fjerne Dage, hvor hans Forfædre vandrede i blodige Furer gennem Europa. Det gjaldrer. Det kan ikke gengies med Begstaver.

Der svares rundt om i Morgendisens. Nu høres Motorens Taktslag. Det gule Lys skinner.

For slige tre Vandhaner er dette ikke noget.

Og det er dem ufatteligt, at Ragna, den dygtige Svømmer nu ligger i Søvn paa Dækket.

Død er hun ikke, men nær har hun været ved den Port, som kun aabnes indad.

Og da Morgentaagen letter, og Solen i Purpur og Skarlagen kaster Spragl over Bredderne og Guld over Fjorden, vaagner hun pludselig og sætter sig over Ende i Tæpperne. Hun vaagner med et straalende Smil, og Øjnene har endnu Skæret fra hint fjerne Land, hvis Grænser hun naaede.

Hun ser smilende fra den ene til den anden, og Kaptejn Wargg tænker allerede paa en frimodig Donnertale; men hun vinker ham af og rækker Haanden ud mod Herluf:

— Jeg ved, det var dig. Jeg saa det alt, alt sammen langt, langt borte.

Han fatter ærbødigt den lille Haand. Hun trækker ham blidt til sig:

— Jeg maatte jo se, hvem af Jer — Du og Erik, det skulde være.

Jeg fik at vide, hvad jeg skulde gøre. Det blev sagt mig pludselig og stærkt. Jeg maatte lyde — —

Og se, det blev, som det skulde — —

Ikke sandt? —

Og hun lægger sit Hode ind til ham.

Han slutter hende ind i sin Favn.

De tre andre ønsker Lykke og Held. Erik Eka dybest og stærkest. Han bøjer sig for en Afgørelse, som han forstaar er truffet hinsides det, vi Mennesker ser og forstaar — — —

Fangst- og Fiskerettighederne i de grønlandske Farvande

Indenrigsministeren har fremsat et Lovforslag om Fangst, Fiskeri og Jagt i de grønlandske Farvande, baade de indre og paa Søterritoriet, som regnes $\frac{3}{4}$ Sømil fra den yderste Grænse, hvor Landet er tørt ved Lavvande.

Ret til at drive Fangst, Fiskeri og Jagt i grønlandske Farvande forbeholdes udelukkende indfødte Grønlændere og andre i Grønland bosatte danske Undersaatter samt dem, som Indenrigsministeren meddeler særlig Tilladelse dertil efter de hidtil gældende Regler.

Enhvert Fartøj, der uden særlig Hjemmel til at drive Fangst, Fiskeri og Jagt kommer ind paa Søterritoriet eller indre grønlandsk Farvand, skal stedse have alle sine Fangst-, Fiskeri- og Jagtredskaber bortstuvede indenbords og Baadene oppe paa Skibet paa sædvanligt Sted.

Det i Anordning af 18. Marts 1776 fastsatte Besejlingsforbud vedbliver at gælde, saaledes at det er forbudt ethvert Fartøj, dansk eller fremmed, uden Indenrigsministerens forud indhentede Tilladelse at anløbe eller have Tilhold paa Øer eller Kyster ved Grønland.

Endvidere forbydes det med visse Undtagelser enhver, der driver Fangstvirkosomhed udenfor Søterritoriet, at tilvirke Fangsten i grønlandske Farvande eller at bringe Fangsten ind i grønlandske Farvande eller til Land for at tilvirke den dér eller iøvrigt at tage Ophold i grønlandske Farvande.

Hvis et Fartøj, der uden særlig Hjemmel kommer ind i grønlandske Farvande, paa Grund af alvorlig Nødstilstand bliver nødsaget til at søge ind til den grønlandske Kyst, er de til Skibet hørende Personer forpligtet til ikke at opholde sig dér længere end strengt nødvendigt og til ubetinget at rette sig efter Myndighedernes Anvisninger og de i Grønland gældende Bestemmelser.

Overtrædelse af de i Loven fastsatte Bestemmelser kan medføre Bøder indtil 20,000 Kr., og Udbyttet af ulovlig Fangstvirkosomhed, Fangst-, Fiskeri- og Jagtredskab, eventuelt Fartøjet, kan konfiskeres.

Loven er tænkt at skulle træde i Kraft den 1. April.

Kronborgmuseet.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har Kronborgmuseet modtaget Model af en Diesel-Motor (Marine Diesel Engine), som viser alle Detailler i et Motorskibs Maskineri. Denne kostbare Model har været paa Verdensudstillingen i London og er nu udstillet i Kronborgmuseets Afdeling for Skibsbygning.

Havariliste.

Den 19. Januar. Tysk Trawler »Fritz Schröder« paa Grund ved Aberdeen. Græsk Damper »Stenimachos« strandet ved Kalamata. Trawleren »Valmont« grundstødt ved Aberdeen. Damper »Irishman« strandet ved Torcor Point.

Den 20. Januar. Tyrkisk Damper »Roumelie« paa Land i Ak Eashi Bugt.

Den 21. Januar. Amerikansk Damper »Yankton« grundstødt ved Boston. — Fransk Damper »Europe« paa Land 30 Sømil fra Lagos.

Den 22. Januar. Damper »River Hudson« paa Land, 36 Gr. 28' N. og 22 Gr. 59' E.

Den 23. Januar. Damper »Chi Ping« strandet 38 Sømil ovenfor Ichang, sat paa Land. — Trawler »Ulster« landsat 6 Sømil Syd for Aberdeen. — Tysk Damper »Waldtraut Horn« forladt 48 Gr. 33' N. og 24 Gr. 25' W. — Græsk Damper »Georgios K. Saliaris« strandet nær Odessa.

Den 24. Januar. Brasiliansk Damper »Bahia« grundstødt i Amazon-Floden. — Fransk Skib »Admiral Cecilie« ødelagt af Ild i Canal de la Martinière.

Den 25. Januar. Tysk Damper »Star« paa Grund ved Hamra.

Huse byggede som Skibe.

Skibsbyggeriet William Beardmore & Co., Ltd., har opbygget Bygning af Huse paa Grundlag af de samme Fremgangsmaader og af de samme Materialer som Fartøjer. De nye Huse bygges af Jernbindingsværk med ydre Vægge af tykke Staalplader. Den indre Beklædning udføres af Stof med ringe Varmeledningsevne. Husene skal paa denne Maade blive varme, og de er ildsikre og tørre. For at opnaa det sidste, beskyttes Staalet mod Svedning ved Hjælp af egnede Stoffer.



Beboerne samlede foran Hjemmet ved Kongeparrets Ankomst. Forrest de fire ældste Beboere.

Prinsesse Marias Hjem for gamle Sømænd og Sømandsenker

fejrede i Februar sit 50-Aars Jubilæum og var i den Anledning Genstand for megen Opmærksomhed.

Hjemmets første Bygning opførtes i 1874 som et „sailors home“. Der indrettedes 73 Beboelseslejligheder for de farende Sømænds Familier, og i Stueetagen opførtes et „Logihus for farende Søfolk“, det første her i Landet og det første i hele Norden.

Det var den daværende Grosserer og Skibsreder Chr. Christiansen, som tog Initiativet til Bygningens Rejsning, og Planen førtes med sikker Haand igennem af Sømændsforeningens daværende Formand, Kommandør Gjødesen, som ledede Foreningen fra 1867 til 1902.

Bygningen indviedes af Kong Christian den Niende i 1875, og de første Aar løb stille af for Institutionen. Beboelseslejlighederne var stærkt søgt af Sømændsfamilierne, som yndede de gode og sunde Lejligheder i Havnens Nærhed, og særligt paaskønnede de rimelige Leje-

vilkaar. Men efterhaanden trak det travle Haveliv bort fra Christianshavn, over paa den anden Side af Havnen, og Hjemmet gik over til at blive en almindelig Lejebygning, hvor kun Sømændshotellet virkede efter sin Bestemmelse.

I Overensstemmelse med Sømændsforeningens Stiftelsesgrundlag og oprindelige Formaal, saadan som det var udformet af Stifteren, Matrosen Peter Funk, omdannedes efterhaanden hele Bygningen til et Hjem for gamle Sømænd og Sømændsenker, og til Minde om Prinsesse Marie fik det Navnet „Prinsesse Marias Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker“.

Ved Udgangen af Aaret 1918 raadede Hjemmet over 76 Friboliger, men efter at der i Aarene efter Verdenskrigen med Støtte af Ø. K. og Dampskibsrederiforeningen var rejst en monumental Tilbygning, udvidedes Lejlighedernes Antal til 100 og Beboernes til 200.

To Hundrede gamle Sømænd og Sømændsenker lever her et lykkeligt og fredeligt Liv



Kongen hilser paa Beboerne.

i sikker Havn efter en ømtumlet Tilværelse. Men mange staar uderfor Virksomheden og venter paa Meddelelsen om, at de omsider har fundet Optagelse. Der ligger Andragender paa Sømandsforeningens Kontor, som er syv eiler otte Aar gamle, og endda har det lange Udsigter. Det er derfor en god Gerning at støtte dette Hjem, enten som Medlem eller som Bidragyder.

— I Anledning af Jubilæet aflagde Kongen

og Dronningen et Besøg paa Hjemmet og hilste paa Beboerne, og en Mængde Gaver tilsendtes Hjemmet, saaledes fra Dansk Dampskibsrederiforening 500 Kr., Dampskibsselskabet „Dannebrog“ 500 Kr., Private Assurandører 200 Kr., Konsul E. v. Mehren, Glasgow 100 Kr. Af Legater mod og Sømandshjemmet et paa 20,000 Kr. fra Skibsreder Marius Nielsen og et paa 2000 Kr. fra Dansk Skipperforening af 1916.

Tremasted Marstalskonnert forlist

Tremasted Skonnert »Primus«, Kaptajn Rasmussen, afgik i December med en Besætning af 7 Mand fra Kuba med Træ til Le Havre. Da Skibet endnu ikke er ankommet til Besetningsstedet, anses det for at være gaaet under.

Færingernes Storfiskeri.

Der er udsendt Indbydelse til Tegning af Aktier i »Færøsk Hvalfangstselskab« To Hvalstationer er købt, og Hvalbaadene ventes anskaffede i en nær Fremtid. Størhvalfangsten ved Færøerne har hidtil hovedsagelig været paa norske Hænder. Der træffes nu store Forberedelser til Skibsfiskeriet ved Sydland, hvori deltager ca. 2500 Færing. Flere Dampere er kommet fra Mid-

delhavslændene med Saltladninger, og Kutterne gøres sejlklare. Spørgsmaalet om en mere effektiv Vejrtjeneste for Færøerne er stærkt fremme.

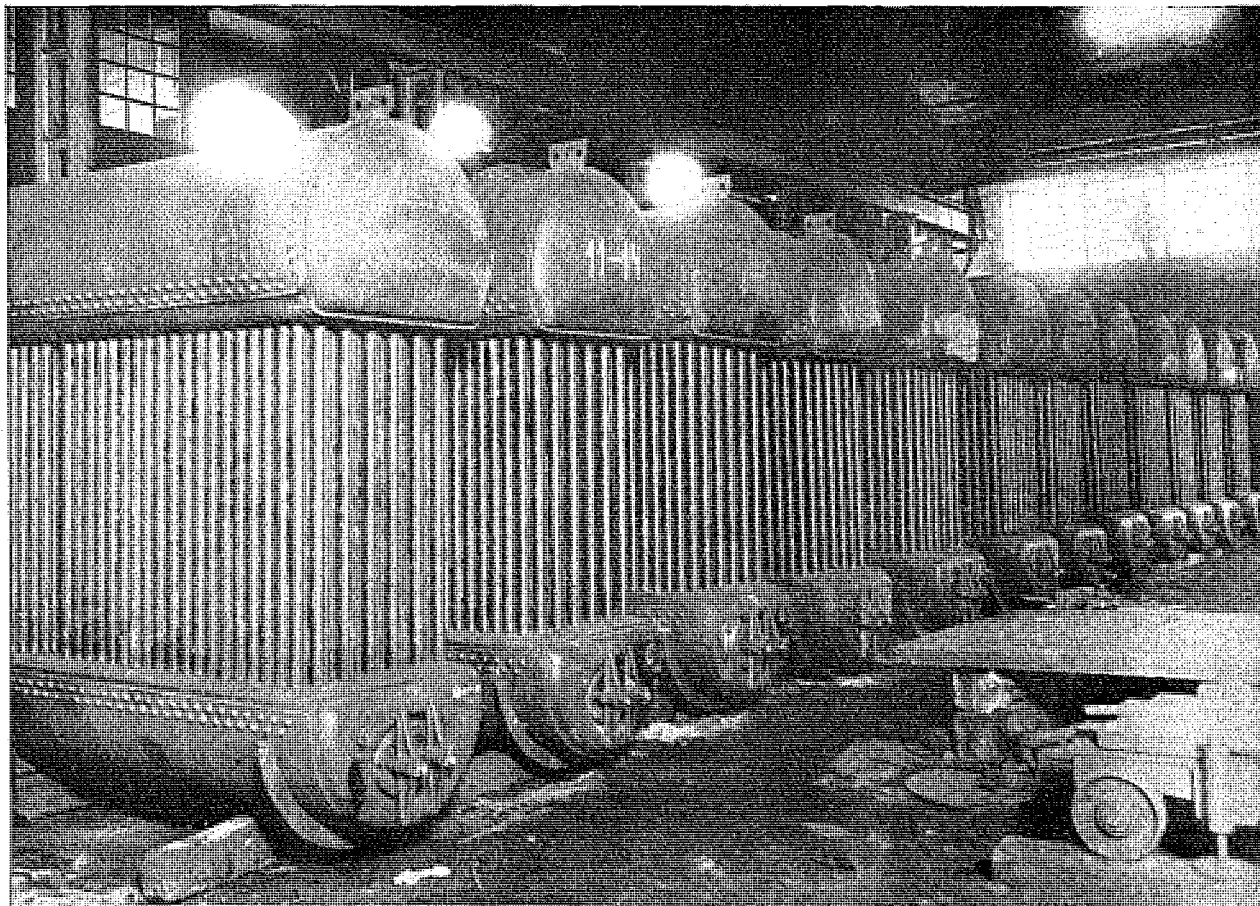
Tyskland bygger billigere Skibe end England.

Skibsrederfirmaet »Furness Withy« har afsluttet Kontrakt med »Deutsches Werft« i Hamborg om Bygning af 5 Motorskibe til en Pris, der ligger 6 Pund under engelske Priser pr. Ton. Der eksisterer i England omtrent 200 Værfter, som normalt beskæftiger 300,000 Mand; af disse er nu over 100,000 Arbejdsløse.

Skibsmægler Niels Wang, Horsens, død.

Den tyske Konsul i Horsens, Skibsmægler Niels Wang, er afgaaet ved Døden, 64 Aar gl.

NAAR KEDLERNE ER AF KOG — !



12 Howden-Kedler forfærdigede paa Frederikshavn Værft og Flydedok.
(Foto Herluf W. Jensen, Frederikshavn)

Ovenstaaende Billede er taget paa Frederikshavn Værft og Flydedok og viser 12 Howden-Kedler fra Damperen »Bernstorff« (D. F. D. S.) i Esbjerg-Parke-

ston Ruten, der for Tiden gennemgaar en gennemgribende Reparation dér paa Værftet.

Nykøbing M. Havnen skal udvides.

Byraadet har vedtaget en længe tiltrængt Udvidelse af Havnen, der vil andrage ca. ½ Mill. Kroner. Herefter vil Kajpladsen blive forøget med en Trediedel, og Skibsværftet vil blive flyttet, ligesom Fiskerihavnen, der ligger ret uheldigt. Planerne om Limfjordens Uddybning menes at have fremskyndet Havneudvidelsen.

Grønlands Børnesanatorium.

Paa Initiativ af Foreningen til Hjælp for grønlandske Børn vil der nu til Efteraaret blive etableret et Børnesanatorium ved Kolonien Sukkertoppen paa Grønland. Alle Materialerne og Udstyret afgaar med første Dampers til Grønland i Midten af denne Maaned, og det hele er gjort færdigt, saa det blot skal samles paa Grunden. Sanatoriet, der faar Plads til 30 Børn, skal ledes af en dansk Sygeplejerske med Hjælp af Grønlændere.

En ny Kultrimmer.

En ny Apparattype til Ladning og Trimming af Kul om Bord paa Skibe er for nylig bragt i Anvendelse i Glasgow Havn. Dette Apparat tager Kullene fra Jernbanevogne saa hurtigt, som de kan udlømmes fra Vognen i en Beholder, og fører dem til Lastrummet og fordeler dem uden manuelt Arbejde af nogen Art. Fordelen ved Apparatet er, at Ladningen kan ske meget hurtigere end paa sædvanlig Maade, og med et Minimum af Brækage.

Trafiken paa Danzig.

viser for Januar for dansk Tonnage en stærk Nedgang, men Danmark staar dog med 31 Skibe med 24,112 Tons som Nr. 2 efter Tyskland med 115 Skibe med 44,118 Tons. Der norske Tonnage er med 11 Skibe med 11,710 Tons for første Gang siden Krigen naet op som Nr. 3 i Rækken.

MIN VEN SLAGTEREN

EN ERINDRING FRA VANDREAARENE

AF ALFRED RAAE

Han var en fuldkommen latterlig Person. Baade Lothringeren og jeg var i Virkeligheden enige om det, men som ved en fælles Overenskomst sagde vi det ikke højt. Han var nemlig sine to Meter høj, havde en Ryg som en Disk og et Bryst som et Renæssanceskab, og hans Arme endte i et Par Labber, af hvilke den ene var nok til at dække hele Forsiden paa „Schwarzwald Anzeiger“, hvilket fysiske Eksperiment netop blev Indledningen til vort nærmere Bekendtskab og gjorde os til Venner for de fem Dage, vi travede gennem Schwarzwalds Sneregioner før omsider at havne i Strasbourg, som dengang hed Strassburg, og som spejlede sine mægtige tyske Fæstningsværker i den lille isfyldte, men stadig klukkende Ill.

Han hed Eugén og han var Slagter. Hvad han hed til Efternavn, har jeg aldrig vidst, paa Landevejen er man Dus og paa Fornavn med det samme, hvis man overhovedet indlader sig med hinanden. Desuden er man diskret og jeg lyttede derfor ogsaa kun med et halvt Øre til den mavesure Lothringers Hvisken om, at Eugén nok havde haft et lille Mellemværende med Myndighederne ovre i Schwaben, og at han havde maattet tilbringe et Aarstid i Ensomhed i Ulm. Hvad vedkom det mig, at han en Aften i overstadigt Lune havde slaaet et Par schwabiske Gendarmere saa længe mod hinanden, at Chakot'erne bag efter maatte skrælles af dem? Et Par Aars Vandreliv havde lært mig ikke at stikke Næsen i andre Folks Sager, og det var først, da jeg havde lært Eugen rigtig at kende, at han selv, ganske uopfordret, fortalte mig Historien.

Han havde valset fra Ulm til midt ind i Schwarzwald, var paa Vej hjem til sit kære Elsass, som han ikke havde set i to lange Aar, og i en lille navnløs Krc traf vi hinanden. Jeg kom sydfra, fra Schaffhausen, og havde i nogle Dage vadet gennem meterhøje Snedriver med forræderisk haard Skerpe, der hver Gang, jeg besteg den, brast og aabnede en Dyne af blødt, men fugtigt Indhold, som

jeg rullede rundt i og nysende forlod for et Øjeblik efter at stifte Bekendtskab med den næste.

Ingen anden Lugt kan sammenlignes med den, der hang mellem Væggene i et sydtysk Herberg i Kejsertiden. Duften fra en dansk Folkkestue i Firserne vilde have virket som et parfumeret Kys, som en Brise fra duftende Linde mod den, der mødte den Indtrædende i Fader Selz' Kro, men havde Næsen først gjort sig fortrolig med Lamperøg, Sved og Kulos, blandet med den søde, kvalme Os, som Tilstedeværelsen af Tusinder af Væggedyr frembringer, havde den indstillet sig paa at optage den hengemte Dunst af snavset Tøj, uvaskede Mennesker, Stegeos og Hvidløg, var det slet ikke saa slemt. Efterhaanden som Tiden gik, lærte man endogsaa at klassificere de forskellige Lugte og særligt fastholde dem, der sivede ind fra Køkkenet, hvor Fader Selz's omfangsrige Kone med overlegen Dygtighed vendte en Høne paa Spic og hvorfra selve den friske Hvidløgduft kom og satte et behageligt Krydderi paa Stuevarmen.

Naar man har travet rundt i høj Sne et Par Dage, er man træt, og saasart jeg havde stillet min Sult med en Tallerken ubestemtlig Suppe og et Stykke af den nystegte Høne, faldt jeg i Søvn i min Krog. Det var en Søvn fuld af besværlige Drømme med hus-høje Snedriver, der aabnede sig og opslugte mig, og hvad andre Meningsløsheder man nu kan opleve i Drømme, naar man er træt og gennemblødt og sidder ved Siden af en varm Kakkelovn med en fuld Mave og i en Luft, der med Fordel vilde have kunnet været benyttet som Giftgas under Krigen.

Jeg vaagnede ved et enormt Spøktakel og med en Snurren i Kroppen, der fortalte mig, at mit Tøj var ved at blive tørt.

En Kæmpe stod midt paa Gulvet og lagde sin Tyrenakke tilbage og lo, saa hele Kroen rystede. Det var Eugén. Alle Gæsterne havde slaaet Kreds om ham, selv Fader Selz var kommet frem fra sin Plads bag Skænken, og i Køkkendøren stod hans Kone med en stor

Fedtplet paa Forklædet over Spidsmaven. Bagved hende kiggede den lille 17aarige Kät-schen frem, et Eventyr af Snavs og Ynde.

Eugén lavede Styrkeprøve. Han tog er af de store, klodsede, massive Træstole i det ene Ben, tvang den med en ligegyldig Bevægelse ud i stiv Arm, lod den gøre et lille Hop og greb den paa Pegefingern, hvor han lod den balancere.

— Det er bare et Trick, sagde Lothringen, der havde sat sine Træsko fra sig og listede rundt paa de Kludesko, der er ligesaa ufor-anderlig knyttet til franske Træsko i de Egne, som Halm herhjemme.

— Saa gør det.

Eugén vippede Stolen af Fingeren og lod den falde ned med et Bump.

— Værs'go.

Den anden trak sig tilbage.

— Du kan ikke, hvad? Saa hold Mund og kom herhen og sæt dig paa Stolen.

Kredsen om den stærke Mand aabnede sig beredvilligt, men Lothringen var pludselig blevet optaget af at læse i „Schwarzwalders Anzeiger“.

— Han tør ikke, proklamerede Eugén. Kom kun, tilføjede han godmodigt, jeg skal ikke gøre dig noget.

Lothringen brummede afvisende og fordybede sig i et Telegram paa Forsiden.

Slagteren trak medlidende paa Skulderen. Er der andre, der vil? Han saa sig om i Stuen. Hej, du der, kom her hen!

Velvillige Arme puffede mig ind i Kredsen.

— Hvad hedder du? Slagteren lagde sin umaadelige Næve velvilligt paa min Skulder.

Jeg nævnte beskeden mit Fornavn.

— Naa, saa du hedder Alfred? Det er der ogsaa en Mand, som jeg ikke kan lide, der hedder, men det skal du ikke være ked af. For du er da vel ikke fra Ulm? Der var kommet noget truende i hans Stemme, og jeg var glad ved med god Samvittighed at kunne erklære, at jeg aldrig nogensinde havde været i Ulm, men at jeg derimod var fra København.

— Naa, saa du er Hollænder, sagde Slagteren lettet, ja, det skal ikke skille os ad.

— Dansker, rettede jeg.

— Lad nu være med at gaa i Detailler, vrissede han. Er det en By i Holland?

— Nej, Danmark er et Land, og jeg er ikke Hollænder, men Dansker.

Der gik et Lys op for Slagteren. Javel, sagde han, som forbavtede han sig over ikke tidligere at være kommen paa det, du er fra Hamborg, du snakker ogsaa ligesom der.

— Nej, jeg er fra Nord for Hamborg.

Eugén rystede opgivende paa Hovedet. Ligger der ogsaa noget Nord for Hamborg? Naa, ligemeget, jeg tror paa den forbandede Løgn. Hvor meget vejer du?

To Aars Omflakken i Mellemeuropa havde gjort mig slank, og jeg havde Fornemmelsen af, at mine Muskler og mit halvvaade Tøj var det mest vægtige paa mig.

— 75 Kilo, foreslog jeg.

Han tog mig om Livet og løftede mig op. Sludder, sagde han, idet han lod mig falde, du vejer højst 68 Kilo. Naa, ligemeget, sæt dig ned.

Jeg satte mig paa Stolen og kort efter mærkede jeg, hvorledes Slagteren puslede nede ved de bageste Ben.

— Nu sidder du stille, truede han.

Jeg sad stille, spændt paa, hvad der vilde ske. Pludselig gav det et Ryk i Stolen, den hævede sig fra Gulvet og ganske langsomt steg jeg op mod det røgsværtede Loft. Slagteren balancerede med Stolen i sine to Hænder, og da han havde faaet mig helt op, dunkede han mit Hoved tre Gange mod Loftet og lod mig derefter glide ned, til jeg temmelig ublidt havneede paa Gulvet.

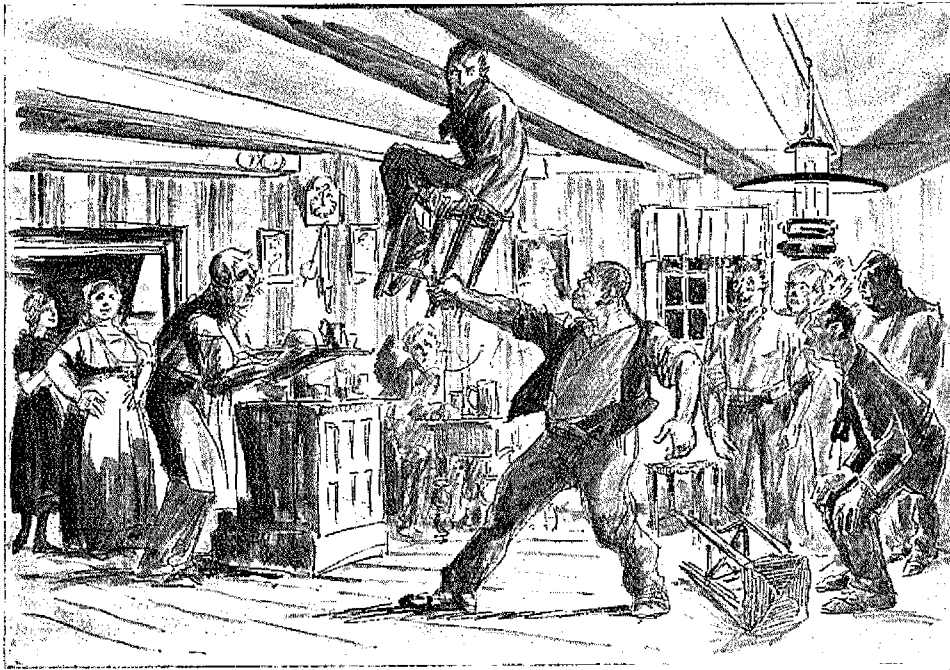
Kraftpræstationen blev hilst med larmende Ovationer, og Slagteren afskedigede mig med et anerkendende Nik efter først at have indbudt mig til at føle paa sine Muskler. De var som Tovruller. Han lo og svingede med Armene.

— Værs'go', næste Herre!

Tre-fire andre satte sig efter Tur paa Stolen, blev løftet og smidt ned, medens Bifaldet larmede. Efter hver Præstation lagde Slagteren Hovedet tilbage og lo støjende og hjærteligt, medens Sveddraaberne drev ned ad Ansigtet paa ham, sprang fra Skægstub til Skægstub paa hans ubarberede Kinder for endelig at forsvinde under Linningen paa hans Uldtrøje.

— I vejer jo ikke noget! raabte han udfordrende. I er nogle Splejse! Er der ikke én, man kan have lidt Besvær med? Han lod Øjnene vandre søgende rundt.

— Fader Selz, foreslog en af Tilskuerne grinende.



Kroværten flyttede lidt paa sit tunge Korpus. Han vejede mindst sine 100 Kilo.

— Nej, sagde Slagteren, ham kan jeg ikke tage. Men hov! Han fik Øje paa Lothringeren. Kom herhen, Dreng!

Lothringeren havde under hele Forestillingen med tilkæmpet Interesse fordybet sig i Avisen, han havde læst det samme Telegram ti Gange og var begyndt at fatte Indholdet. Han var utilnærmelig optaget, ogsaa fordi han havde den Underlegnes ubestemte Følelse af, at han ikke kunde lide Slagteren.

Eugén stillede sig op foran ham.

— Naa, kom saa.

— Lad mig være, snærrede Lothringeren.

— Var det maaske ogsaa Trick nu?

— Det véd jeg ikke, lad mig være i Fred.

— Kom hen og lad dig løfte.

— Nej, der er nok foruden mig.

— Hvor meget vejer du?

— 85 Kilo.

— Saa er du min Mand. Jeg har taget dem til 80, men jeg kan nok tage de 5 Kilo mere. Op med dig!

— Lad mig være!

Lothringeren havde under hele Samtalen ikke flyttet sine Øjne fra Telegrammet, men nu blev Slagteren vred.

— Hvad skal du sidde og læse Avis for hele Aftenen? Du kan jo ikke læse alligevel, du forstaar jo ikke et Muk af, hvad der staar,

raabte han og lagde i det samme sin enorme Lab paa Avisen. Den dækkede hele Forsiden.

— Gaa væk. Lothringeren skubbede til ham.

— Skal du skubbe?

— Siger du, at jeg ikke kan læse?

— Vil du se, du kommer hen paa Stolen.

— Gaa ad Helvede til.

Den lille Diskussion endte med, at Slagteren slog Armene om Lothringeren og højt grinnende bar ham hen til Stolen. Medens beredvillige Hænder holdt den strittende Mand fast, lagde Slagteren sig paa Knæ for at tage fat i Stolebenene, men blev i det samme ramt i Øjet af et velrettet Bagspark fra Lothringerefs Hæl. Det saa grimt ud, men da Lothringeren kun havde Kludesko paa, var det ikke farligt. Følgen blev imidlertid et voldsomt Slagsmaal, der naturligvis endte med, at Lothringeren med blødende Næse og Mund maatte hjælpes i Seng, medens Slagteren bandende satte sig ned og i stigende Ophidselse betragtede en fire Tommer lang Flænge, som han havde faaet i sine Benklæder lige over det ene Knæ.

— Den forbandede Lothringer, rasede han. Se, hvor han har ødelagt mine Bukser.

— Lad Mutter Selz sy paa dig, foreslog en af Selskabet.

— Hun er gaaet i Seng, gryntede Værten henne fra Skænken.

— Kättschen da?

— Hun er ogsaa gaaet i Seng.

— Jamen jeg vil have dette her syet sammen.

— Du maa vente til i Morgen.

— Det kan jeg ikke, jeg skal afsted Klokkeren 6, jeg har travlt. Væk et af Kvindfolkene.

Værten rystede paa Hovedet.

Slagteren sprang op. Hør, du gamle Giftblander, du Snyltedyrt, du fede Aagerkarl, kan du se at faa et af Kvindfolkene og det lidt hurtigt! Jeg har travlt, har du vel hørt, jeg skal afsted til Strassburg i Morgen Klokkeren 6.

— Ingen Klammeri med Værten! formanede en af Selskabet.

— Jamen jeg skal have mine Bukser syet sammen, jeg kan da ikke møde Katharina saadan. Hans Stemme var lige ved at knække over, da han nævnte Navnet, og fuldstændig opgivende lod han sig falde ned paa Bænken. Medens han sad der og betragtede Flængen, blev han mere og mere ulykkelig, tilsidst gemte han Ansigtet i sine uhyre Hænder og hulkede som et Barn.

— Eugén. Jeg gik hen og slog ham paa Skulderen. Tag Bukserne af, saa skal jeg sy paa dem.

Kæmpen løftede Hovedet og saa paa mig med sløve, fugtige Øjne.

— Tag Bukserne af, saa skal jeg sy paa dem, gentog jeg og understregede yderligere min Hensigt ved at trække en Rulle Garn frem af Vestelommen, hvor jeg altid bar den. To Synaale havde jeg siddende bag mit Jakkeopslag.

Omsider fattede han Meningen.

— Er du Skrædder? spurgte han hæst.

— Nej, men en omsorgsfuld Moder har lært mig at hjælpe mig selv, naar det kniber.

— Sludder, hvædede han og affærdigede mig med en Haandbevægelse.

Nu var min Ærgerrighed blevet vakt, samtidig med at jeg følte mig krænkede i mit Indre.

— Se her! raabte jeg og viste ham en ikke ubetydelig Lap paa min Stortrøje. Den var jeg selv syet paa! Og se her! Jeg krængede Jakke og Vest af i den Ekstase, som Mænd kommer i, naar deres Evner bliver draget i Tvivl. Se her! Se Vesten! Jeg har selv syet nyt Foer i den! Ja, jeg har ikke alene syet det i, jeg har ogsaa skaaret det til med en Lomme-kniv!

Med virkelig Stolthed foreviste jeg den sorte

Lastingsryg, som jeg under uendelige Kvaler en Maaaned i Forvejen havde maattet indbygge i min Vest, da den gamle var slidt op og mine finansielle Forhold ikke tillod mig at konsultere en Skrædder.

Under anerkendende Bifaldsmumlen gik Vesten fra Haand til Haand.

— Han er god nok, erklærede en.

— Han kan sy, nikkede en anden.

— Prænt Arbejde, anerkendte en tredje.

Slagteren havde rejst sig, og der begyndte at komme Liv i hans udviskede Ansigt.

— Du er altsaa alligevel Skrædder, sagde han.

— Nej, protesterede jeg. Kom saa med Bukserne.

Han begyndte langsomt at trække dem af.

— Gud naade dig, din Løgnhals, hvis du alligevel ikke er Skrædder, sagde han, idet han rakte mig dem, og jeg kunde se paa ham, at det var ingen tom Trusel, der laa i hans Ord.

Det er første og eneste Gang, at jeg under Kontrol har udført et Skrædderarbejde. 15 Par Øjne fulgte mig med den mest kritiske Interesse, medens jeg anbragte min Garnrulle og min lidt rustne Synaal paa Bordet og med nænsom Haand begyndte at sy Slagterens brune Fløjsbukser sammen. Eugén selv sad i sit lidt mangelfulde Toilette paa Bordet med Benene paa Bænken lige ved Siden af mig og fulgte Akten med truende Miner. Det var et nederdrægtig haardt Stof at sy i og jeg jagede Naalen et usædvanligt Antal Gange ind i Fingrene, men omsider var Flængen borte, og hvad der var endnu bedre, den kunde næsten ikke ses. Jeg fik et Hurra, og Slagteren omfavnede mig, saa jeg næsten tabte Vejret, og Resten af Aftenen hed jeg ikke andet end „Skrædderen“, og Eugén udbragte den ene Skaal for mig efter den anden i det rene, klare „Kirschwasser“, der løb ned lige saa hurtigt, som Fader Selz kunde servere det.

Og fra den Aften var Eugén og jeg Venner.

Næste Morgen vækkede han mig med et gemtligt Dunk i Siden. Luften i den lille, lavloftede Sovesal stod stille i en kompakt Os fra 15 snavsede Mænds Uddunstninger, men den var dog ikke varm nok til at faa den frosne Fugtighed paa Væggene til at flyde. I Skæret fra en ensom Lampe, der blafrede tungsindigt over noget, der forestillede en Vaskekumme, straaled Iskrystallerne paa Væggen som Juletræsglimmer.

— Op med dig, lo Eugén.

Han stod ligesaa nøgen, som Vorherre havde skabt ham, midt paa det iskolde Gulv og svingede Armene rundt som Møllevinger. Han var skabt som en Gud; en Tor eller en Herakles vilde uden at skamme sig have kunnet optage ham i deres Selskab.

Medens vi klædte os paa, sludrede han ustandselig.

— Du ser noget bleg ud, Skrædder. Er der noget i Vejen med dig? Skulde du ikke kunne taale „Kirschwasser“ maaske? Drikker I ikke det hjemme i Holland? Eller Hamborg, vilde jeg sige. Men det skal du ikke være ked af, du skal nok faa de Tømmermænd bort, naar vi først kommer ud. Skal vi tage Lothringeren med? Han spurgte om det, før vi blev Uvenner i Aftes, og for min Skyld maa han gerne, naar han holder sig paa Afstand. Der er ogsaa en Sachser, som vil med til Strassburg.

— Kan I komme op, Dreng! brølte han hen til de to. Vil I med, saa skynd Jer!

Lothringeren gjorde en ærgerlig Grimace med sin ophovnede Læbe og stak gabende Benene ud af Sengen; den anden fulgte langsomt efter, og en halv Time senere marcherede vi alle fire afsted under en Himmel af glimrende Stjerner.

— Jeg er ikke vred paa dig mere, sagde Slagteren til Lothringeren, saasomt vi var udenfor, men pas dig selv og husk, at Skrædderen er min Ven.

Lothringeren brummede og fulgte paa sine klaprende Træsko sammen med en sachsisk Glassliber efter Eugén og mig. Under Vejs takte vi dem forøvrigt, de kunde ikke følge med, og længe før vi naaede Strassburg, var de mange Kilometer bag os.

Det var en vidunderlig Morgen, klar og stille, uden en Lyd. Det frøs 14 Grader, men vi mærkede ikke Kulden, og Skoven, som vi drog igennem, sov. Kun en enlig Ræv sprang nu og da lynsnart over Vejen, men snart drejede Slagteren fra Hovedvejen ind paa mere utraadte Stier, og de foregaaende Dages Kamp med Sneen begyndte igen.

Eugén sang. Først en Drikkevise med et Utal af Vers og da den var forbi en Stump af en Revyvisé, for endelig, uden Overgang og ganske umotiveret at deklamere Heine:

Du hast Diamanten und Perlen,
Hast alles was Menschen begehrt,
Und hast die schönsten Augen —
Mein Liebchen was willst du mehr?

Der var noget saa inderligt og personligt i hans Foredrag, at jeg blev helt blød om Hjerteret. At han selv var det, kunde jeg tydelig høre paa Stemmen, og da han med et dybt Suk havde afleveret de sidste Linier, kom mit Spørgsmaal næsten organisk sammenhængende med dem:

— Hvad er der i Vejen med hende?

Kæmpen blev ligesom mindre, han faldt sammen og hans Arm lagde sig tungt om mine Skuldre. I den dæmrende Decembormorgen saa jeg, at hans Ansigt havde faaet det samme udvaskede Præg som om Aftenen, da han sad og betragtede Flængen i sine Benklæder.

— Jeg véd det ikke, Kammerat, sagde han dæmpet. For Satan, jeg er parat til at lade min højre Haand hugge af for hendes Skyld. Har du nogensinde holdt af en Pige?

Jeg bekræftede det.

— Godt, saa véd du ogsaa, hvad det vil sige at gaa i Uvished. Jeg lærte i Strassburg, forstaar du. Stor Slagtermester, Penge som Skidt, hovmodig som bare Fanden. Og hvad var jeg? En sølle Dreng uden Far og med en Mor, der sidder ude ved „Fuchs am Bukkel“ og sælger Smaakager og Limonade til Turisterne. Han slog sin tykke Knortekæp haardt i den frosne Jord og faldt hen i Tavshed.

— Og den rige Slagtermester havde en lille Datter, som hed Katharina, fortsatte jeg.

— Hvad vil det sige? fo'r han op og ruskede mig i Kraven. Hvor véd du det fra?

Jeg kunde ikke lade være med at le. Herregud, det kunde jeg da nok tænke mig til.

Han gik et Skridt til Siden og betragtede mig med mistroisk Velvilje.

— Uh, hvor er du klog! At en Skrædder kan være saa klog.

— Jeg er ikke Skrædder, men forresten kender jeg mange kloge Skræddere.

— Hvad er du da? Du kunde ellers nok se ud, som om du var Skrædder.

— Jeg er Skribent.

— Den Profession kender jeg ikke.

— Jeg skriver i Bladene og skriver Bøger, forstaar du.

— Det var en mærkelig Levevej.

— Ja, det har du saamænd Ret i.

— Er det dig, der skriver i „Strassburger Neueste Nachrichten“?

— Nej, jeg skriver kun i Bladene hjemme.

— Naa, hjemme i Holland.

— Ja, hjemme i Danmark.

— Skriver du ogsaa Bøger, siger du, saadan Romaner, mener jeg?

— Ja, det gør jeg.

— Saa er det vel dig, der har skrevet „Komtesse Adelheid“?

— Nej, hvorfor tror du det?

— Naa ikke, sagde han skuffet. Det er ellers en dejlig Bog. Jeg læste den i Ulm. Sikken Pige.

— Hvem?

— Komtesse naturligvis.

— Lignede hun Katharina?

— Ja, kom det tøvende, men det var saa sørgeligt. Jeg laante Bogen af min Værtinde, men der manglede to Sider og det kan gøre mig saa desperat, hvergang jeg tænker paa den.

— Hvordan dog det?

— Jo, ser du, det var jo saa sørgeligt. Hun elskede jo den stærke og skønne Jæger Jacob, men hendes grumme Fader tvang hende til at gifte sig med den gamle Hallunk, Ridder Kuno, som hun ikke kunde fordrage.

— Og hvad saa? spurgte jeg interesseret.

— Saa bortførte Jacob hende, men Kuno kom efter dem og Jacob slog ham ihjel. . .

— Og saa fik Adelheid og Jacob hinanden, fortsatte jeg.

— Nej, for Satan, skreg Jacob og piskede en Snedrive op med sin Stok, nej, det maa du ikke sige, for det gjorde de ikke, det er jo netop det forfærdelige ved det. Adelheid vilde slet ikke have noget med Jacob at gøre, da han først havde slaaget Ridderen ihjel; hun sagde, at hun vilde gaa i Kloster, og saa sagde Jacob, at han vilde skyde sig, men saa var det, at de to Blade manglede. . . Eugén blev helt stakaandet af at fortælle. Men er der nogen Mening i det? fortsatte han indigneret. Saadan et gammelt Bæst som hendes Fader, der tvinger hende til at gifte sig med en gammel Fyr, som hun ikke kan fordrage? Det er forfærdeligt, at saadan noget kan ske og jeg blev saa gal paa ham, at jeg kom til at slaa Hovederne sammen paa to Gendarmere og blev dømt for Overfald og fik et helt Aar. . . .

— Jamen, Eugén, det kunde Gendarmene da heller ikke gøre for.

— Det kan godt være, men der var ikke andre i Nærheden.

— Mer nu Katharina? fortsatte jeg forsigtig.

— Ja, bare det ikke er gaaet hende som Adelheid, sukkede Eugén. Du kan jo nok for-

slaa, at det nærmest var hende, jeg tænkte paa, da jeg tampede Gendarmene.

Han sukkede endnu engang dybt, og vi fulgtes ad i Tavshed. Saa begyndte han igen at tale.

— Katharina var 16 Aar, da jeg havde udlært, og jeg blev hos hendes Fader som Svend i fire Aar. Hver Aften kom vi sammen og gik i Orangeriet eller tog en Tur ud paa Ll. I Begyndelsen sagde hendes Fader ikke noget, men saa en Dag satte han sig i Hovedet, at hun skulde have Handskemagerens Søn paa Hjørnet, og saa blev jeg smidt ud, forstaar du. Du kan ikke gaa her og smiske for Katharina, sagde han. Du er en fattig Stympere, og Handskemageren har Penge. Vil du konkurrere med ham, maa du ogsaa stille med Dalerne, at du véd det. Farvel med dig! Og saa smækkede han Døren i.

Der kom en lang Pavse, saa fortsatte han:

— Katharina sagde, at hun ikke vilde have Handskemagerens Fritz. Han er ogsaa gammel og grim, og jeg tilbød straks at slaa ham ihjel, men det vilde hun ikke have. Hun sagde, at hun vilde vente paa mig, til jeg havde tjent Penge, men nu er det to Aar siden, jeg drog ud, og jeg er lige fattig. Alt, hvad jeg ejer, er heri. Han lettede paa Rygsækken. Men jeg forstaar min Profession, og nu skal Katharina gifte sig med mig, hvis. . . Han fuldførte ikke Sætningen.

— Hvis hun da ikke i Mellemtiden er blevet gift med Handskemageren, mener du?

— Ja, hvæsede hen, men er hun det, gaar det Handskemageren, ligesom det gik Ridder Kuno. Han vendte et blegt og fortrukket Ansigt imod mig, og jeg tvivlede ikke om, at Hensigten var ærlig nok.

— Men nu den Gamle? spurgte jeg. Han har dog i Grunden mere Skyld end Handskemageren.

Eugén sukkede. Det bliver svært for mig at lægge Haand paa min gamle Mester, men der bliver vel ikke anden Udvej. . . .

— Lad være. Eugén, formanede jeg. Det kan jo ogsaa være, at Katharina gaar derhjemme og venter paa dig.

— Ja, ja, afbrød han mig syngende af Henrykkelse, idet han plantede sin Næve paa min Skulder, saa jeg sank i Knæ. Det kan Pine-død godt være, og saa tager jeg hende, forstaar du, uden Forlov.



Resten af Dagen var Eugén i glimrende Humør, og da vi trætte, sultne og vaade naaede den sidste Schwarzwaldler-Kro, inden vi skulde stige ned paa Landevejen, forsvandt han og kom først tilbage, efter at vi andre var gaaet i Seng. I Mørket smed han en usædvanlig lækker „Rauchwurst“ her paa min Seng.

— Spis, sagde han.

— Hvor har du faaet den fra?

— Jeg kender en Slagter her i Nærheden, som jeg ikke kan lide. Det er ham, der hedder Alfred.

— Var han hjemme?

— Ja, grinte Eugén, men han stod med Ryggen til.

Min Finfølelse forbød mig at spørge mere.

Næste Morgen var Eugén usædvanlig længe om at gøre Toilette. Han vaskede sig baade i Ansigtet og langt ned paa Halsen; det tykke, sorte Haar fik ogsaa en Omgang med Sæben, og til almindelig Forbavselse trak han en ren Skjorte op af Rygsækken og tog den paa. Medens han var beskæftiget hermed, henvendte han sig til mig.

— Du har et Slips?

Jeg kunde ikke nægte, at jeg var i Besiddelse af et grønt, noget medtaget Bindslips.

— Vil du sælge det?

— Jeg har kun det samme.

— Sælg det alligevel, jeg maa have et.

— Hvad giver du for det?

Han greb i Lommen og trak ti smaaa mønje-

røde Pølser op af samme lækre Kvalitet som den. jeg havde stiftet Bekendtskab med om Aftenen. Dér, sagde han med en Haandbevægelse, som udbetalte han en Million i Guld.

Naar man rejser paa Landevejen, har man sjælden til Cverflod, og min kontante Beholdning var efterhaanden svundet ind til nogle faa Mønter, der laa og raslede næsvis; og udførende i min ene Bukselomme. De ti Pølser vilde spare mig Ernæringsbekymringer for den Dag, og Slips havde jeg i Guds Velsignelse af, naar jeg kom til Strassburg, hvor min Kuffert laa paa Banegaarden og ventede paa mig. Den var for Uger siden blevet sendt afsted fra et Sted længere sydpaa, medens jeg selv, som sædvanlig, var gaaet ad Landevejen for at opleve noget. Alligevel syntes jeg, at jeg skulde gøre mig kostbar.

— Jeg kan saa daarlig undvære det, Kammerat, sagde jeg og strøg kærtegnende hen over det. Det ser tosset ud ikke at have Slips paa

— Ja, for Pokker, det er jo netop derfor, jeg maa have det, fo'r han op. Jeg skal have Flip paa, naar jeg kommer til Strassburg, jeg maa fikse mig lidt op, Katharina er saa korrekt med Paaklædningen.

Jeg kunde ikke nænne at sige Nej, og han fik Slipset, som han omhyggelig stoppede i Lommen, hvorefter han med et Nik forsvandt i Stormskridt ad Byen til.

Da jeg en Timestid senere travede ind gen-

nem Fæstningsporten, saa jeg et Glimt af Eugén. Han kom netop ud fra en af Forstadens velassorterede Marskandiserbutikker og var næsten ukendelig. Mit pragtfulde grønne Slips hvilede paa et flunkende nyt Kravebryst, den store Knortekæp havde han ombytlet med en koket Dandystok, Jakken havde faaet en hurtig Oppresning og de store Fedtlæderstøvler var givet i Bytte for et Par blanke Snøresko. Rygsækken var borte, og i dens Sted bar han en ikke hel ny, men fejlfri Mantel kastet over Skulderen. Jason kunde ikke have baaret de gyldne Skind elegantere. Han saa mig godt, men vinkede afværgende min tilsølede og luvslidte Skikkelse bort, medens han styrtede afsted ind mod Byen.

Min Koffert laa ganske rigtig paa Banegaarden og, hvad der var endnu bedre, paa Posthuset laa en længe ventet Postanvisning. Fyldt af hele den Glæde, som Udsigten til et godt Maaltid Mad, et Bad, rent Tøj og en bekvem Seng bereder, gik jeg om Aftenen til mit beskedne Hotel. Jeg var endnu iørt hele mit Landevejsantræk; Rygsækken sad skævt, og jeg var uhyggelig ubarberet. Midt paa det oplyste Hovedstrøg mødte jeg Eugén med en ung Pige under Armen.

— Aa, hvor vidunderligt, tænkte jeg, hur har altsaa ventet paa ham, og nu er de lykkelige.

Ganske blød om Hjertet styrede jeg lige hen imod dem med udstrakte Hænder. Hvem var vel nærmere end jeg til at ønske dem til Lykke?

Men saa skete der noget uventet, noget, der fik mig til at blive staaende som en maabende Støtte midt paa Fortøvet. Eugén tog sin strængeste Mine paa og trak med et Ryk Pigebarnet tilside, og før jeg var kommet mig af min Forbavselse, var de langt nede ad Gaden.

Længe sad jeg paa Hotellet og gned min ubarberede Hage, medens jeg filosoferede over Menneskenes Ubestandighed, men næste Dag fik jeg Oprejsning.

Det var Søndag, en pragtfuld Vintersøndag med høj Himmel og knitrende Sne. Jeg spadserede nybarberet og velpaaklædt i Orangerihaven, og kun den, der har prøvet i Ugevis at være ubarberet og være tvunget til at gaa med snavset Tøj og gennemblødte Støvler, forstaar hvad dette betyder for det almene Velbefindende. Jeg var glad, Livet var dejligt, og jeg skænkede ikke Eugén en Tanke, før jeg bogstavelig stødte sammen med ham i en Omdrejning. Han havde Pigen under Armen.

Hans Forbavselse over mit forandrede Udseende var ægte, men han forstod at skjule den for sin Ledsagerinde. Med en Belevethed, der forbløffede, rakte han mig Haanden og rystede den hjertelig.

— Maa jeg forestille dig Hr. Alfred, en Bekendt af mig, sagde han henvendt til Pigen og paa en Maade, som havde vi gjort hinandens Bekendtskab paa Børsen i Frankfurt.

Den unge Pige, der var klædt i Elsasserindernes nydelige Nationaldragt, kniktede uden at tage sine beundrende Øjne fra Kæmper, og Eugén var nervøs efter at komme afsted igen, antagelig stolede han ikke paa min Diskretion. Til alt Held kom et Par Bekendte af Pigebarnet i det samme og gav sig til at pludre med hende, saa Eugén og jeg et Øjeblik kunde tale nogenlunde uforstyrret.

— Dit Asen, hviskede jeg, hvorfor vilde du ikke hilse paa mig i Gaar Aftes?

— Er du gal, hviskede han tilbage, saadan som du saa ud.

— Er det i Orden med Pigen?

— Ja, Handskemageren er død en naturlig Død allerede før et Aar siden, og den Gamle er til at tale med.

— Til Lykke, Eugén!

Han tog min Haand og knugede den, saa det gjorde ondt, medens han nysgerrigt betragtede min Klædningspragt.

— Saa var du alligevel Skrædder, din Løgnhals, sagde han og bankede op i Katharina, og kort efter var de forsvundet i Søndagsmylderet.



Fra Motorskibet „Parkeston“s Stabelafløbning den 31. Januar 1925 fra Helsingørs Værft



Fra venstre til højre: Konsul Albert Wright*, Grosserer L. Nissen*, Maskinchef R. Knudsen, Fru Vagn Aagesen, Værftchef V. Jørgensen, Arkitekt C. Brummer, Direktør A. H. M. Rasmussen*, Kaptajn Nielsen, fhv. Statsbanedirektør O. Busse*, Kammerherre I. C. Tuxen*, Kammeradvokat Vagn Aagesen, Frøken Vagn Aagesen, Direktør I. A. Kørbing (D. F. D. S.), Direktør Kay Reinhard (D. F. D. S.). — (De med * mærkede er Medlemmer af Værftets Bestyrelse).

Marinen skal vise vort Flag i Finland, Estland og Letland.

En Eskadre skal til Sommer til Finland, Estland og Letland med Kommandør Amdrup som Chef. Eskadren skal bestaa af Orlogsskibet »Niels Juel« (Chef: Orlogskaptajn Asmussen), Krydserne »Hejmdal« (Chef: Orlogskapt. G. Hansen) og »Gejser« (Chef: Orlogskaptajn H. de Jonquières Hansen), Mineskibet »Lossen« (Kapt. Frandsen), 1 Undervandsbaadsflotille samt Torpedobaadene »Hvalrossen« (Kaptajn Lowzow), »Delfinen« (Kaptajnløjtnant Vedel) og »Sværdfiskene« (Kaptajnløjtnant Kiær).

Besøget gælder Helsingfors, Reval og Riga.

De kinesiske Sørøvere.

Frø Makao er indløbet Meddelelse om en voldsom Kamp mellem Besætningen paa et stor portugisisk Damper og kinesiske Sørøvere. Det er den største Kamp, der er udkæmpet paa Søen under Fredsforhold. Sørøverne overfaldt, dækket af Taage, Damperen, og

Skibets Besætning og mandlige Passagerer, ialt 80 Personer, var snart indviklet i en rasende Kamp, i hvilken en Mængde Personer blev dræbte. Sørøverne mistede over 50 Mand, og af Forsvarerne styrtede 40 Matroser i Vandet og omkom, medens Antallet af Saarede var betydeligt.

Det lykkedes at ødelægge to af Sørøverskibene ved at overnælde dem med brændende Petroleum, men først efter flere Timers Forløb opgav Kineserne Forsøget paa at erobre den portugisiske Damper.

Litauens Flag i Randers Havn.

Forleden indkom til Randers Havn litauisk Motor-galease »Jurate« af Jurburgas fra Harburg med Sojaskraa og med Litauens rød-grøn-gule Flag til Tops. Dette Flag ses ellers kun sjældent herhjemme, da Litauens Handelsflaade er meget lille og vistnok kun tæller en Snes Skibe. Skibet føres af en dansk Mand, hvilket vidner om den Anseelse, danske Skibsførere nyder i Udiandet.

BARKEN MARGRETHE



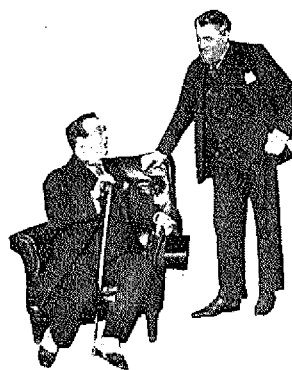
Øverst: Scene fra 1. Akt Vær Hilst du Søn af den rullende Sø!
Nederst: Scene fra 2. Akt: Kaptajn Mers: Vi sejler, fordi vi er danske Søfolk —

Barken Margrethe af Danmark er et Folkeskuespil, skrevet af Forfatterne Christian Bogø og J. Ravn-Jonsen og havde sin Urpremiere paa Aarhus Teater 1918

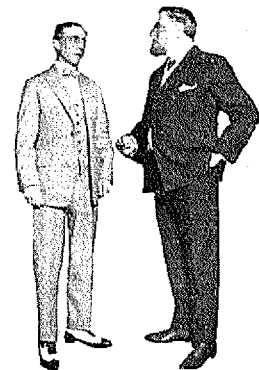
i Axel Strøms Instruktion, hvor det blev Teatrets hidtidige største Succes. Det samme har gentaget sig i Provinserne og paa Sønderbro Teater, hvor det opnåede



Baadsmænd Lars Kronborg, Einar Jensen, Matros Almind, A. Riksted og Skibsdrengen Kresjan, Nulle Helsingreen.
Trynen vaskes.



Gullas-Claudius, Hr. Paaske, Skibsreder Stavn, Chr. Møllback.
Claudius: Skibsreder? Behøver man ogsaa en Skibsreder for at lave Dampskibsselskab?



Skibsreder Berner (tilvenstre) til Skibsreder Stavn:
Vi har først og fremmest en Pligt overfor Aktionærerne.
Stavn: Hvorfor netop det Skib?

A F D A N M A R K



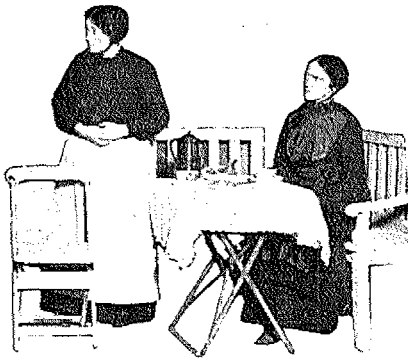
Scene fra 4. Akt: Barken Margrethe i Farezonen.
Kaptajn Mors: Kender I ikke Dannekrog, I Banditter derude?

et Opførelsesantal af ca. 350. Alt i alt har det været spillet ca. 1000 Gange i Danmark.

Denne Hyldest til de danske Søfolk har talt sit eget Sprog og givet et Billede af Forholdene herhjemme og derude under Verdenskrigen, et Billede, der, trods det at Aarene er gaaet, endnu med friske Farver og i kraftige Replikker har Bud til vor Tid, saavidt som Dansk Skibsfart nu mere end nogensinde er en af det danske

Samfunds bærende og mest karakteristiske Hovedpiller.

Voveligt at sætte Stykket op nu i Foraarstiden, hvor Luften er fylt af — ikke alene Fuglesang, men ildevarslende Kamptoner fra Arbejdsmarkedet! Dyrtilid og Sværtid er cver os nu som dengang! Men med den Udførelse, Teatrets sammenspillede og udmærkede Skuespillere giver Stykket, vil dette sikkert lang Tid endnu trække Folk til Huse.



Ane, Fru Kornbeck,
Karen Sophie, Frk. Adelheid Nielsen.
Ane: Staar der slet ikke noget i
Telegrammet om min Dreng?



Styrmand Poul Hansen til
Frk. Margrethe
Saa elsker du mig ikke
mere Margrethe.



Danseparret Frisco.

Frederikshavn Fiskerihavns Udvidelse.

Paa »Frederikshavns Fiskeriforening«s Generalforsamling forleden gav Førmanden, Skipper Chr. Hansen, Oplysninger om den længe ønskede Udvidelse af Fiskerihavnen. Da Omkostningerne er 40,000 Kr., har Bevilgningmyndighederne imidlertid udskudt Sagen, hvad der er beklageligt, da Fiskerne i 20 Aar har tiltrængt Udvidelsen, der vilde skabe betydelig mere Plads og gøre Forholdene langt mere praktiske for vort store Erhverv.

Drogdens Uddybning.

Arbejdet paa Uddybningen af Sejllobet Drogden har været standset i et Par Maaneder paa Grund af, at Maskinerne, som anvendes til Uddybningsarbejdet, har været til Hovedreparation, idet de efter et Aars Brug maa have et Eftersyn, der varer 2—3 Maaneder.

Nilfisk



Teli.
9650



I ethvert
Passagerskib
bør der findes

en Nilfisk Støvsuger.

Illustr. Katalog og Pristilbud til Tjeneste.

A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.

Kaptajn Morten Petersen, Aarhus, død.

Er af Aarhus Havns kendte Skikkelser, den 87-aarige Kaptajn Morten Petersen, er efter faa Dages Sygdom afgaaet ved Døden.

Den Afdøde, der var dekoreret med Fortjenstmedaillen i Sølv, hørte til den gamle djærve Sømandstype fra Sejlskibenes Glansperiode. Han var Æresmedlem af Aarhus Skipperlaug.

Grønlandske Forhold.

Peter Freuchen holdt fornylig et Foredrag i Studenterforsamlingen om Grønland og Grønlænderne, i hvilket han kom ind paa mange Forhold af Interesse. Saaledes kritiserede han ganske ubarmhjertigt Skole- og Kirkeforholdene, og han fandt det urimeligt, at der holdtes Skole, naar det var godt Vejr. Grønlænderne kunde ikke forstaa, at de ikke maatte benytte de Muligheder, Vejret bød dem. De grønlandske Seminarier er slette, og Lægerne formaar ikke at lære Grønlænderne Hygiejne og dæmme op for det forfærdelige Griseri deroppe. De Assistentter, Danskerne sendte derop, var for unge og uskikkede og fattede ikke, det var en national Opgave for dem at opdrage Grønlænderne, saa de kunde tage imod den Frihandel, som engang maatte komme.

Ny Sømandspræst i Newcastle.

Cand. theol. Chr. Petersen skal være dansk Sømandspræst i Newcastle.

Andels-Skibsfarten.

Kaptajn Hedemann, der for en Tid siden fremlagde Forslag om Konstruktion af Transportfærger mellem Esbjerg og engelsk Havn, har nu faaet Patent paa sin Færgekonstruktion. Københavns Flydedok og Skibsværft har givet Tilbud om Bygning af Færgen for 2 Mill. Kr. Der skal være Plads til 58 Vognæ, fordelt paa flere Etager, og Færgen skal forsynes med egne Kraner. »Scandia« i Randers har projekteret Jernbanevognene, der skal indrettes med moderne Køleanlæg, til 8,500 Kr. pr. Stk.

Færgen skulde kunne opnaa at gøre 75 Ture (Tur og Retur) aarlig med en Udgift af ca. 700,000 Kr. Indtægterne anslaaes at ville andrage 1,334,000 Kr.

Kaptajn Hedemann har meget energisk arbejdet for sine Planer, men har ikke vundet Tilslutning i de interesserede Krædse. Han har nu andraget om Statens Understøttelse til at bringe sine Planer et Stykke nærmere hen mod deres Realisation. Andragendet er nu til Behandling i Finansudvalget.

Stabelafløbning hos Burmeister & Wain.

Fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen søsattes forleden et Motorskib paa 7—8000 Tons til den tidligere norske Statsminister Gunnar Knudsens Rederi i Christiania. Eaaden vil komme til at hedde »Christian Knudsen«.

Den nye færøske Damper.

Det færøske Dampskibsselskabs Køb af Østasiatisk Kompagnis moderne Damper »St. Thomas« til direkte Rute Færøerne—København hilses med almindelig Tilfredshed deroppe. Skibet skal hedde »Tjaldur«. Købesummen, 800,000 Kr., tilbagebetales paa 10 Aar.

Da Dykkeren spandt en Ende, der duperede „Baadsen“

En gammel Baadsmand, som var bekendt for at kunne spinde en kraftig Ende med den mest troværdige Mine af Verden, var en Aften i Herreselskab, hvor han som sædvanlig diskede op med sine Fortællinger, bleven opmærksom paa en Fingerring, som sad paa en af de Tilstedeværendes, en Dykkers, Lillefinger. Ved „Baadsens“ Spørgsmaal om, hvor han havde faaet den Ring fra, skar det som et Lyn igennem ham, at her var en Lejlighed til at prøve at dupere „Baadsen“; han svarede derfor noget undvigende til at begynde med, men da han saa, at Nysgerrigheden var vakt hos dem alle, og særlig „Baadsen“ var nærgaaende, sagde han dæmpet:

„Ja, jeg vil fortælle det, hvis I vil love mig aldrig at tale om det til noget Menneske.“

Det lovede de alle som én.

Dykkeren fortalte da: „Jeg var en Gang nede og sprænge Vraget af en Damper, hvorfra Kaptajnen og Kahyttsjomfruen var druknet; jeg var færdig for- og midtskibs og skulde begynde agter. Først gik jeg ned i Kahytten for at se, om Kaptajnen skulde være dér. Jo, der laa han i sin Køje med den ene Arm uden for Køjekanten; paa Haandens Lillefinger sad en Ring.“

Her gjorde Dykkeren en Kunstpavse og saa sig om. Alle sad med spændte Miner; en ung Mand var bleg som Kridt. „Baadsens“ skærgede Ansigt udtrykte et vældigt stort Spørgsmaalstegn. Han brød Tavsheden med Udraabet: „Det er da ikke den Ring dér?“

„Stille!“ sagde Dykkeren, „lad mig nu fortælle,“ og med Gravstemme sagde han: „Da jeg saa Ringen, syntes jeg, der ikke var Mening i, at den skulde følge med Liget op; den

kunde jeg lige saa godt tage selv; jeg sled i Fingeren, men kunde ikke faa Ringen af.“

Igen en Kunstpavse, under hvilken Dykkeren nød sin Triumf ved at se „Baadsens“ forfærdede Ansigt, og han fortsatte først, da „Baadsen“ aede af sig selv gispede: „Hvad saa, hvad saa?“

„Jeg trak min Kniv“ — med et djævelsk Smil til „Baadsen“ hviskede han: „kappede Fingeren af og tog Ringen, og her ser I den, men husk, hvad I har lovet mig: Tavshed om den Sag.“

„Baadsen“ sad længe uden at mæle et Ord; den unge, blege Mand fik Kvalmefornemmelser og maatte gaa ud. Dykkeren sad og drejede Ringen frem og tilbage paa Fingeren, indtil Stilheden blev afbrudt af „Baadsen“s hæse Røst: „Det gjorde du altsaa, Ligrøver! Det havde jeg aldrig troet om dig, at du kunde være saa raa. Ptøj!“ —

Han blev afbrudt i at sige mere, ved at Dykkeren slog en skraldende Latter op og sagde: „Der klippede jeg dig, gamle Dreng! Du har fortalt saa mange Krøniker, men denne tog Pippet fra dig! Høg over Høg!“

Der gik et Befrielsens Suk gennem Forsamlingen ved den Salut, og efter et vældigt Drag af sit Toddyglas sagde Dykkeren: „Ringen har jeg ærlig og redelig købt, men Stenen har jeg haft med hjem fra Middelhavet og ladet den indfatte her i Danmark.“

„Baadsen“ svarede: „Splitte mine Topsejl! Det er den mest spændende Ende, der endnu har været spundet! Du har Prisen — Skaal! Gødt, at det var Løgn!“

Hals.



Abonnement paa

VIKINGEN

Undertegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Halvaarlig à 5 Kr. + Porto 90 Øre — Helaarlig à 10 Kr. + Porto 1,80

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe 10 Kr. portofrit. Bladet afleveres paa Rederiets Kontor.

Navn

Stilling

Adresse

(Det ikke ønskede Abonnement bedes overstreget).

De savnede islandske Trawlere.

Den af Inspektionsskibet »Fylla« og fire Trawlere foretagne Eftersøgning efter de savnede to Trawlere er endt fuldstændig resultatløs. Mandskabet paa de savnede Trawlere bestod af 67 Islændere og 6 Englændere. Omkostningerne ved Eftersøgningen beløber sig til $\frac{3}{4}$ - 1 Mill. Kr.

Der er yderligere forlist en Motorbaad og druknet 7 Mand i Reydarfjord.

Sjælden Fiskefangst.

En Fisker har fanget en Sortflab i Føruphav. Det er en meget sjælden Fisk i vore Farvande. da der ellers holder til i Kinabugten.

Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelreinsningselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Kassér ikke gammelt Tøvværk

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

JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 15



NORDISK FLAG
TLF 9752 OG FANEFABRIK TLF 9752
Flag, Standere, Vimpler, Liner.
Frederiksberggade — 26

Er der Fare for Randersfjords Fiskebestand?

Randersfiskerne klager over, at Fiskeriet siden Nytaar er slaaet helt fejl, ikke mindst Skalle- og Laksefiskeriet, og siden Nytaar er f. Eks. ikke fanget 10 Laks. Fremmede Fiskere kommer til Stadhede ned og driver Fiskeri ved Hjælp af Motorspil, hvad der er ulovligt. De fremmede Fiskere benytter Rødspættevaad, idet de hævder at det er Avnevaad. Derved kan de drive Fiskeri i langt større Stil end vore egne Fiskere, der jo overholder Loven. Hvis dette Forhold bliver taalt, vil Fjordens Fiskebestand i Løbet af et Par Aar være fuldkommen ødelagt.

Stranding.

4-mastet Motorskonnert »Ingeborg« af Helsingborg, lastet med Træ, strandede forleden udfor Skagen. Svitzers »Viking« bragte Skibet flot, hvorefter det bugseredes ind til Frederikshavns Værft.

Island—København paa 87 Timer.

Den islandske Damper »Godafoss« havde paa sin sidste Rejse sat en smuk Rekord for Hastighed, idet den gjorde Turen fra Nordfjord paa Østlandet til København paa 87 Timer. Som Regel varer Rejsen mellem Danmark og Island med Anløb af engelsk Havn mindst 8 Døgn. Som Anerkendelse for den smukke Rekord hædrede en større Kreds af islandske Købmænd forleden Kaptajn Stefansson, der er »Godafoss« Fører, ved en Middag her i København.

Hovmester G. Hartung fejrer 25 Aars Jubilæum i Ø. K. den 21. Marts.

Kaptajn Emil Gade, Dbmd., fylder den 21. Marts 87 Aar.

Rettelse.

Vi bragte i Nr. 2, 25 en lille Artikel om Sydvestvinden og Golfstrømmen af Statsmeteorolog, Kaptajn Speerschneider i Berl. T. Da Kaptajnens Navn ved en Fejltagelse var bortfaldet, er det os en Glæde at anføre det nu.

Kan fraklipes
og nedlægges
ufrankoreret
i enhver
Postkasse.

„ V I K I N G E N “**KRONPRINSESSEGADE 40****KØBENHAVN****K.**

Jens With

Skibsproviantering
19, Nyhavn 19
Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommensen — A. P. Melgaard)
Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8532, Øbro 1862 x. 3758 y, Palæ 967 y.

Telegr. adr. »Proviant«

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:

BJOCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

OSCAR ROLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140

Havets Høst ved Island.

En Korrespondent i Reykjavik sender B. T. følgende gribende Beretning om Havets graadige Høst ved Island og om Fiskernes modige Kampe mod Farer og Død:

Denne Vinter har været usædvanlig rig paa Søulykker ved Islands Kyst. Særlig er det gaaet ud over udenlandske Skibe. Et Par store Fragtdampere, mange Trawlere og et ret anseeligt Antal Motorbaade og Robaade er forliste.

78 islandske Fiskere er druknet i sidste Aar, 220 islandske Fiskere i Løbet af de tre sidste Aar, og siden 1909 er 1100 Menneskeliv blevet et Brette for det urolige Hav.

Tabet anslaaes til 44 Mill. Kr., og Islænderne manes til mere Forsigtighed paa Havet. Det lyder da ogsaa ganske utroligt, at en saa uundværlig Genstand som et Drivanker næsten tør siges at være ukendt af de dumdristige Fiskere. Ikke at tale om mere udviklede Bjærgningsmidler eller Telefonforbindelser til de mest udsatte Steder.

Til Trods for disse mangelfulde Midler udviser de islandske Fiskere baade Mod og Dødsforagt i Bjærgning af Forulykkede.

Sidste Aar har været rigt paa saadanne Heltgærninger.

Saaledes strandede i sidste Maaned en engelsk Trawler ved Thorlakshavn. Ved den Lejlighed udviste Fiskeren Thorleifur Gudmundsson og hans 13-aarige Søn, Sigurdur, et Mod og en Uforfærdethed, som det havde sømmet sig de gamle Vikinger.

Efter flere frugtesløse Forsøg fra Baadsmandens Side paa at svømme i Land med et Tov, lykkedes det endelig Mandskabet at faa dette i Land ved Hjælp af et drivende Livbælte. Tovet blev fastgjort af en Bonde og hans unge Søn, og nu maatte Søfolkene kravle henad det svingende Tov paa Hænder og Fødder. De fleste var imidlertid saa udmattede af Strabadserne, at de skylledes væk af Braadsørerne, der stadig gik over det udspændte Tov; men da kom Fiskeren og hans Søn dem til Hjælp, idet de med Fare for eget Liv gik ud i Bræn-

Danske Sø- og Handelsfolk

spiser bedst og billigst i

Det nye Køkken
Fortunstræde 3, Telf. Byen 7887

Ingen Skat

Middag 1,25

Ingen Drikkepenge

D'Herrer Dampskibsrederes og Arbejsgiveres Opmærksomhed henledes paa

Dansk Sø-Restaurations Forenings Engageringsbureau,

 Lille Strandstræde 20 Telf. Central 10 270
København K,

Bureauet anviser dygtige og paalidelige Hovmestre og Kokke.

KØB OSCAR JENSENS
INTERNATIONALE SØMANDS-
OPSANGE „CHANTRIES“
MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Faas i Bogladerne og hos Forfatteren, Amagerbrogade 85, Telf. Amg. 185 y.

✦ **Indb. Kr. 7,50** ✦

dingen og reddede den ene efter den anden i Land.

Den samme Fisker, Thorleifur Gudmundsson, har før reddet forulykkede Sømænd. Engang reddede han ganske alene 19 franske Sømænd fra et Sejlskib, der strandede nær Eyrarbakki, og en anden Gang reddede han sammen med en anden Fisker to Mand fra en Fragtdamper.

En anden modig Optræden berettes at have fundet Sted ved en tysk Trawlers Stranding ved Hjørsey i Borgafjorden:

Før Søfolkene begav sig i Baadene, blev der skudt med Raketter og fløjet med Dampfløjten. Det var lælgeomrkt, og Brændinger omgav Ulykkesstedet paa alle Sider, undtagen lige en smal, aaben Rende, som kun Øernes egne Fiskere kendte. Ingen Baad kunde sættes i Vandet fra Hovedøen, Hjørsey, men paa en lille Ø, Skutilsey, var der en Baad, som Bonden dér paa Stedet og hans 17-aarige Dreng ikke betænkte sig paa at bruge for at komme Søfolkene til Undsætning.

De roede hen til den grundstødte og overskyllede Trawler og saa da, at Søfolkene allerede i Skibsbaaden var undervejs mod Land. Dog styrede de en forkert Kurs, idet de tog den lige Linje mod Land, men paa den Vej fandtes de frygteligste Brændinger og under søiske Skær, og de var sikkert omkommet, hvis det ikke var lykkedes Bonden og hans Dreng at gøre dem forstaaeligt at følge efter deres egen Baad, hvorefter begge Baadene lykkeligt og vel naaede Land ad den smalle Rende.

Efter at ovenstaaende er sat, indløber Meddelelse om et nyt forfærdeligt Uvejr, der har hærget Island. Herom skriver Korrespondenten:

Dagene 10.—12. Februar vil for Islændingene være uforglemmelige. I de Dage druknede der 61

dygtige, karske Sømænd, og 5 Mennesker omkom i den frygtelige Snestorm, der samtidig rasede over store Dele af Øen.

Før i Vinter var der druknet 78 Sømænd. Paa en Nat fordobles næsten dette Tal. Indledningen synes at have været den, at en Baad fra Hafnarfjord forliste, hvorved 6 Mænd druknede. Selve Katastrofen indtraf lidt senere, idet de to søvandede Trawlere: »Leifur hejmi« og »Robertson«, nu med Sikkerhed kan siges at være gaaet til Bunds. Paa disse Trawlere befandt sig 55 islandske Sømænd og nogle faa engelske.

Efterforskningen har omsluttet et Areal af 18,000 Kv. Mil, i hvilken har deltaget Inspektionsskibene »Fylla« og »Thor«, 20 islandske Trawlere og to Krigsskibe, udendte af den britiske Regering.

I disse urolige Dage frembød Reykjavik Havn et ejendommeligt Skue. Trawlerne indløb, den ene efter den anden, mere eller mindre havareret. Ingen undslap uden store materielle Tab. Skibene var fuldstændig oversede og lignede snarene Isbjerger end manovredygtige Fartøjer.

Kaptajn

Chr. Nielsen,

der skal være Fører af
D. F. D. S.s ny Export-
baad, M/S »Parkeston«.



DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

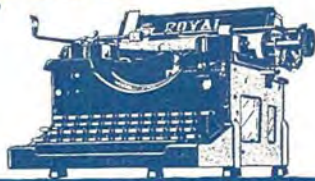
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ **SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.

compare the cost



ROYAL

We are building the ROYAL TYPEWRITER better than any other writing machine, because there is a demand for a typewriter of the highest grade - one which will produce better letters at less cost and make economical the employment of highly paid operators.

"Compare the Work"

„ROYAL“ benyttes af: Statstelegrafen, 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 - 8304

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PÅ
VERDENSMARKEDET

D. F. Schnack
Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau**

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

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

KAY DYHR
Nyhavn 43 : Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

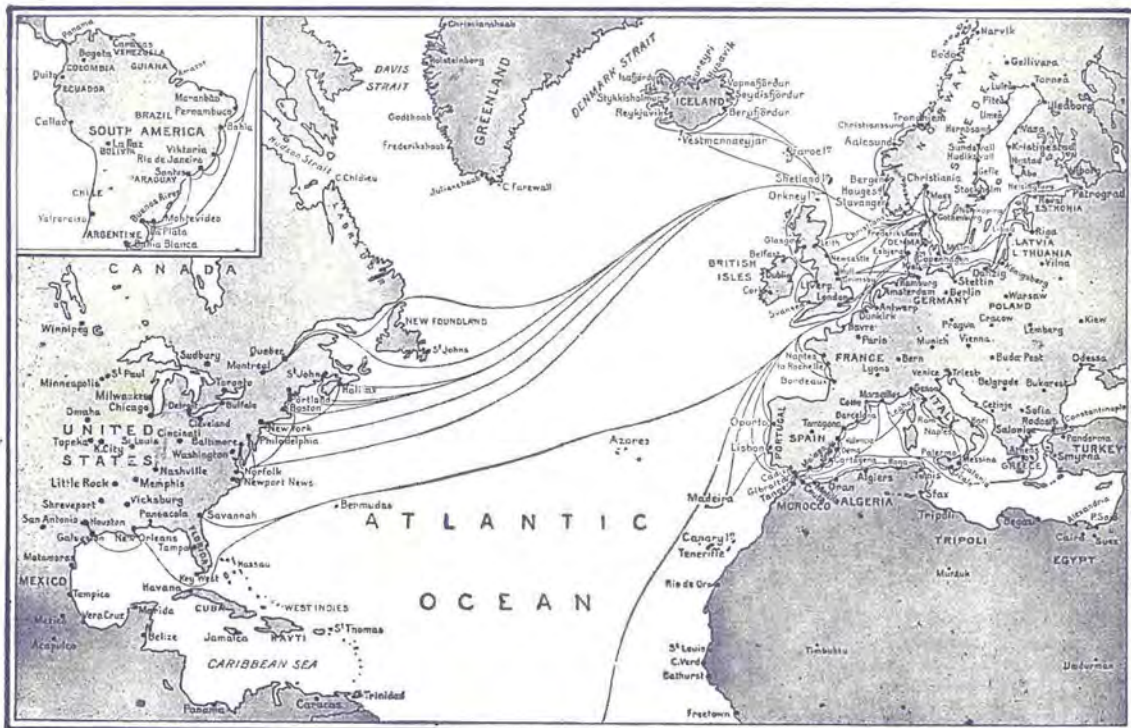
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV N: 8



VIKINGEN

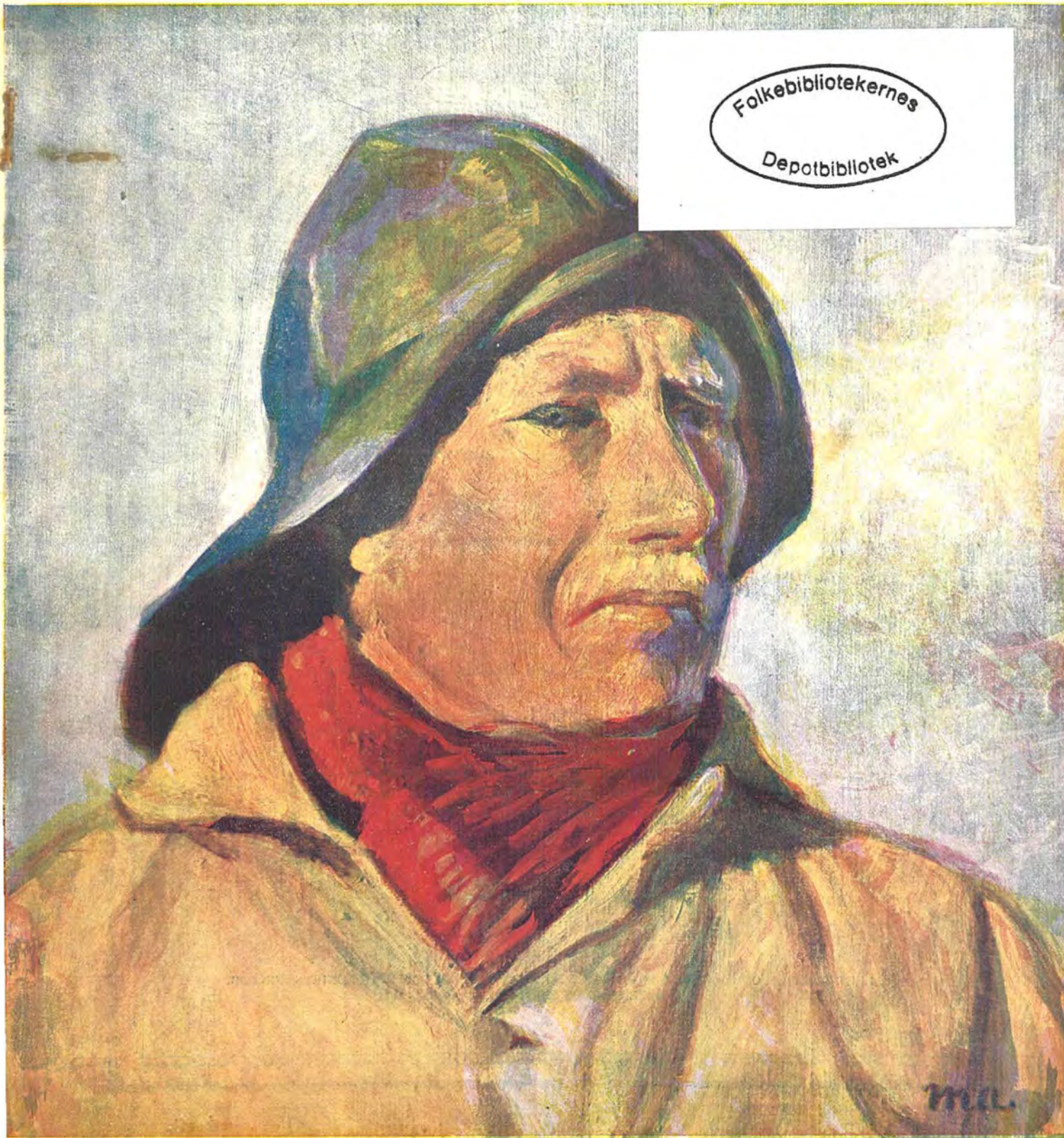
HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Skjolskibredier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlagsmatoren, Marinerforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værfarbejdere, forskellige i Skibsfar, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri interesserede Parter og The International Sealers Federation.

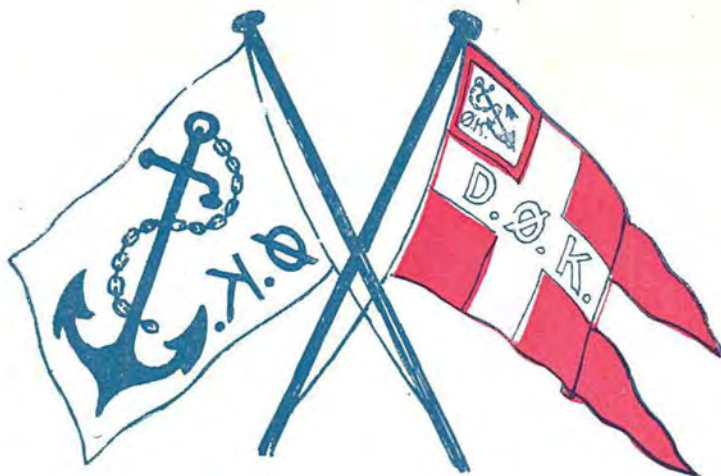
"THE VIKING"

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 Export-Industry and The International Sealers Federation: . . .

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



Folkebibliotekernes
Depotbibliotek



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 Rutebart

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 Træsarter,
Eksport til oversøiske Pladser af evropæiske Produkter.

Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspektion

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

Set. Annæ Plads 28

Te.f. 1535-5836 - Statstef. 527



København K.

Telegram-Adresse: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

^{A/S} EXPORTFLØDEFABRIKEN „DANMARK“

anbefaler sin anerkendte

Flaske- og Daase-Fløde til Skibsproviantering

FORLANG TILBUD

STRANDVEJ 77 - KJØBENHAVN Str.

Telefon Centr. 10,925 og Strand 875



Toldbodvej 22.

Telefon Nr. 1403.

M. B. COHN

Grundlagt 1848.

København K.

Telegr. Adr.: Amiante.

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS CO.
LONDON

H. ELMGREN & Co. HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-

Åbo and Hangö

Telegraphic Address-

„Elmgrenco“

Max Møller ^{A/S}

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning: Dæk & Maskin Stores.



INDHOLD

- Forsidebillede i Flerfarvetryk: *Skagens-Fisker*. Efter Maleri af Michael Ancher.
- »Anine«s Forlis. Med Billede.
- »Barken Margrethe« og Virkeligheden. Med Illustrationer.
- Amerikanske Te-Clippere. Af Oscar Jensen. Med Ill.
- Vore udvandrede Landsmænd. Et Forsiag til Efterlærke Af Frits Heide. Med Ill.
- Det Forenede Dampskibsselskabs Aarsberetning. Burmeister & Wain i 1924.
- Et Hundrears-Jubilæum i Marstal. Af Sognepræst C. T. Høy. Med Ill.
- Havets Veteraner. Med Ill.
- Norsk Skibsfart. I. With. Wilhelmsen, Tønsberg. Med Portræt.
- Den »Traadløse« som Hjælp ved Navigering. Med Ill.
- Heimdals »Anine« forlist.
- Emile Robins Legat.
- Fiskertejet Strandby. Med Ill.
- Den store Sø-Ulykke paa Island.
- Tysk ctr. engelsk Skibsbygning.
- Danske Fiskeriforenings-Formænd. Med Portræter. Personalia.
- Hanstholm.
- Vestkyst-Fiskerihavnene. Af Landinspektør N. Smed Søndergaard, Thisted. Med Ill.
- Brev fra Vestkysten.
- En Fiskerfamille i 4 Generationer. Med Portr.
- Perte-Spionen. Fortælling. Med Ill.
- Hvad man ikke skulde tro. Med Ill.
- Drøm og Virkelighed. Med Ill.
- A. P. Bernstorff ved Frederikshavn Værft. Med Ill.
- Smaanyt.



CHRISTIAN BOGØ

REDAKTØR OG UDGIVER

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

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

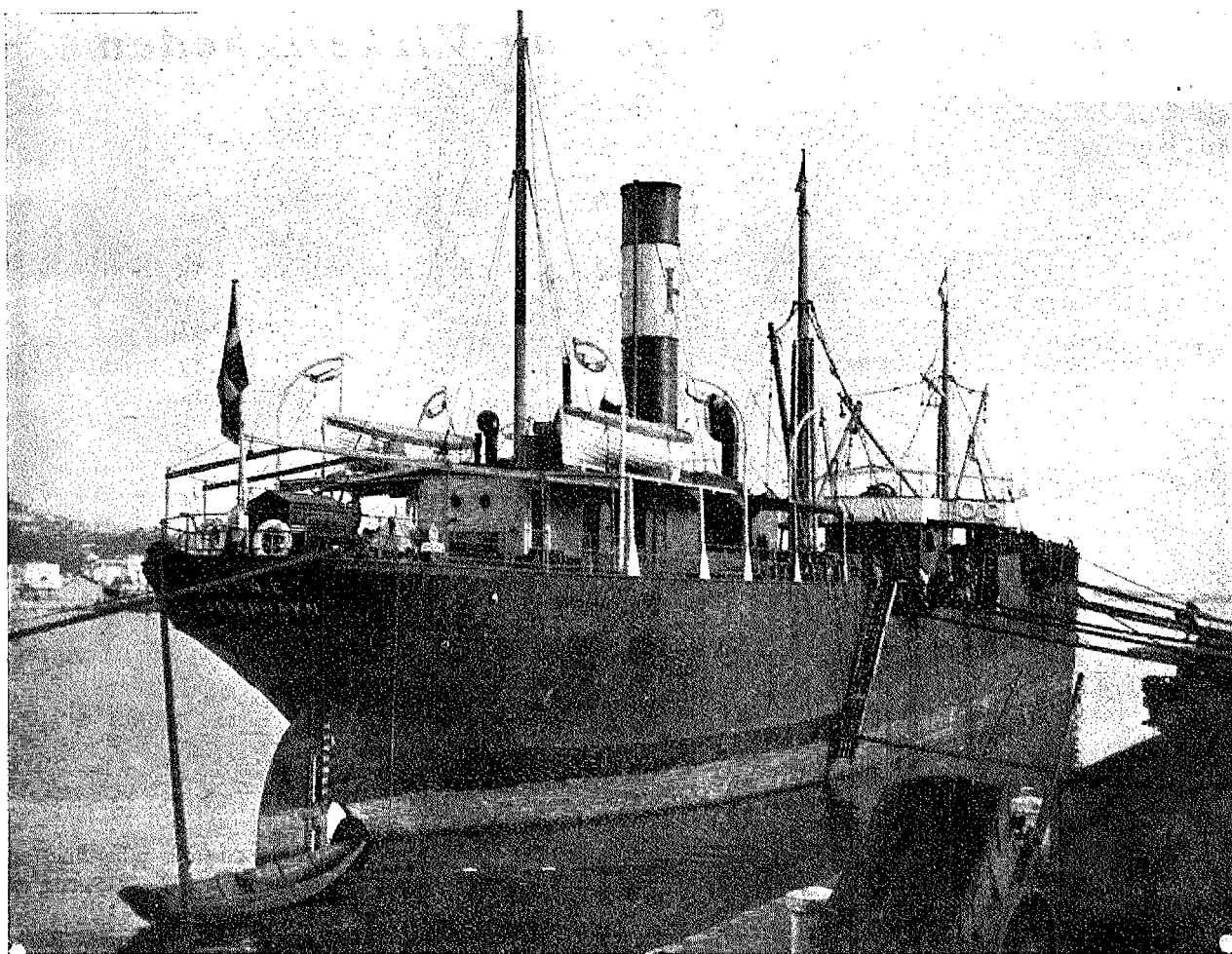
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



„ANINE“ S FORLIS

Den danske Sømandsstands Indsats under Krigen vil gaa over i Historien som et af de skønneste og stolteste Minder om Nationens Kraft og Mod, og Danmark burde aldrig, naar Talen er om Forhold vedrørende Soen, glemme sine Sønner, glemme Faren ved det Liv, der til Hverdag, selv i Fredstid, kan rumme Farer nok!

Det danske Folk, den danske Nation forstod dette i samme Øjeblik, Erkendelsen af den danske Dampers »Anines« Undergang kom til Klarhed herhjemme!

Lad os glemme Dagens Strid og Sensation og i dyb Sorg bøje vort Hoved for den Ulykke, som har ramt dem derude.

Du Moder eller Fader, hvis Søn blev derude!

Du Kvinde, hvis Mand eller Kæreste nu er savnet!

Vid det, at Danmark vil hædre Mindet om sine tapre Sønner! Din Søn! Din Allerkæreste!

Kaptajn *J. Risø*, Oslo.

1. Styrmand *Niels Jensen*, København.

2. Styrmand *Adolf Hummel*, Fur.

1. Maskinmester *C. Laursen*, Randers.

2. Maskinmester *Aage Lystrup*, Hove pr. Viksø.

3. Maskinmester *Ejner Jensen*, Nykøbing F.

Hovmester *Hans Westermann*, København.

Tømmernand *Svend Hansen*, Odense.

Matros *Niels Nielsen*, København.

Matros *Peter Gregersen*, Bogense.

Matros *Marius Andersen*, Helnæs pr. Ubberup.

Letmatros *Albert Nielsen*, København.

Letmatros *Axel Larsen*, Odense.

Dorkeymand *Niels Lindbach*, Aalborg.

Fyrbøder *Otto Kauffeldt*, København.

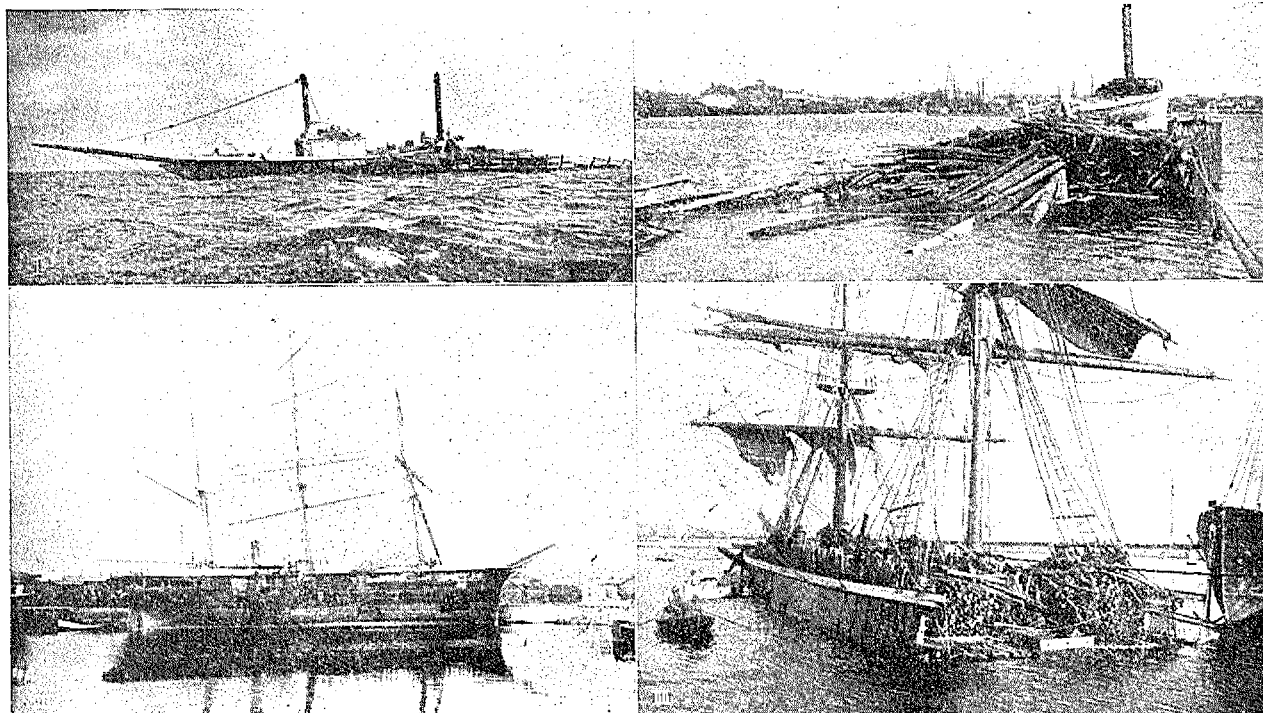
Fyrbøder *Charles Petersen*, Odense.

Kok *Olaf Olsen*, Unnerup.

Messedreng *Anders P. Olsen*, Odense.

Ære være Eders Mindel

„Barken Margrethe“ og Virkeligheden



Vi bragte i sidste Nr. nogle Scenebilleder fra Premieren paa Folkeskuespillet »Barken Margrethe af Danmark«, der endnu opføres paa Sønderbro Teater.

Disse Billeder var jo kun »Teaterbilleder«, og dog er »Barken« skrevet over en virkelig Begivenhed, som fandt Sted under Krigen.

Vi skal dog ikke her komme nærmere ind paa denne, men bringer i Stedet nogle Billeder, taget under Krigen af vor udmærkede Fotograf Herluf W. Jensen i Frederikshavn, til hvilken By saa mangen krigsforlost Sejler blev slæbt ind efter et Møde med en Mine eller en Undervandsbaad i Nordsøen.

De øverste Billeder I og II viser en minesprængt Bark, eller Resterne af den, saaledes som den saa ud, da den blev slæbt i Havn. Men ikke alene Minen, som har givet den Grundskuddet, forøvede sit Hærværk. Forladt af Besætningen, om hvis Skæbne man maaske intet fik at vide, er det synkefærdige Skrog, holdt oppe af Trælasten, drevet rundt paa Havet, medens Storm og Hav langsomt har »klædt« Skuden af til Dækket.

Stump for Stump er alt opstaaende Gods pillet bort og Sejlene pisket til Laser, indtil det afribbede Skrog er bleven taget paa Slæb og ført i Havn.

Billedet forneden tilvenstre III viser en norsk Bark, i hvis Skrog tydeligt ses flere store Huller. Disse stammer fra tyske Granater. Barken blev under Krigen overhalet af en tysk Undervandsbaad og beskudt, ramt af flere Fuldræffere; derefter forsøgte man at stikke Skuden i Brand. Ikke desto mindre overlevede Barken denne Behandling og blev efter en grundig Reparation i Frederikshavn atter sødygtig og sejler den Dag i Dag.

Paa Billedet forneden tilhøjre IV ses en Bark, der flydende paa Trælasten blev bjerget ind til Frederikshavn. Det er imidlertid kun den forreste Del af Skibet, som ses, Resten er bortsprængt af en Mine. Paa Billedet ses tydeligt Lugen paa Dækket agten for Stormasten; hertil og ikke længere naar Skroget. Fra Fokkeraaen paa Formasten flagrer endnu Resterne af Fokken som en laset men hæderdækket Fane!

Stolte Skibe!

Stolte Mænd, som var ombord til det sidste!

Britisk Mindehjem for krigsforliste engelske Sømænd.

Tallet paa engelske Sømænd, der satte Livet til i Verdenskrigen, løber op til ca. 15,000. Til Minde om dem er »Empire Memorial Hostel« rejst i London, »Det britiske Riges Mindehjem«, et Sømændshjem med 250 smaa Eneværelser, Spisesal og andre hyggelige Lokaler for Sømænd fra alle Dele af det britiske Verdensrige.

Hjemmet, som ligger i Bydelen Limehouse, bekvemt for i ethvert Tilfælde en Del af Havnen, har kostet 100.000 Pund Sterling. Paa en Tavle i Hall'en staar: »Det britiske Riges Minde-Hjem, rejst til Guds Ære og i tak-

nemmelig Erindring om Tapperhed og Selvopofrelse af Rigets Sømandsstand under den store Krig 1914—18. — For Konge og Rige«.

»Det Forenede Dampskibs-Selskab«

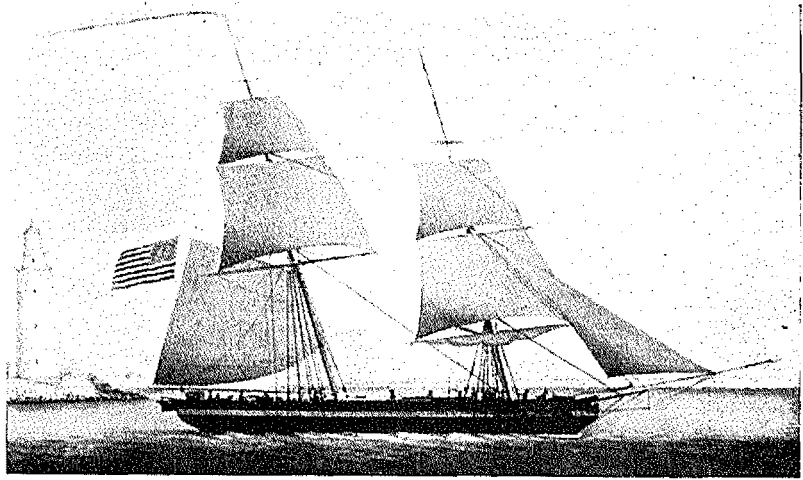
har udsendt et smukt og rigt udstyret Rejsekæfte med Kort over samtlige Ruter i Nordeuropa. Hæftet er desuden forsynet med en Righoldighed af Illustrationer fra Skandinavien og England med engelsk Tekst. Det skal være os en Glæde at vende tilbage til Sagen i det kommende Nr.

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

ved Oscar Jensen.

»Rainbow«, »Houqua«,
»Samuel Russell« og
Bald Eagle Tragedien



»Water Witch« (Baltimore-Typen).

Med John Bertram tilskrev Boston sig som anfort Æren af den skarpeste Clipper, der hidtil var bygget for direkte Fart paa Californien. Men hvad den direkte Kina-Fart angaar, var New York med Hensyn til Bygning af skarpe Skibe et Hestehoved foran; og selv om Pioneren her ikke just havde en Stævn som en Ragekniv og efter Nutidsbegreber ikke kan kaldes Clipper, saa gav den dog Stødet til den Omvæltning paa Skibsbygningens Omraade, der resulterede i de skarpe Clipper-Skibe, og den var Ribben i den Fjer, der prydede den Hat, som gik paa Omgang mellem New Yorks og Bostons Skibsbyggere, og som til Slut blev sidende paa Donald Mackays Hoved.

Denne Pioner skal derfor ogsaa her gøres til Genstand for en kort Omtale; og da det i saa Henseende bliver nødvendigt at gaa tilbage til 1843, skal der samtidig i denne Forbindelse, og forinden der fortsættes med den egentlige store Clipper-Epøke, berettes, hvad der vides om nogle andre Clippere, som fulgte umiddelbart i Pionerens Køl vand.

Benævnelsen »Clipper« stammer fra Verbet »to clip«, som oprindeligt er gammelt New England-Slang og var Udtryk for en hurtig Bevægelse. Verbet har med Tiden fæstet Rod i det engelske Sprog og anvendes den Dag i Dag i samme Betydning. Fra sin første Oprindelse har Benævnelsen Clipper saaledes intet med skarp Skibsform eller i det hele taget med Skibs konstruktion at gøre, og det var først længe efter, at de skarpe Skibstyper havde vist sig overlegne i Hastighed, at Benævnelsen kun blev gældende for hurtigt sejlene Skibe med en skarp Stævn, en konkav Bov og en langstrakt og i Bredden jævnt aftagende Agterende.

Baltimore-Skibene var de første, der benævnedes Clippere, og Pionererne blandt disse skrev sig helt

fra Krigen i 1812 og var modellerede efter Napoleons Brigger. Disse var langtfra skarpe i Bygningsform. De havde tværtimod en konvex Bov og var brede og klodsede Agter, men de var ikke desto mindre ypperlige Sejlere, hvilket de ofte nok gav Beviser for gennem hele Tiden fra deres Tilblivelse til nøjt op i Tredserne — først som Kaper-Skibe senere som Slave- og Sørover-Skibe.

Det var særlig den tøndeformede Bov med et Udspring som en Bølgebryder halvvejs nede ved Vandlinjen, som var karakteristisk for saavel disse som andre søgaaende Skibe af tidligere Dato. Og med denne Bov som Udgangspunkt skrev en vis John Griffiths i New York 1841 en Serie Artikler om Skibs-Arkitektur og gjorde sig til Talsmand for en radikal Ændring i Konstruktionen af søgaaende Skibe, og han udstillede samtidig en Model, som skulde slaa hans Teorier fast.

John Griffiths' Idéer blev mødt med megen Skepsis, og Skibsbyggerne Smith og Dimon, til hvem han først havde henvendt sig, og som havde holdt ham hen med Snak i flere Aar, forsøgte endogsaa at latterliggøre ham. Men al Latter prelede af paa Griffiths' haardnakkede Alvor. Han holdt saa energisk fast ved sine Teorier og talte saa overbevisende, at Firmaet Howland og Aspinwall endelig i 1843 laante ham Øre og sluttede Kontrakt med Smith og Dimon om at bygge et Skib efter den nye Model.

»Rainbow« blev dette Skibs Navn. Dets Køl blev lagt 1843, men man gav sig god Tid til at bygge det og gik frem efter Griffiths' Reformer med megen Varsomhed, og Clippere blev først færdig efter 1½ Aars Forløb.

»Rainbow« maalte 750 reg. Tons og kostede fiks og færdig 22,500 Dollars — nojagtig 30 Dollars pr.

Ton. Og denne Clipper var efter Datidens Begreber et højt mærkværdigt Skib, som allerede, mens det endnu stod paa Stabelen, gav Anledning til mange Indvendinger. Nogle erklærede rent ud med Hensyn paa den konkave Bov, at man havde vendt Vragten ud af Clipperen. Andre paastod, at hele dens Skabelon var stik imod alle Naturlove for, hvorledes et Skib skulde se ud, naar det skulde flyde paa Vandet med Bunden nedad. Hovedindvendingen var Clipperens Form For og Agter. Dens skarpe Stævn og dens langstrakte Bov med konkave Vandlinier, der flyttede Clipperens største Bredde betydeligt længere agterud, end man før havde set, var et Brud paa alle Forskrifter i den maritime Arkitektur. Og Agterskibet, som havde faaet en i Bredden mere jævnt aftagende og slank Form, stødte mange Øjne, som havde vænnet sig til at se Skibe med fede Laaringer slæbende i Vandet og med klodsede Agterpartier som stumpumpede Høner. Blandt Autoriteterne i South Street var man dog enige om, at »Rainbow« trods alle Reformer var et smukt Skib, men de, der gerne vilde gaa for at være de klogeste Hoveder, tvivlede om, at det overhovedet kunde sejle.

»Rainbow« løb af Stabelen i Januar 1845. Clipperen sejlede direkte ud til Kina under den tidligere omtalte Kaptajn John Lands Kommando og med en udsøgt Besætning, som hovedsagelig bestod af Danskere, Nordmænd og Svenskere. Det skal her bemærkes, at Eliten blandt Clipper-Skibenes Besætninger — saavel de amerikanske som de engelske — var Søfolk af disse tre Nationaliteter samt Hollændere og Finner, og mangen Clipper-Styrmand, hvoraf flere endogsaa hurtigt avancerede op til Kaptajner, havde ogsaa Vikingeblood i Aarerne. En udførligere Omtale af Clipper-Besæt-

ningerne foran Masten kræver et Afsnit for sig, og herom skal senere berettes.

Kaptajn Land havde hurtigt set baade sit Skib og sine Folk an, og han trakterede hver især efter Fortjeneste. »Rainbow« fik al den Sejldug, der kunde hænges paa den, og Folkene fik mere Mad, end de kunde spise, mens han selv fra Middag til Middag kun havde Tanke for at æde Længdegrader og Breddegrader, og det varede ikke længe, før han fik Tvivlen om Clipperens Evner til at forstumme. Allerede den første Rejse var ualmindelig hurtig, og Clipperen var tilbage i New York i August 1845. Men paa dens anden Rejse overgik den alle Forventninger. Den afsejlede fra New York den 1ste Oktober og brugte 92 Dage til Kanton. Her lossede den og indtog fuld Te-Last paa 14 Dage og sejlede tilbage til New York paa 88. Alt i alt havde den kun brugt 6 Maaneder og 14 Dage til hele denne Rejse, og Clipperen havde selv Æren af at bringe New York Nyheden om dens Ankomst til Kanton.

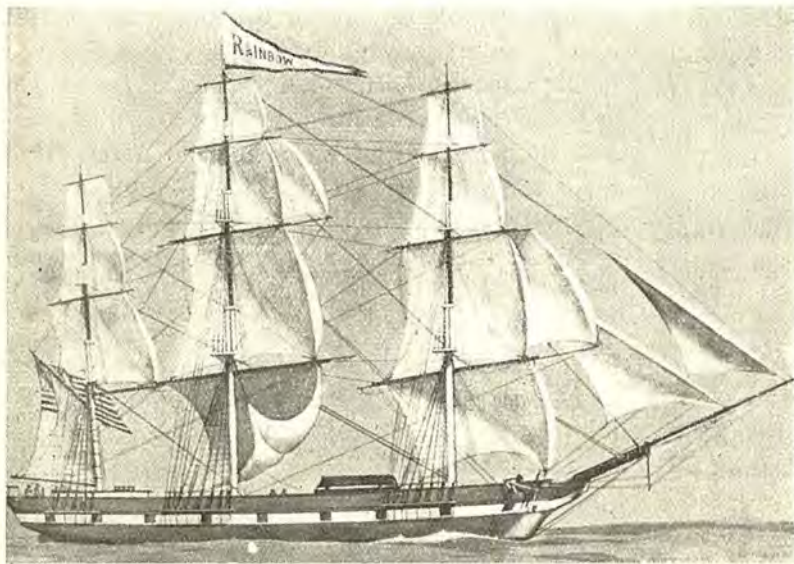
Efter denne Præstation erklærede John Land begejstret, at »Rainbow« ikke alene var det hurtigste Skib, der eksisterede, men at det ogsaa vilde være umuligt at bygge noget andet, der kunde overgaa det i Fart. Og denne Paastand og de svimlende Fragter, »Rainbow« paa Grund af sin Hurtighed opnaaede, havde straks til Følge, at der blev bygget flere Skibe efter samme Model.

Efter det store Guldfund i Californien maatte »Rainbow« som saa mange andre gøre Vejen til Kina over San Francisco, og paa en af dens første Rejser paa denne Vej ud, og efter at Kaptajn Land var bleven afløst af Kaptajn Hayes, forsvandt Clipperen sporløst med Mand og Mus og menes at være forlist ved Kap Horn.

»Rainbow«s Leveaar blev saaledes ikke mange, men denne Pioner havde gjort sin Nytte og vist Vejen for den Flaade af Clipper-Skibe, som fulgte i dens Kølvand, og som ogsaa udadtil gjorde Amerika til en stor Nation — og en Tid til den førende blandt de Søfarende.

John Lands Paastand kom saaledes ikke til at staa længe ved Magt, og han fik selv Kommandoen over flere Clippere, der med Hensyn til Hastighed langt overfløj »Rainbow«.

Af disse Clippere, som fulgte efter »Rainbow«, skal her nævnes nogle enkelte, som gjorde sig særligt bemærkede ved hurtig Sejlads, og hvoraf nogle ogsaa af andre Grunde har Krav paa Interesse.



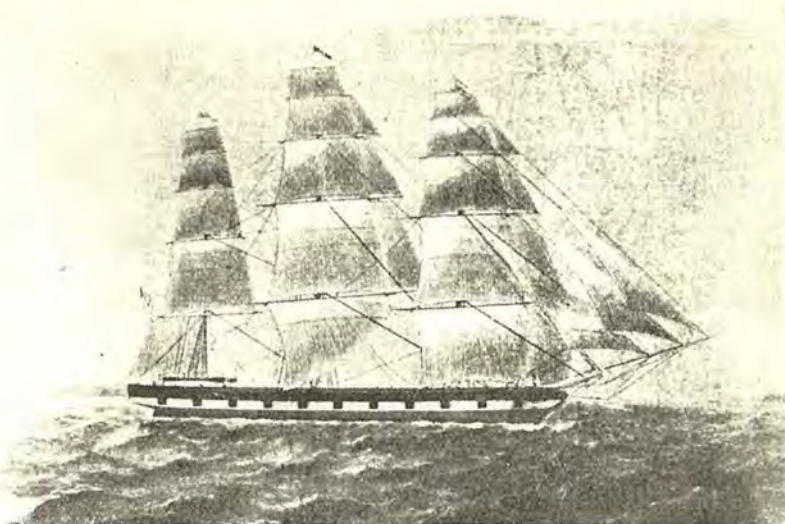
»Rainbow«.

»Houqua« blev sat paa Stabelen hos Brown og Bell i New York 1844 for Regning A. A. Low. Det skal bemærkes, at dette var Aaret efter, at »Rainbow«s Kol blev lagt. »Houqua« blev nemlig sat i Vandet samme Aar, den var paabegyndt, og det kunde let se ud, som om den var Pioneren blandt de skarpe Clippere. Men den Ære kan »Houqua« ikke tilkomme; thi selv om den til en vis Grad ogsaa var bygget efter Griffiths' Model, havde man dog i dette Tilfælde ikke dristet sig til fuldt ud at gaa efter hans Tegning, og denne Nybygning blev ingen skarp Clipper.

»Houqua« maalte 706 reg. Tons og var opkaldt efter en kinesisk Købmand i Kanton, som var meget venlig sindet mod alle Hvide — og i Særdeleshed mod Amerikanere. Denne Købmand havde en saa stor Indflydelse, at Te-Farten i hele Kanton-Distriktet fra Begyndelsen var afhængig af ham. Han aabnede mangan Dør for Amerikanerne, som ellers var stænget for alle Hvide, og han øste Venskab ud til Skipperne og Redere af sin kolossale Formue, som efter Sigende udgjorde 200 Millioner Dollars. Han var i det hele taget en stor og betydningsfuld Kineser. Om han ogsaa var forfængelig, faar staa hen; men det kan dog vist betragtes som givet, at den Æresbevisning, Amerikanerne tildelte Købmanden Houqua ved at opkalde en af deres Clippere efter ham, havde denne *John Chinaman* ydet fuld Valuta for.

Paa sin Jomfrurejse under den berømte Kaptajn N. B. Palmer, efter hvem Clipperen af samme Navn var opkaldt, sejlede »Houqua« fra New York til Java Head paa 72 Dage, og derfra brugte den 12 Dage til Hong-Kong — ialt 84 Dage. Clipperen afsejlede igen fra Hong-Kong den 9ende December 1844, passerede Java Head med 15 Dage i Søen, Ækvator i Atlanten med 70 Dage i Søen og havde herfra 20 Dage til New York — ialt 90 Dage. Den udsejlede Distance efter Loggen havde været 14,272 miles med en gennemsnitlig Etmaals-Distance af 158,6 miles, og Clipperens bedste run fra Middag til Middag havde været 270 miles. Aaret efter sejlede »Houqua« igen fra Hong-Kong den 9ende December, passerede Java Head med 16 Dage i Søen og naaede New York den 10 Marts 1846 efter en Hjemrejse paa 91 Dage. Disse Rekorder blev dog forbedrede 1850 under Kaptajn Mc. Kenzies Kommando, da Clipperen sejlede fra Shanghai til New York paa 88 Dage.

I 1848 blev »Houqua« overhalet af en Cyklon



»Houqua«.

sydvest for Sandalwood Island. Den sejlede ind i Cæret som en stolt Fuldrigger, men den kom ud derfra som et Skrog — fuldstændig afmastet. Dette Uheld overgik Clipperen, efter at Kaptajn Palmer havde forladt den og paa en Rejse, da den midlertidig fortes af Kaptajn Charles Low, som var Broder til Skibets Ejer A. A. Low. Og Kaptajn Low var ikke den Mand, der paaførte sig selv eller sin Broder unødige Udgifter ved at søge ind til nærmeste Havn for Havariet. Han fuldførte sin Rejse for en Nødrig. Og der siges, at da Clipperen »Houqua« langt om længe kom ind til Kanton, fik Købmanden Houqua Taarer i Øjnene ved Synet af sin Navnebroders miserable Forfatning. Dette skal dog næppe forstaas bogstaveligt, men er vel kun Udtryk for den almindelige Mening om, at Havariets Udbedring ikke kostede Brødrene Low en Cent.

Den hurtigste Rejse fra New York til San Francisco for 1850 var 120 Dage, og denne Rekord blev Clipperen »Memnon« Indehaver af 1849. Den første store Kapsejls rundt Kap Horn fandt Sted 1850, og i denne deltog »Houqua« under Kaptajn Mc. Kenzies Kommando, den tidligere omtalte »Sea Witch« under Kaptajn Frazer og »Samuel Russell«, som nu fortes af Kaptajn Charles Low. Disse tidligere Rivaler fra den direkte Kina-Fart havde hver især sine Tilhængere, og der blev væddet store Summer om, hvem der kom først.

»Samuel Russell« ankom til San Francisco den 6te Maj 1850 efter en Rejse paa 109 Dage fra New York, og denne Clipper havde saaledes slaaget det foregaaende Aars Rekord med 11 Dage. Alle dens Tilhængere følte sig overbeviste om, at denne Præstation ikke kunde overgaaes — i hvert Fald ikke dette Aar og de blev bestyrkede i deres Tro, da »Houqua« først kom klattende den 23. Juli med 120 Dage

fra New York. Men den følgende Dag kom Kaptajn Frazer rullende ind gennem Golden Gate med »Sea Witch«, og han havde kun brugt 97 Dage fra Sandy Hook.

»Houqua« havde saaledes ikke høstet Lauzbær under denne Kapsejlad, og den kom heller aldrig til det senere i Farten rundt Kap Horn. Kaptajn Mc. Kenzie beholdt Kommandoen over Clipperen, til denne i 1865 mødte sin endelige Skæbne i en Tyfon, som sendte den til Bunds i Kina-Soen.

»Samuel Russell« var endnu mere udpræget Clipper end »Rainbow« og var ligesom »Houqua« bygget hos Brown og Bell. Denne Clipper tilhørte ogsaa A. A. Low, og den var opkaldt efter Grandlæggeren af det største amerikanske Handelsnæs i Kina »Russell & Co.«, som havde Hovedkontor i Kanton, og hvor A. A. Low havde faaet sin mercantile Uddannelse.

»Samuel Russell« løb af Stabelen i August 1847 og sejlede ud paa sin første Rejse den 14. September — ogsaa under Kaptajn N. B. Palmers Kommando. Paa denne Jomfrurejse brugte Clipperen 114 Dage fra New York til Hong-Kong, og dens bedste Etmaals-Distance havde været 300 nautiske Mil med en Vindstyrke, som dens Logbog her fortæller:

Stiv Brise fra Nordvest. Vinden 4 Streger ind paa Bagbords Laaring. Kl. 4 Fm. bjergede Røjl-Læsejl. Kl. 11,30 Em. bjergede Stor-Skysejl og Jager.

I 1849 forlod Kaptajn Palmer Clipperen før at overtage »Oriental«, og hans yngre Broder T. D. Palmer fik Kommandoen over »Samuel Russell«. Men denne yngre Palmer var ikke nogen haard Sejlfører, og den berømte Kaptajn Dumaresq, som overtog Clipperen efter ham, udtrykte sin Misbilligelse herover ved at gøre Randbemærkninger i Logbogen ud for alle de rebede Sejl, han fandt.

I denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at gøre et lille Kig i den lille 524 Tons Clipper »Great Britain«s Logbog fra dens Hjemrejse fra Kina i 1849—50 under Dumaresq's Kommando.

»Great Britain« forlod Java Head den 22. December 1849, og til den 14. Januar 1850 havde den passeret syv medgaaende Sejlere. Fra denne Dato giver dens Logbog følgende spredte Oplysninger:

Januar den 20.: Byget, dobbelte Reb i Merssejlene, passerede et Skib drejet under for klodsrebet Stor-Merssejl.

Januar den 24.: Sydvest Storm, klodsrebede Merssejl, fik Undersejlene splittede. Gjorde før dette indtraf $7\frac{1}{2}$ Knob med Ræerne brasede

skarpt an og Vinden 6 Streger ind paa Bagbords Bov.

Januar den 25.: Fik alle tre Merssejl splittede og maatte dreje under. Havde fem Skibe i Sigte, hvoraf en var en hollandsk Fregat — alle underdrejede.

Januar den 27.: Havde syv Skibe i Sigte og sejlede dem alle agterud.

Januar den 29.: Passerede Kap Haab og ankrede i Table Bay. Begge Kæder sprang, og næsten alle Sejl blev splittede, drejede under udenfor. Haard Storm blæsende fra Land.

Januar den 30.: Lagde op efter Sct. Helena.

Februar den 1.: Stiv Passat, havde Røjler og Læsejl til, passerede et Skib med dobbelt Reb i Merssejlene.

Februar den 8.: Ankrede ved Sct. Helena med et Varpanker paa et Kabeltov.

Februar den 10.: Afsejlede fra Sct. Helena efter at have fyldt Vand og kompletteret Ankre og Kæder.

Februar den 21.: Passerede Linien paa 31 Gr. Vest Længde.

Marts den 12.: Passerede under dobbelt rebede Merssejl flere Skibe, som laa underdrejede.

Marts den 17.: Tog Lods ved Sandy Hook efter en Rejse paa 84 Dage fra Java Head — inclusive Opholdet ved Sct. Helena.

Som det ses heraf, var Kaptajn Dumaresq ikke meget for at dreje under eller stikke Reb i sine Sejl. Og mens han havde Kommandoen over »Samuel Russell«, blev der i Clipperens Logbog indført flere splittede end rebede Sejl, men ogsaa store udsejlede Etmaals-Distancer.

Paa en Hjemrejse fra Kanton i 1851 sejlede Clipperen 6,780 miles i 30 Dage, og dens bedste run fra Middag til Middag var 328 miles. Dens hurtigste Rejse fra Kanton til New York gjorde den i 1852, da den sejlede hjem paa 95 Dage.

Under Kaptajn Frederik Lucas' Kommando forliste »Samuel Russell« 1870 i Caspar Strædet.

Efter »Samuel Russell« fulgte »Memnon«, som var bygget af Smith og Dimmon 1848 — og »Oriental«, bygget af Brown og Bell 1849, men disse skal senere omtales under Beskrivelsen af Rivaliseringen mellem amerikanske og britiske Clippere i Te-Farten.

Foruden de her nævnte Clippere var ogsaa den berømte »Sea Witch« dukket frem i Perioden mellem »Rainbow« og den store Clipper-Tid. Denne er tidligere beskrevet sammen med Bully Waterman og George Frazer og endte som anført sine Dage i

Kuli-Fart — et nedværdigende Endeligt for en saa pragtfuld Clipper.

Hvorledes Kuli-Fart var den Gang, giver Bald Eagle-Tragedien det bedste Billede af, og med dette gøres Springet tilbage til de amerikanske Te-Clippers Glansperiode.

»Bald Eagle« var bygget 1852 af Donald Mackay i East Boston og tilhørte George B. Upton i Boston. Clipperen maalte 1790 reg. Tons og gjorde sine første Rejser under Kaptajn Dumaresq's Kommando. Og med denne udprægede Rekord-Jagers desperate Sejlføring opnaaede Clipperen glimrende Resultater i Te-Farten. Den konkurrerede endog saa med Flying Cloud paa en Rejse til San Francisco, men blev under denne Kampagne sejlet 18 Dage agterud.

Efter Kaptajn Dumaresq gik Clipperen fra Haand til Haand mellem mindre kvalificerede Førere. Den skiftede hyppigt Ejere og gled tilsidst ind i Kuli-Fart — og tilmed den mindst respekterede Form for denne Fart. Den slæbte Kinas Udskud til Chircha Øerne — til dette Helvede, hvorfra ingen Kineser nogensinde vendte tilbage til det himmelske Rige; men hvor dette Udskud af Menneskeslægten maatte henslæbe Resten af Tilværelsen med at samle Fugleekskremitter til dem, der levede højt paa denne Guano.

Aar efter Aar sejlede »Bald Eagle« støttig i denne miserable Fart. Den før saa stolte Clipper sank dybere og dybere i social Anseelse og blev efterhaanden ikke stort bedre end et Slaveskib. Saa kom tilsidst den Tid, da ogsaa Clipperens Officerer blev af fremmed Nationalitet, og nu var dens eneste Tegn paa fordums Glans det Stjernebanner, som den til Trods for alle Omskiftelser vedblivende førte under sin Flaggaffel.

Paa Clipperens sidste og uheldsvangre Rejse var dens Kaptajn en Portugiser, og dens øvrige Besætning var paa en eneste Undtagelse nær luter Dago og for største Partens Vedkommende Kaptajnens Landsmænd. Undtagelsen var Irlænder, og denne Mand er ansvarlig for den frygtelige Beretning om Clipperens Endeligt. Hvor megen Overdrivelse der er i denne Irlænders Udsagr, er det umuligt at konstatere; men at domme efter de autentiske Beretninger, der foreligger om lignende Tragedier, som har været udspillet i andre Kuli-Skibe, er der ingen særlig Grund til at drage hans Ord i Tvivl.

»Bald Eagle« befandt sig ca. 500 Mil Øst for Manila paa Rejse til Chircha Øerne med fuld Last af gult Udskud — syv Hundrede og tyve elendige, lasede Kulier som af Forsigtighedshensyn kun fik

Lov til at betræde Dækket i mindre Hold og ellers ikke fik anden frisk Luft end den, der sparsomt trængte ned i Lastrummet gennem de med Netværk af svære Jernstænger tilgitrede Lugeaabninger.

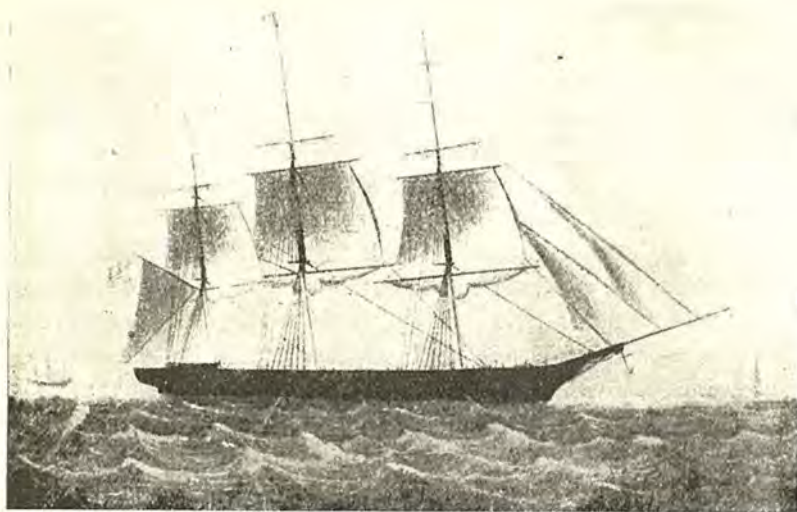
Det var ved fem Glas paa Aftenvagten. Solen hang lavt i Vest som en blodrød Ildkugle og kunde lages som et Varsel om Mord og Brand. »Bald Eagle« slorede fremad paa sin Kurs for en stiv nordlig Kuling med en Fart af 10 Knob i Timen. Et Hold paa 10 Mand af den levende Last sad tavse omkring Storlugen og luftede deres flortynde Laser og flettede Haar, og nede i Lastrummet var alt lyst og stille og tilsyneladende i bedste Orden.

Saa blev der slaaet seks Glas. Slagene faldt taktfast to og to paa »Bald Eagle«s store Malniklokke, og de ringede bogstavelig talt Solen ned for alle de elendige Skabninger, der havde deres Tilhold i Lasten. De 10 Gule paa Dækket, som nu havde faaet Haaret sat op i Knuder, vidste Besked og stillede sig straks op ved Nedgangen. De var øjensynlig selv ivrige efter at komme ned i Stinkhulen igen, og da den vagthavende Styrmand kom til og aabnede Gitteret for Lugen, udtrykte de deres Tilfredshed med et vildt Hyl, som øjeblikkelig blev besvaret fra Hundreder af Struber nede i Lastrummet. Og nu stormede en Lavine af Kinesere under Hyl og Skraal og bevæbnede med Bundbrædder fra deres Køjer op ad Lejteren til Dækket i den Hensigt at bemægtige sig Skibet.

Ved det første alarmerende Hyl var hele Vagten straks paa Siden af Styrmanden. De 10 Gule paa Dækket blev i en Haandevending bogstavelig talt



Kanton-Købmanden »Houqua«



»Samuel Russell«.

mejede ned eller slaet for Panden af Knive og Haandspager, og det lykkedes Mandskabet ved forenede og fortvivlede Anstrængelser at faa Gitteret trukket over Lugen igen og laaset fast, uden at en eneste Kuli var sluppet op fra Lasten.

Imidlertid kom Kaptajnen anstigende med en Revolver i hver Haand, og varmlodig Portugiser som han var, kogte han straks over. Han tomte begge sine Skydere ned gennem Gitteret og midt ind i den hylende Masse, der stod pakket som Sild i Tønde under Lugeaabningen, og et Øjeblik efter fulgte alle tre Styrmand hans Eksempel. Skud smældede efter Skud og drøned i hele Salver, og Skrig og Skraal flængede Luften. Kuli efter Kuli faldt som Lig oven paa hinanden. Andre trængte frem i deres Sted, og de sprang samlede efter Gitterværket og vilde rive det ned med deres Vægt, men de faldt i Springet og blev liggende. Et blindt Raseri havde grebet dette Hylekor af gul Yngel, der i vild Fanatisme og Rovdrift ustandselig væltede frem i Lugeaabningen og lige saa hurtigt blev plaffet ned.

Men det kan ogsaa være forbunden med Fare at skyde Rotter i en Fælde. Ligene hobede sig op i en Dyrge, der voksede og voksede og tilsidst naaede helt op til Lugekarmen; og dette blev Aarsagen til den tragiske Afslutning. I deres blodtørstige Iver tog disse Dagos sig ikke i Agt, men stak endogsaa Revolverne ned gennem Gitteret og fyrede løs. Og saa antændte Krudtslammet fra et Skud Laseerne paa et af de øverste Lig i Dyngen; og i samme Nu fængede en djævelsk Ide i samtlige i Lastrummet levende Kineseres Hjerner. De stormede frem over Ligdyngen som en Flok Sjakaler og faldt hovedkulds over hinanden for den morderiske Ild fra Dækket og af Iver for at faa fat i den glødende

Las. Denne blev i et Nu revet af den døde Mands Krop, og Kulien, der erobrede Lasen, forsøgte straks at blæse Liv i Gløden. En Kugle standsede ham i hans Forsæt. En anden Skævoje tog det op, men kun for i samme Øjeblik at dele Skæbne med sin Forgænger; og saaledes fortsattes dette Myrderi om den ulmende Tøjlas. Lige saa hurtigt Skibets Officerer skød disse Ildgerningsmænd ned, lige saa hurtigt optog andre deres djævelske Forehavende, indtil Gløden, som det var lykkedes at holde Liv i paa saa stor Bekostning, tilsidst slog ud i en spæd Flamme. Saa gik den brændende Las fra Haand til Haand som et Lyn

i Zig-Zag og forsvandt bort fra Lugeaabningen og ind under Dækket med hele det hylende Kor bag efter.

En halv Snes Minutter efter væltede en tæt Røg op gennem Lugeaabningen. De desperate Kulier havde lavet Baal af Køjebraedder og Madrasser paa flere Steder i Lasten, formodentlig i den Tro, at Mandskabet af Frygt for, at de skulde stikke Ild paa Skibet, vilde aabne Gitteret og saaledes give dem en Chance. Men det faldt ikke denne Portugiser-Kaptajn ind at løbe den Risiko. I Stedet for lod han Besætningen hugge Huller i Dækket, og gennem disse blev der saa pøset Vand ned i Lasten. Dette Slukningsarbejde forslog dog intet mod de Hundreder af forrykte Kineseres fælles Bestræbelser for at holde Baalene vedlige; og saa gik det, som det maatte. Ilden fængede i Køjer og Skillerum, i Dæksbjælker og Garneringer, og da Kulierne erdelig indsaa, at deres Forehavende ikke gav det forventede Resultat, havde den grebet om sig med en saadan Voldsomhed, at de ikke længere var i Stand til at slukke den.

»Bald Eagle«s Lasterum var et Flammehav baade For og Agter. Ild og Røg trængte de hylende Kulier tilbage og hen under Lugeaabningen. Og den Scene, der her udspillede, voksede i Grufuldhed fra Minut til Minut, og for den, der saa den, maa dette Syn have været som et Kig ind i Dantes Helvede.

Under det spærrende Gitter var alt et Virvar af Levende og Døde — ynkværdige, men hæslige Mennesker skabt i en radmager Buddhas Billede. De ravede som i Blinde i en kvælende Røg og stredes med hinanden om den Luft, ingen af dem kunde faa, og de Hundreder bagved trængte paa. Det var som en eneste vridende Masse, der krympede



sig under Kvælning og Slik af Ildtunger, og hvorfra et Utal af lange, nøgne Arme med dirrende Hænder og grablende Fingre straktes i Vejret som tryglende om Barmhjertighed. Rædselskrig efter Rædselskrig skar hvinende ud gennem det tiltagende Tusmørke og blev snart til et eneste langtrukket Hyl. Hele Lugeaabningen var som en ond Drøm af grøngule og fordrejede Ansigter med gispende Munde, som forgæves snappede efter Vejret, og med Øjne, der trængte langt ud af deres Huler og stirrede op efter gennem et Helvedes Atmosfære. Og ved Nedgangen til dette Helvede stod Portugiser-Kaptajnen støttig med en Revolver i hver Haand og vaagede som den skinbarlige Satan selv over, at ingen gul Djævel slap levende op. At vise Barmhjertighed mod disse var efter hans Opfattelse ensbetydende med at begaa Selvmord, og denne Opfattelse vilde enhver Sømand i Kuli-Farten dele med ham. Han veg ikke fra Lugen, før Stanken af brændt Kød fordrev ham, og da var Ilden paa flere Steder brudt gennem Dækket.

Besætningen havde forlængst opgivet at slukke og tænkte nu kun paa at komme bort fra Skibet. Der blev givet Ordre til at dreje under, men det var vanskeligt at manøvrere paa Dækket i den kvælende Røg, og Kommandoraabene blev overdø-

vede af Skrigen fra Lasten. Først da Mørket faldt paa, var Manøvren udført, og ved otte Glas var »Bald Eagle« i fuldt Blus For og Agter. Imidlertid var Skrigene fra de brændende Kinesere ophørt, og en knugende Stilhed fulgte efter. Den sidste Kuli havde draget sit sidste Suk i den gloende Ovn under Storlugens hæslige Gitter.

Med feberagtig Hast blev Baadene sat ud, og der blev kun Tid til at medtage nogle faa Beskøjter og en ussel lille Forsyning af ferskt Vand — alt i alt ikke mere end til en Dags Forbrug. Den ene af Baadene brændte, før man naaede at faa den ud over Skibssiden, og Besætningen maatte stuve sig sammen i de tre andre Baade, som det lykkedes at faa uskadte i Vandet. De var 10 Mand i hver af Laaringsbaadene, og langs Storbaadens Rælinger var 18 Mand placerede. Kun Storbaaden var forsynet med Mast og Sejl — Laaringsbaadene kun med Aarer, saa det blev nødvendigt at tage disse paa Slæb.

Der blev sat Kurs efter Manila. Vinden var nordlig og frisk, og der løb en høj Sø. Hele den første Nat og den følgende Dag masede Storbaaden paa for sit fulde Luggersejl og med de to mindre Baade paa Slæb, og i flere Tilfælde undgik de alle tre med Nød og næppe Kæntring eller at blive bord-

fyldte. Den næste Dags Aften blev der stukket et Reb i Luggersejlet, og nu gik det kun smaat fremad, men med stadig overhængende Fare for Kæntning i den høje Sø. Saaledes forløb nu to Dage og to Nætter, og alt, hvad disse Mennesker fik af Næring i den Tid, var en Bid af en Beskøjt og en Siurk Vand daglig til hver Mand. Og som om denne Smalkost ikke var Kval nok, blev disse overtroiske Dagos ogsaa ledsagede af en kæmpestor Graahaj, som troligt fulgte Storbaaen — snart paa der ene og snart paa den anden Side. Den tredje Nat sprang Slæbetrossen til den ene Laaringsbaad, og denne

blev først funden igen ved Daggry, men da drev den med Bunden opad og uden et levende Væsen paa Kølen. Hele dens Besætning var druknet og — efter denne Katastrofe viste Hajen sig ikke mere.

Den fjerde Dags Morgen kom de to andre Baade ind til Manila, hvor den engelske Kanonbaad »Rattlesnake« laa, og her ombord tog man sig af de Overlevende. Det var et Held, at den omtalte Ir-lænder var blandt disse, ellers var det maaske aldrig blevet oplyst, at den en Gang saa stolte Clipper »Bald Eagle« endte som et flydende Krematorium.

En Havskildpadde paa 60 Pund.

Da Regnskabsfører Henriksen paa »United States« sidst tog hjem fra Amerika, medførte han en Havskildpadde paa 60 Pund. Den interessante Passager nægtede imidlertid at tage Føde til sig, hvorfor Skibets Slagter blev nødt til at kappe Hovedet af den. Nu vil den blive udstoppet og — efter hvad vi erfarer — skænket til Zoologisk Museum.

Stranding.

Motorskibet »Dva« af Christiania, paa Rejse fra Norge til Tyskland med en Ladning Is, strandede forleden Syd for Sæby. Svitzers »Viking« assisterer.

Dampskibsselskabet »Øresund«.

Den 1. April i Aar var det 25 Aar siden, at Aktieselskabet »Øresund« overtog Sundfarten. Selskabet startedes af saa kendte Folk som daværende Folketingsmand, senere Statsminister Niels Neergaard, Grosserer Joachim Prahl, Fabrikejer Bjørn Stephensen og Overretssagfører L. Zeuthen, som udgjorde Selskabets første Bestyrelse.

Anledningen til Selskabets Stiftelse var, at en svensk Færge i 1900 kom i Fart paa Malmøruten, hvorefter man ansaa det for nødvendigt at fortsætte Farten mellem de danske og svenske Sundhavne med et dansk og et svensk Selskab. Med dette for Øje stiftedes derfor samtidig Søsterselskabet Svenska Rederiaktiebolaget »Øresund«. Begge Selskaber ledes i København af Direktør, Kaptajn Jens Krogh, som fratrædte 1. April 1920 og tre Aar senere afgik ved Døden Hans Efterfølger blev Direktør C. Paepcke, som stadig leder Selskabet med stor Dygtighed. Gennem samtlige 25 Aar har Grosserer Prahl været Bestyrelsens Delegerede i Direktionen. Som fjerde Medlem i den danske Bestyrelse er indtrædt Fabrikejer Alfred Benzøn, og afdøde Overretssagfører Zeuthen er afløst af Overretssagfører H. Ebstrup.

Af Personalet fungerer endnu siden Selskabets Start Kaptajnerne J. P. Nielsen, E. Ruge og J. M. Fagerlund, Forvalter Th. Petersen samt Kasserer og Bogholder i Malmø A. Lindberg og Assistent Sven Persson.

Polen vil bygge en Handelsflaade.

Da den polske Handel er helt afhængig af fremmede Rederier paa Grund af Landets Mangel paa Handelskibe, har den polske Regering nu besluttet sig til at bygge en Handelsflaade af Størrelse som den finske.

Verdens fire rigeste Mænd

er Henry Ford (550 Mill. Dollars), John D. Rockefeller (500 Mill.), Hertugen af Westminster, der, skønt han ejer en Trediedel af den Grund London er bygget paa »kun« har 150 Mill. Dollars. Som Nummer fire kommer Hugo Stinnes Bo, der anslaaes til 100 Mill.

Ford Motor Comp.,

der i det sidste Halvaar har købt Skibe svarende til 50,000 Tons for at føre Automobileer gennem St. Lawrence-Kanalen til Havnebyerne, har nu yderligere købt 3 store Dieselskibe, der skal sættes i transatlantisk Fart til Transport af egne Fabrikater.

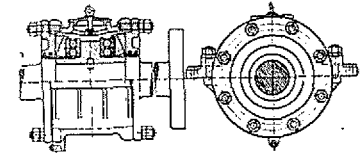
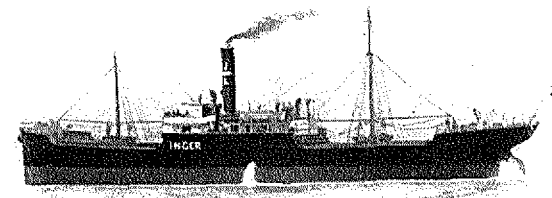
SKF

Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F.,
Bredgade 65.

Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propellejer til Optagelse af Skruens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tonns med 620 Hk. Maskine og disse har været i Drift siden Aug. 1921 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Indhindringer.

Med Høflighed
J. Lauritzen
København, den 26. Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger

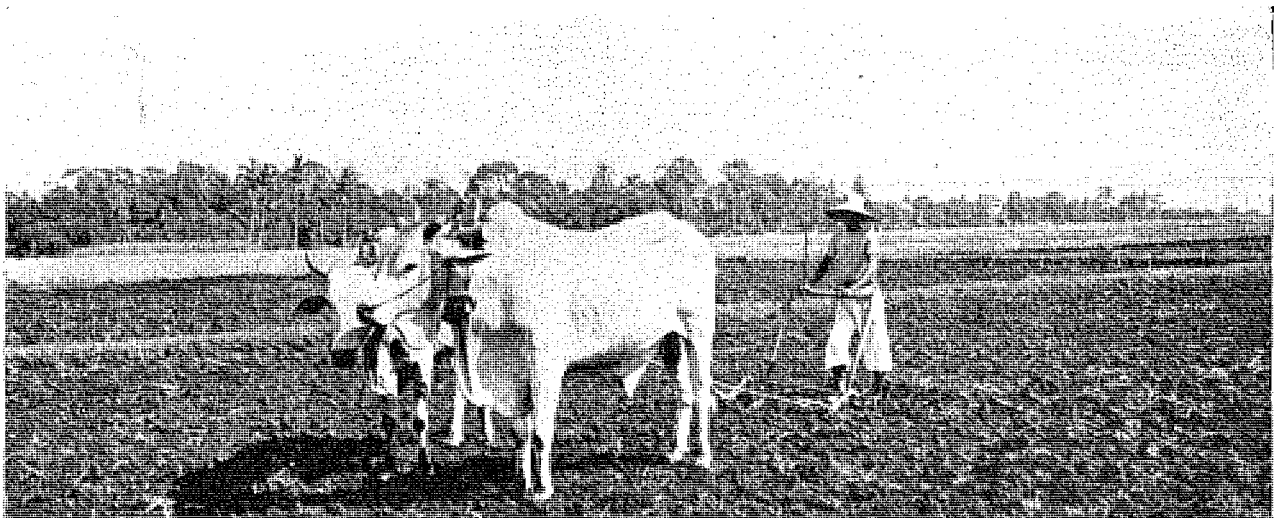
VORE UDVANDREDE LANDSMÆND

ET FORSLAG TIL EFTERTANKE

AF

FRITS HEIDE,

1/10. Botaniker ved den hollandske Regerings Forsøgsstation for Tropelandbrug i Brutenzorg paa Java.



Rismarken harves efter Rishøsten; i Tørtiden plantes der til med Jordnødder, Batater eller Soyabønner.

Der skrives og tales meget herhjemme; der skrives og tales ogsaa meget smukt, højtstemt og lyrisk herhjemme om vore Landsmænd derude; men nøgternt set er vi vel ikke i Danmark naaet et eneste ærligt Skridt videre end just til Snak og Skriveri, naar Spørgsmaalet gælder det for vort lille Land, saa vel som for de store koloniserende Lande, saa omfattende, mangesidede og yderst vigtige Problem: Organisationen af vor Udvantring samt Bevarelsen af og Økonomien med det Menneskemateriale, som — hvor det end befinder sig i Verden — dog er vort, dog er en Del af vort Folkelegeme og dog tænker, føler og aandeligt lever paa Dansk.

Der er ofte skæmtet bittert med, at der danske Bonde hæger om og dægger for sit Kvæg og sine Svin, langt hellere end han ofrer noget paa sine Børns aandelige Vel, at hans Ajlekumme ofte er lige saa højmoderne, som hans Folkeskole er middelalderlig i sanitær Henseende — dog lad hver Sognemand i Danmark her gribe sig i sin egen Barm; thi kun i Principet har det Berøring med den foreliggende Sag.

Men ogsaa just i Principet er det, det klemmer; for desværre kan vi derude fra skæmte lige saa bittert med, at den danske Stat aldrig vilde placere sit Pengemateriale saa planløst, saa ukontrolleret, ofte — nationalt set — saa vildt sejlende for Lud og koldt Vand og med en saa ringe Udsigt til at

faa trukket Kapital med Renter og Renters Renter hjem til det gamle Land igen, som den indtil Dato har piaceret en meget stor udvandrende Del af det danske Folkelegeme i oversøiske Lande.

Ved disse skarpe Ord er det ingenlunde udelukket, at en og anden maaber i uskyldig Uforstand; det er vel endda nogenlunde givet, at han gør det; thi man har herhjemme faaet et noget forkert Billede af mange Udenlandsdanskernes Liv, og det maa desværre siges, at Skylden herfor ikke udelukkende hviler hos Hjemlandsdanskerne, men netop overvejende hos dem, der selv gik ud, og dem, der atter kom hjem.

Thi de har langtfra altid været sanddru; det er blevet Skik herhjemme at tro, at Guld og Lykke hentes let derude — det har været med en saa klam og slatten Fornemmelse, at een kom hjem igen som den forlorne Søn, der dog fandt det lettest at æde Fedekalven af de hjemlige Kødgryder; langt stoltere var det at bralre op med Tigerjagter, kæmpemæssige Bedrifter og letvundne Formuer — selv om Tigerjagterne fortaltes ud af Bøger, Kæmpebedrifterne var udført af andre, og de store Formuer kun vindes efter Metoder, som vor Nation gennemgaaende er altfor bly, for human og rettænkende til at anvende overfor de mere eller mindre undertvungne Folk.

Det skal indrømmes, at det, som her siges, i det

hele langt mindre gælder om de tempererede Egne i Amerika end netop om de tropiske og de subtropiske i Afrika og Asien; men det er ogsaa særlig dér, den forsømte Opgave ligger; dér er det, det kan være godt at høre, hvad en anden lille Nation gør, og hvorledes den administrerer sit Menneskemateriale paa en forstandig og dog sirapel Maade, der gør den det muligt at høste gyldne Renter af den værdifuldeste af alle arbejdende Kapitaler: den udvandrede Landsmand.

Det skal ogsaa indrømmes, at naar man taler om udvandrede Landsmænd, maa man søge at drage et Skel mellem den, der som Landbrugeren erhverver sig Land eller som Handelsmanden og Haandværkeren danner sig en Kundekreds, og den, der som Læge, Farmaceut, Ingeniør, Landbrugsyndig eller hvad andet, gaar i en fremmed Nations offentlige eller private Tjeneste; thi den første er fastere knyttet til Stedet end den sidste, rives vanskeligere løs fra sin hele Virksomhed og vindes

Skibspriser.

Damperen »Bogen« paa 4134 Br. Tons, 7100 Tons d. w., bygget 1911, er solgt fra Tønsberg for 18,000 Lstr. Den solgtes i 1919 sammen med andre af Moor Lines Flaade for 22 Lstr. pr. Tons for hele Flaaden.

Hollandsk Damper »Spaarnestroom«, 921 Br. Tons, 1353 Tons d. w., bygget i 1920, solgt til Glasgow for 11,000 Lstr.

Hollandsk Damper »Berkelstroom« paa 1324 Br. Tons, 2090 Tons d. w., bygget 1917, er solgt til et Glasgow-Rederi for 16,500 Lstr.

Damperen »St. Margaret« paa 1105 Br. Tons, bygget i 1907, er solgt til den kanadiske Regering for 25,000 Lstr.

Tysk Damper »Ingeborg«, 1760 Br. Tons, 3000 Tons d. w., bygget 1920, er solgt for 27,500 Lstr.

Damperen »Phoebe«, 2754 Br. Tons, bygget 1894, er fra Newcastle solgt til Italien for 7000 Lstr.

Damperen »Hardanger«, 2419 Br. Tons, 3670 Tons d. w., bygget 1891, solgt til Grækenland for 6000 Lstr.

Damperen »Buccaneer«, 970 Br. Tons, 1350 Tons d. w., bygget 1890, er solgt til Italien for 2500 Lstr.

Italiensk A-Standardtype Damper »Stromboli«, 5311 Br. Tons, bygget i Newcastle i 1918, er solgt for 46,000 Lstr. Blev solgt i Oktober 1919 for 215,000 Lstr.

Damperen »Colonial«, 4962 Br. Tons, bygget 1903, er solgt til Italien for 11,500 Lstr.

Damperen »Kenuta«, 5045 Br. Tons, 7615 Tons d. w., bygget 1907, er solgt til England for 19,900 Lstr.

En foretagen statistisk Undersøgelse viser, at der i Italien tales — 723 forskellige Sprog.

Uddybningen af Limfjorden vil koste 2 Mill. Kr.

efter Vandbygningsdirektoratets Opgivende. Projektet vil nu blive overvejet for derefter at gaa ud til de interesserede Havne, der ikke undgaar at betale i alt Fald noget til Hjælp.

Marineministeriet meddeler: Damperen »Ruch Kayser« rapporterer over Blaavand Radio: Undervandshindring, antagelig Skibsvrag, passeret 56° n. Br., 4° 12' ø. Lgd.

Norge sælger for 66 Mill. Hvalolie i et Aar.

Gennem den norske Hvalfangerforening er der solgt Resten af Sydhavsgruppens Olieproduktion for indværende Aar, 160,000 Fade Olie. Ialt er der hidtil solgt 354,400 Fade til en Gennemsnitspris af 36 Pd. Sterl. pr. Ton eller ialt ca. 66 Mill. Kr.

Norges Fiskeri i 1924.

Værdudbytten af samtlige Fiskerier i 1924 kan antagelig sættes til ca. 125 Mill. Kr. I 1923 var Værdien 65 Mill. Kr., i 1922 80 Mill. Kr., i 1921 55 Mill. Kr., i 1920 80—85 Mill. Kr. og i 1919 133 Mill. Kr.

Storsildfiskeriet kan betegnes som middelgodt. Der er ialt fisket 610,500 Hl. Storsild, hvoraf 229,500 Hl. blev iset til Eksport og ca. 340,000 Hl. blev saltet. Gennemsnitsprisen for Storsilden er i Aar noget højere end Aaret forud. For hele Fiskeriet er Prisen beregnet til Kr. 10.09 pr. Hl. mod Kr. 6.36 i Fjor. Den samlede Værdi i Aar er beregnet til Kr. 6,341,000 mod 3,441,000 i 1922—23.

Foraarssildefiskeriet beløber sig til 1,201,500 Hl. Heraf blev 500,000 Hl. iset til Eksport og 390,000 Hl. saltet, 90,000 Hl. gik til Hermetikfabrikerne og 152,500 Hl. til Sildeoliefabriker.

Værdien af Aarets Foraarssildefiskeri blev større end de 3 foregaaende Aar og er beregnet til Kr. 9,252,000

I Torskefiskeriet ved Island deltog en Del Dampskibe og større Motorfartøjer, der ialt fiskede ca. 787,300 Kg. Torsk til en Værdi af 400,000 Kr. Sildefiskeriet gav 107,500 Td. Sild til en Nettoværdi af ca. 4.5 Mill. Kr.

Fiskerbaaden blev Vrag.

Ifjor Sommer sank en af de Pramme, Ingeniør Denver benyttede ved Uddybningsarbejdet paa Barren ved Randers Fjord og kort efter krævede den sunkne Pram et Offer, idet en Fiskerbaad fra Hadsund løb imod den og sank. Der blev gjort et Forsøg paa at hæve den sunkne Fiskerbaad, men det var forgæves. Forleden drev Fiskerbaadens Mast i Land, hvilket er et sikkert Tegn paa, at Fartøjet nu er slaaet ganske i Stykker.

Rigt norsk Sildefiskeri.

Foraarets Sildefiskeri ved den norske Kyst er fremdeles glimrende. Førstehaands-Værdien af Fangsten udgør hidtil 10 Mill. Kr.

Københavns Fiydedok og Skibsværft

har afleveret S/S. »Newsome« til A/S. Frugtfart, Oslo. Det er den 164. Nybygning.

Lodstaksterne i Storebelt

er for Tiden Genstand for Forhandling mellem de interesserede Parter, men det synes noget vanskeligt at naa et Resultat, der tilfredsstiller alle.

De amerikanske Statsskibes Endeligt.

I New-York er der dannet et Konsortium af interesserede Fagmænd med det Formaal at købe 500 Skibe af Shipping Boards Flaade til Ophugning. Der raades over en Kapital af 5 Mill. Dollars til dette Øjemed.



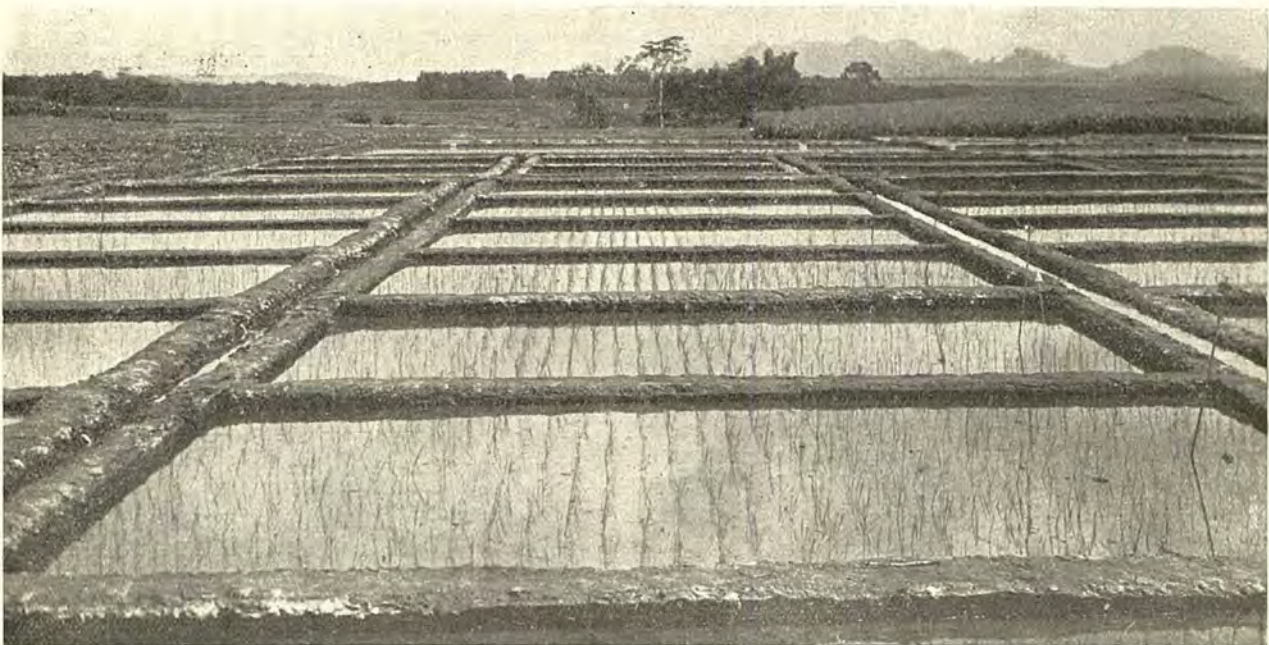
Risen høstes: hvert eneste Aks plukkes med Haanden af irdfødte Kvinder. I Baggrunden ses terrasseformede Rismarker.

maaske aldrig fuldt og fuldt ydende tilbage for det gamle Lands hjemlige Forhold, hvorinød den anden kan og bør tages hjem, om han vil — og det vil han som Regel — saa det Land, der fostrede ham og rundhaandet bekostede hans, meget ofte dyre Uddannelse, ikke ubetænksomt tvinger ham til at kaste baade Kapital og Renter bort i andre Nationers griske Pengeposer, men aabner sig for ham igen, forstaaende overfor det Ansvar og det

Ønske, som ingen i Almindelighed føler højere end han selv om at tjene sit Fædreland og sit Folk.

Hermed er ingenlunde sagt, at disse kostbart uddannede Danske ikke bør sendes ud — jo, de bør ud. ud at tage fat, ud at se, høre og lære i fremmed Tjeneste, helst mange, mange flere ud, end der allerede er; men de maa hjem igen, saa der bliver Plads for nye Danske derude.

Det er den Grundtanke, som maa og skal følges



Den unge Ris er plantet ud fra Spiringsbedene, her bruges hverken kunstig eller naturlig Gødning; men det Næringsstof, det vulkanske Ler fra de høje Bjærg, som Risen behøver, ledes med Vædet ud over Markerne, og i denne næringsrige Jord sættes Planterne.

paa dette Punkt, og det er den, som vi herhjemme har brudt os saa hjerteligt fejl om: gik de ud, saa lad dem skøtte sig selv; Pyt med en Smule Udcan-nelse og det, den kostede Landet; vi er dog heldigvis endnu saa mange herhjemme, som trefast tramper vor Asfalt fiad, saa Embederne faar vi vel nok besat.

Men er det forstaaeligt; er det sund og forsvarlig Økonomi med et værdifuldt Menneskemateriale

under de givne Forhold? Og forsømmer vi ikke en betydningsfuld Dobbeltpligt netop paa dette Punkt?

Tro ikke, man døver sin nationale Samvittighed ved at fortælle, at Læger arbejder med andre Folkeslag og andre Sygdomme derude, Farmaceuter til en vis Grad med andre Lægemedler og dybere Opgaver, Ingeniører under helt andre Omstændigheder end herhjemme og saa videre — det véd vi jo dog alle, endnu før det bliver sagt, at sligt er lutter Mundsvejr, som selv den, der sagde det, vilde

Skibstrafiken paa Danzig.

I Januar 1925 er til Danzig indgaaet 215 Skibe med 120,533 Netto R. Tons mod 284 med 159,554 Tons i December. Af Skibene indgik 78 og udgik 29 i Ballast. Den danske Tonnage viser en stærk Nedgang fra December, men staar dog med 31 Skibe med 24,112 N.R.T. som Nr. 2 efter Tyskland med 115 Skibe med 44,118 N.R.T. Den norske Tonnage er med 11 Skibe med 11,710 N.R.T. for første Gang siden Krigen naaet op som Nr. 3 i Rækken.

Øvelseseskadren.

Den Øvelseseskadre, der under Viceadmiral Konows Kommando udrustes i Aar, skal højse Kommando omkring den 1. September.

Eskadren skal bestaa af Orlogsskibet »Niels Juel« (Chef: Kommandør *Bojesen*), Krydserne »Heimdak« og »Gejser«, 9 Torpedobaade, 1 Undervandsbaadsflotille, 1 Mineskibsflotille og 1 Flyvebaadsgruppe samt Opmaalingsskibet *Willemoes* og Tenderen »Fenris«.

Ved Eskadrechefens Stab skal Kommandørkaptajn *Gad* forrette Tjeneste som Souschef og Kaptajn *Ørsted* som Adjutant.

Svenskerne sælger deres Skoleskib.

Det svenske A. B. »Skolskepp« har i disse Dage solgt sit i London liggende Skoleskib, Fuldriggeren »Manhem«. Skibet er bygget af Staal i Nantes 1901 og laaster 3000 Tons. Egentlig Skoleskib har »Manhem« aldrig været, Elevantallet var ringe, og direkte Skoleundervisning blev ikke holdt om Bord.

Stats-Skibsfart kontra Privatdrift.

Efter Krigen har den amerikanske Regering som bekendt haft meget Besvær med at finde lønnende Beskæftigelse for Shipping Board's store Flaade, og en Kommission har været nedsat for at finde en Løsning paa Spørgsmaalet. Denne Kommission er nu kommet til det Resultat, at Regeringen aldrig vil kunne drive en Handelsflaade saa økonomisk som den private Kapital, og den anbefaler, at man skal overdrage forskellige Linier til den private Foretagsomhed og at sælge selv om det sker med Tab.

Til Antwerpen

ankom i Januar 825 Skibe paa 1,674,470 Tons, hvoraf 149 Sejlskibe, hvilket er 143,903 Tons mere end i Fjor. Der ankom 360 britiske Skibe, 110 tyske, 72 belgiske, 60 hollandske, 56 franske, 45 norske, 35 svenske og 27 danske Skibe.

Skibs-Arrester?

I Anledning af en Forespørgsel om, hvorvidt Det Forenedes Amerikabaade har specielle Arrestceller, beregnet til Fangetransporter, oplyser Kaptajn *Holst*, Skandinavien-Amerika-Linjen:

En Arrest til Fangetransport findes ikke om Bord i vore Baade. Ganske vist har hvert Skib sin Arrest, men de er kun tænkt i Anvendelse, hvis en eller anden uformodet Situation inden Skibs skulde kræve det, hvad dog lykkeligtvis er en sjælden Hændelse. Hvorledes Kaptajnen internerer Matell (den formodede Damhusmorder, der transporteres hertil fra New-York), kan jeg derfor ikke med Bestemthed sige, men jeg gaar ud fra, at han er indespærret i en Sygekahyt med sikker Vagt udenfor.

Motoriskibe vil blive Dampskibets Afløser.

Det store Skibsbygningsfirma *Harland Wolff* i Belfast meddeler i sin Aarsberetning, at det for Tiden har 13 Motorfartøjer under Bygning paa sit Værft, deriblandt tre store Liniedampere paa 20,000 Tons. I Løbet af faa Aar, hedder det i Aarsberetningen, vil Motor-skibene komme til at afløse Dampskibene paa samme Maade, som Dampskibene i sin Tid afløste Sejlfartøjerne.

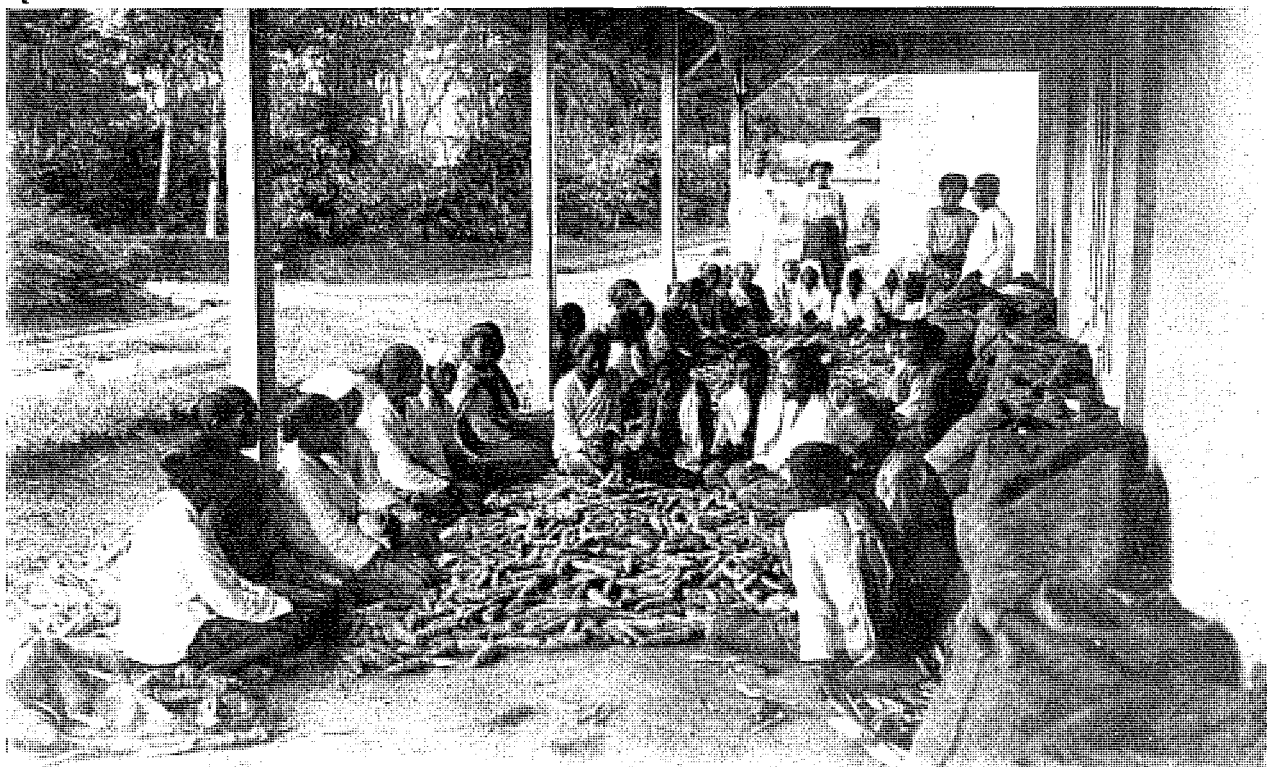
Havvarets store Rigdomme.

Allerede i 1913 fik en bekendt islandsk Mand, Direktør *P. J. Torfason*, Koncession paa Retten til af Havvandet at udvinde Salt og andre Stoffer. Da Islands Saltforbrug andrager mellem 2½ og 5 Mill. Kr. aarlig, vilde Saltudvindingen alene kunne bære hele Sagen, men Direktør *Torfason* mente, at Produktionen af Brom, Bor og Jod og Metallerne, der kunde udvindes af Havvandet, havde en endnu større Betydning. Da det imidlertid ikke lykkedes at skabe det finansielle Fundament for Sagens Løsning, er Koncessionen ikke bleven udnyttet.

Nu synes hele Problemet imidlertid at blive aktuelt igen, efter at Nordmændene har realiseret Tanken med storslaaede Resultater. Den ere vidunderlige Opdagelse er fulg: efter den anden, og Verdenspartener udtages og sælges for Formuer. Det er dog navnlig Udvindingen af Metaller og Kemikalier o. l. andre Sprængstoffer, der har en ikke overskuelig Rækkevidde, fordi Kilderne er udtømmelige.

Ænderne drev til Søs.

Forleden drev 21 Ænder, tilhørende Fisker Chr. Vang, Helligpeder paa Bornholm, til Søs i Storm. De blev set af Fiskere, der var paa Vej hjem, men det var ikke muligt at faa fat i dem.



Majsen sorteres i gode og dårlige Racer paa Regeringens Forsøgsdistrikter paa Java.

blive overrasket ved at faa taget i virkelig alvorlig Betydning.

Der sidder paa Java, Sumatra, i Indien, Kina og Japan Hundreder og atter Hundreder af unge Danske, som efter rige Læreaar derude ikke blot vilde kunne komme hjem som fuldt ydende Arbejdere i deres Fag, men som vilde kunne tilføre vor Folk lidt mere af den rappe Tanke, det friske Initiativ derudefra, Blikket for de store Linier, Arbejdslust, Arbejdsvilje og den støtte Ligegyldighed for Døgnkævl, Avisskraaleri og Smaatskaarethed, som vort Dagligliv herhjemme ingen Skade vilde tage af at assimilere. Lad dem faa Førstepladsen i Danmark, og send nye, uprovede Kræfter ud i de store Nationers Lære; ingen Skade vilde ske, om et Par Udenlandsdanskere og et Par Anciennitetssamlere hjemmefra for en Gangs Skyld byttede Plads — tværtimod: begge Parter — og Landet med — vilde vinde en Del derved.

Er det ikke saaledes, vore Institutioner i Verdensformat: Østasiatisk Kompagni og Store Nordiske administrerer deres Menneskemateriale — og kunde Landet da ikke gøre det samme?

Men vilde saadanne Mænd, som har levet derude, befinde sig vel herhjemme i de smaa Forhold? Ja, de vil; vore Forhold er slet ikke saa smaa, som mange gerne vil tro, og een Ting er givet: den nationale Tone, det Ansvar for Landets og Folkets Navn og Ære, som hver eneste een har følt igen-

nem sit Værk derude, vil først ret synge sig ud i brede Bølger, hvor Arbejdet sker i Hjemlands Omgivelser og sker til Gavn for fælles Folk mod fælles nationale Maal.

Den, som ikke tror det, han drage ud og komme hjem igen efter endt Lære blandt andre.

Men hvorfor kommer da ikke mange flere hjem — er det ikke, fordi vi byder dem alt for lidt? Jo, noget er der om det; vi byder dem maaske nok en Smule for lidt; vi regner vel nok for lidt med det, de har virket og vundet derude, og tæller for meget med Sløvhedens Tjenestear herhjemme; dog dette kunde jo ændres, og der skal næppe bydes saa særligt meget mere; thi Udenlandsdanskerne er ikke noget ubilligt Folkefærd, hverken ude eller hjemme; men det, de frygter, er meget, meget værre, nemlig at der slet intet er til dem, naar de har taget den store Risiko og er rejst fra Verdens anden Side, maaske med Hustru og Børn; thi skulde man vende det døve Øre til herhjemme, da vil den opsparede Kapital let bruges op, og de maa ud igen — men denne Gang for stedse til de Fædrelandsløses Liv.

Kun de færreste tør tage denne Risiko, saa bliver de hellere derude, og højst haaber de da at kunne ende deres Dage i Danmark som uarbejdsdygtige Mænd.

Er det forstandig Økonomi? Utvivlsomt ingenlunde.

Saaledes gør vi; men Holland gør det ikke, og ingen forstandig Nation, som har arbejdende Sønner ude, lader dem sejle saaledes for Vind og Vove; men dertil er hvid Mands Kraft ogsaa for dyr.

Holland fører nøje Kartotek over sine udvandrede Folk, kender til enhver Tid Navn, Alder og Værdien af hver enkelt, hvad enten han sidder i Stats- eller privat Tjeneste, hvad enten han virker i Vest eller Øst, i Syd eller Nord, i eller udenfor de hollandske Kolonier; der føres en stadig Korrespon-

dance mellem Moderlandet og Sønerne derude, et Utal af Rapporter, langt de fleste hemmelige, stryger Kloden rundt, men havner tilsidst i Holland; om alt, godt som ondt, sendes Beretninger hjem; men saa véd man ogsaa, hvad man har, og hvad det er værd.

Og naar Folk skal bruges derhjemme, naar Embeder eller Tjenester dér bliver ledige, hvad saa? Saa ops.aar man dem vel og besætter dem med Anciennitetssamlere ligesom her?

Bøde for Passagersmugleri.

Underretten i Washington havde i en Sag, der var anlagt mod New York and Portorico Dampskibsselskab for Overtrædelse af Indvandningslovens Bestemmelser, idømt Selskabet en Bøde paa 400 Dollars for hver ulovlig indbragt Passager, men Højesteretten forhøjede Bøden til 1000 Dollars.

D. F. D. S. opretter en ny Dampskibsroute.

Før Krigen havde Det Forenede Dampskibs-Selskab en fast Dampskibsroute paa de forskellige Havne ved det sorte Hav og de nærliggende russiske Havne. Selskabet har nu genoptaget en Del af denne Rute, idet Damperne »Olaf« og »Harald« er sat i Fart mellem Antwerpen og Piræus, Saloniki og Konstantinopel.

Fiskeeksporten til Sverige.

I 1924 eksporteredes der til Gøteborg ialt 1,176,000 Kilo Fisk eller rundt regnet 100,000 Kilo pr. Maaned. Eksporten foregik udelukkende pr. Opkøberbaad. Fra Skagen eksporteredes 394,300 Kilo, fra Frederikshavn 219,400 Kilo og fra Læsø samt andre Pladser 562,400 Kilo.

Af Sild eksporteredes 366,900 Kilo, Rødspætter 271,000 Kilo, Makrel 268,500 Kilo og Torsk 174,500 Kilo, medens Resten falder paa andre Fiskesorter, saasom Tunger, Kuller m. m.

Bureau Veritas' Skibsliste.

Af Dampere forliste i November 22 fra Amerika, 1 Belgien, 22 Storbritannien, 1 Danmark, 7 Frankrig, 1 Tyskland, 3 Italien, 2 Japan, 5 Norge, 1 Panama, 2 Spanien og 1 fra Sverige.

Af Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: 2 fra Amerika, 6 fra Storbritannien, 1 Tyskland, 2 Norge og 1 Portugal.

28 Sejlskibe forliste, nemlig: 7 fra Amerika, 8 Storbritannien, 1 Argentina, 1 Bolivia, 1 Finland, 3 Frankrig, 1 Tyskland, 1 Italien, 1 Norge, 1 Portugal og 3 fra Spanien.

Poliklinik i Rotterdam.

»Instituut voor Tropische Geneeskunde« i Leiden har aabnet en Poliklinik i Rotterdam for Skibs- og Tropesygdomme, hvor alle mindre formuende og uformuende vil blive ydet Lægehjælp paa Maanedskort eller gratis. Modtagelsestid Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra Kl. 10—12 Fm.

Nu vil Frankrig ogsaa have Skoleskib.

Den franske Stat har ladet det tidligere tyske Sejlskib »Pola«, ca. 5000 Tons dw., indrette til Skoleskib.

Dansk Skibsfart paa St. Thomas.

I 1924 har St. Thomas været besøgt af 11 danske Skibe med 48,077 Br. Tons, medens de tilsvarende Tal i 1923 var 35 og 122,141. I 1923 var Danmark Nr. 3, medens det i 1924 kun var Nr. 5 i Rækken.

Af Emile Robins Legat

til Redningsbelønning vil en Portion, stor Kr. 400, kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1924 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 16. Marts 1925.

Redaktør Diderik Brochmann

er født i Kristiania og gik tidlig til Søs. I 1896 og 97 finder vi ham i Fanø-Barker, og i 1899 rømmer han fra en Ergelskmand i Aarhus og tager den gamle Hjuldamper »Christiania« til København, som senere har været hans kæreste Tilflugtssted. Han tog Styrmands- og Skippereksamen i Bergen, fra hvilken By han rejste først paa Trampen og saa med Rutebaade. I Juni 1910 er han i sin



Redaktør Diderik Brochmann.

Fødeby og med til at stifte »Norsk Styrmandsforening«, som han senere administrerede i 11 Aar, indtil han blev de unge Kræfter et Nummer for konservativ og gik af.

Allerede længe før den Tid havde han begyndt at skrive. Han har saaledes i 13 Aar redigeret »Jul tilsjøs«, i 10 Aar »Norsk Styrmandsblad«, senere »Morild« og »Nordmænd Jorden rundt«. Han har ogsaa udgivet en Del maritime Fagbøger, især om Sejlskibenes Lyrik og Poesi. Siden i Fjor arbejder han som Journalist i hele 8 Aviser, det han bestyrer Pressekontoret A/S Skibsfartsnyt, der nu skal overtage Repræsentationen af »Vikingen« i Oslo.



Atmawidjaja, indfødt Opsynsmand ved Regeringens Forsøgsvæsen paa Java hædres med Fortjenstmedaljen for 35 Aars Tjeneste i Overværelse af hvide og brune Mænd.

Nej, saa skam gør man ej; man opslaar dem aldeles ikke — man ønsker den ene bestemte Mand, og man véd, hvor han er: Et Telegram flyver ud, et Svar kommer hjem, og Manden følger som Regel. Og Udlændighedens Aar tæller dobbelt i Tjenestetidens Beregning; den Tid, som han anvendte paa at bygge »Nederland in de Vreemde« op, regnes ikke lig Nul som hos os.

Og hvad har disse Mænd, som atter kom hjem, da egentlig givet Holland? De har givet det en Luftning af Transvaal, af Ceylon, af Surinam og Insulinde, ja kort af hele Jordens Kreds; de har givet Holland en national Styrke og Sejghed og har fyldt det gamle Navn »ons moederland« med et Kærlighedens Guld, som vi alle — hvorledes vi end vil bedømme Nationen og dens Fejl — maa bøje os i dyb Ærbødighed for.

Det hændte, da jeg havde været omtrent et halvt Aar i hollandsk Statstjeneste paa Java, at man spurgte mig om mit Indtryk af Kolonisationen derude, og Svaret lød som saa: »Mit Indtryk er delt i to: en overvældende Beundring for de Ko-

lonisationens Kæmpeværk, som med sejt Energi, virkelig Indsigt og Forstaaelse for, hvad der er ægte og hvad forlorent, er bygget op af den lille hollandske Nation i Indien — og en bitter Skam over, at vi Danske ikke har evnet at gøre det samme.«

Netop disse Ord dækker desværre den Følelse, som er Udenlandsdanskerens daglige, naar han ude i Verden møder den hollandske Stats beundringsværdige Stræben efter Bevarelsen af værdifuld Arbejdskraft for Moderlandet selv og forbavsende Evne til at sætte hver paa hans rette Plads i Verden.

Og om det end, hvad Kolonisationen angaar, forlængst er for sent for os at lægge nye Kræfter i, saa er det det ikke, naar Talen er om Økonomien med vor Stab af unge danske Mænd i Øst og Vest; thi der er endnu mange derude, og der vil stadig være mange. Vogt dem og fang dem, og knyt dem fast til Hjemmet; thi det er ødsel Færd og skændig Færd for stedse at berøve vort eget Folk den Viden og Vilje, de samlede og øvede op derude.

Frits Heide.

Det Forenede Dampskibsselskabs Aarsberetning.

»Det Forenede Dampskibsselskab« har udsendt sit Aarsregnskab med tilhørende Beretning for 1924, i hvilken Selskabet bl. a. udtaler, at de Forhaabninger, man ved Begyndelsen af 1924 nærede om en virkelig Bedring i Forholdene paa Verdensfragtmarkedet, ikke blev opfyldt i Løbet af Aaret, og en Bedring kan næppe forventes at indtræffe i den nærmeste Fremtid.

Amerikafarten.

Samtlige Skibe har i Aarets Løb været fuldt beskæftiget, men den skærpede amerikanske Indvandningslov har bevirket, at de store transatlantiske Passagerbaade langtfra har kunnet udnyttes til deres fulde Kapacitet. Ved Oprettelsen af eget Kontor i Winnipeg og ved hyppige Anløb af Halifax haaber man at kunne udvikle den kanadiske Passagertrafik. I Vintermaanederne er St. John i Kanada bleven regelmæssig besejlet.

Farten paa Sydamerika er blevet drevet intensivt, og Aaret viser væsentlig Fremgang.

Den europæiske Fart.

Ruten paa Middelhavet har vist god Fremgang fra 1923, og paa adskillige af de andre europæiske Linier har der ligeledes været Bedring at spore. Forsøgsvis har man genoptaget de ved Verdenskrigens Udbrud indstillede Farter paa Levanten.

Landbrugseksporth-Farten.

Efterhaanden er det lykkedes Selskabet at erstatte praktisk talt alle de gamle Eksporthbaade med nye, moderne Skibe, saaledes at der nu disponeres over en fuldstændig tidssvarende Flaade.

Farten paa Island og Færøerne har været drevet i samme Omfang som de nærmest foregaaende Aar.

Den indenlandske Fart

blev i stor Udstrækning ramt af Isvanskelighederne. I alt væsentlig lykkedes det dog at gennemføre Sejadsen uden nævneværdige Ophold i Driften, men Tidstabelene saavel som de direkte økonomiske Ofre medførte, at Aarets Resultat langtfra kommer paa Højde med det foregaaende Aars.

Driftsregnskabet.

Vi har tidligere meddeelt de vigtigste Poster paa Aarets Driftsregnskab, der slutter med et Overskud paa 3,528,032 Kr.

Flaaden.

Flaaden talte 1ste Januar 1924 113 Dampskibe, 4 Dieselmotorskibe, 1 4-mastet Bark og 14 søgaaende Lægttere med en samlet Brutto Register Tonnage af 215,100 Tons. Hertil kom yderligere Pramme samt en Kulelevator, saaledes at Flaaden ialt var 217,133 Tons.

Skibenes Kapitalkonto er paa Status optaget med 71,146,800 Kr. mod 68,290,00 Kr. ultimo 1923.

Burmeister & Wain i 1924.

A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt sit Aarsregnskab med tilhørende Beretning for 1924, hvori det hedder:

Det forløbne Aar har været karakteriseret ved en stærk Beskæftigelsesgrad i alle Afdelinger, og for Maskinfabrikens Vedkommende tillige ved de store Ombygninger og Flytninger.

Efterspørgslen efter Smede- og Staalstøbegods har været tilfredsstillende, men i den sidste Tid har den Indskrænkning af Skibsbyggeriet, der har fundet Sted i England, sat sig Spor i en Formindskelse af Efterspørgslen, ligesom en voksende Konkurrence ogsaa føles fra Tyskland, hvorfor man maa være forberedt paa en Nedgang i Omsætningen af Smedegods i det kommende Aar.

I Løbet af Aaret er der afleveret ialt 6 Nybygninger, nemlig Passager-Dieselmotorskibet »Frem« til A/S. Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Last-Dieselmotorskibet »Nordhval« til A/S Dampskibsselskabet »Norden«, Motor-Yachten »Vedette« til Mr. Fred. W. Vanderbilt, New-York, Last-Dieselmotorsk. »Rigel« til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen, og Last-Dieselmotorskibet »Vinland« til Knut Knutsen, Haugesund.

Der er udført Reparationer paa 211 indenlandske og 68 udenlandske Skibe mod i 1923 paa 147 indenlandske og 68 udenlandske Skibe.

Flydedokkerne har været benyttet af 89 Skibe i 339 Dage mod i 1923 66 Skibe i 239 Dage, Tøddokken af 48 Skibe i 255 Dage mod i 1923 32 Skibe i 228 Dage. Ophalebeddingerne har endelig været benyttet af 73 Skibe i 637 Dage mod i 1923 55 Skibe i 228 Dage.

Værftets nye 8000 Tons Flydedok blev færdig og sat i Drift omkring Midten af December 1924. Den ene af de store dobbeltvirkende Skibsdieselmotorer for Motorskibet »Gripsholm« er færdig, gennemprøvet og afsendt til Opstilling i Skibet. Hjælpedieselmotorer og Hjælpe-maskineri blev afsendt i Slutningen af Aaret, og den anden Hovedmaskine afgaar i Begyndelsen af 1925.

I Arbejdsløst er udbetalt i 1924 17,125,700 Kr. mod i 1923 9,601,200 Kr. og i 1922 7,174,700 Kr.

For indeværende Aar kan der paaregnes fuld Beskæftigelse i de Afdelinger, der udfører Arbejde paa nye Skibe og Maskiner, men en Betingelse for Opnaelse af et tilfredsstillende Resultat er, at Løniveauet ikke stiger, idet Ordrene er taget ind til Priser, der ikke tillader nogen Forhøjelse af Arbejdslønnen.

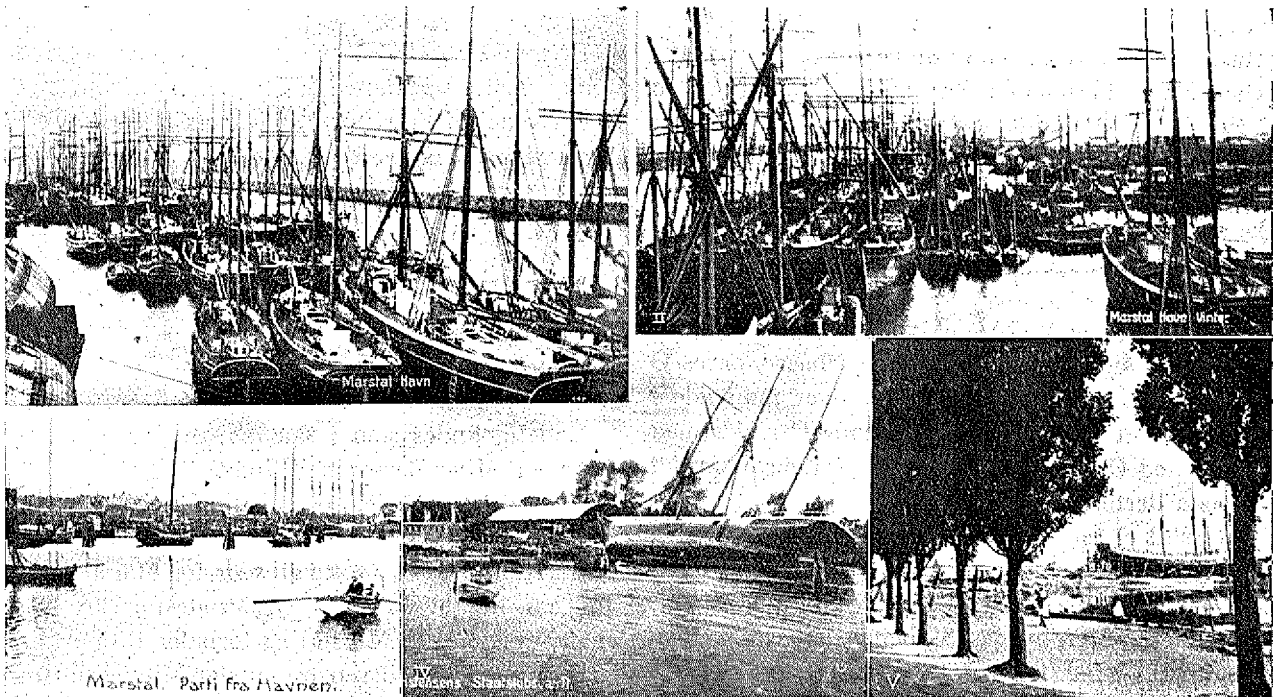
Norsk Matros- og Fyrbøderunion

har indgaaet en ny fra 1. Marts gældende Overenskomst ang. Kystfarten. Efter denne er Lønningerne nu:

Tømmermænd	nu Kr. 228.00, før 200.00,
Baadsmænd	» » 228.00, » 200.00
Matroser	» » 202.00, » 200.00
Letmatroser	» » 120.00, » 105.00
Youngmænd	» » 84.00, » 76.00
Dæksgutter	» » 52.00, » 48.00
Motor- og Donkeymænd	» » 222.00, » 200.00
Fyrbødere	» » 208.00, » 186.00
Lempere	» » 125.00, » 114.00
Maskingutter	» » 53.00, » 48.00

Et Hundredaars-Jubilæum i Marstal

Af Sognepræst C. T. Høy



Øen Ærø har fra gammel Tid sin særegne Ejendommelighed; Beliggenheden mellem Als og Fyn har altid givet den et Særpræg. Hvad det sproglige Moment angaar, hører den nærmest til den fynske Øgruppe; paa den anden Side har den gamle Forbindelse med Hertugdømmerne forlenet den sit sønderjydske og slesvigske Præg, hvorfor der ogsaa paa Mindetavlen, der er indsat paa Marstal Kirke, over de ved Eckernförde og Lybbøl faldne Krigere med Rette staar skrevet: »Af slesvigske Æt, for slesvigske Jord, de stred i Land, de stred om Bord.«

Ærø var i umindelige Tider en slesvigske Ø og var i forrige Aarhundrede indtil 1864 forbundet med Als til en Bispedømme. Ogsaa efter Krigen var der livlig Forbindelse med Als og Sønderjylland. Unge Piger tog Pladser i Sønderjylland, og unge Karle fra Ærø rejste om Sommeren til de store Teglværker derovre. Derigennem bevaredes de gamle Familieforbindinger, og nye blev knyttet. Hvert Aar blev en Damper lejet til en Sommerudflugt til Sønderborg. Derimod var den gamle Færgesfart mellem Søby paa Ærø og Mommark paa Als blevet indstillet efter Krigen, medens samtidig Forbindelsen til dansk Side stadig forbedredes. Men indtil de seneste Tider har de Gamle i Mar-

stal under Mændelse af at være gamle Slesvigere brugt Betegnelsen »ovre i det danske«, naar de tænkte paa Kongeriget.

Hvor primitiv den gamle Færgesforbindelse mellem Mommark og Søby har været i gamle Dage, har man en Beretning om i Mag. Dyssels Bog: Forsøg til en Indenlands Rejse af 1774. I 4 Dage maatte han og hans Familie paa Grund af Modvind opholde sig i den tarvelige Færges kro i Mommark, hvor baade The og Sukker var sluppet op. Og at det ikke blot var denne Familie, der klagede, kunde ses paa Ejælker, Døre og Vinduer, hvor mange vrede Udtalelser kunde læses over Ophold og slet Beværtning. Selve Færgesbaaden var skrøbelig, Formanden var en Bonde, de to Matrosere en Skræder og en Skomager. Intet Under, at de først efter 4 Timers Sejlads drivvaade landede ved Skjoldnæs i Stedet for i Søby. Heller ikke underligt, at Magisteren udbryder, da de endelig havde fast Grund under Fødder: Vi takkede Gud, vi slap!

Marstal og Ærø har naturligvis sit Opræg. Jorden er frugtbar, og med sine to Byer er Ærø Danmarks tættest befolkede Sted. Derfor maa mange af de unge udvandre. Betegnende er Ærøboernes Kærlighed til deres Ø. Forholdsvis mange Dansk-Amerikanere, der i Ungdommen udvandrede fra

Ærø, vender tilbage til den elskede Fødeø for at lægge deres Ben i den fædrene Jord.

Hvad Marstallerne angaar, er de henvist til at søge deres Erhverv paa Søen. Marstal har kun sit eget Landsogn til Opland og har derfor haft sin Fortid og vil ogsaa efter al Sandsynlighed have sin Fremtid paa Søen. Kendt er det gamle Ord, at Marstallere og Graaspurve findes overalt. Med Ære viser Marstallerflaaden det danske Flag rundt om i Havnene, og Marstal-Sømanden har altid haft et godt Navn. En væsentlig Aarsag hertil er vel nok, at han fremfor de fleste andre Søfolk har den Lykke at kunne sejle med Byens egne Skibe, i al Fald til at begynde med. Derved er den unge Sømand under sine Farter mere under Hjemmets og sine egne Opsigt og Værn end mange andre. Ærøboerne føler sig ikke som egentlige Øbøere, deres Ø er et Land. »Oppe paa Landet,« siger man ude i Marstal. Det er de smaa omliggende Øer, der maa nøjes med Ønavnet. De kan ikke fralægge sig det og maa derfor nøjes dermed.

Marstal er en ejendommelig By. Det øagtige og saa Luftningen udefra den store Verden indgaar her en mærkbar Forening. Nede ved Havnen pulserer Livet. Der bygges Skibene, der skal bringe det daglige Brød. Derved søger de gamle Skippere, som i Flok vandrer taktfast en Skibslængde frem og tilbage. Her drøftes Dagens Begivenheder og Fortidens Minder. Paa Kontorerne arbejder man med Fragter og Skibenes Regnskaber. Og dygtige og fremsynte Mænd har Marstal haft paa sine fremskudte Pladser. Blandt saadanne kan med Ære nævnes Grundlæggeren af Firmaet »H. C. Christensen«, *Hans Clausen Christensen*, der døde 1879 som Ejer af 25 Sejlskibe, og dennes Svigersøn, den højtansete Skibsreder *N. I. Ohlsen* (død 1923), der sammen med Grundlæggerens to Sønner og Svogeren, Mægler *H. H. Petersen* (død 1924), har ført det kendte Firma frem i nye Baner.

Og oppe i Byen ligger de smaa Huse og Hjem. Der spares paa Plads. Hvorfor skal der mere til? Som man har sin Kahyt om Bord, ønsker man at have den i Land, lun og hyggelig, men ikke større end højst nødvendig. Blot man har sit eget Hus og kan lukke sin egen Dør, og saa en lille Plet Have og et Stakit, som man stadig kan male paa. I disse Tusind Hjem leves som Regel det lykkeligste Familieliv. Der er Højtid, naar Fatter kommer hjem, men iøvrigt maa Hustruen klare det selv med Børneopdragelse og med at forestaa Hjemmet. Nu og da drager mørke Skyer hen over Sømandshjemmene. Den ængstelige Venten, naar Skibene er for længe undervejs, og Dødsbudskabene fra Søen, de mange Enker efter dem, der blev derude — alt

dette fortæller om Sømandsstandens tunge Lod. Under Verdenskrigen med dens slukkede Fyr og Miner og Torpedoer var der en Flok af Marstals Sømand, der ofrede Livet, og til hvem det danske Samfund staar i Taknemmelighedsgæld, fordi de var med blandt dem, der førte de Varer, der gav os dagligt Brød, frem og tilbage over Havene.

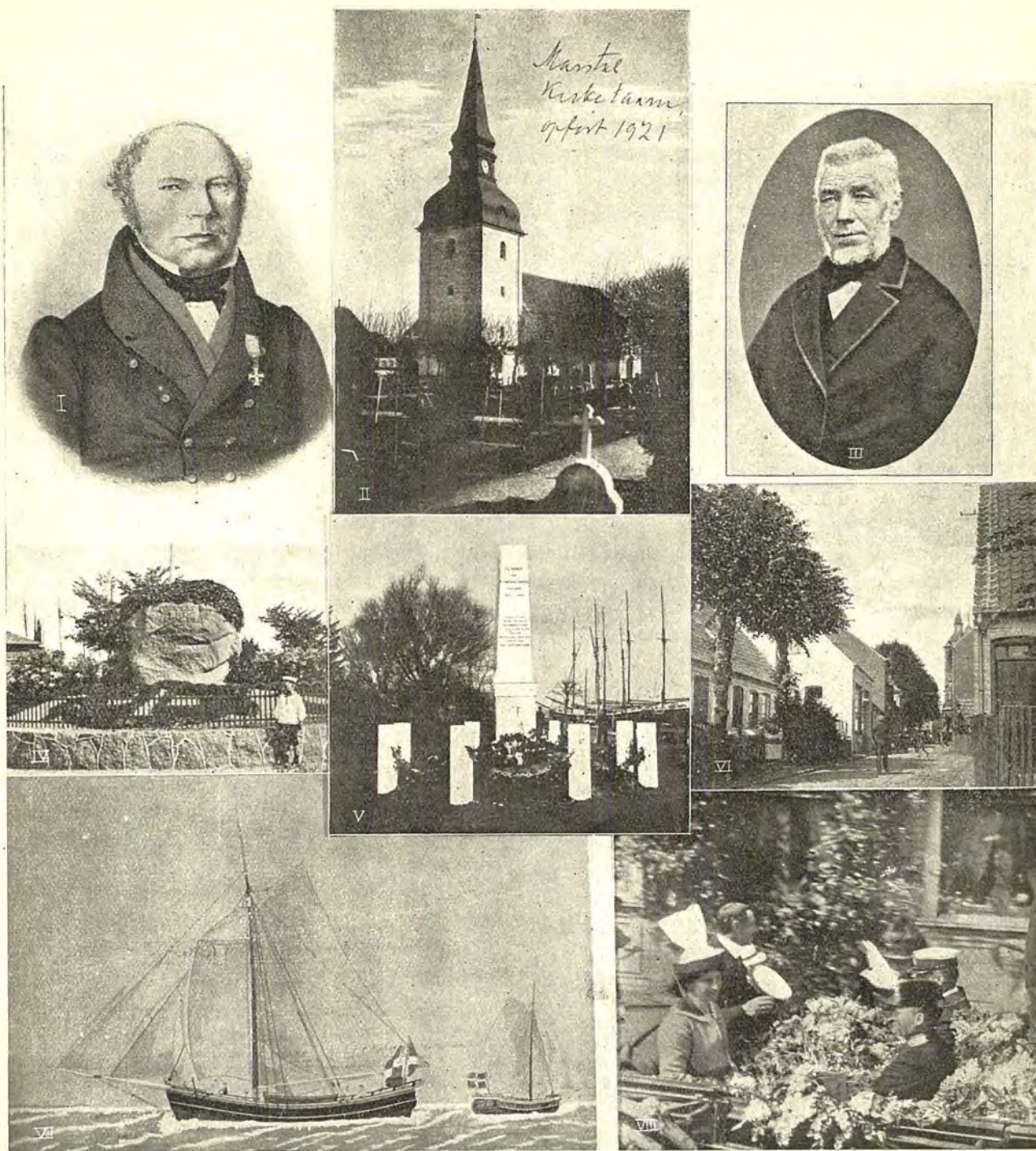
Et smukt Mindesmærke er sat ved Marstal Havn for at fortælle kommende Slægter om, hvad Marstal ofrede under Krigen af Havets Sønner. Ogsaa Marstal har været med at skrive et smukt Blad af Danmarks Riges Historie. Paa den høje Obelisk, som danner Mindesmærket, staar skrevet:

*I Færens Stund I modigt sejled ud
For Danmarks Gavn og Eders Stand til Ære!
I Livet gav paa Pligtens tunge Bud!
I Hjertet gemt skal Eders Minde være!*

Endelig findes som i saa mange andre Havnebyer et Mine-Bøsse med Indskriften: »Før Sømands Død og Enkers Graad, Nu Trøst for Tab og Tak for Daad!«

Aaret 1925 er et *Jubilæumsaar* for Marstal. Derfor har det ogsaa faaet sit Mindesmærke. Naar man sejler ind til Marstal og forlader Dampskibsbroen, ses straks til venstre en stor Mindesten med Aarstallet 1825. Baade Stenen og Aarstallet er værd at lægge Mærke til. Den store Sten laa oprindeligt i Indløbet til Havnen nord for Byen, men i 1823 blev den ved Hjælp af 14 Heste og 50 Mand over Isen slæbt ud og anbragt midt paa Erikshale for at bryde Søen. I Tidens Løb forskød Halen sig nord paa ind i Havnen, og da Stenen blev liggende, mistedes dens Betydning, ja den blev endog farlig for Sejladsen. En Komité med afd. Skibsmægler Alb. Boye i Spidsen besluttede da i 1913 at føre Stenen ind paa Havnepladsen og rejse den til et Mindesmærke med følgende Indskrift: »Fædrenes Flid ved Havnens Anlæg 1825 belønner Slægten med dette Minde. Enighed gør stærk.«

Allerede i den sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede havde Søfolkene i Vintertiden, naar de var hjemme, begyndt med at føre store Sten ud paa Isen, der saa om Foraaret sank ned paa Grunden. Denne Foranstaltning var dog langt fra tilstrækkelig. Skibene voksede i Tal, og der trængtes til en ordentlig Havn. Mod Østersøen danne de den langstrakte Tange, Eriksdal, et naturligt Bolværk, men mod Øst dannede Hestegrunden en ufuldkommen Beskyttelse for Skibene, naar de laa i Vinterleje. En Ansøgning om Statshjælp blev uden Resultat. Derfor gik Marstal Skippere selv i Gang med at bygge Havn. Paa Kong Frederik den 6.'s Fødselsdag den 28. Januar 1825 blev Beslutningen fattet.



1. Rasmus Madsen Rasmussen, den ene af Hovedmændene ved Havens Anlæggelse i 1825. — 3. H. C. Christensen, Grundlæggeren af Firmaet H. C. Christensen. — 4. Mindestenen for Havens Anlæggelse i 1825. — 5. Mindestøtte over de i Verdenskrigen omkomne Sømænd (Foto Fotograf Jacobsen, Marstal). — 6. Marstal Kirkestræde. — 7. Jagten »De tvende Brødre«, bygget i Marstal 1787 af Skibsbygger Møller i Svendborg, for-tømret i 1847 af Bygmesterens Søn, forlænget til Galease 1873 af Bygmesterens Sønesøn. Bygget til Skipper Niels Bruun, Marstal. Sejler endnu. — 8. Kongen, Dronningen og Prinserne paa Besøg i Marstal Søndag den 25. Maj 1913.

Hovedmændene var Skipperen *Rasmus Jepsen* (død 1838), der nød den største Agtelse hos Be-folkningen. Ved hans Side stod Skipper *Rasmus Madsen Rasmussen*. Disse to Mænd blev Skabere

af Marstals Havn. Saa stor var Enigheden blandt Skipperne, at alle ønskede at være med til at yde Bidrag og personligt Arbejde, og kun en eneste undslod sig, det han bemærkede, at det var »en

forfængelig Tanke« og at det var »en dum Hund, der vilde paabegynde sligt.«

Fra 1825 tog man saa fat, Vinter efter Vinter, med at hente Sten fra Byens Marker til Opførelse af den store Stenmøle, der i sig selv er det bedste Mindesmærke, og som stadig vækker Fremmedes Beundring. Der arbejdedes uafbrudt til 1834, indtil Landsognets Marker var tømt for Sten. Men saa kom Stormfloden i Vinteren 1835 og viste, at de 10 Aars Anstrængelser ikke var tilstrækkelige. Der opnaaedes da et Laan af Staten paa 4000 Rdl., og i Aaret 1841 var Stenmølen færdig. Det er til Minde om dette Forfædrenes stolte Værk, for største Dele udført ad frivillig Vej, ved forenede Anstrængelser, at Marstallerne engang i Løbet af indeværende Aar agter at fejre Hundredeaarsjubileum.

Flere af Landets Konger har i Tidens Løb beundret det imponerende Værk. I Aaret 1830 kom Prins Kristian, Fyns Guvernør, den senere Kristian VIII, til Marstal for at inspicere Ærø's Kirker og Skoler. Ved Indsejlingen til Marstal om Bord paa Skonnerten »Delphinen« beundrede Prinsen den store Stenmøle, og ikke saa snart var han kommet i Land, før han lod de to Mænd, der her havde indlagt sig Fortjeneste, forestille for sig. Og kort efter blev Rasmus Jepsen og R. Madsen Rasmussen benaadet med Sølvkorset.

12 Aar senere besøgte den senere Kong Frederik VII. i 1842 Marstal som Fyns Guvernør. Ogsaa han kom ind til Marstal ad Søvejen, idet han ankom med en Færgebaad under Storm af nordlig Vind. Mens Folk stod og tænkte over, hvem der mon var Prinsen, var der en, der med islandske Vaner og med Hue med Øreklapper sprang i Land og med Bemærkningen: »Det er koldt, Folkens!« gjorde Trossen fast. Det var Prinsen.

Kong Kristian IX besøgte Ærø, »den sidste Rest af Slesvigs Jord«, som han selv skal have udtrykt det, som gammel Mand i 1904. Han var i Ærøskøbing og foretog en Køretur paa Øen, men naaede ikke at komme til Marstal. Frederik VIII kom aldrig til Øen. Derimod har vor nuværende Kong gæstet Marstal to Gange, i 1913 og 1921. Begge Gange besøgte Kongen Byen ad Landevejen fra Ærøskøbing, da »Dannebrog« ikke kunde gaa ind til Marstal Nord fra. Men hver Gang var Kongen naturligtvis nede ved Havnen, og hans øvede Scemandsoje har ikke kunnet undgaa at lægge Mærke til Mølen. Ved det sidste Besøg nedlagde Kongen en Krans ved Sømands-Mindesmærket.

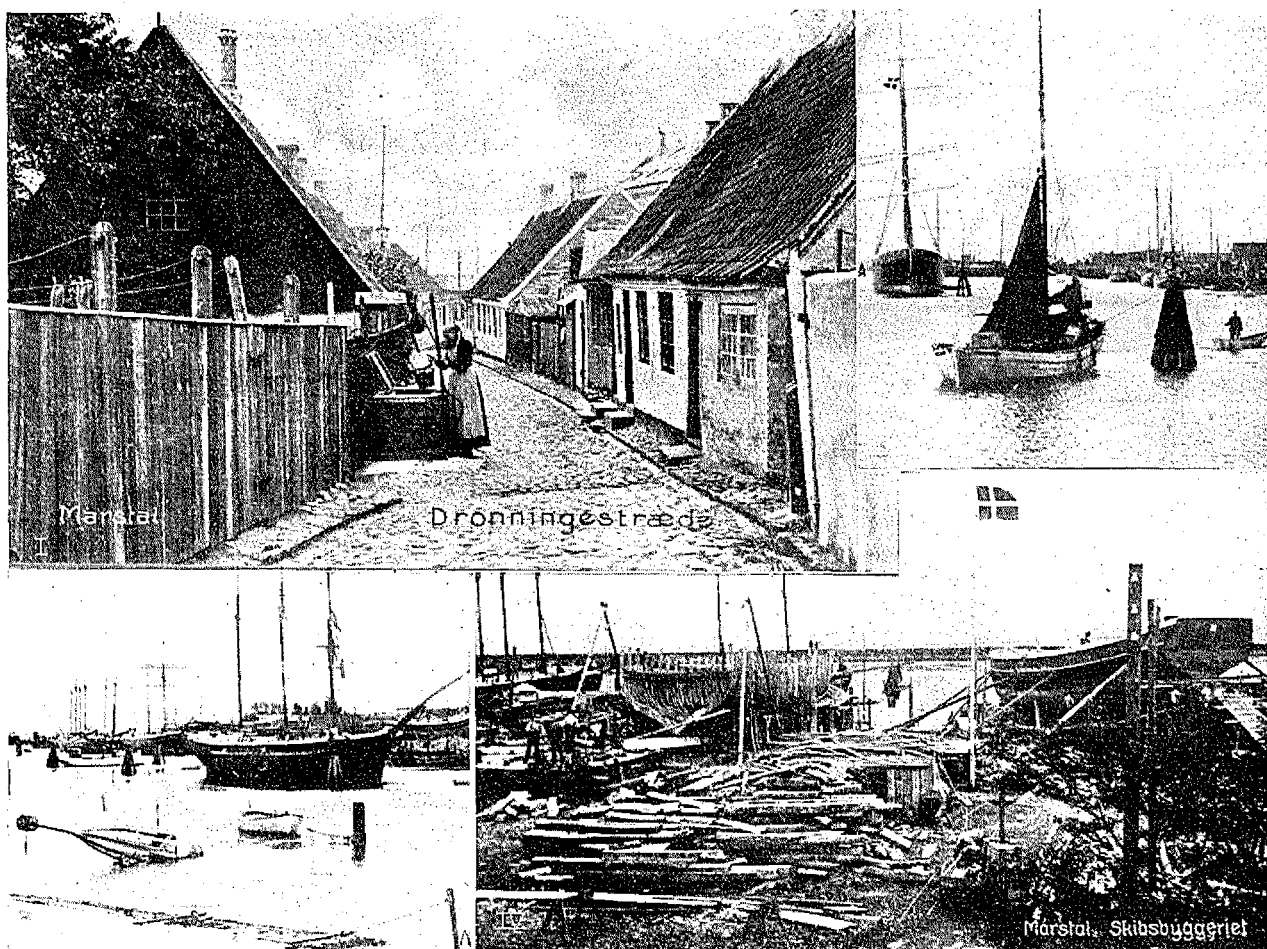
Jubilæet aabenbarer et karakteristisk Træk i den marstalske Folkekarakter. »At løfte i Flok« og »ved forenede Kræfter«, som ved denne Lejlighed

gav sig et saa smukt Udslag, har ofte baade før og senere lagt sig for Dagen. Det var paa den Maade, Marstal fik sin egen Kirke i Aaret 1737. Tidligere hørte Marstal til Rise Sogn, og naar de skulde til Kirke, maatte de enten til Fods eller Vogns over Drejet eller sejle over Graasten Nor den 1½ Mil lange Kirkevej. Ogsaa her var det ved fælles Anstrængelser, at Kirkesagen blev ordnet, og hver ydede med stor Beredvillighed sit personlige Arbejde. Mulig har det Sammenhæng med, at Marstallerne altid har elsket deres Kirke. Det sidste smukke Bevis herfor er det store Kirketaarn med Kobbertag, der efter de gyldne Krigsaar opførtes i Aaret 1921 for en Sum af 100,000 Kr., indsamlet gennem frivillige Gaver af Byens Borgere.

Og den samme Samfundsfølelse giver sig til Kende saa at sige i det daglige Forretningstilv. Man laaner hinandens Navn, som det hedder, naar der startes nye Foretagender, bygges nye Skibe. Og denne Enhedens og Samdrægtighedens Aand paa hviler stræng Ærlighed og Redelighed og Nøjsomhed hos Befolkningen. Uden saadanne Betingelser havde der ikke været Vej frem gennem de svundne Slægtled.

Allerede den før anførte Mag. Dyssel priser i sin Bog i Aaret 1763 Marstalboernes Arbejdsomhed og Tarvelighed. »Alt, hvad Virgil siger til Biernes Ros«, beretter han, »kan hentydes paa Marstallerne. De er i idelig Bevægelse; en Dag at ligge stille, er dem en Plage. De lever tarvelige, stille og indgetogne. At stræbe og samle er alt deres Sag. De lader sig aldrig nogen Sag være sur og vanskelig, naar der er mindste Haab. Marstallerne's Fart og Handel er deri forskellig fra andres, at dens meste Fart er fra Mikkelsdag og hele Vinteren igennem, saa længe et Fartøj kan gaa i Søen. I den Tid er deres største Handel med Korn og fede Varer fra Lolland, Fyn og omliggende Øer til København og de lollandske Stæder. Deres Skibe er snilde, sikre, og Folket rette Søhaner. Naar andre Stæders Skibe er aftaklet, løber Marstallerne for fulde Sejl; og naar en anden Skipper først i Magelighed skal drikke sin The og spise sin Frokost, før han letter, saa sejler Æroboen paa et Stykke Ost og Brød eller en Pibe Tobak. Jeg vilde ønske at kunne opvække en nidkær Stræben ved min Fortælling, som er sandfærdig!« —

Dog glemmer Marstallerne aldrig, trods hans vide Horisont og øvrige fortræffelige Egenskaber, at han er Ærobo, og han vil helst have sit eget for sig selv. At være en »Fremmed« har ikke den bedste Klang og kan lægge selv den fortræffeligste Fremmede Hindringer i Vejen. Ja, det er underti-



der ikke nok at være født i Marstal, er blot en af Forældrene en »Fremmed«, kan Vedkommende ikke være vis paa at være naturaliseret. Dog skal det siges, at vi, som kom til Marstal som Embedsmænd, som Regel fik en saadan Modtagelse og blev vist en saadan Venlighed og Imødekommenhed, at vore Aar paa Ærø kom til at høre til vore bedste Minder. Gæstfrihed og Trofasthed er smukke og karakteristiske Træk hos den Marstalske Befolkning, som sjælden fornægter sig, og som ofte har bestaaet sin Prøve.

Men Fortiden forandrer sig hurtigt. Ogsaa Marstal har været underkastet Forandringens Lov. De gamle Gangbryllupper er ophørt, hvor Gæsterne før Vielsen mødte i Bryllups huset og derfra gik i Procession til Kirken, to og to, Arm i Arm. Forrest Brudgom og Brud. Derefter gik Præsten med den ene af Mødrene, Degnen med den anden. Toget bevægede sig gennem Hovedgaderne og vakte overalt fortjent Opmærksomhed. Begravelserne foregik fra Hjemmene. Kun de færreste kunde rummes i de smaa Stuer, hvorfor det store Følge ventede ude paa Gaden, indtil Kisten blev ført ud gennem en Vinduesaaabning og baaret gennem Gaderne til Kir-

kegaarden. Og helst maatte det undgaas at standse for at skifte ud for et Hus, da det vilde varsle om, at der snart forestod Dødsfald i det Hjem. Man maatte derfor passe paa at skifte paa Steder, der laa mellem Husene. Nu er Ligvognen traadt i Ste-

Ej heller høres længere Hammerslagene af den gamle *Claus Smed* (Fabricius), der til sin Død 1796 boede i Skovgyden. Denne Mand var af Naturen rigt udrustet og meget alsidig. Foruden at være Grovsmed var han Urmager og Opfinder. Han forfærdigede Ure med Dato, Maane, Aarstal, Sekundviser, og som kunde vække, ja selv Taarnuret paa Rudkøbing Kirke var hans Værk. Dernæst var han kendt som klog Mand og berømt for sine Kure. Han fik Guldmedaille for en Jernmaskine til at fange Sælhunde med. At han ogsaa var i Stand til »at vise igen«, kan ikke undre. Hvor maa Marstaldrenge have været dristige, at de turde gaa ind i Mester Claus' Have og stjæle Pærer. Men en af dem kom da ogsaa galt fra det, idet Mester ved en »Besværgelsesformular« bandt Drengen til Træet, hvorfra det ikke var ham muligt at flytte sig for om Aftenen, da Claus atter — i Overværelse af det



halve Marstal — læste Synderen ned fra Træet. Med Henblik paa Forandringens ubrydelige Lov er det ogsaa, at Mag. Dyssel, der besøgte Mester Claus under sit Cphold i Marstal, i sin Bog fremsætter en Advarsel og en Spaadom, møntet paa Marstallerne. »I gode Marstaller!« siger han, »naar tre S'er kommer i Foragt, da falder Eders Velstand, naar Mændene foragter Sejladsen, Konerne Spinderokken, Detrene Synaalen og naar tre K'er kommer i Agt, naar Kortspil gør Eders Forlystelse, Krogang Eders Vellyst og Klædedrag Eders Værdighed, da gaar Eders Lykke Krebsgang!«

— — Mester Claus er ikke mere, men Hammer-slagene er ikke forstummet i Marstal, og Udslag af Mestrenes Geni og Snille er ikke ophørt. Huse-

nes Indretning og Udstyrelse og Kvindernes Ger-ning i Hjemmene er blevet ændret efter Tidens Medfør, dog endnu sidder kvindelige Dyder til Høj-bords.

— — Og vi, som er Venner af den gamle Søfartsby og dens Beboere og gerne vil have Lov at frembære vor Lykønskning i Anledning af Jubilæet, føler til-lige Trang til at udtale vort Haab om, at det gode gamle, iført nye Tidens Klædedragt, maa blive be-varet og udviklet i de Aar, som kommer.

C. T. Høy,
Sognepræst

De i Artiklen benyttede Billeder er reproducerede med Tilladelse af Hans Eschens Boghandel, Marstal.



Havets Veteraner.

Mellem Sandmilerne langs Jyllands Vestkyst lever endnu en Del af Havets gamle Veteraner, disse ejendommelige Typer, hvis Livsgerning er faldet paa Havet. Men det tynder stadig ud i Rækkerne. Det er ret ejendommeligt at træffe de endnu efterlevende af disse Gamle, thi de allerfleste af dem er oppe i den høje Alder store Kraftkarle, der saa at sige ikke kender til Sygdom. Man træffer dem, der aldrig i deres Liv har smagt Medicin.

En Dag for ikke ret længe siden kom jeg ind paa Bovbjerg. Blæsten strøg fra Havet op over den stejle Skrænt. Den havde gjort det gennem Aarhundreder. Husene herude stod duknakkede, Murene slaaet skæve af de haarde Storme fra Vest. Gennem Tiderne var Skrænten styrtet, saa Bygninger maatte nedrives og flyttes mod Øst. Ja, hele Landejendomme var slugt af Havet. Saaledes maatte Bondegarden Kausgaard nedrives, ligesom den gamle Ferring Præstegaard, Gæstgivergaarden Vesterfering og Ferring Redningsstation samt flere Huse maatte, tvunget af Havets Fremtrængen mod Øst, nedrives og flyttes. Jeg saa enkelte af Tomterne; mange af dem var forlængst styrtet i Havet, og enkelte ligger derude, hvor Skibe nu strander. Der laa ogsaa herude et hvidkalket Hus, hvortil hørte paa det nærmeste et Par Tønder Land. Ogsaa dette maatte nedrives og flyttes mod Øst. Jeg saa det nu i en ny Udgave, staaende ved Vejen, der snor sig Vesten om Ferringby, fortsættende op til Bovbjerg Fyr.

I det hvidkalkede Hus fødtes for over 70 Aar siden et Par Dreng. Deres Fader var Havfisker, saa vidt vides indvandret fra Harboøre. Ogsaa disse to Dreng blev Havfiskere. Deres Livsgerning kom til at falde paa Havet. Her traf jeg dem ude, de to Brødre, der nu var et Par af Havets Veteraner, et Par Fiskertyper fra forrige Aarhundrede. Laust Bjerg og Andreas Bjerg begyndte med Fiskeriet i deres tidligste Ungdom, og Andreas gaar endnu den Dag i Dag ud fra den aabne Kyst efter Vesterhavstorsk.

Laust drev i en Del Aar Limfjordsfiskeri efter Aal og skrabede Østers, men for ca. 37 Aar siden slog han sig ned her paa Bovbjerg og blev Havfisker. Han fik da sit Barndomshjem, det hvidkalkede Hus vestude paa Skrænten. De to Brødre drev nu Fiskeriet sammen ud fra Ferring Strand. Med de fladbundede Baade hentede de gennem Aarene ind af Havets Fiskerigdomme. De sad sammen paa Tofterne i Storm og Stille, Vinter og Sommer, og de tog sammen saa mangen en haard Dyst paa Havet. De forstod at ro deres Aare, styre Baaden i en „gal Hav“ over Revlen. I en Del Aar var Andreas Fører for Baadelaug. Døden har haft Bud efter dem, naar de laa der vestude, naar „æ Hav blev gal over æ Røvl“. De kom da ofte ind over Revlen, siddende

med bare Ben i Baaden, selv i den haardeste Vinter. Søstøvler kendtes ikke.

I 1893 under den store Fiskeriulykke ved Harboøre laa Andreas Bjerg ude paa Havet, men slap heldig ind over Revlen. Ligesom han var landet med sin Baad, kom der Bud fra Liløre, at der manglede Mandskab til Redningsbaaden, der skulde ud at redde Fiskere. Flere af Redningsbaadens Mandskab laa i deres Fiskerbaade i Nød paa Havet. Skønt den Gang oppe i Alderen løb Andreas Bjerg og 5 andre med bare Fødder gennem Klitterne til Liløre, meldte sig frivilligt og gik ud med Redningsbaaden. For en Time siden var Andreas Bjerg sluppet ud af Dødens Favntag ude paa Havet, men nu gik han atter ud for at redde sine Kammerater. Mads Knaks Baadelav fra Vejlbj blev reddet af Redningsbaaden fra Liløre. Den gamle Fisker fra Bovbjerg og Kammerater fik Redningsmedaillen for denne Redningsfærd. Velfortjent og med Ære bærer den gamle Bovbjergfisker denne Medaille.

I omtrent 20 Aar var han Opsynsmand ved Faresignalstationen paa Ferring Strand. Her stod han paa Vagt, naar Fiskerne laa ude paa Fiskeri. Han hejste Ballonen og Lanternen i Signalmasten, naar „æ Hav blev uen“. Da kaldte Laust paa Fiskerne og viste dem, at de maatte søge Land snarest.

De to Brødre, jeg traf herude, er nu graa-nede, der er Sølv i deres Haar, men dog er de i Besiddelse af Energi og Virkelyst. Jeg ser Laust staaende ved sit Fiskegarn og „bøde“ det, og Andreas træffer jeg nede paa den forblæste Strand, staaende ved sin Baad, parat til at gaa til Havs paa Fiskeri. Disse gamle Havets Veteraner er et Par fuldtro Typer paa Fortidens Vesterhavsfiskere.

Naar jeg rister disse Runer om de to gamle Bovbjergfiskere, da er det for at vise, at endnu træffes disse sindige, stoute Kraftkarle herude ved Jyllands Kyst, og naar engang de vandrer heden, da synker i Graven et Par joviale, særegne Fiskertyper fra Vestkysten.

Forward.



Laust og Andr. Bjerg med Motorbaaden »Svirp«, der sank i Vesterhavet.

Til Lettelse for Udkiggen i daarligt Vejr

har Firmaet Georg Kent Ltd., London, konstrueret en Anordning, som de kalder »Clear view screen«, der tillader Udkiggen at se mod Regn og Sne. Apparatet bestaar af en poleret Glasskive, der roterer i en fast Ramme med saa stor en Hastighed, at Søvand, Regn eller Sne slynges til Side uden at fæste sig paa Glasset. Anordningen leveres enten til Indsætning i en Styrehusvæg eller fritstaaende med Hætte og Albuestøtte, saa man kan stille sig med sin Kikkert bag Glasrammen og gennem denne se saa langt, Vejret tillader. Flere store Rederier har installeret Apparatet i deres Skibe.

Burmeister & Wain

har sat Nybygning 335, Dieselmotorskibet »Chr. Knudsen« til A/S. Borgestad, Porsgrund, i Vandet.

Genua skal have en ny Tørdok,

der skal være færdig i Løbet af 4—5 Aar og kan tage Skibe paa over 30,000 Tons.

Flaade-Nedrustninger.

Som bekendt er der foreslaaet en Afrustningskonference i Washington, paa hvilken U. S. A. vil fremtvinge en international Flaade-Nedrustning, saaledes at hvis de øvrige Lande ikke gaar med, vil Amerika begynde paa et umaadeligt Flaadeprogram. Af de interesserede Lande har Japan erklæret, at det ikke kan tilade, at der gøres nogen Indskrænkning med Hensyn til Bygning af Undervandsbaade, og England holder paa Nødvendigheden af at bygge et stort Antal Krydsere for at kunne beskytte sin Levnedsmiddel-Tilførsel i Tilfælde af Krig.

Det bliver sikkert vanskeligt at opnaa Enighed om dette Spørgsmaal, da den ene Stat øjensynlig ikke stoler paa den anden.

Skibssalgspriser.

Damperen »Chinèse Prince«, 8020 Tons dw., bygget 1911, er solgt for 35,000 Lst.

Tysk Damper »Arbeit«, 480 Tons dw., bygget 1923, er solgt for 4500 Lst.

Tysk Damper »Freifrau«, 1650 Tons dw., bygget 1901, er solgt for 9500 Lst.; for 1 Aar siden solgtes den for 6000 Lst.

Damperen »Erginus«, 4000 Tons dw., bygget 1904, er solgt for 7500 Lst.

Belgisk Damper »Algerie«, 3900 Tons dw., bygget 1896, er solgt for 5750 Lst.

Am. Damper »Yankton«, 544 Br. Tons, bygget 1893, er solgt for 4000 Dollars.

Am. Damper »Eastern Star«, 6885 Tons dw., bygget i Japan 1917, er solgt for 60,000 Dollars.

Damperen »Lady Carlou«, 1200 Br. Tons, bygget 1896, er solgt til Ophugning for 3750 Lst.

Svensk Staalskib »Manhem«, 1709 Reg. Tons, bygget 1901, er solgt for ca. 2900 Lst.

Sælfangeren »Stella Maris« forlist.

Sælfangeren »Prospero« har reddet den 80 Mand store Besætning fra Sælfangeren »Stella Maris«, der efter at være stødt sammen med Isbjerger er sunken 90 eng. Mil fra Notre Dame-Bugten.

Ny Chef for Dæksofficers-Elevskolen.

Kommandør Rüdinger skal fra næste Skoleaars Begyndelse overtage Chefsposten ved Dæksofficers-Elevskolen.

Skibs-Kollision i Malmø Havn.

Mellem Motorskibet »Maagen«, tilhørende Rederiet H. C. Carlsen, Sønderborg, og Sv. Licyd-Damperen »Ivernia« skete forleden en Kollision i Malmø Havn. Kollisionen indtraf, medens »Maagen« var ved at lægge til ved Dampskibsbroen, og »Ivernia« var for Udgaende fra Nyhavnen. »Ivernia« traf »Maagen« i Bougen, hvorved dette fik nogle Plader over Vandlinien trykket ind, medens »Ivernia« fik en mindre Beskadigelse paa Forstævnen.

Livets Omskiftelser.

Thekongen Liptons en Gang berømte Yacht »Shamrock«, der hørte til Verdens hurtigste Sejlere, lossede forleden Gødning i Aarhus Havn. Den hedder nu »Beren« og er hjemmehørende i Groeningen.

Vore Marineflyvere og Provins-Havnene.

Vore Marineflyvere har i Løbet af forrige Aar undersøgt Havneforholdene i forskellige Byer og det er Meningen efterhaanden at faa undersøgt alle danske Havne og deres Muligheder for Landing med Vandflyvemaskiner. Alle Oplysninger om Landingsmuligheder, Læforhold, Adgangen til at fylde Benzin, eventuelle Muligheder for at kunne udføre mindre Reparationer m. m., vil efterhaanden blive indført i »Den danske Havnelods«, saaledes at dette Værk kommer til at byde samme gode Oplysninger for Flyveren som for Sømanden.

Skibsfarten paa Reval i 1924.

I 1924 er til Revals Havn indgaaet 867 Skibe med en Netto-Tonnage af ialt 451,318 Tons, deraf 64 danske Skibe med en Tonnage af 41,402.

Blandt de fremmede Nationer staar Tyskland som Nr. 1 (ca. 355 Skibe med ca. 220,000 Tons netto), Finland som Nr. 2 (ca. 330 Skibe med ca. 113,000 Tons netto) og England som Nr. 3 (ca. 80 Skibe med ca. 82,000 Tons netto).

Derefter følger Danmark (ca. 65 Skibe med ca. 42,000 Tons netto), Sverige (ca. 50 Skibe med ca. 17,000 Tons netto), Letland (ca. 30 Skibe med ca. 9,000 Tons netto), og Frankrig (ca. 20 Skibe med ca. 20,000 Tons netto). Norge har kun deltaget i Trafikken med 11 Skibe og ca. 10,000 Tons Netto-Tonnage.

Tysklands, Finlands, Danmarks og Sveriges Skibsfart paa Reval har holdt sig nogenlunde uforandret, medens Letland og Frankrig er gaaet frem (Letland fra 18 Skibe med ca. 5000 Tons netto i 1923 til 29 Skibe med ca. 9000 Tons netto i 1924 og Frankrig fra 17 Skibe med ca. 13,000 Tons netto i 1923 til 19 Skibe med ca. 19,000 Tons netto i 1924).

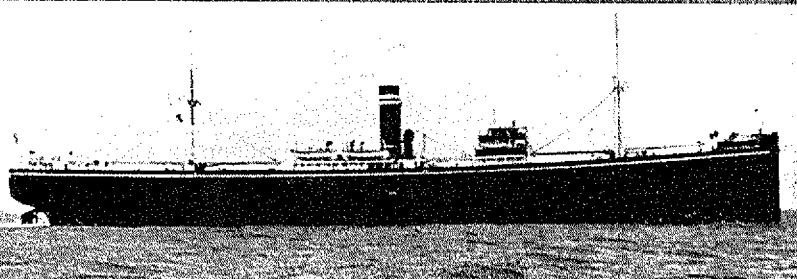
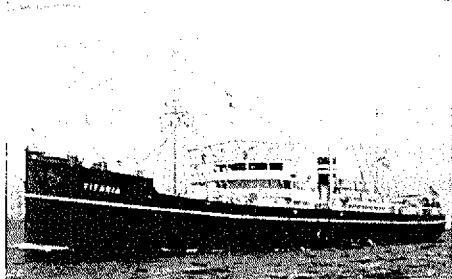
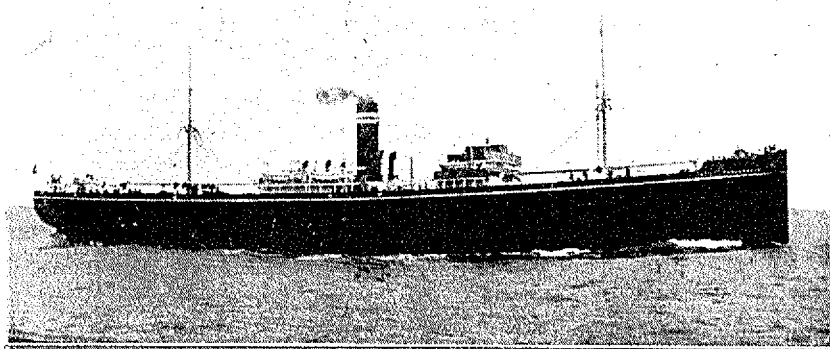
Et overiset Skib i Randers Havn.

Sidsse Vinter hørte det til Dagens Orden, at Skibene kom i Havn med et Ispanser paa adskillige Tommers Tykkelse paa Stævn og Rig, men først nu, helt hen i Marts Maaned, fik man et overiset Skib at se. Det forenede Oliekompagnis Motorjagt »Ella« indkom nemlig til Randers med en Ladning Petroleum, og i det haarde Vejr, Skibet har haft undervejs, er dets Stævn og den nederste Del af Rigningen blevet fuldstændig overiset.

NORSK SKIBSFART

I.

WILH WILHELMSSEN
TØNSBERG



3 Skibe af Wilh. Wilhelmsens Flaade: S/S Tor Fagelund, M/S Titania og S/S Troubadur.

I Norge er skibsfarten delt mellem mange kystbyer, og selv hovedstaden, som har mest, disponerer dog mindre tonnage end København. I et beskedent kontor paa Ørsnes ved Tønsberg findes alligevel det Rederi, som har større tonnage end selv »Det Forenede«. Og dets baater har fremdeles »Tønsberg« malet i agterenden.

I denne by levet for over tusen aar siden Norges første kjendte fredelige reder, *Björn Farmand*, Kong Haralds søn. Senere finder vi sammesteds jarl *Mindre-Alv*, greve av Tønsberg, som i mange aar var en stor herre paa sjöen, indtil han blev lyst fredlös i sit land og henrettet i Danmark, hvor Ingemann har git ham et slet eftermæle. Fra Tønsberg drog ogsaa *Svend Foyn* ut og grundla den norske hvalfangst. Og til Tønsberg gik mange av hans millioner foruten foretagsomheten i arv.

I denne ældgamle sjöfartsby vokste Nordens største rederi frem. Det heter *Wilh. Wilhelmsen* efter sin grundlægger. Nu er der atter en chef av samme navn, og det blir der vel ogsaa i fremtiden. Men kæmpebedriftens geniale skaber het *Halfdan Wilhelmsen* og döde i 1923. Han overtog endel skib efter sin far og disponerte endel utenlandsk tonnage efter sine kjendte økonomiske principper. Men saa tok han skibene selv, rangerte ut gammelt, skaffet nyt og startet linjer i eventyrlig maalestok.

Hans efterlatte firma disponerer idag 31 dampskib paa tilsammen 270 tusen tons dövekt. »Vinstra« er bygget ved Port Glasgow og »Bessa«

i California, men de övrige 29 i Sunderland og ved Tynen. Blandt disse maa først nævnes ti tankbaater ifra 10,600 og ned til 8,300 t. d. v.

Desforuten har man 3 svære oversjöiske linjer. To blaa ringer om skorstenen, hvit stripe rundt hele det sorte skrog, hvite master og bommer kjendetegner hans stimere. Og 8 baater i »Söndenfjeldske«, som ikke er medregnet her, men disponeres



Wilh. Wilhelmsen.

av hans bror *Axel Wilhelmsen*, er utstyret paa samme maaten.

Endnu langt merkeligere er utviklingen av firmaets motorflaate. For etpar aar siden fandtes kun m/s »America«, bygget i Norge og paa 4916 br. t. Siden da er bygget i København »Teneriffa«, »Tennessee«, »Thalatta« og »Tourcoing«, som bærer 9600 tons hver, mens hele 5 av samme tonnasje er under bygging. »Taiwan« og »Tungsha« bærer 9200 og »Tiradentes« 8800 tons d. v. To andre nybygginger skal hver ta 8500 tons. »Talisman« og »Titania« er hver paa 8000 t. d. v., mens »Tampa« og »Tortugas« kan ta 6200. »Topeka« paa 6400 kom hjem fra verkstedet i Hamburg nu 26. marts. Altsaa fra 1 motorbaat i 1922 til nu 13 færdige og 7 under bygging paa tilsammen meget over 170 tusen tons døvækt-drægtighet.

Som det fremgaar, er Wilhelmsens flaate med undtagelse av m/s »Amerika« ikke bygget hjemme. I mangfoldige aar kom hans store tramps fra Sunderland. Nu efter krigen bygget han sine motorskib i Danmark, Tyskland og hvorsomhelst. Halvdan Wilhelmsen led nemlig ikke av nogensomhelst sentimental fædrelandskjærlighet. Tjene penger kun for at anskaffe mere ny tonnasje lot til at være hans store maal. Hans verdensomspændende virkestrang lot sig ikke binde av nationale hensyn. I en bestemt henseende var han dog patriot: Av det levende materie syntes han at faa mest for pengene ved at benytte norsk flag og det derav følgende norske mannskap ombord.

Rederiet er blit mægtig hjulpet til sin position ved at ha landets billigste, flittigste og mest paa-passelige styrmænd. For hos Wilhelmsen blev man nemlig kaptein uten kapitalindskudd, selv i hin tid før krigen, da over 80 % av Norges skibsførere kjøpte sin post for aktier. Derved fik man ihærdige kropsarbeidere. De drev sig selv og sit mannskap som bare fanden og sparte sit økonomiske rederi for en masse utgifter til vedlikehold, løn og reparationer i haabet om avansement.

Wilhelmsens kontorer er længst flyttet til eget pallads i hovedstaden. Her regjerer efter Halvdans død i sønnens mindreaarighet broren *Wilhelm* sammen med advokat *Kaare Schöning* i den avdødes aand. Men litt utenfor Tönsbergs skattegrense staar fremdeles proforma-hovedsætet, og fra disse trakter blir fremdeles kolossene bemandet. Dog var der en tid, da valutaen gjorde tysk sjömandskap endnu mere lønsom end norsk.

Juni 1921 var der streik ombord og paa kaiene i Kristiania, da vi skulde reise til København og ombord traf Halvdan Wilhelmsen, som hadde erholdt fri reise og fortæring med »P. A. C. Koch«.

»Skal De paa 8de nordiske sjöfartsmöte, hr. konsul?« — Nei, han skulde da til Tyskland for at undersøke betingelserne for at sætte sin flaate under tysk flag.

Det blev der heldigvis intet av. Men slik var han, den store mand, — en verdens-kapitalist av fullstændig internationale dimensioner.

X.

Danmarks Alkoholforbrug.

I Danmark blev der i Aaret 1922 drukket Brændevin, Bajerskøl og Vin til et Beløb af 440 Mill. Kr.; i 1923 steg Forbruget til 483 Mill. Kr., og Statskassen har her ved en aarlig Indtægt af ca. 100 Mill. Kr.

Engelske Flaadeøvelser.

Over 40 Skibe af den britiske Atlanterhavsflaade er afsejlet til Pollensa Bugten for at holde Flaadeøvelser i Forening med den britiske Middelhavsflaade.

Øen Helgoland hærger af Jordskred.

Helgolands Østside er blevet hærget af et voldsomt Jordskred. Over 300,000 Kubikmeter Jord styrtede i Havet, medtagende Sommervillaer, Huse og Haver. Skredet betyder en fullstændig Katastrofe for den lille Ø, der rimeligvis maa forlades af mange af sine Beboere, hvis Jord nu er skredet i Havet.

Japansk Damper forlist.

En voldsom Storm overfaldt forleden en japansk Damper »Uvajima Maru« udfor Kabashima. Damperen sank. 15 Passagerer og Proviantforvalteren reddedes, men 100 Personer savnes.

Kongen lader bygge en ny 10 M. Yacht.

Efter at Kongen har solgt sin Yacht »Rita III« til England, har han hos det bekendte Thornycroft Værft i København bestilt en ny 10 M. Kapsejls-Yacht, der tegnes af den kendte engelske Yacht-Konstruktør Wm. Fife og bygges under Tilsyn af Skibsbygmester Hansen.

61 surkne Krigsskibe hæves.

Under Krigen sank ialt 61 Krigsskibe ved Estlands Kyster, deraf 16 engelske, 13 tyske og 1 russisk. Nu vil den estniske Regering hæve dem op igen.

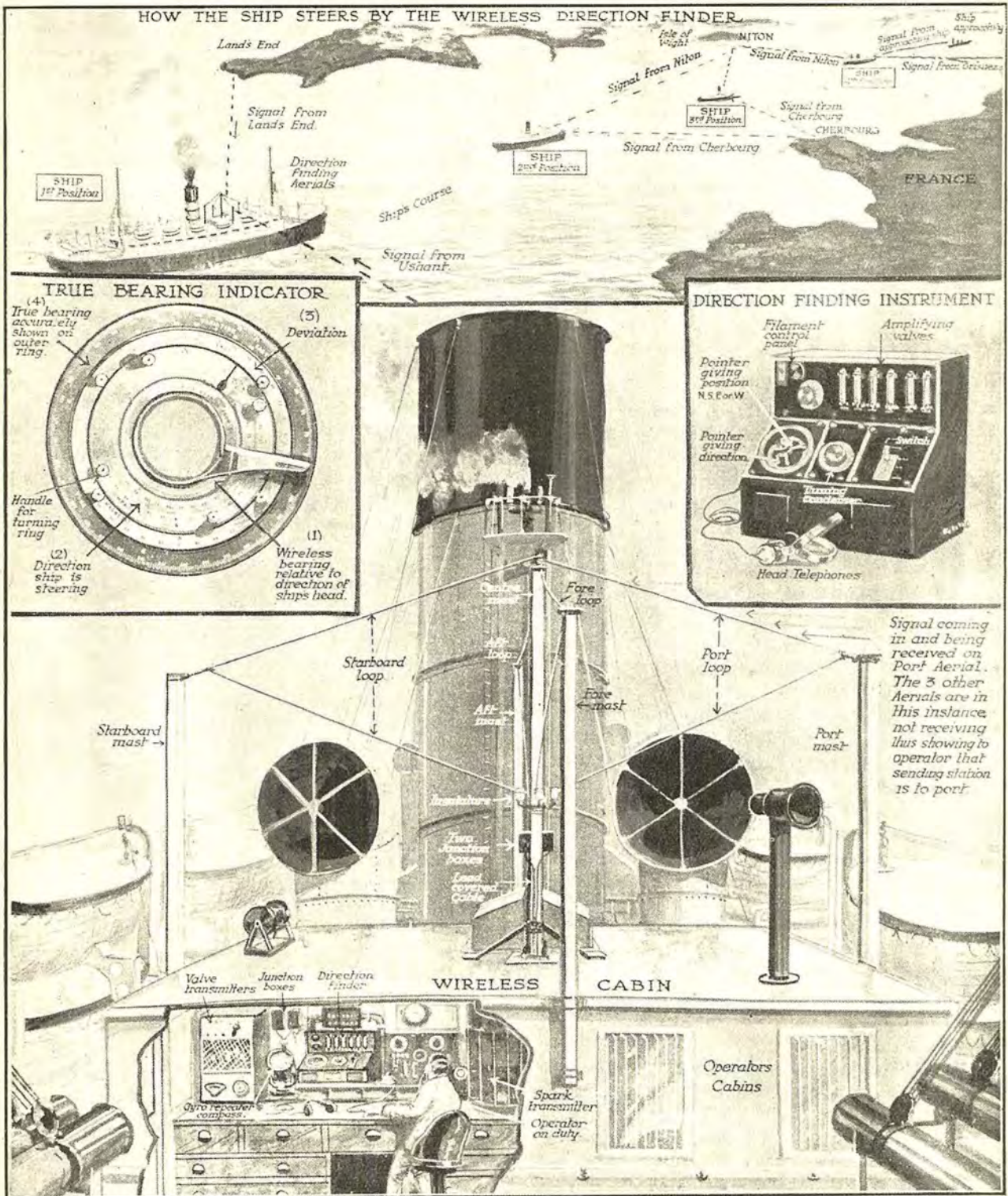
Fiskeriet i Fussingsø.

Fiskeriet har i den forløbne Tid givet godt Udbytte. Der er fanget store Mængder af Skaller og Aborrer, som er solgt til Tyskland for ca. 1 Kr. pr. ½-kg., og store Partier Gedder er gaaet samme Vej til en Pris af op imod 1½ Kr. Størstedelen af Fangsten er afsat til Berlin.

Hurtig Losning i Hull.

Damperen »Sophie Rickmers« ankom 31 Jan. til Hull og lossede 9389 Tons Soyabønner i Sække paa 63 Arbejdsmer eller i Gennemsnit 1188 Tons pr. Arbejdsdag.

Den „Traadløse“ som Hjælp ved Navigering



Pejlings-Installation ombord paa en Damper.

Ovenstaaende Tegning viser, hvorledes man ombord er i Stand til at styre efter Meddelelser fra Land. Paa den nederste Tegning ses Telegrafisten siddende med Høreapparatet for Ørerne i sin Kahyt ved Radio-

apparatet, hvortil Ledningen fra Modtageren ovenover fører ned. Ovenpaa Radio-Huset ses Modtager-Apparatet, bestaaende af fem Master, hvorimellem er udsændt Ledninger. Masterne staar saaledes, at to af Ledning-

gerne fra Masten i Midten gaar paa tværs af Skibet og ud til en Mast i hver af Siderne, ligesom der fra Midtermasten udgaar Ledninger i Skibets Længderetning for og agterefter.

Princippet er nu, at de fire Ledninger kan modtage Meddelelser fra alle Sider, idet Signalet, der høres som Tone, lyder stærkest i den Ledning, som vender mod Afsenderstationen. Naar Signalet modtages, udfinder Telegrafisten ved Hjælp af Retnings-Finderen (afbildet oppe tilhøjre) fra hvilken Retning Signalet tydeligt er at høre, og hvilken Retning altsaa angiver Afsenderstationens Beliggenhed. Det vilde imidlertid ikke være tilstrækkeligt kun at kende den ene Retning, (for Eksempel i Taage, Regntykning, overtrukken Nathimmel), idet Afstander ikke var givet hermed. Dertil behøves endnu et Signal fra en anden Station, der ved sin Udsendelse og Bølger kan markere Skæringspunktet for de to Bølgereetninger. Naar man altsaa kender de to Afsender-

stationers Beliggenhed paa Kortet og efter Radiomeldingerne og Kompasset faar fastslaaet, i hvilken Retning man har den, vil Skibets Position være dér, hvor de to Linjer, sat ud paa Kortet, skærer hinanden.

Paa denne Maade vil et Skib uden at behøve Landkending eller Fyr kunne finde Vej ved Hjælp af usynlige Æterbølger. Den øverste Tegning viser, hvorledes et Skib, paa Vej op igennem den engelske Kanal, vest fra modtager Signaler fra henholdsvis den engelske og franske Kyst, Landsend og Ushant, for derefter senere at rette sig efter Signalerne fra Niton og Cherbourg og endelig fra Niton og Grisnez. Yderst ude er antydnet et sig nærmende Skib, fra hvilket Signalerne ligledes udsendes.

Radio-Installationen i et Skib er saaledes den sikreste Forebyggelse mod Grundstødning, vel at mærke, naar blot Kysterne er forsynet tilstrækkeligt med Signalstationer.

Esbjerg-Kuttere paa Islands-Fiskeri.

8 Esbjerg-Fiskere har ønsket i Sommer at gøre et Forsøg med Fiskeri ved Island, idet man ved samme Lejlighed vil prøve nogle nye Metoder dels ved Fangsten dels ved Fiskens Behandling, og har derfor anmodet Ministeriet om et Statstilskud paa 5000 Kr. pr. Kutter.

Kutterne er af samme Størrelse som dem, der anvendes paa Doggerbank og i Nordsoen, og det er Meningen at leje to engelske Baade, der forsynes med Frysemaskiner, hvorefter Fangsten skal afsættes paa de engelske Markeder.

Damperen »N. I. Ohlsen«.

Rederiet H. C. Christensens Nybygning, nærmer sig nu sin Fuldstændelse ved Værftet i Marstal. Skibet skal føres af Kaptajn Martin Jensen, og dets første Rejse gaar til Danzig.

Japanerne faar ogsaa Skoleskib.

Paa Kobe-Værftet i Japan er der for nylig bygget et Skoleskib, »Shintoko Marie« til Kobe Navigationselskab.

Skibet er kun Undervisningsskib og skal ikke medtage Last paa sine Rejser.

Det beskrives som det mest moderne Motorsejlskib, som findes.

Havneudvidelse i Odense.

Odense Havne- og Kanaludvalg har foreslaaet en stor Udvidelse af Havnen, hvorefter Vestre Havnebasin vil blive udvidet med 375 løb. Meter nyt Bolværk ind i Aalykkeengen, og Bogense Landevej vil blive flyttet 150 Meter mod Vest. Bag det nye Bolværk vil der blive 22,000 Kvadratmeter ny Oplagsplads. Udvidelsen er anslaaet til 3½ Mill. Kr.

Skibe til Ophugning.

Paa det tidligere tyske Orlogsværft i Wilhelmshafen er i de sidste 5 Aar ikke færre end 230 Krigs- og Handelsskibe hugget op. Da Virksomheden var paa sit højeste beskæftigedes 2000 Folk.

Skibsfarten paa Lissabons Havn.

Af en offentliggjort Oversigt over Antallet af Skibe, der i 1922 og 1923 har anløbet Lissabons Havn, fremgaar det, at Danmark nu er Nr. 10 i Rækken med Hensyn til Tonnage og Nr. 7 med Hensyn til Antallet af Fartøjer. Forøvrigt er den danske Skibsfart paa Lissabon i stærk Fremgang, idet Tonnagen i 1923 udgjorde 71,637 Tons mod 57,635 Tons i 1922, en Fremgang paa 14,002 Tons eller 24,29 pCt.

»Natal« ude for en Orkan.

Damperen »Natal« afgik 26. Januar fra Colombo med Copra og Kokosolie. Vejret var haardt i Middelhavet, og i Biscaya-Bugten blev det til en orkanagtig Storm; 3 Døgn skyllede mægtige Vandmasser ind over Skibet, og Dækket var stadig fyldt med Vand, der ogsaa trængte ned i Maskinmestrenes Kamre, som flere Gange var fyldte med Vand. Ca. 40 Sække Copra gik over Bord, og Skibet tog forskellig Skade.

Danmarks Skibsfart paa Casablanca.

Fra Vicekonsulatet i Casablanca har Udenrigsministeriet modtaget en Indberetning, hvoraf fremgaar, at der i 1924 ligesom i de foregaaende Aar har været en betydelig Stigning i den danske Skibsfart paa Casablanca.

Antallet af de danske Skibe, der har anløbet nævnte By siden 1920, har været følgende:

1920:	20	Skibe med Netto Tonnage	3781	Tons
1921:	16	» » » »	8708	»
1922:	36	» » » »	19134	»
1923:	57	» » » »	31600	»
1924:	76	» » » »	55818	»

Svensk Motorskib grundstødt ved Hals.

Det store svenske Dieselmotorskib »Laponia« af Stockholm paa Rejse fra Tampa til Nørre Sundby med en Ladning Fosfat, grundstødte forleden Eftermiddag paa Hals Barre. Svitzers »Viking« assisterede.

Gøteborg-Trafiken.

I Januar ankom til Gøteborg 235 Skibe, deraf 179 svenske, 18 tyske, 13 norske, 11 danske, 11 britiske.

Heimdals »Anine« forlist.

Den 3. Marts afgik Dampskibsselskabet »Heimdals« »Anine« fra Newcastle paa Rejse til Roms Havne-
stad. Civita Vecchia, hvor den normalt skulde være den 16. eller 17. Marts. Den 13. Marts om Morgenen meldtes Skibet passerende Gibraltar, men siden da har Rederiet overhovedet intet hørt fra Skibet eller nogen af dets Besætning, saa man maa desværre formode, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Derimod er der indløbet Meddelelser om, at der i de umiddelbart efterfølgende har raset et voldsomt Uvejr over Middelhavet. Saavel danske som udenlandske Baade har maattet søge Læ paa nærmeste Sted, og der foreligger Rapporter om betydelige Havarier og adskillige Forlis.

— »Anine«, der er en Baad paa et Par Tusind Tons, er bygget 1907 hos Wood, Skinner & Co. i Newcastle og har i afvigte Efteraar gennemgaaet Klassificering og Eftersyn paa et dansk Værft. Det førtes af Kaptajn Risøe og havde en Besætning af 18 Mand, hvoraf Første-Styrmand hedder Jensen, er gift og bor i København. Anden-Styrmand hedder Hommel og er fra Fur. Han er ugift, ligesom 1. Maskinmester, Laursen, der bor i Randers. Anden-Maskinmester hedder Lystrup og bor i Hove pr. Viksø. Han er gift, mens Maskinmester Jensen fra Nykøbing F. er ugift. Den sidste af Office-
rerne er Hovmester Westermann, København.

De øvrige 12 Mand af Besætningen er paamønstreret dels i Odense, dels i Aalborg.

»Anine« menes at være forlist paa Bonifacio-Skæret i Nærheden af Corsika.

Emile Robins Legat

til Belønning for den Redningsbaads Besætning, der i det paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde Skibbrudne, er for 1924 tildelt Mandskabet ved Redningsstationen Nørre-Vorupør.

Om selve Redningsbaaden har Bestyrelsen for det norrøjeyske Redningsvæsen til Marineministeriet indsendt følgende Beretning:

Den 16. September om Morgenen Kl. 2 var ca. 25 Fiskerbaade fra Vorupør med temmelig roligt Vejr taget ud paa Fiskeri, men hen paa Morgenstunden blæste det op til en sydlig Storm med svære Regnbyger, og Havet kom i svært Oprør, saa der fremkom stor Fare for Fiskerbaadene Landing, og Kl. 5½ Fmd. blev Faresigna-
lerne hejst.

Redningsmandskabet blev da sammenkaldt, og Motorredningsbaaden transporteredes til Havet. Den bragtes flot og kom ud over Revlerne til en Fiskerbaad med 2 Mand, der vinkede om Hjælp. Disse 2 Mand optoges i Redningsbaaden, der derefter gik hen til en anden Fiskerbaad med 3 Mand. Disse ønskede dog ikke at forlade deres Eaad, men anmodede om, at Redningsbaaden vilde gaa foran ind over Revlerne, saa at Fiskerbaaden kunde følge i Læ af den. Alt gik godt, og Fiskerbaaden landede heldigt, hvorefter Redningsbaaden landsatte de 2 Mand.

De fleste af Fiskerbaadene var paa det Tidspunkt heldig landet, men der var endnu 3 Baade tilbage, hvoriblandt en mindre aaben Baad med 3 Mands Besætning.

Motorredningsbaaden gik derefter paany ud over Revlerne og fik flere høje Brodsøer over sig, saa den fyldtes med Vand, men den kom heldig ud og opløg de 3 Mand fra den ene Baad. De andre Fiskerbaades Besætninger vilde prøve at lande selv, og Redningsbaaden fulgte dem ind over for at være klar til at yde Hjælp, hvis Uheld skulde indtræffe, men alle landede heldig Kl. 5½ Fmd.

Fiskerlejet Strandby

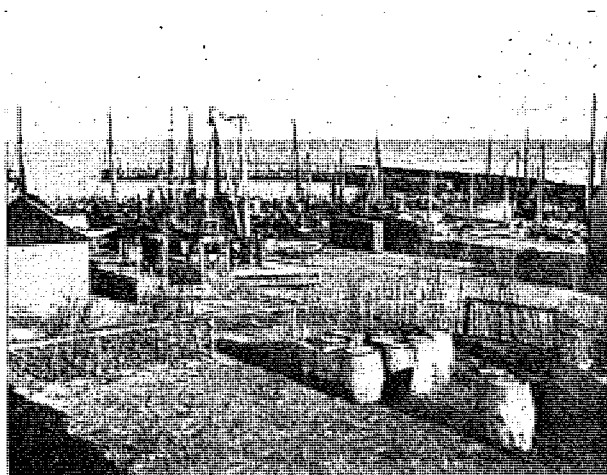
ligger ved Aalbækbugten, ca. 1 Mil fra Frederikshavn og er ved at udvikle sig til et helt moderne Badested, navnlig efter at Skagensbanen har anlagt en Station der. Der er herlig Badestrand og et godt Badehotel, saa for Baadegæsterne er der sørget godt.

Men selve Lejets Beboere, de brave og stræbsomme Fiskere, er ikke helt tilfredse. Sagen er den, at Havnen er for lille og trænger til at udvides. Der er nu ca. 30 Fiskerbaade fra 5—14 Tons foruden en Del Smaabaade og Hyltæfade, og det er ved at være for meget for den lille Havn, og derfor har en Deputation fra Fiskerlejet nylig været i København for at skabe Velvilje hos Ministeren for offentlige Arbejder for et Tilskud til deres Havns Uddybning. Som alle andre, der søger Hr. Friis-Skotte, blev ogsaa disse brave Mænd modtaget med al Velvilje, thi Ministeren ved jo godt, at danske Fiskere beder ikke om Hjælp til noget, de selv kan udrette. Men denne Opgave ligger over de Strandby Fiskeres Ævne, og derfor bad de nu Staten hjælpe dem til at faa deres Havn uddybet.

Destoværrer er Havnespørgsmaal ikke de Spørgsmaal, der ligger Rigsdagen mest paa Hjærte, saa længe Hirtshals- og Hanstholm-Havnene ikke har fundet deres Løsning, og derfor maatte Ministeren stille Sagen i Bero, til man saa, hvad Hanstholm-Havnen levede.

Vi skal fortælle lidt om, hvad de nulevende Strandby Fiskeres Forfædre har slidt og skæbt og døjet for ved egne Kræfter og egen Hjælp at skabe den Havn, som nu efter 32 Aars Forløb er bleven for lille.

Den 15. April 1893 samledes Strandby Fiskere til et Møde for at drøfte Tanken om en lille Havn. Trods en Del Modstand mod Planen vedtoges det dog at paabegynde Arbejdet for denne. Janus Pedersen og Niels Tvilling tilbød uden Vederlag hver at afstaa en Kaas



til Havnen, og uden Hensyn til den økonomiske Side af Sagen tog man straks fat paa Arbejdet, saaledes at alt Arbejde udførtes af Fiskerne selv uden Vederlag, men da kun faa af dem kunde undvære at tjene Penge indrettede man Arbejdet paa den Maade, at een Mand fra hvert Baadelag blev i Land og arbejdede, og naar det saa var Storm, og Baadene ikke var ude, tog alle Mand fat, og Arbejdet gik med Lyst og Humør fra Haanden, men det var ogsaa nogle stræbsomme og ihærdige Rødder, de gamle Fiskere.

Da det Pengetilskud, Fiskerne selv havde præsteret, ikke forslog, henvendte man sig til Kommunens øvrige Beboere samt til Frederikshavns Borgere om Støtte, og en Indsamling blev sat i Gang. Herved fik Arbejdet et godt Skub fremad, og et Par Aar senere modtoges fra Landbrugsministeriet 500 Kr. til Havnens Udbygning, og i 1897 fik man 2000 Kr. fra Ministeriet til Plankebroer inde i Havnen samt til en lille Udvidelse. Da Fiskeriet udvidede sig til Brug af Motorbaade, hvis Antal stadig tiltog, var en større Tilbygning til Havnen uundgaaelig, hvorfor man atter i 1904 gik til Ministeriet om Tilskud.

Fiskerne i Strandby glemmer aldrig de Mænd der ved strængt og personligt Arbejde og af Hengivenhed for den gode Sag var med til at grundlægge deres Havn, og deres Navne vil altid blive mindet med Ære.



Den store Sø-Ulykke paa Island.

Natten mellem den 7. og 8. Februar rasede der, som omtalt i sidste Nr. af »Vikingen«, en frygtelig orkanagtig Storm over hele Island, dog haardest paa Nordvestlandet. Man frygtede allerede Dagen efter at høre om Ulykker paa Søen, især da Stormen var kommet pludseligt op, og da hele Fiskerflaaden havde været ude; en stor Del af den endog paa Fiskepladser, der ligger langt fra Land.

Frygten viste sig begrundet, og man savnede Efterretning om Trawlerne: »Leifur Ulpin«, »Fieldmarschall Robertson« og Motorbaaden »Solveig«, bemanded med ialt 68 Islændinge og 6 Englændere. Chefen for »Fylla« blev af Islands Ministerium anmodet om at foretage en Afsøgning, og allerede samme Eftermiddag afgik »Fylla« — ud i Danmarksstrædet.

Den 6. Marts var Afsøgningen tilendebragt og havde været saa effektiv, at ethvert Haab maatte anses for at være ude.

Efter Sørgebudskabet besluttede Reykjavik Byraad i Samraad med Repræsentanter for Fiskere og Søsmænd at afholde Mindehøjtidelighed Tirsdag den 10. Marts. Der flagedes paa halv Stang paa alle Euse og paa alle Skibe i Havnen. Kl. 2 præcis standsedes alt Arbejde og Færdsel paa Land og Sø i 5 Minutter til Kl. 2,5. Alle blev staaende dødsstille. Mændene blottede Hovederne, Cyklister og Vogne holdt stille, alle Maskiner standsedes, og fuldstændig Ro og Stilhed herskede overalt.

— Deres Majestæter Kongen, Dronningen og Enkedronningen har hver især tilstillet Indsamlingen til Fordel for de Omkomnes Efterladte et større Pengebeløb.

Tysk contra engelsk Skibsbygning.

Den tyske Industri arbejder med Kæmpe-Energi paa at naa op paa de samme Højder som før Krigen, og det synes at skulle lykkes. Paa det Omraade er der ingen Uenighed i det tyske Folk, selv om meget andet skiller. Her gælder det absolut: »Deutschland, Deutschland über alles!«

En af de Industrier, der med størst Held har arbejdet sig op igen, er Skibsbygningsindustrien. »Deutsche Werke«, der omfatter de fleste tyske Stats-Værfter, deriblandt »Deutsche Werft« i Hamborg, og som beskæftiger en lille $\frac{1}{4}$ Million Mand, arbejder med det store Maal at fravriste England Førstepladsen i Verdens skibsbyggende Nationer, og til det Maal bygges der Skibe i Massefabrikation, saaledes at de forskellige Dele fabrikeres af hver sin Underafdeling, hvorefter der spares Mængder af Tid og Penge. Paa denne Maade kunde »Deutsche Werft« underbyde engelske Værfter med 6 Pund pr. Ton ved Bygningen af 5 engelske Motorskibe.

— Paa »Deutsche Werft« i Hamborg søsattes fornylig Verdens største Motorfragskib, 21,000 Tons, Skibet »Svealand« og et Søsterskib vil snart følge efter.

»Vulcan-Werft« i Hamborg har nylig ladet et 10,000 Tons Motorskib til Australien løbe af Stabelen, og flere Skibe af samme Type er under Bygning.

Paa »Germania-Werft« i Kiel arbejdes for fuld Kraft. Saaledes løb fornylig Tankmotorskibet »Persephon«, 12,000 Tons, af Stabelen, og to lign. Skibe er under Bygning til samme Rederi. Endvidere har Værftet 4 Motorskibe i Ordre til Flensborg-Rederiet H. C. Horn, hvoraf de 3 allerede er afleveret.

— Selvfølgelig vækker denne Konkurrence den største Bestyrtelse i England, men den bør ogsaa vække andre Stater til Eftertanke, da man sikkert inden ret længe vil se det samme gentage sig i andre Brancher. Det er her en maalbevidst national Bevægelse, der støttes baade af den tyske Stat og af Befolkningen i sin Helhed.

Dansk Fiskeriforenings-Formænd.



Viggo Kruse,
Form. for
Lyngby Fiskeriforening.



Knud Knudsen,
Form for
Rødding Fiskeriforening.

En i dansk Shipping særdeles kendt Mand, Konsul, Skibsmægler *Jacob Clemmensen* i Odense fyldte den 20. Marts 50 Aar. Sammen med Broderen *Uffe Clemmensen* er Konsulen Indehaver af det ansete Skibsmæglerfirma *Chr. Clemmensen*, der startedes i 1865. Konsul *Clemmensen* har faaet en særdeles grundig og alsidig Uddannelse i kendte Shippingfirmaer i Udlandets største Byer og har bl. a. i flere Aar været Leder af danske Filialer i London, Antwerpen og Libau. Siden 1902 har Konsul *Clemmensen* været fransk Konsul for Fyn og tilige under Krigen italiensk Konsul. Han var i en længere Aarrække oFrmand for Provinsmæglerforeningen og blev ved sin Afgang i 1921 udnævnt til Foreningens Æresmedlem.

Konsul *Clemmensen*, der er overordentlig afholdt, modtog paa Halvtredsdaarsdagen overvældende Beviser paa Højagtelse og Venskab.

Den kendte Speditør, Vognmand *J. P. Gundermann* fyldte den 23. Marts 70 Aar.

Danmarks tidligere Generalkonsul i Rio de Janeiro, cand. polit. *Emil Nielsen*, fyldte 85 Aar den 26. Marts.

Skibsmæglerfirmaet Johnsen & Bergman i Oslo

fejrede 1. April 25 Aars Jubilæum, idet Firmaet etableredes i 1900 af *J. Reinholdt Johnsen* og *Johan Bergman*. Firmaet driver foruden en omfattende Befragtningsforretning Rutetrafik mellem Østnorge og Skotland, og repræsenterer Det Islandske Dampskibsselskabs Ruteskibe paa Østnorge. Siden *J. Reinholdt Johnsen*'s Død i 1918 er *Johan Bergman* Firmaets Eneindehaver.

Lodsoidermand Møller i Dragør

kunde den 1. April holde 50 Aars Jubilæum som Lods. Den gamle, brave Lods, der nu er 72 Aar, har i sin lange Tjenestetid lodset ca. 2000 Skibe, men ager nu at tage sin Afsked til Maj. Af Kongen fik han Fortjenstemedaillen i Sølv.

Opsynsmand Hans Hansen Ruth,

Skagen, fejrede den 1. April sit 40 Aars Jubilæum som Opsynsmand ved Gl. Skagens Redningsstation. Han har deltaget i 36 Redningsforetagender, hvorved 293 Skibbrudne er bleven reddet. Jubilaren er en kendt og almindelig afholdt Mand paa Skagen.

A. Chr. Brorsen & H. Overgaard,

det kendte og ansete Maskininspektionsfirma, kunde den 1. April fejre 25 Aars Jubilæum. Foruden at være 25 Rederiers Tilsynsmand med deres Skibe, har de gennem Aarene været Rederiernes raadgivende Konsulenter ved Bygning af over 200 Dampskibe og Motorskibe. Desforuden er Firmaet Repræsentant for de store Klassifikationsfirmaer »British Corporation«, »Germanischer Lloyd« og »Registro Italiano«.

Skibsmægler J. Christophersen

fyldte den 27. Marts 50 Aar. Kun 15 Aar gl. ansattes Hr. *Christophersen*, der er født i Hjørring, i vort ældste danske Skibsmæglerfirma, *Hecksher & Søn*, et Firma, der er kendt Verden over og nyder overordentlig stor Anseelse, og som grundlagdes allerede i Aaret 1797 af *Siegfred Hecksher*.

Med uhyre Flid og Arbejdsomhed arbejdede *J. Chri-*



stophersen sig gradvis op i Firmaet, hvor han med Aarene indtog en stadig mere og mere betroet Stilling, indtil han i 1910 — efter forud at have taget Skibsmæglerexamen og modtaget kgl. Udnævnelse som edsvoren Skibsmægler, optoges som Medindehaver af Firmaet, der samtidig kom til at hedde *Hecksher & Søn's Eftf.*

Skibsmægler *Christophersen* har paa en smukkeste Maade ført det gamle fornemme Firmas Traditioner videre, og saavel ude i Verden som i alle Brancher af dansk Shipping nævnes *Hecksher & Søn's Eftf.* som et af de Firmaer, der pryder dansk Skibsfartsvirksomhed.

Ved Siden af denne sin omfattende Virksomhed har Skibsmægler *Christophersen* faaet Tid til at pleje sine journalistiske Interesser, ligesom han har været Medarbejder ved den bekendte *Hages Haandbøg* i Handelsvidenskab. Og som stærkt interesseret i engelske Forhold er han Medlem af Bestyrelsen for »The Anglo-Danish Society«. Og da han som bekendt ogsaa er en Mand med Hjertet paa det rette Sted, hvad han har vist ved mange Lejligheder, har han ogsaa paataget sig Arbejdet som Næstformand og Kasserer for Foreningen »Prinsesse Margaretha Samfundets Venner«.

Paa Fødselsdagen modtog Hr. *Christophersen* fra alle Sider Beviser paa Højagtelse og Venskab og ikke mindst fra Firmaets Personale, der med Glæde benyttede Anledningen til at hylde den afholdte Chef.

— 1. Maskinmester *Emil Erichsen*, S/S. »Nidaros«, fejrede den 26. Marts sit 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.

Ingeniør J. H. Mentz ved Orlogsværftet.

Marineministeriet har udtalt sin Anerkendelse og Paaskønnelse af Ingeniør af 1ste Grad ved Orlogsværftet *J. H. Mentz*' lange og udmærkede Tjeneste og den fremragende Dygtighed, han har udvist i sin Virksomhed, som han paa Grund af Svagelighed forlod ved Marts Maanedes Udgang.

Forleden døde Kommandør *J. N. Sølling* i en Alder af 84 Aar. Han var er. kendt og populær Mand blandt alle Søens Folk, som han lærte at kende gennem de forskellige Stillinger, han i Tidens Løb indtog. Han var Sømand med Liv og Sjæl, frisk og ligetil som saa mange af Marinens Officerer. Han deltog i 64-Krigen som ung 21-aarig Løjtnant, og efter at han i 1889 havde taget sin Afsked fra Flaaden, blev han udnævnt til Overlods for Vestre Distrikt og fungerede som saadan til 1911. Fra 1902 til 1913 var han en ualmindelig afholdt Præsident for Dansk Fiskeriforening, som han ledede med anerkendt Dygtighed. Som saadan var han tillige Formand for den skandinaviske Fiskeriudstilling i Kbh. 1912 og det dertil knyttede nordiske Fiskerimøde. Og de gamle Søfolk og disses Enker vil med Kærlighed mindes den gamle brave Kommandør med det varme Hjærte fra hans Stilling som Formand for »Bombebesættelsens« Direktion, en Stilling han arvede efter Bedstefaderen, og som nu er gaaet i Arv til Sønnen, Overretssagfører *P. N. Sølling*.

En af Vendsyssels kendte Mænd, fhv. Segnefoged og Strandfoged *N. M. Mikkelsen*, Nørre Lyngby ved Løkken, er afgaaet ved Døden, 87 Aar gl. Den Afdøde, der havde beklædt en Mængde Tillidshverv, var Veteran fra Krigen 1864.

En veltjent og anset Mand indenfor dansk Havfiskeri, Kaptajn *Anthøn Sølling*, er død, 77 Aar gl. Kaptajn Sølling, der i 1895 fik den overordentlig vigtige Post betroet som Danmarks første Fiskeriagent i England, var selvskreven til denne Post, thi han havde et Kendskab til Fiskeriet og dets Behov som ingen anden.

Paa Søn fra sit 15de Aar gennem alle Grader til Skibsfører fik Kaptajn Sølling Øjet op for den store Betydning af det langtgaaende Fiskeri, og med stor Energi arbejdede han for Fiskeriets Udvikling paa dette Omraade. Om Bord paa Dybhavsfiskeribaade og senere som Damptrawlfører udviklede han sig efterhaanden til en almindelig anerkendt Kapacitet paa Storfiskeri-Omraadet, og han gjorde selv en Opfindelse af en ny Indpakningsmaade for Fisk.

Dansk Vicekonsul i Southampton, Mr *George Gordon Bowill*, er afgaaet ved Døden. Siden 1893 havde han været Danmarks Vicekonsul i Southampton og i dette lange Tidsrum stedse vist sig som en meget dygtig Repræsentant for Danmarks merkantile og økonomiske Interesser, og tillige som en trofast Ven af Danmark, altid parat til at hjælpe vore Landsmænd. Mangfoldige er de danske Sømmænd, som hos ham i Aarenes Løb søgte og modtog redebon Støtte.

Den gamle Kaptajn Lundin, der i mange Aar førte Damperen »Lübeck«, der hører til de saakaldte Høllandsbaade og sejler paa Ruten Göteborg—København—Lübeck, er død. Kaptajn Lundin boede i en Række Aar i Lübeck, men flyttede for et Par Aar siden til Malmø, hvor han døde efter en Operation.

40 Aar ved Redningsvesenet.

Fisker Niels Peter Jacobsen, Vesterø, har i disse Dage været ansat som Baadsmand ved Vesterø Havn og Hornets Redningsstation.

Underdirektør C. E. Silfverberg.

Svitzer, fyldte den 23. Marts 50 Aar og var, ganske selvfølgelig, i den Anledning Genstand for overstrømmende Hædersbevisninger fra alle Sider indenfor dansk Skibsfart — en Hyldest, der var velforjænt, og som »Vikingen« — om end post festum — ganske slutter sig til.

I 1892 blev han Kadet paa Søofficersskolen, 1901 Premierløjtnant, men derpaa forlod Dir. S. Marinen for at gaa i Tjeneste hos Em. Z. Svitzer som Skibsfører, og da Svitzer i 1906 aabnede en ny Station i Østen med Shanghai som fast Basis, blev Silfverberg Fører af den der stationerede ny Damper »Protector«. To Aar senere blev han Inspektør i København og derefter Selskabets Underdirektør.

Hovmester Niels Bjerg Hansen,

Dampskibsselskab »Pacific«, har holdt Bryllup med Frk. Elsa Havemeister, Helsingør.

— Fhv. Skipper *Niels Larsen*, Fejø, er død 1. April.

— Fhv. Hovmester i D. F. D. S. *Marius Saabye* døde den 30. Marts.

25 Aars Jubilæum som Hovmester.

Som kortelig meddelt i Marts-Nr. af »Vikingen«, fejrede Hovmester *G. Hartung* den 21. Marts 25 Aarsdagen som Hovmester.

Hovmester Hartung kom til Søs som Messedreng i 1890 med D. F. D. S.'s »Vendsyssel«, sejlede senere som Koksmath i D. F. D. S., og senere i Postdamperen »Freja«, der gik i Gedser—Warnemünde Overfarten. Han blev derefter Kok i det »Østbornholmske Dampskibsselskab« og senere i D. F. D. S. for endelig 21. Marts 1900 at gaa ombord i Ø. K.s »Manchuria« som Hovmester. Han var i et Par Aar Hovmester med dette Skib og var med, da det brændte i »Port Said«.



Hovmester Hartung.

Under den Russisk-Japanske Krig kom Hovmester Hartung ombord i S/S. »Korea«, der var Transport-skib for den russiske Flaade, der afgik fra Østersøen for at gaa ud til sin Ødelæggelse i Tchuchimastrædet, og nu begyndte der for ham en Tid, der var rig paa spændende Begivenheder.

Derefter sejlede han i flere Aar med forskellige af Ø. K.s Skibe, indtil han i November Maaned 1922 blev afmønstret i Batavia og indlagt paa Hospitalet der, lidende af Sukkersyge og Koldbrand.

Efter et længere Sygeleje og derefter følgende Rekonvalescenstid her i København, kom Hartung nogenlunde til Kræfter igen, men ud at sejle paa Langfart mere kom han ikke. Han gik ud af Ø. K.s Tjeneste med Pension.

Paa Jubilæumsdagen modtog Hovmesteren mange Beviser paa Venskab og Højagtelse, og den 21. Marts var rigtig en stor Dag for den afholdte Hovmester.

Skibsreder A. Robbert

kunde den 1. April fejre 25 Aars Forretningsjubilæum, idet han den 1. April 1900 startede egen Befragterforretning i København.

Skibsreder Robbert har faaet en særdeles grundig Uddannelse i Handel og Søfart, først hos Otto Mønsted i Aarhus og senere i en Række Aar hos det store ansete Firma P. Bornholdt i St. Petersborg og Riga, i nogle Aar endog som selve Etatsraad Bornholdts Privatsekretær.

Indenfor dansk Skibsart indtager Skibsreder Robbert en særdeles smuk og anset Position, hvad der særlig har givet sig Udtryk, da man i 1915 valgte ham til Bestyrelsesmedlem i »The Baltic and White Sea Conference« og senere, i 1922, til Formand for Conferencens Executiv-Comité og Documentary Council, betydningsfulde Hverv, som han har røgtet med megen Takt og Klogskab, bl. a. paa forskellige Kongresser og Møder i Udlandet, hvor hans Udtalelser altid paahøres med megen Interesse.

Hr. Robbert er Medstifter af og korresponderende



Reder for »Det dansk-norske Dampskibsselskab«, der ejer Dampskibene »Hamlet«, »Aladdin« og »Bjarke«. Desuden er han i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet af 1912, Forsikringsselskabet »Selandia« og Genforsikringsselskabet »Rossia«.

Skibsreder Robbert fik paa Jubilæumsdagen overordentlig mange Beviser for, i hvor høj Grad han har forstaaet at gøre sig afholdt indenfor alle Kredse af dansk Søfart, og det er »Vikingen« en stor Glæde af fuldt Hjærte at kunne føje sin Lykønskning til de mange andre, selv om den paa Grund af de særegne Forhold maa komme noget post festum. Vi haaber, at Hr. Robbert, der jo er i sin bedste Alder, kun 51 Aar, endnu i mange Aar maa faa Lov at vie sine store Ævner til Gavn for dansk Søfart.

Den svenske Sømands-Overenskomst

med Rederiforeningen udløb 31. Januar. Der har været afholdt en Række Møder mellem de to Organisationer, foreløbig uden Resultat, da Sømandsorganisationerne ikke vil gaa ind paa Redernes Krav, der bl. a. gaar ud paa:

1. Lønreduktion 6 pCt.
2. A: Organisationerne skal stille Garanti for, at Strejkebrydere ikke skal trakasseres.
3. Vagthold og Agitation udenfor Forhyringskontorerne maa ikke finde Sted.

Hollandsk Flaadebesøg i Sommer.

En hollandsk Flaadeafdeling med Slagskibene »Tromp« og »Heemskerck« i Spidsen vil i Sommer besøge Østersøen og bl. a. aflægge Besøg i København, Stockholm, Riga, Reval og Helsingfors.

Øl i Stænger

er det sidste nye paa Ølindustriens Omraade. Et Par Vardeborgere har sikret sig Ene-Fabrikationsretten. Hvordan »Stængerne« ellers fremtræder, fortælles der intet om.

Skibsarten paa Montreal.

I 1924 ankom der til Montreal 1223 Skibe paa 4,096,322 Tons imod 1082 Skibe paa ialt 3,683,720 Tons i 1923.

Den franske Havneirafik.

De franske Havne med den største Søtrafik er i Rækkefølge Rouen, Marseille, Havre, Bordeaux, Dunkirque og Nantes. Kun Havre og Nantes har forøget Trafikken i 1924, medens Roten gik 1 Mill. Tons tilbage.

Holland reparerer billigst.

En norsk Daraper er afgaaet fra Cardiff til Amsterdam for at blive repareret. Flere britiske Værfter tilbød at reparere Skibet; fra Sunderland blev tilbudt 1802 Lst., og fra Sydwaales 2151 Lst., men det hollandske Værft var lavest med 1715 Lst.

Tyske Trawlere anholdt ved Island.

Inspektionsskibet »Fylla« har anholdt to tyske Trawlere, der udøvede Fiskeri paa Territoriet ved Portland. Det ene af Skibene er idømt en Bøde paa 10,000 Kr., det andet en Bøde paa 15,000 Kr. Desuden blev Trawlernes Fangst og Redskaber konfiskeret, og Skibene blev dømt til at betale Sagens Omkostninger.

H A N S T H O L M

Vestkysten, Marts 1925.

Der er forskellige Steder paa den jyske Vestkyst, som gennem Tiderne har samlet en vis Interesse om sig, saa paa en Maade, saa paa en anden. Navne som Bovbjerg, Liløre, Thyborøn, Hvide Sande er, naar de nævnes, kendt over hele Landet, ja langt uden for dets Grænser. Nu i Tiden er Hanstholm det Punkt, der er stærkest fremme, al den Stund der staar en Strid om den der projekterede Vestkysthavn.

Saa omtrent uden for Lov og Ret ligger Hanstholm ude i det yderste Hjørne af Thyboernes Land. Det ligger ude for den yderste Pynt ved Vesterhavet, og næsten lodret hæver sig af Jorden et vældigt Kalkbjerg, der er ca. 8 Km. lang og 2 Km. bredt. Hernede laa i sin Tid Hovedgaarden Nørtorp, hvor Krigshelten Niels Juel blev født. Nu ses kun nogle Voldrester af Nørtorp.

Hanstholm med Hansted Sogn har kun ca. 17 Tdr. Hartkorn til ca. 3000 Tdr. Land. Stormene fra Vesterhavet løber Panden mod Forbjergene Hanstholm, og før Marehalmen plantedes i de vilde Klitter, var Sandflugten voldsom. I Aarene fra 1555—1737 forsvandt saaledes ikke mindre end 17 Gaarde under det flygende Sand.

Ved et Besøg i denne vilde Natur faar man Forstaaelse af, at Vesterhavsfiskeriet er det bærende Erhverv paa disse Kanter. Befolkningen i Hansted er da ogsaa udelukkende Fiskere, der endnu som fra Arilds Tid maa gaa ud fra den aabne Kyst for ude paa Havet at tjene Brødet til sig og sine ved Fiskeri efter Kuller og Torsk. De forrige Slægtled, der nu hviler i deres Grave paa Kirkegaardene ved Havet, kunde tjene Føden ved dette Kystfiskeri, men det lader sig ikke længere gøre. Tiderne har forandret sig. For et halvt Aarhundrede siden blev dette klart for Vestkystens Fiskere, og det resulterede i, at de anskaffede sig større Baade med Motorer som Drivkraft.

Men trods dette blev det kun en Brøkdel af Havets umaadelige Fiskerigdomme, de danske Fiskere kunde hente i Land. Jyllands Vestkyst laa havneløs og uden væsentlige Støttepunkter. Det var Udlandets Fiskere, der tog det store Stik hjem fra Nordsøen.

Hvorfor var Forholdet saadant? Var det, fordi de jyske Fiskere stod tilbage i Dygtighed? Nej ingenlunde! Grunden var den, at Udlandet lod bygge Havne. Paa Skotlands og Englands Kyster byggedes Fiskerihavne, hvorfra de store Flaader gik ud og drev Storfiskeri i Nordsøen.

Til Grimsby Havn indførtes i et Aar Fisk for 3½ Million Kr. Samtidig maatte vore Fiskere arbejde fra den aabne Kyst med det Resultat, at de nap og knap kunde tjene Føden.

Det blev da en Kendsgerning, at vort Vesterhavsfiskeri maatte støttes af Havne paa Jyllands Vestkyst, dersom det skulde blive et bærende Erhverv for den store Fiskerbefolkning. Et Bevis paa dette har vi i Esbjerg Havn, hvorfra der hele Aaret fisker en anselig Flaade.

Nu, netop i disse Dage, drager vore Fiskere bort fra de hjemlige Strande til Esbjerg og i de senere Aar til engelske Havne for derfra at drive Storfiskeri i Nordsøen.

Hvad vilde Esbjerg have været uden sin Havn? Vel nærmest en lille Flække, hvorfra kun et lidet lønnende Kystfiskeri vilde være drevet.

Det er en Kendsgerning, at vort Havfiskeris Udvikling er baseret paa Havne ved Vestkysten, og dog staar der nu en Strid om Havnen ved Hanstholm. Det maa siges, at de Argumenter, der føres i Marken mod denne Havn, er ret besynderlige. Der tales om den forfærdelige Fiskemangel i Vesterhavet, at Nordsøen er opøsket, og man er bekymret for, hvor Fiskene skal komme fra, der skal føres ind til Hanstholm.

At et saa naivt Argument kan føres frem i Kampen mod Hanstholm Havnen, skulde man sandelig have forsværget, thi Fiskene skal komme fra Havet og ikke fra Landjorden.

Et andet Skræmmebillede er de pengeknappe Tider. Men dog bliver det et Spørgsmaal, om vi har Raad til at drive vore Fiskere bort fra Hjemmet til andre Havne. Det skal nemlig fremhæves, at den Rigdom, der kan hentes ind fra Havet, ikke alene kommer Fiskerne til gode, men ogsaa andre.

Forleden kom jeg ind i et Hjem herovre, hvor Esefolkene sad og satte Madding paa Fiskekrogene. De behandlede denne Dag 40 Sæt Kroge à 200 Kroge i hvert Sæt. For ikke mindre end 8000 Kr. sattes der Madding paa denne Dag, og Esefolkene tjente derved 40 Kr., et Eksempel paa, hvad der kan tjenes af ikke Fiskere, naar Fiskeriet drives fra Hjemmets Kyst.

At standse Bygningen af Havnen ved Hanstholm bliver dog til syvende og sidst at gaa imod Udviklingen af vort Vesterhavsfiskeri, og at dette vil resultere i daarlig Økonomi, skal Tiden nok vise.

Naar man kommer til Hanstholm, imponeres man af det elektriske Fyrtaarn, der ligger paa Bakken ud mod Havet. Fyrtaarnet blev bygget i 1843 og i 1887—89 blev det omdannet til elektrisk Fyr, til det Kulturens Vidunder, det endnu er.

Hanstholm Fyr er et Lynfyr. I Løbet af 4 Sekunder udsender det 3 vældige Straaler, der svinger Horisonten rundt, hvorpaa følger 6 Sekunders Mørke. Fyret har en Lysstyrke af 20 Millioner Spermacetyl, og det er endnu et af Verdens stærkest lysende Fyrtaarne. Dets Lys kan under gunstige Forhold ses indtil 45 Km. ud over Havet.

Forward.

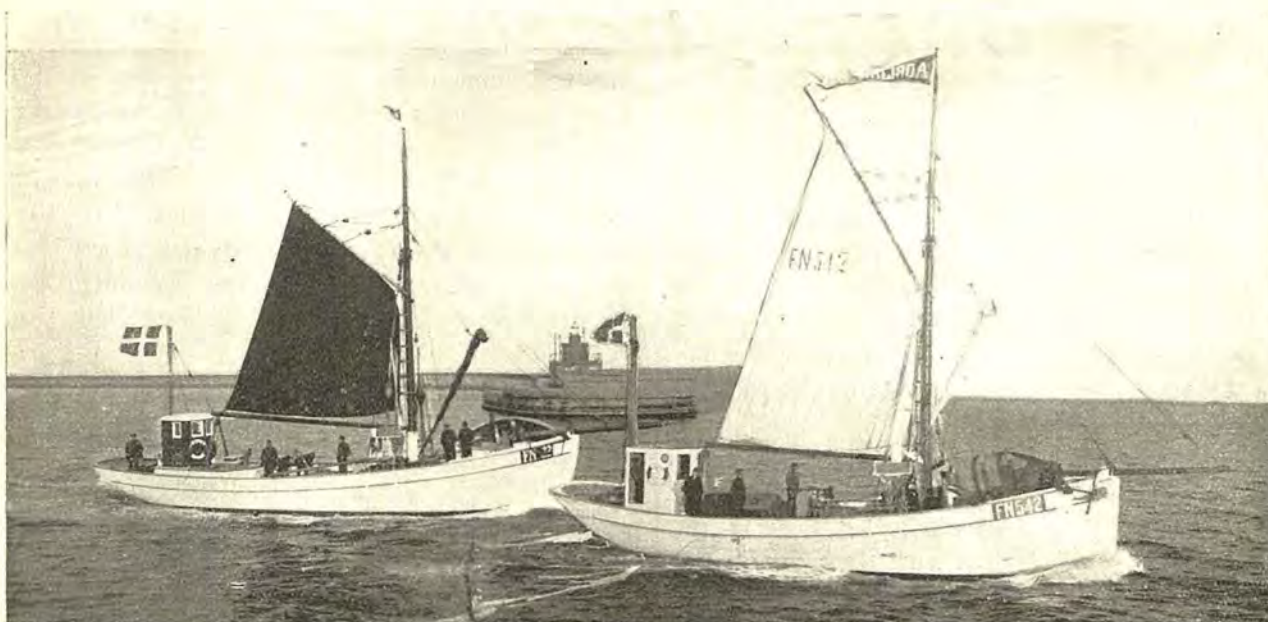
En Stil om Hesten.

Efterfølgende er et Uddrag af en meget ung Dames Stilebog og med hendes egen Retskrivning:

Hesten er et meget stort Dyr, den har firben under Maven og en Hale i den ene Ende, med meget langt Haar, som vi har meget nytte af fordi de bruger den til køre og ride Brug i England findes Fuldblodsheste og Brykkerheste der er de mest kendte, men i Danmark findes ogsaa en, som kaldes den jyske Hest, Handyret kaldes Hingst, og Hundyret kaldes Hop medens Hesten er lille kaldes den Føl de ernærer sig af Græs og kaldes da Græshopper, Straa og Hakkelse. Nordboerne bruger i Stedet for Heste Rensdyr og Elsdyr og i Østerlandene bruger de Æsler Elefanter og andre Kameler.

VESTKYST-FISKERIHAVNENE

Af Landinspektør N. Smed Søndergaard, Thisted



Typer paa store Englands-Kuttere.

Nedenstaaende Artikel er oprindelig skrevet i en Pjece om Hanstholm Fiskerihavn som Svar paa en Kronik af Forfatter Harry Søiberg om Fiskerihavnene paa den jydsk Vestkyst. De rent polemiske Udfald mod Hr. Søiberg er her udeladte, da de er uden Betydning for »Vikingen«s Læsere. I Tilslutning til vor tidligere Artikel om Hanstholm-Havner vil Landinspektør Søndergaards Udtalelser sikkert læses med Interesse.

Hr. Søiberg begynder straks med uden videre at fastslaa, at vort Fiskerierhverv er i Tilbagegang. Dette er ikke rigtigt. Som Helhed er Indtægterne af Vesterhavsfiskeriet gennem Aarene gaaet frem, om end langsomt, sidste Aar dog med 3½ Million Kroner.

Imidlertid bliver Fiskeriet stadig mere vanskeligt og stiller større Fordringer nu end før. Fisken gaar længere og længere ud, hvad Aarsagen end kan være. De smaa 7—8 Tons Motorbaade, som nu bruges til Fiskeri fra aaben Kyst, er i Almindelighed for smaa til at naa ud til de bedste Fiskepladser. Men de kan ikke gøres større. De er allerede næsten for store og tunge at slæbe paa Land, og de er vanskelige og farlige at bakse med, naar der er Bølgegang. For hver Dags Fisketur maa Baadene af Sikkerhedshensyn slæbes op paa Kysten, og derved lider de saa meget, at de i Løbet af en fem

Aars Tid bliver ubrugelige. Derimod kan de, naar der fiskes fra Havn, holde dobbelt saa længe, og det samme gælder ogsaa det kostbare Fiskerimateriel. Baadene koster ca. 12,000 Kr. Stykket.

Med Anlæg af en Fiskerihavn som Basis kan Baadene gøres tilstrækkelig store og sødygtige til at naa ud til de gode Fiskepladser. Esbjerg- og Skagenskuttere er 25—35 Tons Baade og har samme Besætning som Kystfiskernes smaa Baade, nemlig 4 Mand. De store Baade er mindre ømfindelige end de smaa, hvad der tillige med den sikrere Landing ved at gaa i Havn muliggør Fiskeri i mindre gunstige Vejr, saa at Antallet af Fiskedage kan forøges væsentligt. Og hvis Havnen tillige er Eksporhavn, formindskes Fragten til Markedet betydeligt, og der vindes Tid og Kvalitet for Fisken, saa at Fiskerne kan faa den bedre betalt.

Idet Forfatteren gaar ud fra, at vort Fiskeri er for nedadgaaende, mener han, at »Tidspunktet er inde, da Offentligheden bør oplyses om, at et fortsat Byggeri af Fiskerihavne paa den jydsk Vestkyst ikke vil føre til det ønskede Maal«, men at »Bestræbelserne for Ophjælpingen af vort Fiskerierhverv maa lægges paa helt andre Omraader«, og han mener, at »der eksisterer saa godt som ingen virkelig Fiskerbefolkning fra Blaavandshuk til Harboere«, men kun »Fiskebønder, d. v. s. Folk, der bruger baade Jorden og Havet«.

Selv om en Fisker virkelig holder en Ke eller to eller maaske et Par Faar, som Kosen og Ærnene passer, saa bliver han da ikke mindre Fisker for det!

Endvidere omtaler han Fiskeriforeningens Landsmøde i København for et Par Maaneder siden og ser af dette Mødes Forhandlinger, at den overvejende Del af Medlemmerne ikke forstaaer Fiskeriets Udviklingsmuligheder, men er bundet af forældet Opfattelse og lokal Betragtning.

Tværtimod!

Mødets Resultat var nemlig, at samtlige Stemmer blev afgivet for Fortsættelse af Havnebygningen ved Hanstholm — ikke én Stemme var imod. Der faldt netop mange vidtsynede og forstaaende Udtalelser fra Fiskerne om, at »vi maa have Havnen, da Fisken stadig gaar længere ud«, at »Hanstholmhavnen er det mest ideelle Sted for Fiskeriet« og »er den naturlige Basis for det søgaaende Fiskeri og Vinterfiskeriet«, »at en Standsning betyder, at dansk Fiskeri ikke kan udvikle sig yderligere«, »Danmark har aldrig haft saa stor en søgaaende Flaade som nu, og vi trænger til den Havn. Den vil sikkert blive fuldt udnyttet« og saa frændeles.

Forf. taler ikke, som vi andre, om Kystfiskeri og søgaaende Fiskeri, men om »Hjemmefiskeri« og »Storhavs fiskeri«, og han mener, at de søgaaende Fiskefartøjer lige saa godt kan sejle til Eirshals som til Hanstholm.

Nu er det imidlertid saaledes, at ud for Hanstholm begynder »Jydske Flak«, hvor der altid har været en meget stor og udmærket Fiskeplads, der til Tider kan give et stort Udbytte for Kystfiskerne, selv om de med deres smaa Baade kun under de gunstigste Forhold kan naa derud, og det kun lige i Yderkanten. Spørg for Eksempel Fiskeeksportørerne, hvor der i denne Tid kommer mest Fisk fra! Der er Dage, hvor Fisken fra Hanstholm, Klitmøller og Vorupør er næsten ene paa Eksportmarkedet i Esbjerg.

Fiskekutterne bruger som Regel ca. en Uge til hver Tur. Med stort Held kan de dog fiske fuldt paa et Par Dage, men en anden Gang fisker de maaske slet ikke fuldt. Hvis de nu for hver saadan Tur f. Eks. skal sejle fra Hirtshals eller Skagen til Hanstholm og tilbage igen, hvilket ialt tager ca. 2 af Ugens Døgn, er det ikke svært at se, at den effektive Fiskeetid formindskes med ca. en Tredjedel, og hertil kommer videre betydelige Merudgifter til Drivkraft og Slidtage paa Motor og Baad. Indtrædende daarligt Vejr vil ogsaa faa langt større Indflydelse, end naar Havnen er beliggende nær ved Fiskepladsen.

I denne Forbindelse kan oplyses, at der fra de

gode Kystfiskerlejers Landingspladser er ca. 150 Fiskedage, mens der fra de daarlige kun er ca. 120 Dage, undtagelsesvis under 100 Dage.

Naar danske Kuttere forsøgsvis har afsat Fisken direkte i England, skyldes dette netop for en Del Vestkystens Havneløshed.

Af de mange interessante sagkyndige Udtalelser, der er fremkommet om Vestkystfiskeriet og V.-Havne, resumeres her nogle: D. Fiskeriforenings mangeaarige Sekretær, *Videbæk*, siger: »Vi har i Danmark ikke Raad til at undlade at dyrke Jorden og Havet, vi har simpelthen ikke Raad til at lade være at bygge Helshagehavnen, hvis vi vil udvikle Fiskeriets Fremtidsmuligheder. Det er netop ud for Hanstholm paa »Jydske Flak«, at Fremtidens Fiskeri vil blive — — —«.

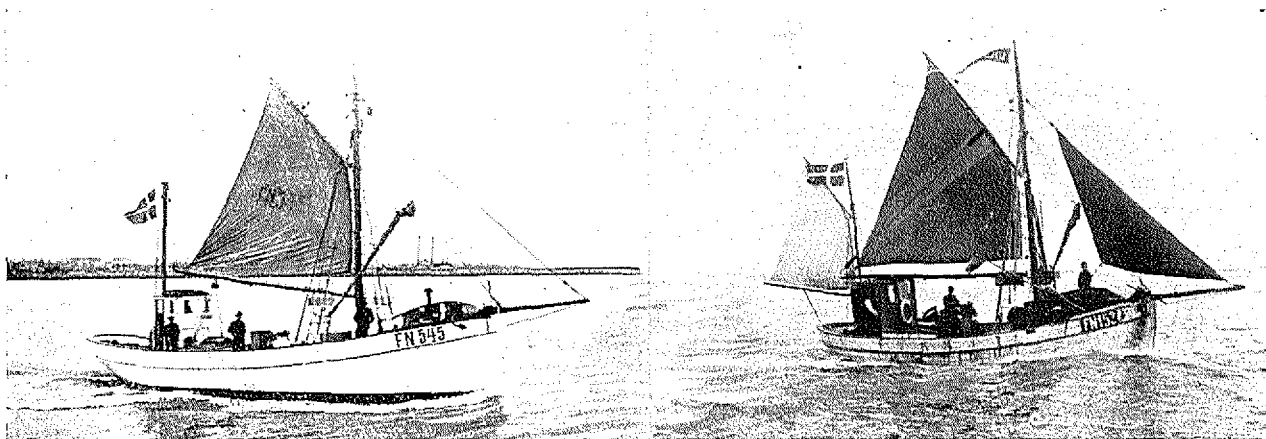
Kutterfører *Jensen*, D. Fiskeriforenings mangeaarige Formand, siger: »Helshage-Havnen vil blive Basis for Silde-, Makrel- og Torskfiskeriet, ligesom Esbjerg er det for Rødspættefiskeriet, og Udviklingen m. H. t. Fartøjernes Størrelse er saadan, at Havnen er nødvendig, selv om vi fik nok saa mange Moler — — —«.

Statens Ekspert, den gamle erfarne og særlig vestkystkyndige Fiskeridirektør *Mortensen*: »Vi er nødt til at have den store Havn som Basis. Vi er naaet Grænsen for Fiskeri fra aaben Kyst. Det kostbare Fiskerimateriale »Levetid« er kun halvt saa stor brugt fra aaben Kyst som fra Havn. I Esbjerg er Fiskernes Antal steget til det 6-dobbelte, men Fangstværdien er steget 25 Gange. De Momenter, der i sin Tid anførtes for Helshagehavnen, er nu til Stede i forstærket Grad. Det gaar ikke at gøre Havnen mindre, thi saa forringes Besjlingsforholdene. Skulde det virkelig komme dertil, at Helshagehavnen standses, beklager jeg, at Hirtshalshavnen er bygget først — — —«.

Den gamle, højtfortjente og erfarne, nu afgaaede Bestyrer af det nørrejydske Redningsvæsen *P. K. Nielsen* siger: »Ved Vestkystfiskeriet eller det søgaaende Fiskeri foregaar der eller er allerede foregaaet en større Udvikling. En isfri Havn ved Hanstholm vil derfor efter mit Skøn faa den aller største Betydning for vort søgaaende Fiskeri, og jo hastigere man fremmer Havnen, desto mere vil der handles i Fiskernes og Fiskeriets Interesse —«.

Den sidste Vestkystkommission sagde: »Paa Pynnen ved Helshage er den absolut eneste rigtige Plads for den store Central-Fiskerihavn paa Jyllands Vestkyst, omtrent midt imellem Skagen og Esbjerg; her ligger Fremtidsmulighederne, og her er der Plads for Fiskeri-Ungdommen fra hele det øvrige Land — — —«.

Naar Forf. mener, at det er paa »Storhavs fiske-



Typer paa mindre Englands-Kuttere.

rikt«, Staten skal sætte sin Støtte og sine Midler ind, og i det hele taget, at det for vort havomfrydte Land saa vigtige Fiskerierhverv maa støttes, er vi ganske enige med ham; Fiskerierhvervet kan og bør udnyttes langt bedre, saa det kan blive en af Hovedindtægtskilderne for Landet.

Erfaringen viser, at man i England for Vesterhavsfiskeriets Vedkommende nu efter Krigen mere og mere gaar bort fra Fiskeriet med 14 Mands Damptrawlere og over til Fiskeri med 7 Mands Kuttere, hvorfra der bruges Snurrevod. Dertil indkalder man danske Vestkystfiskere som Læremestre. Udviklingen i England gaar altsaa fra det dyre og ødeæggende Trawlerfiskeri til det mindre, men i Vesterhavet mere fordelagtige Kutterfiskeri.

Udviklingen af Esbjerg Fiskerihavn viser tydeligt, at Fiskerne nok skal komme til at udnytte Havnen, naar den er der. Esbjerg Havn er nu ganske overfyldt, selv efter at den er blevet udvidet mange Gange.

Den lille Thyborønhavn har nærmest Betydning som »lokalt Støttepunkt«. Den er altfor vanskelig og farlig at sejle ind til i daarligt Vejr, og der er meget daarlige Betingelser for en Bebyggelse paa dette Sted, der erfaringsmæssigt er udsat for farlige Stormfloder og Oversvømmelser.

Hirtshalshavnen vil sikkert have sin Mission som Skagerakhavn og mindre Fiskerihavn. Om den vil faa nogen Betydning for Norgeforbindelsen, er mindre sikkert. Nordmændene mener selv, at deres Forbindelse maa gaa over Hanstholm, naar der bliver Havn.

Skagenshavns Udvikling viser noget af det samme med Hensyn til Udnyttelsen som Esbjerg, selv om den som »Vestkysthavn« ligger paa et ejendommeligt Sted, nemlig paa Østkysten og alt for langt mod Nord og for nær Frederikshavn og Læsø Havne; den virker delvis som Kattegathavn og

beryttes desuden ligesom Frederikshavn til Tider stærkt af svenske Fiskere. Skagens Fiskerbefolkning indtager i øvrigt ikke nogen Særstilling; Fiskerstammen paa Vestkysten er lige saa gammel og kraftig som paa Skagen.

Hanstholm- eller Helshagehavnen, hvorpaa der nu bygges paa 6. Aar, ligger omtrent midt paa Jyllands Vestkyst paa en Pynt, ragende ud i Vesterhavet. Denne Havnebygning, hvorpaa der for Tiden arbejdes med ca. 50 Mand, er i 1917 vedtaget enstemmigt af Rigsdagen paa Grundlag af den sidste V.-Havnekommissions enstemmige Betænkning, der ligeledes enstemmig var tiltraadt af Fiskerne. Betingelserne for Havnens Udnyttelse og samfundsmæssige Betydning har efter alle Sagskyndiges Mening aldrig været større end nu. Der er allerede ofret 3—4 Millioner Kr. derpaa og forlængst eksproprieret ca. 150 Lødsejeres Ejendomme paa ca. 800 Td. Land af Staten dertil.

Denne Havn vil blive Midtpunktet for vort Fiskeri i Vesterhavet, hvor Danmark kun henter 1—2 pCt. af hele Udbyttet; samtidig kan den blive en Nødhavn, da Hanstholm erfaringsmæssigt er det Sted paa hele Vestkysten, hvor der under de farlige Sydveststorme bedst kan landes, og et Anløbssted for Skibsfarten til Kulforsyning og vil maa ske med Tiden tillige faa nogen Betydning som Trafikhavn.

Baade Skagens og Esbjergs Fiskere ønsker Hanstholmhavnen. Det er kun de specielle By- og Grundejerinteresser, der stiller sig kontrært.

Skal der være nogen Tale om dansk Storbahsfiskeri uden for Vesterhavet, kan der kun faas Udøvere hertil fra Fiskerbefolkningen ved Udviklingen af Kutterfiskeri. De duelige Førere fremkommer da som Elite, som Tøpskud. Storbahsfiskeri for Eksempel under Island vil paa den Maade sup-

plere Kutterfiskeriet som en naturlig Udvikling deraf.

Det er en unaturlig Tanke at tage langt borte paa »Storhavs fiskeri«, saa længe vi ikke udnytter de gode Fiskepladser, der ligger lige uden for vor Dør.

Det bedste Middel, vi har hertil, er Hansthølm-havnen.

N. Smed Søndergaard,
Landinspektør, Thisted.

Ovenstaaende, som er skrevet efter vor Opfordring og under vor Medvirkning, tiltrædes.

Klitmøller, den 28. Januar 1925.

Chr. Nielsen Dragsbæk, *Martin Konge,*
Fisker. Fisker.

Hansted, den 31. Januar 1925.

Anton Jensen, *Chr. Andersen,*
Fisker. Fisker.

Vorupør, den 9. Februar 1925.

Jens Balleisen, *Otto Jensen,*
Fisker og Fmd. f. Redningsbaaden. Fisker.

Ovenstaaende Artikel, som ogsaa jeg har medvirket til, tiltrædes ligeledes af mig, og jeg vil gerne samtidig tilføje, at jeg finder det beklageligt, at der ikke bydes danske Fiskere lige saa gode Forhold og Kaar paa Vestkysten som i England og de andre til Vesterhavet grænsende Lande. Vore bedste Folk gaar paa den Maade væk til Skade for vort Land. Af mine fire Sønner, der har sejlet, har den ene i over 20 Aar været knyttet til engelsk Fiskeri, hvoraf over 10 Aar som Trawler-Kaptejn og derefter som Fører af en 7-Mands Kutter.

Klitmøller, i Februar 1925.

Niels Immersen Mortensen,
Forbjerger,
forhen Sogneraadsformand og Amtsraadsmedlem.

Brev fra Vestkysten.

Thorsminde, Marts 1925.

Vesterhavslaksen.

Allerede først i Februar blev den første Laks fisket herude. Det var meget tidlig i Aar, at denne Guldfisk begyndte at vandre fra Nordsøen ind i Nissum Fjord. Denne første Laks vejede 24 Pund og solgtes for 108 Kroner. Siden er der fisket ikke saa faa Stykker, der hele Tiden holder sig i Rekordpriser. For Fiskerne har

det stor Betydning, at Mindeløbet holder sig aabent, thi i det Øjeblik dette sander til, kan Lakse ikke komme ind i Fjorden. I Gaar fiskedes 3 Laks, hvoraf den ene, der vejede 20 Pund, betaltes med 4 Kr. 75 Øre Pundet, medens de to andre, der hver vejede 14 Pund, betaltes med 4 Kr. Pundet — ret høje Fiskepriser. Laksen er en Guldfisk fra Nordsøen!

Jernbaneskinnerne i Havet.

Fra det flotte Dieselmotorskib »Batavia«, der i sin Tid strandede her, blev der kastet en hel Del Jernbaneskinner overbord. Et Konsortium fra Fjaltring købte Skinnerne, og der er senere taget 100 op af dem, der i disse Dage er solgt til Blaaehøj Mosebrug. Naar Vejret og Havet bliver roligt, vil der blive taget fat paa at faa de øvrige Skinner hentet iland. Havet ruller endnu hen over 400. Det er et besværligt Arbejde at faa de tunge Skinner trukket i Land, da hver enkelt vejer 500 Pd. En Cykker maa ned for at gøre Jærntrossen fast i hver Skinne, der derefter med Motor skal trækkes gennem Havet ind paa Stranden. Det er ingen let Sag at fra-riste Havet sit Bytte.

.....
Esbjerg Havn skal udvides.

Der bliver bl. a. Tale om at forlænge Englandskajen med 100 m.
.....



En Fiskerfamilie i 4 Generationer.

Form. for Aalbæk Fiskeriforening, Hr. Alfred Andersen (øverst tilh.), med Bedstefader (død for 1 Aar siden, 91 Aar gl.), Fader og Søn.



Perle-Spionen.



Det var gamle Dunny, der først omtalte Sagen til Theodore Aitken, ligesom han var ved at stige ned i sin Dingy for at ro tilbage til sin Yacht the »Swift«, der lå hvid og dejlig og vuggede let paa de blaa Vande, med Dampen oppe; hun var parat til at føre Aitken tilbage til Singapore, og han var mere end parat til at komme afsted. Men saa var det altsaa, at gamle Dunny fortalte ham noget, der fik ham til at tøve, og forhøre sig nærmere først.

»Hør her, Kaftajn.«

Gamle Dunny kaldte alle Mænd: »Kaftajn«, der- som de saa ud som Overordnede og havde noget med Søen at gøre.

»Ja, hvad godt?«

»Peg har hørt noget, der maaske er noget værd for Dem, Kaftajn.«

»Naa, og hvad er det?«

Aitken affærdigede aldrig nogen, uden at vide, hvad de havde paa Hjerte, for han vidste af Erfaring, at man tit kan faa de allervigtigste Oplysninger fra de aller uanseligste Kilder.

»No'et for Dem, Kaftajn. Største Begivenhed i mange Aar. Og det er her paa Øen, forstaar Kaftajnen. . . . det blev fundet her. En Mand — hans Navn kommer frem, sæsnart vi er blevet enige om Betingelserne. . . . han fandt det; sparkede det op med sin beskidte Støvlesnude, som man s'er; han var bare ude og dykke for Grins Skyld, hva be'har!! Den største Perle, der er fundet her ved Øen i Aar, Kaftajn.«

Aitken saa vist paa Fortælleren, men den gamle var ikke mere fuld end en Flaske Whisky er det; altsaa han var fyldt til Randen af Drik, men fuldstændig kold og ædru paa samme Tid, og rasende, indædt gal over det Feld, en anden havde haft i hans Branche. Aitken steg op paa Land igen.

»Naar Du kender Manden og Perlen, hvordan kan det saa gaa til, at de to ikke er blevet skilte allerede?« spurgte han ironisk.

Dunny, som ikke kunde se det mindste mærkelige i den andens Spørgsmaal, besvarede det ganske rolig og alvørligt.

»Han er stærkere end som mig, Kaftajn, og han er paa sin Post. Han har været til Søs i mange Aar og sover med det ene Øje aabent og begge Ører paa Klem. Jeg har ingen Brug for ham, men ser De, Herr. . . .«

»Naa, hvad Brug skulde jeg have for ham da? Hvad ved Du i Grunden om mig, hvad?«

Dunny grinte. »Ingenting, Kaftajn. Og det er der ingen, der gør her. Men det er vel ikke bare for Løjer, at De blir ved med at krydse rundt her, og det blir heller ikke bare Løjer, hvis at no'en af os gaar hen og fornærmer Dem, Kaftajn.«

Theodore Aitken smilede venligt, men overlegent. »Sludder og Løgr er her nok af her paa Øen, som allevegne; men her er lidt til en Dram. det vil nok hjælpe paa det hele; og saa mener jeg, det var

bedst, om du fortalte mig Navnet paa den Mand, du snakker om. Det er jo absolut nødvendigt, at en eller anden advarer ham mod disse Rygter, du der la'r Munden løbe med.«

Gamle Dunny tog mod Pengene med et Lettelsens Suk. Nu kunde han da faa Anledning til at komme ud af denne pinagtige Tilstand af Soberhed, der havde plaget ham, indtil han fik sin Hemmelighed afleveret.

»Han hedder Johnny Dale,« sagde han nu. »Han er stor og stærk og rolig, og han har været Sømand før. Det bli'r fin Sport for Dem, Kaftajn.«

Gamle Dunny vendte sig om og sjokkede hen til den nærmeste Drambod.

* * *

Saa meget var vist: der var ingen, der rigtig vidste Besked om Aitken. Han havde et Kontor i Nelson Street, Sydney, Australien, og et andet Kontor i Broad Street, London; men den største Del af hans Planer blev udklækkede i Singapore, hvor han ingen Kontor havde, men bare en langstrakt, hvid Bungalow og saa den flotte, lille Dampyacht »Swift«, hvis Fart var noget rent ud sagt overvældende. Ellers vidste man bare det om ham i Singapore, at han holdt aabent Hus for alle, der gad komme, at han var Ekspert i at lave Cocktails og vidste noget interessant at fortælle fra alle de farligste Gyder i alle Verdens Byer.

»Swift« dampede afsted, naar ingen vidste det, ganske stille, og kom igen lige saa stilfærdigt; i Regien kom hun ind om Natten, og næste Morgen saa man Mr. Aitken sidde mageligt paa sin Veranda, med Fødderne paa Rækværket, og med et stille, tilfreds Smil.

Men han smilede ikke den Morgen, omtrent en Maanedstid efter Samtalen med gamle Dunny, da han kaldte paa sin betroede Mand Frazer og sagde med et underligt, flakkende Glimt i Øjnene:

»Frazer, der er nogen, jeg ønsker, De skal finde for mig«. En besynderlig Kvinde, een, der ikke har Samvittighedsskrupler af nogen Slags, men som paa samme Tid maa og skal være absolut tro mod mig, sin Herre, selv der, hvor Fristelsen lokker allerherligst. Er du med??«

»Det vil sige, Mr. Aitken, at der skal Penge til at gøre det.«

»Jeg skal ikke vise mig fedtet overfor Damen, dersom du finder hende, og han viser sig paalidelig.«

»Saa gaar'en sikkert,« svarede Frazer, »jeg kender Kvinderne, tør jeg nok sige.«

»Utvivlsomt!« svarede Aitken og saa paa sin Medhjælper, men der var ikke Spor af Velvillighed i hans Blik. »Jeg personlig undgaar dem helst, men i dette Tilfælde er der ingen anden Udvej; en Mand vilde straks opvække Mistanke. Er der nogen bestemt, du tænker paa?«

»Jeg har en tolv Stykker i Tankerne; vent lidt, mens jeg sorterer dem.«

Aitken pegede paa Drikkevarerne paa Bakken foran ham, og Frazer blandede sig en Cocktail og saatte sig i dybe Tanker paa Verandaens Rækværk. Et Øjeblik efter udbrod han, mens hans hvide Tænder lyste:

»Jeg har hende! Hun er ung og smuk og fiks, og jeg ved mere om hende, end hun holder af. Hun boer her i Nærheden, men dersom hun er rejst op i Bjergene, vil det tage mindst en halv Snes Dage at faa fat i hende, nu skal vi se. Men«, tilføjede han, »først maa jeg jo vide noget mere om hendes Arbejde, ellers kan jeg jo ikke instruere hende.«

»Allright!« svarede Aitken. »Naa, Historien er altsaa som følger, i korte Træk:

»Der nede,« han pegede med Fingeren i Retning af Sydhavet, »der traf jeg sammen med en Mand, der hed Dale. Enkelthederne kan være dig det samme, men Resultatet var, at det blev ham, der beholdt den største og bedste Perle, der er blevet fundet i de sidste 10 Aar. Han stak af... og jeg og mine Folk var i Hælene paa ham og vilde have taget ham, hvis ikke...«

Her afbrød Aitken sig selv med en høj Latter. Han kunde godt beundre en Modstanders Snedighed.

»Han gik i Grav som Ræven, og vi var nødt til at staa udenfor. Med andre Ord: Han undslap med Byttet og gemte sig hos Missionærerne, ligesom vi var ved at indeslutte ham fra alle Sider; og da han havde gemt Perlen, satte han sig stille hen og grinte. Det var i Peluani, Forfølgelsen begyndte, og nu sidder han altsaa i Koeyara, og bliver der, indtil det næste Missionsskib fører ham sikkert bort, hvorhen han nu har i Sinde at gaa.«

»Hvor lang Tid vil De gi' os.... jeg mener: hvornaar kommer det næste Missionsskib?« spurgte Frazer.

»Om en syv Ugerstid, i det seneste.«

»Og der kommer ingen anden Baad til Koeyara inden den Tid?«

»Ikke saa vidt jeg ved; men det er jo umuligt at sige noget bestemt om sligt i disse Egne. Jeg har selvfølgelig mine Mænd posterede rundt om paa Øen, men Dale er sikkert for klog til at give sig til at grave Perlen op. Saa Spørgsmaalet er altsaa dette, Frazer: denne her Kvinde, du taler om.... er hun klog nok til at kunne vinde hans Fortrolighed og bilde ham ind, at hun vil hjælpe ham mod mig. Og i Løbet af 7 Uger fra i Dag?«

»Ja. Hun kan, hvis hun vil. Og hun vover ikke at gaa mod mig.... hun kom til at fortælle mig mere om sin Fortid en Aften for kort Tid siden, end klogt var, saa jeg har altsaa Tag paa hende, forstaar De.« Frazer knuste en flygtende Myre med sin Tommelfinger.

Aitken saa paa ham: »Gad vide, hvad Kvænderne i Grunden ser i dig,« mumlede han lidt foragteligt. »Naa, men allright! Faa fat i Pigebarnet og transporter hende til Koeyara saa hurtigt, du kan. Om en fjorten Dagestid har Dale sikkert faaet nok af sit Ophold der, med mine Folk stadig snusende rundt.«

Imidlertid boede John Dale paa Øen Koeyara, hos Missionæren Charles Nash og dennes Kone. De havde modtaget ham gæstfrit og havde ingen Spørgsmaal gjort; det var nok, at han var en hvid Mand i disse Omgivelser. Han havde det godt og kunde have levet et sorgløst Liv, dersom det ikke havde været saadan, at hvert af hans Skridt blev bevogtet af en hel Del snu, lumske, mærkeligt udseende Indfødte, hvem han egentlig kun havde set rigtig een Gang, men det havde været nok til at overbevise ham om, hvad de bestilte. Og skønt han af Naturen var alt andet end nervøs, men stærk og sund og frisk baade paa Legeme og Sjæl, endte det dog med, at han foer sammen ved en uventet Lyd i Mørket og bildte sig ind, at een eller anden havde løftet en Økse og vilde have fældet ham i næste Sekund. Aitken og hans Mænd forstod tilfulde den Kunst at gøre en Fjende nervøs.

»De tør ikke røre mig, saalænge de ikke ved, hvor Perlen er gemt,« plejede han at sige til sig selv; og saa gentog han, den ene Gang efter den anden, for at berolige sine Nerver: »Der sker ingenting! der sker ingenting.... foreløbig!«

Men paa samme Tid kunde han dog gribe sig selv i at ønske, at hans tavse, listende, usynlige Fjender vilde komme frit og frem for at tage Kampen op, ærligt og aabent. Men det skete ikke. Og Dale var glad, da han saa det lille Skib »Sally« komme rundt om Øens Sydspids en Morgenstund. Missionsskibet ventedes ikke i nogen Tid endnu, men mulig han kunde slippe bort med denne lille Baad, eftersom de jo ikke vidste noget om hans Perle — eller havde Aitken men sendt dem hertil?

»Sally« lod Ankeret falde og sendte en Baad i Land. Dale gik ned for at se, hvem der var med; hans Hovede var fuldt af mange forskellige Planer. Men da han kom nærmere, døde alle Tvivl og Planer en naturlig og hastig Død, for der var ingen solbrune Mænd fra Plantagerne i Baaden, men kun, hvad der var meget bedre, en ung Pige.

Hun satte ham i Forlegenhed, denne lille Dame. For han kunde ikke udregne, hvad og hvem hun var, hvorfor hun var kommet hertil. Hun kom ikke for at sælge, skønt hun jo nok havde bragt nogle faa Ting med, som de havde Brug for i Missionen; hun var ung og særdeles velopdragen; men hun kom afgjort ikke som Turist, eller fordi hun var interesseret i Missionsgerningen.

Hun hed Anita West, og det lod til, at hun syntes godt om Dale, paa saadan en vis upersonlig Maade. Hun hverken spøjede eller flirtede med ham, som han var vant til fra andre Kvinder, der som Regel syntes godt om hans Mandighed og Styrke; hun var akkurat lige saa venlig mod den værste gamle Nigger nede i de Indfødtes Del af Landsbyen, naar han sad udenfor sin Hytte og begræd de længst forsvundne Frihedens Dage, hvor en Mand kunde røve og plyndre saa meget, han vilde, og pryde sin Hytte med døde Fjenders Hjerneskalder.

Hun klædte sig, som hun huskede, at Kvindene i de civiliserede Lande gik klædt; men man saa aldrig Spor af Pudder eller andre kunstige Skon-

hedsmidler paa hendes fine Ansigt, hendes Læber bar Naturens Rødme, intet andet.

Han havde rigelig Anledning til at betragte hendes Færd, for Mrs. Nash havde udtrykkelig bedt ham om at tage sig af hende, da hun selv var forhindret af huslige Pligter og Missionsgerningen.

Og Anita West viste levende Interesse for mange Ting, men hun vidste bestemt, hvad hun erød sig om at vide; Resten kedede hende.

»Fortæl mig endelig ikke om Hajerne og Orkanerne og Solen,« bad hun; »jeg vil helst høre om Befolkningen her, lige fra Niggerne og til de Hvide. Fortæl mig f. Eks. om den mest interessante Mand, De nogensinde har mødt i disse Egne, saadan een, som kun kunde trives rigtig her ude.«

Og Dale havde straks set Aitkens Ansigt for sig.

»Næ, han er dog vist for interessant!« sagde han højt og vendte Samtalen hen paa noget andet. »Og den mest interessante Kvinde, jeg har mødt herude... ja, det er Dem selv!«

»Er jeg?« spurgte hun og saa lige ind i hans Øjne; og for første Gang var han helt sikker paa, at der laa noget vist paa Bunden af hendes Blik, som om hun rugede over en eller anden Tanke.

»Ja, for jeg kan ikke regne ud, hvordan De i Grunden er,« vedblev han. »Hvor De hører til i denne Verden.«

»Jeg ved det knap selv mere,« svarede hun med det underlige grundende Udtryk. »Jeg vilde ønske...« men saa betænkte hun sig. »Det gaar ikke an at være altfor fordringsfuld, vel? Men mit Livs Ønske er at se alt, hvad der er at se, og opleve alt, hvad man kan opleve, for saa at dø, naar der ikke er mere tilbage; men uheldigvis tillader mine Formueomstændigheder mig ikke alt, saa jeg maa se at kramme saa meget som muligt ind i den kortest mulige Tid, for saa at leve Resten af mit Liv i Slid og Slæb med en kort Ferie engang imellem ved det aabne Hav! Og saa har jeg jo Minderne.«

Hun stirrede ud over Havet i dybe Tanker. »Jeg har Minderne,« gentog hun.

»Deres Slægt er af dem, der aldrig finder noget blivende Sted?« forsøgte han sig.

»Ja,« svarede hun; »hvordan vidste De dog det?«

»Jo,« svarede han venligt, »for det er lige saadan her.«

Med en pludselig Indskydelse holdt hun Haanden frem imod ham, og han greb den og trykkede den. Hun havde vundet hans Venskab, men hans Fortrolighed vandt hun ikke — og det var jo det, hun vilde — før en Uge senere.

Om Morgenens, naar hun fulgte ham paa hans Ture, i sin hvide Kjole og simple lille Hat, syntes han, at hun var et brilliant Menneske med sin glade, naturlige Latter og det ærlige Blik fra de klare blaa Øjne; men om Aftenen, naar hendes hvide Skuldre lyste gennem det klare Kniplingsstof, var han lidt bange for hende. Og dog var det Aften, da han betroede sig til hende.

Han stod paa Verandaen i Mørket og ventede paa at se Maanen staa op, da nogen pludselig rørte ved hans Skulder. Han havde ikke hørt hende komme, men nu greb han den smalle Haand i sin. Han hørte et lille Udbrud, følte Haanden skælve, og saa fortalte Stemmen, hvem det var. »Det er

mig, Miss West! Er det... er det ikke Mr. Dale? Er det ikke Dem?«

»Aa, undskyld mange Gange, Miss West! det faldt mig slet ikke ind, at det var Dem.«

Han kunde føle, hvorledes hendes Haand rystede som i Feber, og han ledte hende omhyggeligt hen til en Stol.

»Hvem troede De, det var?« spurgte hun, og det var jo da et meget naturligt Spørgsmaal.

»Jeg troede, det var en af Aitkens Mænd.«

Ja, nu havde han sagt det; og han var glad derved, og han fortalte hende nu hele Historien. Om Perlen, han havde fundet, om Aitkens Forfølgelse og om de pinefulde Uger her i Keyara, hvor han vidste sig bevogtet og forfulgt af usete Fjender haade Dag og Nat. Men hvor Perlen var gemt, det fortalte han ikke.

Da han sluttede sin Beretning, sagde hun: »Sig mig endelig ikke, hvor De har gemt Deres Perle; den Slags Kundskab gør man altid bedst at beholde for sig selv alene.«

Han nikkede smilende, og hun fortsatte:

Naa, og hvad vil De nu gøre?«

»Jah, jeg kommer vel til at vente paa Missions-skibet.«

»Men naar de andre ved, at Skibet er lige ved at komme, passer de selvfølgelig endnu mere paa end før! De slipper Dem ikke af Syne. Hvor mange mon der er af dem?«

»Jeg aner det ikke. Jeg ved kun, at Missions-skibet er min eneste Chance for at slippe bort herfra.«

Hun tøvede et Øeblik.

»Hør nu,« sagde hun saa. »Hvad om jeg nu tog bort herfra i Morgen efter at have sagt Farvel til hver især og saa kom tilbage om Natten, naar det er ganske mørkt, og tog Dem ombord og sejlede bort herfra? Jeg har lejet »Sally« for en lille Tid og jeg kan sejle, hvorhen jeg lyster. Vil De give mig Lov til at hjælpe Dem?«

»Det vilde ikke være rigtigt af mig at tage mod et saadant Tilbud fra Dem,« svarede han.

»Hvorfor ikke?«

»Sally« er en daarlig Sejler, og vi maa regne med, at Aitken er et eller andet Steds i Nærheden med sin Lystyacht. Forstaar De? Det kan jeg ikke godt udsætte Dem for.«

Hun rejste sig og tog med begge Hænder om hans Arm, næsten vildt.

»Hør!« sagde hun, »nu skal jeg sige Dem noget: om kort Tid har jeg ikke flere Penge tilbage, og saa maa jeg tage hjem igen, hjem til et tomt, dødt, ensformigt Liv, bort fra alt dette! Her er jeg fri og levende. Hjælp mig at faa det mest mulige ud af det, mens det varer. Lad os sætte alt ind paa det! Hvorfor skulde Aitken være her i Nærheden, og selv om saa er, ved han jo ikke, at vi to er sammen! Lad os stikke af! Lad os have noget at minde, naar denne herlige Tid er forbi... noget, der smager af Saltvand og Vovestykker.«

Hun aandede tungt, og hendes Øjne lyste i Mørket. Han saa ned i disse Øjne, der var skønne at skue i den maanelyse, stille Nat.

»De burde have været en Mand,« sagde han, og det var den største Ros, han nogensinde havde udtalt om en Kvinde.

Hendes Øjne trak sig pludselig sammen af lutter Morskab; hun brast i Latter, og da hun tilta'te ham igen, lød hendes Stemme venligere, end den nogensinde før havde gjort, naar de to talte sammen.

»Oh Johnny, De er storartet!« sagde hun muntert. »Men sig mig nu, hvor jeg skal lægge til i Aften, saa sejler vi bort herfra. De skal gøre en Mand af mig.«

Alt dette fik Dale til at glemme at tage i Betragtning, at dersom Aitken havde sine Spioner paa Koevara, havde han selvfølgelig ogsaa Forbindelse med dem regelmæssigt.

Saa blev det altsaa afgjort mellem de to, og næste Morgen tidligt sagde hun til Alexander Grant, der sejlede »Sally« for hende, at det var hendes Agt at forlade Øen den Dag. Hun tog Afsked med missionæren og hans Hustru, og med Dale før alles Øjne, og ingen uden Dale ventede at se Skibet igen, dengang det gled ud af Havnen.

Og Dale var virkelig ogsaa den eneste, der saa Skibet igen, nær Koevara. For »Sally« holdt sig et Stykke ude i Søen, mens dens Baad med Anita ved Roret lagde til ved et afsides Sted af Kysten, hvor Dale laa og ventede, omhyggelig skjult.

Hun fløjtede sagte til Signal. Dale lyttede spændt, inden han gav sig til Kende; men Aitkens Spioner havde nok slet ikke drømt om Muligheden af et saadant Skridt, for der var intet hverken at høre eller se til nogen af Siderne.

Saaledes slap Johnny Dale bort fra Koevara.

»Sally« tog dem ombord, halede Baader op og sejlede bort fra Øen med gunstig Vind. Anita præsenterede ham for gamle Kaptajn Grant, og den Nat sov Dale saa roligt og godt, som han ikke havde gjort en eneste Gang, siden han ved et Tilfælde blev den lykkelige Ejerman af den meget skønne, men foreløbig meget besværlige Perle af Rekord Størrelse. Og da han klædte sig paa næste Morgen, tænkte han med Glæde paa, hvilken Brug han vilde gøre af sine Penge, saasnart han fik Perlen solgt; først og fremmest paa, hvordan han skulde betale sin gode Kammerat, Anita West, fordi hun saa modigt var kommen ham til Hjælp.

Da han kom op paa Dækket, saa han Anita med sit pragtfuld skinnende Haar sat op i tykke Bukler, med Øjne, der lyste af Sundhed og Livslyst, staa og tale med Kaptajn Grant. Søen brød i Skumsprøjt mod det lille Skibs Sider, Morgenluften var frisk og styrkende som Vin; Verden var dejlig.

Han smilte til Anita, som hun kom her imod ham; men saa med eet drog han Brynene sammen, og hans Haand søgte mekanisk til hans Brystlomme; een af Aitkens Mænd, som han genkendte fra de første Dage paa Koevara, stod lige overfor ham, lænende sig mod Rælingen.

»Hvad er der i Vejen?« spurgte Anita hurtigt.

»Hvorledes mener De?« spurgte Dale roligt.

»Jeg kan se, der er noget i Vejen med Dem. De har da ikke... har De tabt... den?«

»Nej, og det er heller ikke min Hensigt at skilles fra den uden at slaa et godt Slag først.«

»Her ombord er der ingen Anledning for Dem til at kæmpe for at forsvare Deres retmæssige Besiddelse.«

Hun talte saa roligt og værdigt, at han glemte sine Betæneligheder. Maaske havde han taget fejl af Manden — han havde jo kun set ham een Gang. Han kunde simpelthen ikke faa sig selv til at mistænke Anita; selv om hans Instinkt sagde ham, at han var i Fare, benægtede hans sunde Fornuft det.

»Jeg ved, hvad der fejler Dem,« sagde hun saa muntert. »De er sulten! Kom med ned og faa noget at spise. Alle virkelige Mænd føler sig mistænkelig stemt overfor Verden inden Frckost, alle der intet er værd, mistænker den hele Resten af Dagen... altsaa efter Frokost.«

Han fulgte hende smilende; og de sad endnu og snakkede ved Kaffen, da de hørte Støj og hastige Skridt paa Dækket.

Først regnede han det ikke for værd at lade sig forstyrre af; men da opfangede hans Sømandsøre med eet en kendt og skæbnsvanger Lyd: Ankerkættingens Raslen, mens Ankeret kastedes.

Skønt han var hurtig i sine Bevægelser, var den unge Kvinde paa Dækket, inden han naaede derop; sammen saa de paa, hvad der skete.

Lidt bagude svømmede en af Besætninger med sin Kniv i Munden og Sjælen fuld af Rædsel for Hajernes Angreb. Men underligt nok, svømmede han ikke hen mod »Sally«s Baad, der var blevet sat ud for at redde ham, men tog Reining mod en lille Baad, der var bleven sat ud fra en fiks lille Dampyacht, der øjensynlig havde været lige paa Siden af »Sally«, dengang Ulykken skete.

Yachtens Navn stod at læse som »Whale«, og Dale havde aldrig set Aitkens »Swift«; ikke desto mindre studsede han lidt over, at Yachten kunde have faaet gjort en Baad klar saa hurtigt, med mindre hun vidste lidt om, hvad der muligvis kunde hærde.

»Sikken et Held, at hun var saa nær!« udbrod Anita.

Dale svarede ikke, men ventede med stadig tiltagende Uro; skønt han slet ikke bestemt kunde sige sig selv, hvorfor han følte sig urolig; han havde aldeles ikke nogen Anelse om, at det var Aitken selv, der sad i den lille Baad; det passede nemlig ikke i Aitkens Kram at blive genkendt netop i dette Øjeblik.

Den lille Baad var næsten paa Siden af Svømmere, da det skete. De fik ham ikke op i Baaden; de kunde ikke. Et af Havets Uhyrer var hurtigere end de, det eneste, der blev tilbage, hvor han forsvandt, var et uhyggeligt rødt Skum paa Søens Overflade, en Krusning af Søen lige rundt om, og et forfærdeligt Skrig.

Anita, med al sin Rejsevanthed og sit voveystne Mod, maa dog ikke have været stærk nok for den Slags Oplevelser, for hun faldt tungt op mod Dales Bryst og greb fat paa ham med begge Hænder, ligesom famlende; og hun blev liggende der stille, indtil Yachtens Baad lagde til ved »Sally«s Side, og Aitken selv kom ombord, fulgt af fem Mand.

Aitkens Besætning bestod af lutter Hvide, og de var alle fuldt bevæbnede, hvorimod der ikke fandtes andre hvide Mænd ombord paa »Sally« end Grant og Dale, og før nogen af dem fik sig samlet til Handling, havde Anita overtaget Ledelsen.

Hun lagde begge Hænder paa Dales Bryst og skød ham fra sig. Saa traadte hun ind mellem ham og Aitken og sagde til den siaste:

»De er Mr. Aitken, formoder jeg?«

»Ah!« udbrod Aitken som en Mand, der pludselig er med; »nu forstaar jeg..... De er den lille Pige, som min Mand Frazer lejede til at gøre dette lille Stykke Arbejde for mig.«

Anita stod ganske stille og saa ned mod Dækket et Øjeblik.

»De er en fiks Pige til Deres Arbejde, det indrømmer jeg,« fortsatte Aitken med uskrømtet Beundring i Tønnen, »for De har gjort det hele i en Ært. Dengang han« — han gjorde et Tegn med Hovedet i Retning af det Sted, hvor Manden var forsvundet —, »da han gav mig Signalet ved at springe overbord, trøede jeg først, at Dale var undsluppet, derfor kom vi saa stærkt bevæbnet.«

Han lo, vel tilmode, og stak Revolveren ned i en Lomme; saa saa han sig om.

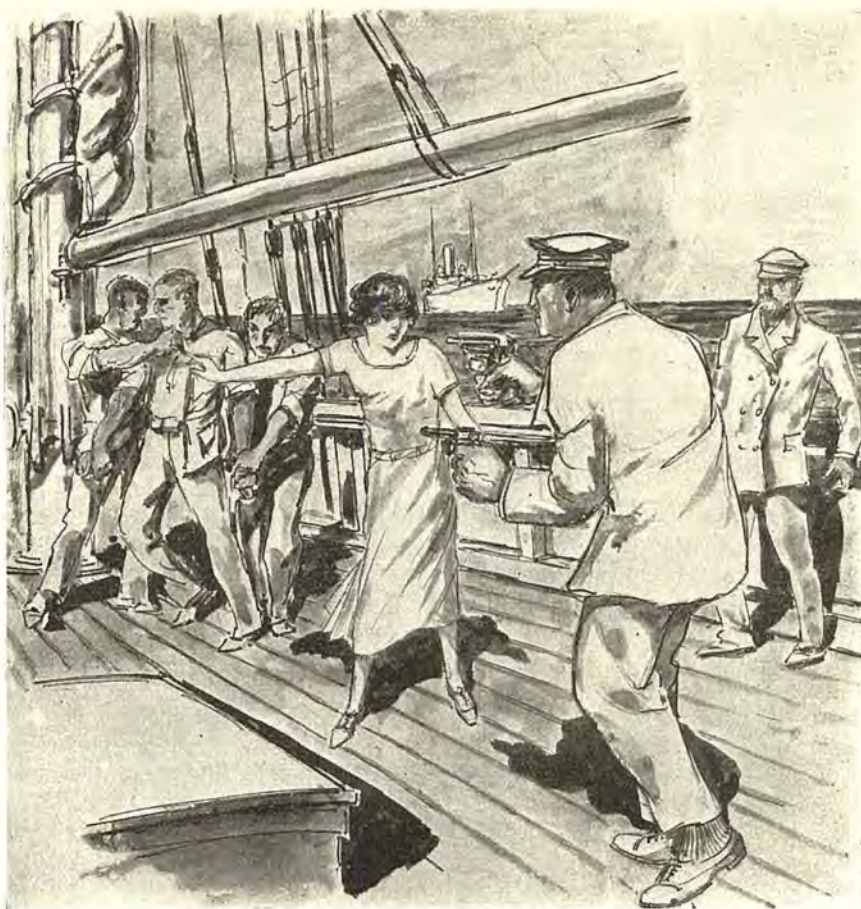
»De ved, og jeg ved, men ved han dér det ogsaa?« spurgte han og gjorde en Bevægelse med Hovedet mod Kaptajn Grant, der gnistrede af Raseri.

»Det er nogle af mine Venner, Kaptajn Grant,« sagde Anita roligt. Saa drejede hun rundt paa Hælen. »Mr. Dale, jeg tror, De staar Dem ved at overgive Dem uden Modstand.«

Dale saa paa hende, og et Sekund mødtes deres Øjne. Saa, lidt blegere end før, vendte hun sig igen til Aitken, med Ryggen mod Dale. Der var noget vist udfordrende i den Maade, hun stod foran ham paa, og hun begyndte at ordne sit pragtfulde Haar, som Vinden havde revet løst. Hun trak nogle lange Haarnaale ud og gav sig til at ordne de tunge Lokker, stadig med Ryggen mod Dale; de tre Mænd, Aitken, Grant og Dale saa paa hende, med en underlig Følelse af Situationens Humor, der slet ikke syntes at anfægte hende.

»Aa, jeg forstaar: I Mænd synes ikke om, at Kvinder blander sig i sligt?« spurgte hun bittert. »Mænd maa have Lov at kæmpe og sætte alt ind, men dersom en Kvinde træder til...«

»De kunde have traadt til,« afbrød gamle Grant hende. Der var mange Ting, der nu gik op for ham, folte han. »De kunde have traadt til med et ladt Gevær. Men naar Kvinder træder ind i Kampen med et smukt Ansigt og søde Ord... saa er det, at Djævelen vinder sit Spil.« Han vendte sig mod Dale: »Jeg var ikke med i dette her,« sagde han.



Dale nikkede. »Nej, det har jeg fuldtud forstaaet, Tak!«

»Hurtig!« raabte hun til Aitken. »Hurtig! inden han kaster den bort!«

Aitken var sprunget løs paa Dale, før Anita fik talt ud, og to af hans Mænd havde kastet sig over gamle Grant. Hele Resten af Besætningen fra Aitkens Yacht hjalp med til at undersøge Dale. De undersøgte ham baade en og to Gange. De undersøgte hele Skibet og hver Mand ombord. Men Perlen fandt de ikke.

»Han har den paa sig eet eller andet Sted,« paa-stod Anita. »Jeg saa jo, hvordan han førte Haanden op til sin Brystlomme.«

»Jeg lider af en Hjertesvaghed,« forklarede Dale elskværdigt. »Hvis det er min Perle, De leder efter, skulde De bare have sagt det lidt før, saa vilde De have kunnet spare Dem alt dette Besvær. Jeg lod den blive paa Koeyara. Jeg stolede ikke rigtig paa Deres lille Veninde, Mr. Aitken, det var derfor, jeg ikke tog den med mig.«

En halv Snes Minutter senere forlod Mr. Aitken og hans Mænd »Sally«. Først da han tog bort, sagde han nogle faa Sandhedens Ord til Anita.

»Jeg burde have vidst, at en Kvinde ikke kunde gennemføre en saa vanskelig Sag,« sagde han bittert, »det var forbandet idiotisk af mig at handle stik imod mit Livs Erfaring og stole paa en Kvinde. Det bliver ogsaa sidste Gang.«

»Jeg har ikke sveget Dem,« svarede hun med skælvende Stemme.

»Nej, det ved jeg. Det turde De selvfølgelig ikke, dertil var Belingelserne for bestemte. Nej. De er bare et ganske almindeligt Fjols,« og han vendte sig træt for at gaa i Baaden.

Hun holdt ham tilbage.

»Hvad skal jeg nu gøre?« spurgte hun ængstelig.

Han saa vredt paa hende med et spottende Smil.

»Fortsæt De Deres Lystrejse med denne Gentleman,« svarede han; »jeg ved ikke bedre Raad. God Fornøjelse!«

»Men... men hvor skal jeg føre ham hen?«

»Det bliver nok ham, der fører Dem, hvorhen han vil; til Helvede formodentlig. Det skulde glæde mig!«

Og saa vendte han hende Ryggen uden Farvel, gik ned i sin lille Jolle og roede tilbage til sin nydøbte Yacht, d. v. s. nydøbt ved Navneforandring. Han havde endnu ikke helt opgivet at finde Perlen, som maatte være skjult paa Koeyara. Derfor tog han lige direkte derhen for at vente paa, at Dale selv skulde komme tilbage for at hente sin Skat.

Denne unge Mand stod imidlertid ved Anitas Side paa »Sally«s Dæk og saa »Swift« glide bort, indtil hun tilsidst kun saas som en lille Legetojsbaad for deres Øjne. Kaptajn Grant gik og passede sit og saa ikke paa Anita; men da Yachten næsten var ude af Syne, vendte Dale sig om mod hende.

»Naa, er jeg saa næsten ligesaa god som en Mand?« spurgte hun med et skælvende Smil.

»Bedre! Ingen Mand kunde have handlet saa prompte,« svarede han med dyb Alvor. »Han vilde

ikke have haft saa meget Omløb i Hovedet, Anita.«

»Han vilde ikke have haft saa meget Haar!« lo hun, men hendes Stemme sitrede, som om hun vidste, hvad der nu snart vilde komme.

Hun løftede begge Hænder op til sit Haar, trak nogle af de svære Naale ud og tog en lille Læderpose frem, som hun rakte ham.

»Hvornaar var De med?« spurgte hun ham.

»Den Gang De vendte mig Ryggen og lod mig se, hvad det var, De stod og arrangerede Deres Bukler over! Saa var det, jeg forstod og begyndte at følge Deres Vink om, hvordan Sagen skulde gribes an. Hvornaar stjal De min Perle, Anita?«

»Dengang De holdt mig i Deres... jeg mener, dengang jeg saa disse Mænd komme ombord, fuldt bevæbnede; da huskede jeg, hvad De havde fortalt mig om Aitkens Forfølgelse.«

»Dengang jeg holdt Dem i mine Arme,« gentog han efter hende og fuldendte Sætningen; »Anita, jeg er lykkelig over, at De ikke er en Mand.«

Gamle Alexander Grant stirrede paa dem i passende Afstand, aldeles bestyrtet; men hans Bestyrelse var for inlet at regne i Sammenligning med den, der betog Mr. Aitken, dengang han ankom til Øen Koeyara og der fandt den Kvinde, som Frazer havde antaget til at gøre Aitkens Arbejde med at fange Dale.

Theodore Aitken sagde ved den Lejlighed, og han siger det den Dag i Dag, at ingen Mand bør blande en Kvinde ind i sine Forretninger. Efter hans Mening er det det samme som at lege med et laßt Gevær, der har Munding i begge Ender — forbandet usikkert.

De tyske Sømandshyrer er forhøjede saaledes:

Stilling	Fra Kr.	Til Kr.
1. Baadsmand	95.00	103.00
1. Tømmermand	95.00	103.00
2. Baadsmand	85.00	92.00
2. Tømmermand	85.00	92.00
Ene-Baadsmand	95.00	103.00
Ene-Tømmermand	95.00	103.00
Sejlmager	85.00	92.00
Rormand	85.00	92.00
Matros	78.00	84.00
Letmatros	42.00	45.00
Jungmand	22.00	24.00
Donkeymand	90.00	97.00
Fyrbøder	88.00	95.00
Lemper	75.00	80.00

Dødsfald.

Skibsreder Laurits Andreasen, Thurø, er afaaet ved Døden. Afdøde var en kendt Mand i Søfartskredse, idet han hele sit Liv har været knyttet til Søen. Han begyndte som Skibsdreng, men arbejdede sig ved Flid og Sparsommelighed frem til at blive Styrmand. Kaptajn og tilsidst Skibsreder.

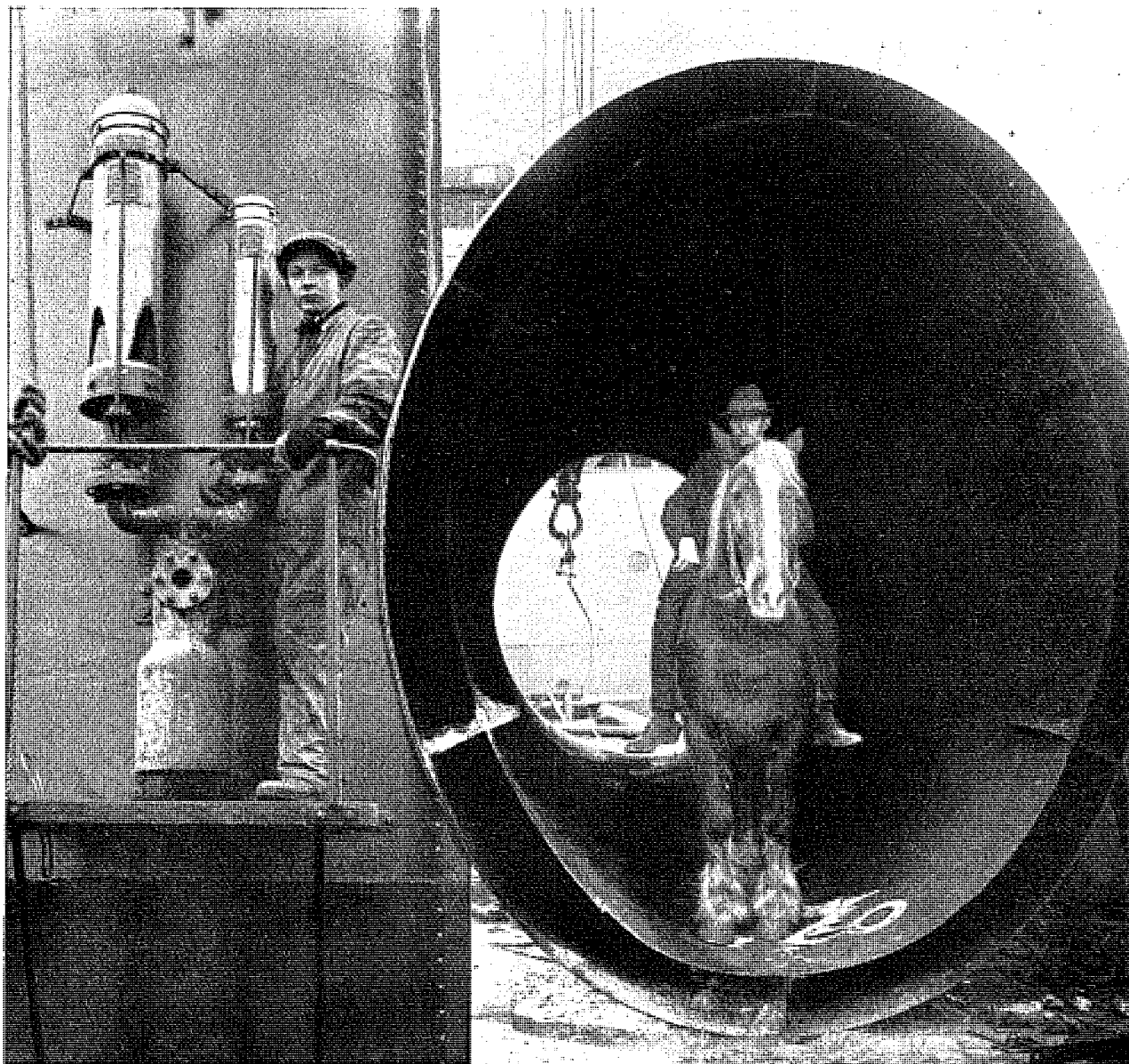
Isbryder og Bugserbaad til Aarhus.

Aarhus har faaet sig en ny kombineret Isbryder og

Bugserbaad, »Hermes«, der er noget mindre end Statens Isbryder »Isbjørn« og bygget efter samme Principer. »Hermes« er bygget paa Aalborg Skibsværft og er forsynet med Maskiner fra Frichs, Aarhus, paa 600 HK. Da Baaden tillige skal tjene som Ildslukningsfartøj, er den desuden forsynet med 2 KIM-Motorer.



Fra et Møde i Fredericia i Forsikringsraadet for danske Fiskere og Søfolk. × Formanden for Hundested Fiskeriforening L. P. Hansen.



Hvad man ikke skulde tro!

Ovenstaaende to Billeder (Foto Herluf W. Jensen) er hentede fra Frederikshavns Skibsværft og viser — hvad man ikke skulde tro — hvor store, utrolig store i Forhold til Mennesket og Hesten Damperen »A. P. Bernstorffs Dampfløjte og Skorstensrør er.

Faa Mennesker tænker sig, at saadan en Dampfløjte nærmest er at sammenligne med en velvoksen Orgelpibe i Menneskehøjde eller mere. Højden af den unge Maskinsmed, der ses paa Billedet, fortroligt favnende den mindre »Basun«, viser tydeligt, hvilke Dimensioner her er Tale om. Paa sit høje Stade kunde han maaske et Øjeblik føle sig som »Basunengel«, men hans Ro og Sikkerhed dér er kun baseret paa Fortrolighed med Mekanismen, som han er ved at efterse. »Et Stød i Fløjten« vilde sikkert i dette »ophøjede Øjeblik« have en forunderlig Virkning!

Billedet tilhøjre viser en af Værftets trofaste gamle Tipvogn-Heste, der, styret af sin Kusk, har foretaget en fredelig men usædvanlig Spadseretur — gennem — Skorstenen, medens den ligger ned — naturligvis. III-

storien om Münchhausen, der red paa sin Hest igennem Luften og havnede paa et Kirkespir, har ganske vist ikke her fundet sin Overmand eller Ligemand. Og dog har Kusken og Hesten her det Fortrin frem for Münchhausen, at de kunde fremstilles ridende gennem Skorstenen, naar den stod *locret*, nemlig ved det kendte Filmtricks, der tillader Fotografen at indsætte det optagne Billede i en anden Stilling end den, hvori det er optaget. Der var altsaa intet i Vejen for, at vi i en Film kunde se Kusk Petersen komme ridende paa »Lotte« gennem Luften og forsvinde ned gennem Skorstenen — og komme ud gennem en af Lasteportene for at gallopere ud i Vandet og forsvinde over Bølgekammene i fuldt Firspring! For saa vidt Hesten da vilde løbe saa stærkt, hvad den dog ikke ser ud til. — Der var heller ikke noget i Vejen for, at en 8 Personers Luksusbil kunde tage sig en Tur gennem dette Skorstensrør — men lad os stoppe her — for der findes dog endnu større Damperskorstene i Danmark.

Glæde i Randers Havn.

Randers Havn har for første Gang haft Besøg af et af de store Motorskibe i oversøisk Fart, idet D. F. D. S.'s Motorskib »Argentina« har losset Hvede der. Endvidere har to andre store Skibe været i Havnen, nemlig den engelske Damper »Wedamore« og den norske Damper »Skaraas«.

Redningsbaad uden Aarer.

Firmaet Fleming & Co. Liverpool, har konstrueret en Anordning til Redningsbaade, som er prøvet i en af Rederiet Alfred Holt & Co.s Redningsbaade. I Stedet for Aarer findes en Række Stænger i Lvert Side af Baaden, som betjenes ved at bevæge dem frem og tilbage; paa denne Maade bevæges gennem en Krumtap og Tandhjul en Skrue, og da Stængerne og Krumtappen i hver Side er fortsat for hinanden, faar Skruen næsten ensartet Omdrejningshastighed, og ved Hjælp af Koblinger kan Føreren da manøvrere baade frem og tilbage. Der bliver ved denne nye Anordning Plads til flere Mennesker i Baaden, og Afsætningen fra det forladede Skib bliver lettere end ved Baade med Aarer. Ved et for kort Tid siden foretaget Forsøg kunde 8 Mand i en Baad med Dimensionerne 8,5 × 2,6 × 1,1 m give denne en Hastighed af 4 Knob.

Amerika bygger »Flettner-Skibe«.

Til Ruten New-York—Buenos Aires lader Firmaet Stewart Co. bygge et Skib, der skal forsynes med 3 Flettner-Taarne, hvorved det skal kunne holde en Fart af 11 Knob. Ogsaa Marinen interesserer sig for Opfindelsen og har bestemt, at der skal foretages Forsøg ved Marineværftet med gamle Sejlskibe, forsynede med de nye Taarne.

Fra Færøerne.

Der har i den sidste Tid været godt Fiskeri i Nordhavet, og en Mængde fremmede Trawlere er kommet til Thorshavn.

— Til Mindesmærket for de omkomne Sømænd i Tveraa er indkommet 3000 Kr.

— Kutteren »Haffari« ankom forleden til Vestmanna-havn, slemt havareret. Den havde mistet begge Baadene, ligesom en Mand var skyllet over Bord og var druknet. Kutteren var paa Rejse til Sydisland for at drive Fiskeri og mødte Uvejret Nord for Færøerne.

Til Ophugning.

Vraget af Damperen »Sveadrotte«, der strandede ved Oxelösund, er købt af Firmaet Petersen & Albeck med Undtagelse af Skibets forreste Del, som er købt af Neptunbolaget.

Havarier.

16. Febr.: Amerikansk Skonnert »Lizzie M. Parsons«, landsat fuld af Vand ved South Atlantic City.

17. Febr.: Belgisk Damper »Asator«, forladt i synkefærdig Tilstand paa 49° 12' N. og 3° 47' W. Damper »Canadian Navigator«, forladt brændende 20. Sømil vest for Barbados.

19. Febr.: Dredger »Eugène«, sunket i New York Havr.

20. Febr.: Spansk Damper »San Nicolas«, sunket udenfor Larache Havn.

21. Febr.: Norsk Damper »Normanna«, i Brand ved Teneriffa, antagelig total Forlis. Peruviansk Slæbebaad »Penguin« sunket ved Paita.

23. Febr.: Damptrawler »Morroay«, sunket ved Bergen efter Kollision med den norske Damper »Tronda«. — Damperen »Caithness« paa Grund ved Buenos Aires.

24. Febr.: Spansk Damper »San Nicolas« sunket ved Larache.

3. Marts: Svensk Damper »Altair«, strandet i Oxelösund. Fransk Damper »Maolen« stødt paa Klipperne ved Gijon, antagelig total Forlis.

5. Marts: Damper »Egenes« sunket ved Læderen.

8. Marts: Hollandsk Damper »Soerakarta« paa Land ved Hook of Holland. Norsk Motorskib »Tampa« paa Grund ved New Orleans.

Den amerikanske Skibsfart.

De private Rederier ejede Nytaar 1925 1074 Damp- og Motorskibe paa 1000 Tons og derover, repræsenterende 5,059,381 Br. Tons, hvoraf var i Drift ialt 941 Skibe paa tilsammen 4,641,935 Br. Tons. Den oplagte Tonnage var paa 417,146 Br. Tons eller henved 8 pCt. af den samlede Tonnage.

Statsflaaden bestod paa samme Tid af 1243 Skibe paa tilsammen 6,109,308 Br. Tons. Af dette Antal var 358 Skibe paa 2,3 Mill. Tons i Fart og 885 Skibe eller 71 pCt. oplagt.

Den østgrønlandske Komité,

der har Admiral Wandel til Formand, har besluttet at fortsætte sin Virksomhed og bl. a. virke for Fredningen af Moskusokser.

Den russiske Handelsflaade

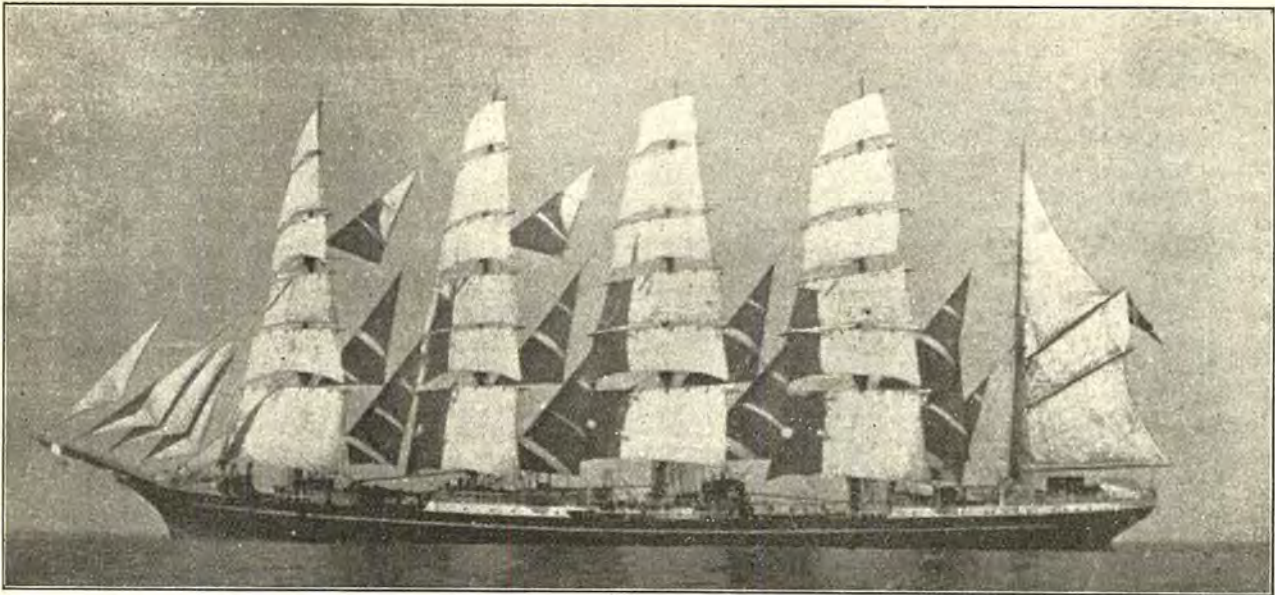
skal forøges med 120 Skibe, hvoraf de 56 til Sortehavstrafiken. De skal alle bygges paa russiske Skibsværfter.

I Berlin havde man tidligere en militær Embedsmand, hvis Titel — oversat paa Dansk — lyder saaledes: Overmilitærintendantursekretærstedfortræder.

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410



Drøm og Virkelighed

Det bekendte engelske Fagblad »Nautical Magazine« har haft en Medarbejder om Bord i Skoleskibet »København« under dets Ophold i engelsk Havn og bringer derefter følgende spøgefulde Beretning i sit sidste Nummer for Marts Maaned:

Med min Nakke anstrengt af at følge de aftagende Former af de høje Staalmaster spurgte jeg Kaptajnen: »Hvor høje er de?«

»Et Hundrede og tresindstyve Fod fra Hoveddækket,« svarede han.

»Paa en kald Dag som denne maa det være en udmærket Motion for Eleverne at sætte deres Blod i Bevægelse, naar de gør en Tur op omkring Røjlgodset.«

Det indrømmede han og tilføjede: »Kunde De ikke lide en saadan Tur?«

Hans blaa Øjne tindrede; dog forekom det mig, at der lurede en Udfordring bagved dem, og som et Lam farer ind i Slagterummet, for jeg ind i den. »Vel, jo—o, det er da givet,« sagde jeg, og langsomt meget langsomt, begyndte jeg at trække Handskerne af. Mit Hjerte begyndte at banke. »Din Tosse,« hviskede Forsigtigheden mig ind i Øret, »Du har ikke været ud over et Pyttingsvant i næsten 20 Aar. Tag dog dine Ord tilbage.«

Det løb rundt i Hovedet paa mig. — »Nej jeg vil ikke,« svarede jeg tilbage. »Det var en Udfordring, og ikke en af disse Danskere skal gaa hjem og fortælle, at en britisk Sømand ikke turde entre op i en af disse smaa Master i »København.«

»Din Idiot! Du er s- og fyrrer,« sagde Forsigtigheden overtalende. »Hold Kæft,« svarede jeg, »gaa vil jeg!«

Medens jeg ved denne Tid havde faaet kastet min Overfrakke og var naaet hen til Rælingen, siger jeg til Kaptajnen: »Da de alle er af samme Højde, kan jeg ligesaa godt gaa i Lag med Stormasten som med en af de andre,« og begyndte at hale mig op paa Finke-nettet.

»Det er et langt Klyv,« sagde Kaptajnen, og nu lo de blaa Øjne. men Udfordringen var tydeligere end nogensinde.

»Saa meget des bedre og saa meget længere vil jeg nyde Fornøjelsen,« svarede jeg, mens jeg tog det første Tr:n. »O, Du sammenløbne Tosse,« klagede Forsigtigheden.

Undervantet var let nok at tage. Det første Skridt — den store Prøve i Adelaide —, var nu overstaaet, men min skulde først til at begynde. Gud give, sagde jeg, henførende til Lord Hawke, at en professional britisk Sømand ikke kommer til at lave et amatørisk Urede paa Dækket dernede. Ja, det var allerede »der-nede«, thi jeg nærmede mig Pyttingsvantet, og idet jeg naaede det, kastede jeg Hovedet tilbage, seende op imod Mærsets Rand. Tilsyneladende var dette Vant ligesaa langt som Stængevantet i min Ungdoms Skibe, og Udsigten forarsagede mig et Øjeblikks Ildebefindende.

»Dette har Du vel fortjent,« hviskede Forsigtigheden ondsksfuldt, hvilket dog kun ansporede til at gaa videre, og i Tidens Fylde famlede min ene Haand ovenover Mærsets Raand efter noget at holde mig fast ved, men som jeg nu kravlede over Mærset, kom mit Hoved i Kontakt med Stængevantet, og noget krængede sig ned over mine Øjne. Jeg løftede den ene Haand op, og pludselig gik det op for mig, at jeg havde min stive Bowlerhat paa.

»Du store Himmel,« tænkte jeg ved mig selv, »tilvejsr i er stiv Hat. Hvilket topmaalt Tossehoved maa jeg ikke have Udseende af at være?«

»Det er Du ogsaa,« sagde Forsigtigheden, »skynd Dig ned, inden Du flyder over.«

Jeg saa ned efter. Alt Arbejdet paa Dækket og med Ladningen syntes at være standset. Skibsmandskabet og Havnearbejdere i forskellige Stillinger var alle stirrende opefter, antagelig efter mig.

»Saa dette er altsaa et Hav af Ansigter,« tænkte jeg ved mig selv, »men hvorfor vil de alle staa der og faa stive Nakker af at stirre paa mig? Tror de maaske, at jeg løber Fare for at falde ned? Hvorfor gaar de ikke hellere hen og stirrer op imod St. Pauls Kuppel?«

Behjertet ved saa megen Interesse i min Fremgang satte jeg min stive Hat godt tilrette paany og begyndte

at entre op ad den Lille Kvartmil Stængevant, der stod foran mig og strakte sig opad.

— Den stive Bowlerhat sendte imidlertid mine Tanker tilbage til min Ungdom og en kær irsk Skibskammerat, som en Dag, efterat vi havde mistet Passaten, paatog sig et Væddemaal at gaa op over Store-Røjlraa, kun iført sin Skjorte og en høj Bowlerhat. Tilfældigt kom Kaptajnens Hustru op paa Agterdækket i det Øjeblik, da Pats Skjortefluge forsvandt over Kanten af Store-Mærs.

Den »Gamle« gik ned, og kom hurtigt op igen fra Kahytten med en dobbeltløbet Jagtbøsse, og da Pat, med Skjorteflugten klar af Bowlerhatten, med sine Tæer ledte efter Vævlinerne under Bramsalingen, prajede Skipperen op til ham, — med Skyderen pegende paa ham — og lovede, at han skulde fylde ham med Hagl, om han vovede at komme ned, som han var. Pat kravlede tilbage til Salingen og satte sig ned for at diskutere.

»Hvis blot De, Sir, vil sige til 2den Styrmand, at han sælter Berginersejlet,« vrælede han nedefter, »saa vil Madamen intet kunne se, og hvis han ikke ser op efter nu, saa vil hun heller ingen Ting se.«

Jeg tror ikke, at det Gevær kan have været ladt, eller ogsaa er det gaaet af tidligere, for den tykke lille Skipper pustede sig op som en Tudse. »Du gaar ned forefter eller bliver, hvor Du er, indtil det er mørkt,« brølede han.

Det var en kølig Eftermiddag, saa Pat tog til Bramstaget for hjemgaaende, og en smertefuld Rejse maa det have været, at dømmen efter mange raa Steder paa hans Krop, da han naaede Dækket.

— Imidlertid arbejdede jeg mig opefter, og skønt Solen øjensynligt var gaaet en Del vestligere, siden jeg forlod Dækket, saa havde jeg dog godt Haab om at naa baade op og ned igen, inden det blev helt mørkt.

Endelig naaede jeg Røjlraaen, satte mig paa den og holdt mig fast, fastere end nogensinde tilforn, og glædede mig i mit stille Sind over, at jeg ikke havde nogen Reder at tage i Betragtning, saa at jeg havde Raad til at benytte Hænder for egen Regning.

Efter at jeg saa nogenlunde havde faaet mit Vejr igen, tillod jeg mig at se ned. En Mængde hvidlige Klatter saa jeg hist og her paa Dækket og paa Kajen. Ansigtshavet var der altsaa endnu. »Hvis jeg falder ned og laver et værre Griseri paa dette langtbortliggende Dæk,« tænkte jeg, »saa bliver det i alt Fald ikke mig, der kommer til at klare det op igen,« og baade opløftet og trøstet ved denne Tanke rejste jeg mig forsigtigt til staaende Stilling paa Raaen.

Forsigtigheden, som havde været tavs, siden jeg forlod Store-Mærs, brød nu ind igen, og der var Forskrækkelse i dens Stemme: »Hvad er det dog, Du har i Sinde, hvor vil Du her?«

»Jeg har i Sinde at klyve op til den Fløjknep deroppe. Kaptajnen har sagt, at der skal være en Shilling ovenpaa den, og den vil jeg hente ned.«

»Aah, gør det ikke,« søgte Forsigtigheden at overtale mig, Du har gjort mere end nok. Kom ned igen til Ansigtshavet.«

»Exelsior!« raabte jeg og hev mig det første Tag op med Øjnene stift heftede paa Fløjknappen, som var fire Gange min egen Højde ovenover mig.

»Kom ned, Din Galning, Du vil rive Dine Bukser itu,« skreg Forsigtigheden.

»Jeg er ligeglad,« gensvarede jeg, »og maa have fat i den Shilling.«

Mens Mastens S-aal slog koldt igennem mit Tøj, arbejdede jeg mig opefter, men halvejs oppe var der noget, der gav sig.

»Sagde jeg Dig det ikke,« hylede Forsigtigheden, »dine Bukser er revnet, Underbenklæderne med, og jeg ser det bare Skind; tænk, et Sæt til syv Guineas og første Afdrag endnu ikke betalt. Kom ned, inden Du er saa bar som selve Adam.«

»Hold Bøtte,« svarede jeg, »Adam faldt, men det skal ikke gaa mig paa samme Maade, og jeg maa have den Shilling.«

Arbejdende møjsomt videre naaede jeg endelig at faa Haagen op til Fløjknappen. Jeg gispede efter Luft, som en Fisk paa tør Land; mit Hjerte og mine Lunger hamrede, som skulde de sprænges. Da Spektaklet havde lagt sig lidt, strakte jeg en Haand op paa Fløjknappen og strøg hen over den efter Shillingen, men der var ingen. Intet! kun en bar Fløjknep. —

— — Hvad der siden skete, staar mig ikke klart, det svimlede i mit Hoved, og jeg følte mig voldsomt syg. Mine Arme og Ben svækkedes. Sveden, som drev ned ad mig, blev pludselig kold. Jeg raabte paa Forsigtigheden. »Min Gud! jeg falder!« Jeg gled lidt, og stødte min Hage haardt mod Fløjknappen. Min Hat sejlede bort. Glidningen tiltog, og jeg var ude af Stand til at standse den. Jeg fik inere og mere Fart paa og folte det som gloende Jern, hvor mine svage Ben omklamrede Stangen. Det skrækkelige Billede af et uhyggeligt Urede nede paa Dækket steg frem for min Bevidsthed. Da stødte jeg imod Røjlraaen, og med et Rædselsskrig styrtede jeg fremover ud i Rummet. —

— Vækket af mit eget Skrig fandt jeg mig knælende op i Sengen, omklamrende Sengestolpen med begge Hænder og Rædselens kolde Sved paa min Pande. Skriget havde ogsaa vækket andre i Huset, thi Væggene i den Bungalow, hvori jeg havde faaet et Værelse, da jeg Aftenen forud var kommet til London, var meget tynde, og jeg hørte sjokkende Skridt af nogen i Tøfler, som standsede udenfor min Dør.

»Er der noget i Vejen?« hørte jeg en skælvende kvindelig Stemme spørge udenfor.

»Ikke hos mig,« svarede jeg, »men det forekom mig, som om der var noget som Katte udenfor mit Vindue. Maa jeg spørge, hvad er Klokken?«

»Oh, hvor er jeg beroliget. Jeg troede, at De var bleven bange, fordi De laa i en fremmed Seng. Klokken er just 2. Godnat!«

»Godnat,« svarede jeg tilbage, og rakte en rystende Haand ud efter Tændstikkerne paa Nalbordet ved Siden af Sengen. Jeg tændte Lyset og stod opefter et Haandklæde. Blevnen bange! Jo, jeg havde rigtignok haft en ordentlig Forskrækkelse. Jeg tændte Piben og gik i Seng igen. Dette maa vel være, hvad man kalder en Nattemare, tænkte jeg ved mig selv. »Dette er ikke mere, end Du har vel fortjent,« ræsonnerede Forsigtigheden, »naar Du kan indlade Dig paa at fylde Dig med koldt Flæsk og picklede Løg Kl. 10 om Aftenen.«

— Klokken var altsaa 2, just 14 Timer siden, jeg hørte, at den store femmastede Bark »København« laa i West India Dok, og jeg mistede mit Tøj for at gaa

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

D. F. Schnack

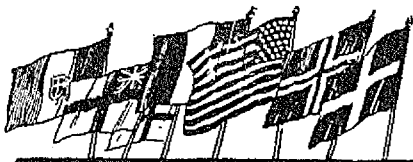
Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n I

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528



NORDISK FLAG

TELEFON 9732 OG FANEFABRIK TELEFON 9732

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26

D'Herrer Dampskibsrederes og Arbejds-
giveres Opmærksomhed henledes paa

Dansk Sø-Restaurations Forenings Engageringsbureau,

Lille Strandstræde 20 Telf. Central 10 270
København K.

Bureauet anviser dygtige og paalidelige Hov-
mestre og Kokke.



ned at se den. Kaptajn *Mortensen* havde selv vist mig rundt. Ean er med Rette stolt af at føre det største og prægtigste Sejlskib i Verden, og eftersom han selv var tilstede under dets Bygning, mens det blev rigget til, vidste han fuld Besked med hver enkelt Ting om Bord. Da Masterne blev sat ind, lagde han en Shilling under hver af fem som Lykkeskilling. Drømme har dog en mærkelig tilbøjelighed til at vende op og ned paa alle Ting. —

For dem, der holder af Tal, kan følgende maaske være af Interesse: Naar alle 44 Sejl er sat om Bord i »*København*«, dækker de en Sejldugsflade af næsten 50,000 Kvadratfod. Hvis den staaende Rigning og løbende Gods blev heftet sammen Tamp til Tamp og strakt ud, vilde det være et Tov 23 Kvartmil langt. Af smaa og store Blokke er der ialt 1200. Vandlinien er 354 Fod, og fra Enden af Klyverbommen til Enden af Mesanbommen er der 432 Fod. Skibets Bredde er 49 Fod. Der kan indtages ialt 1300 Tons Vandballast, og til Dieselmotoren er der Rum for 200 Tons Oliebrændsel. Maskinen kan i roligt Vejr give Skibet en Fart af 7 Knob. Midtskibs styres med et Haandstyreapparat, hvor der paa en Kommandobro foran et rummeligt Bestiklukaf er anbragt to store Rat. I smukt Vejr kan to Mand styre Skibet, men i daarligt Vejr maa der fire dertil.

Ved hver Luge er der en Lossebom og et Motorspil. Der er traadløs Telegraf om Bord, og Skibet er fra for til agter oplyst ved Elektricitet. Ser man fra Bakken op efter paa Masterne, vil man af de faste to Toplanterner blive opmærksom paa, at Skibet har en Hjælpe-maskine.

Endskønt Skibet endnu ikke har gennemløbet de hyllende fyrrer (»roaring forties«), saa har Kapt. *Mortensen* dog sidste Rejse fra Azorerne hjem efter logget 14 Knob. Skibet har kostet 180,000 Pund Sterling.

Som Gallionsfigur fører Skibet *Absalon*, Staden Københavns Grundlægger og Danmarks første kristelige Biskop (sic.). Tapper og krigersk ser han ud med sit



PALLE SØRENSENS EFTFL.
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
Briller - Kikkerter
Barometre

KAY DYHR
Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for
THEODOR ZEISE,
Altona-Ottensen,
Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Tryk paa Midten



Forlang altid **TEDDY** Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!
og Æsken er aaben!

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau

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

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

flammande røde Skjold med det hvide Kors i den venstre og Stridsøksen i den højre Haand.

Jeg kunde ikke undertrykke en vemodig Følelse af Beklagelse over, at vi i England ikke ejer et Skib Mage til dette, men lidt af en Trøst laa der dog deri, at det er britisk bygget, eftersom det er løbet af Stabelen fra Messrs Ramage & Fergusens Skibsværft i Leith i 1921.

Uden Støtte af Statstilskud har Skibets Rederi »Det Østasiatiske Kompagni« her søgt at holde i Live den Drægning mod Søen, som er ældgammel i danske Drenge Hjerter. Der er 43 Lærlinge om Bord til Uddannelse i Sømandsskab, og alt Arbejde med Skibet udføres af dem. Det Ideal, som Kapt. Mortensen og hans Officerer stiler henimod, er tydelig nok, idet Renlighed, Orden og Disciplin møder én overalt i Skibet.

De gamle Racer fra Østersøen, som muligvis først har lært os Søfart, fører endnu den længe bestaaende Kamp mod Elementernes Kræfter, medens vi har opgivet Vinden for Mekanismer. Det er dog ikke længe siden, at nogle af vore store Selskaber holdt Sejlskibe til Uddannelse for unge Sømand; de opgav dem antagelig, fordi de ikke indtjente Dividender. Jeg spurgte Kapt. Mortensen, om »København« havde vist sig som en økonomisk Succes, og han fortalte mig, at endnu havde Rederiet ingen Fordel høstet af Skibets Sejlads.

Det maa være et kostbart Skib at holde i Søen, og alle Lærlingerne faar Hyre. Man maa blot undre sig og spørge, hvorlænge den Følelse for Søen, som Skibets Eksistens bærer Vidne om, kan holde Stand i Danmark imod en Hovedbog uden Vindingsaldo.

I Beundring af dette stolte Skibs Styrke og Majestæt: sløj mine Tanker tilbage til et lille Skib, i hvilket jeg i min Ungdom tjente mine tre Aar som Lærling. Det var bygget i 1874, og sidste Sommer sejlede det fra Cardiff til Amerikas Vestkyst med en Ladning Kul, altsaa en Jubilæumsrejse. Jeg kan ikke ønske noget bedre for »København« end en Efterligning af en ligesaa hæderlig Løbebane.

Den engelske Konge-Yacht er Verdens daarligste Sejler.

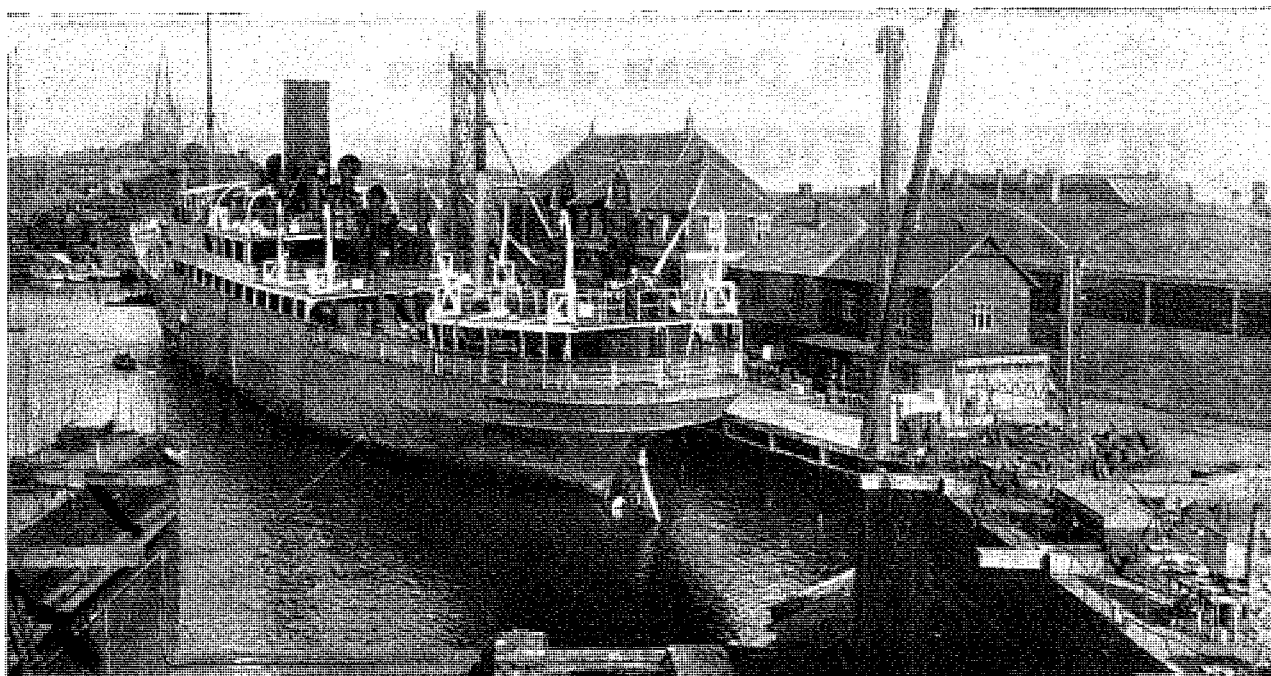
Det lyder næsten som Ironi, men det er sandt: Den engelske Konges Privatyacht er Verdens daarligste Sejler!

Med Udstyret er der selvfølgelig ikke noget i Vejen. Det er altsammen allright! Men skulde man sejle med Skibet! Uha! Saasnart »Victoria and Albert« kom ud i aaben Sø, valsede og rullede Fartøjet, saa at selv en gammel Søbjørn som Kong Edward ikke følte sig rigtig hyggelig til Mode, og de, der en Gang havde været ude med Yachten, gruede for Gentagelsen. Grunden er den, at Yachten, der er bygget af Dronning Victoria, stadig er undergaaet Omkalfatringer og Ombygninger, indtil Skibets Tyngdepunkt tilsidst er blevet helt forrykket.

Man skal derfor ikke ønske Kong George for mange Fcraarsstorme paa hans Middelhavstur

Stor Sildefiskeri i Norge.

Ved Kristianssand har der i den sidste Tid fundet et meget stort Sildefiskeri Sted. Der er taget rene Rekordfangster, og til Skagen er der indkommet norske Sild i saa mange Mængder, at Fryseriet har købt omtrent hele sin Forsyning.



D. F. D. S.s »A. P. Bernstorff« efter endt Reparation. I Forgrunden ses Flydedokken.

Frederikshavn er med Hensyn til Skibsfart en af Danmarks livligste Havnebyer, hvad der ikke mindst skyldes dens nære Naboskab til Nordsøen og Skagerak, men ganske særdeles dens udmærkede Skibs-

værft. Ikke alene de tilfældige Havarister finder her en brilliant Nødhavn og et Værft, hvor der er godt at være for at komme til Kræfter, men til talrige af Danmarks søgaaende Fartøjer er Kølen lagt netop her.

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

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

Repræsentanter for Kronos Titlenhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegradr. »Proviant«

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:

»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

OSCAR ROLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140

KØB OSCAR JENSENS
INTERNATIONALE SØMANDS-
OPSANGE „CHANTRIES“
MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Faas i Bogladerne og hos Forfatteren, Amagerbrogade 85, Telf. Amg. 185 y.

3. Oplag



Indb. Kr. 7,50



3. Oplag

Havariliste.

24. Febr.: Spansk Damper »Cristina Rueda« sunket 4 Sømil fra La Rochelle. Damperen »Winga« sat paa Land i Loch Scawr, Skye.

26. Febr.: Argentinsk Bugserfartøj »Liberte« paa Land ved Ilheos. Bugserfartøj »O. L. Halenbeck« sunket ved Bay Ridge.

27. Febr.: Amerikansk Damper »Redman« paa Grund ved Chesapeake.

28. Febr.: Sejleren »Vinda de Orine« forlist i Melilla Havn. Dansk Damper »Hans Jensen« paa Grund ved Buenos Aires. Svensk Motorskib »Ingeborg« paa Land Syd for Skagen. Damperen »Marena« grundstødt i vestlige Indløb til Hayle. Spansk Damper »Villasandino« paa Land i Kiel-Kanalen efter Kollision med tysk Damper »Heidelberg«.

2. Marts: Amerikansk Damper »Corcica« paa Grund ved Little West False Hook. Lettisk Damper »Gaida« strandet ved Zerel, Øsel.

To Fiskere reddet af en Kvinde.

Efter at have røgtet deres Bundgarn kundsejlede to Fiskere i Lørdags i Bugten ved Hejlsminde et Par Hundrede Favne fra Land paa dybt Vand, og Baaden sank, saa kun Ferenden ragede op over Vandet. Trods det stormfulde Vejr roede Teglværksarbejder Olsens Kone ud i en lille Pram og fik med Fare for sit eget Liv reddet de to Fiskere, — en smuk Heltedaad.

Til Transport af fersk Fisk

har Finansudvalget bevilget Dansk Fiskeriforening et Tilskud paa 50,000 Kr.

De store Fiskemængder i Vesterhavet.

Fiskeriet i Vesterhavet har i Aar antaget saa storstillede Former som aldrig nogen Sinde før. Alene fra Esbjerg deltager henvend 700 Fiskefartøjer, af hvilke flere er splinternye Kuttere, som i Vinter er bygget i Skagen til Fiskeri paa England. Det er hovedsagelig Rødspætter, den store Flaade fisker efter, og i Mands Minde har man ikke set saa uhyre Mængder af Fisk i Havet.

Søveskaflet reddede Situationen.

Foruden var »Dana« ude for at søge efter Fiskekutteren »Hielga«, der laa paa fiskepladsen med sammenbrændt Krumtapleje. »Dana« fandt imidlertid ikke Kutteren, skriver »Rand. A. A.«, hvilket havde sin simple Aarsag. Skipperen paa Kutteren fik nemlig en lys Ide. Han fik fat paa et gammelt Skaf af et Par Søstøvler, skar dette til og indsatte det i Lejet i Stedet for det hvide Metal. Med denne »Rekonstruktion« gik Motoren igen glimrende, og Fiskeriet fortsattes.

Engelsk Skibsbygnings-Krise.

Den engelske Skibsbygnings-Industri synes at staa over for en alvorlig Krise, idet den hovedsagelig paa Grund af de høje Arbejdslønninger ikke kan optage Konkurrencen med de udenlandske Værfter, hvoraf Følgen er, at mange Ny-Ordre gaar til Udlandet. 81,000 Værftsarbejdere eller ca. 31½ pCt. er uden Arbejde. Som Bevis paa Konkurrencen anføres, at en Toskrue-Damper, der paa engelsk Værft vilde koste ca. 171,000 Lst., af et hollandsk Værft blev tilbudt for 129,000 Lst. Et engelsk Værft erklærer, at det koster det 40,000 Lst. aarlig at holde værftet gaaende, medens det kun vilde koste 9000 Lst., hvis man lukkede det. Ledelsen for de engelske Værfters Forening har nu stillet Forslag om, at Arbejderne skal have Andel i Udbyttet for derved at forøge Arbejdstempoet og skabe bedre Arbejdsforhold og derigennem blive sat i Stand til at imødegaa Konkurrencen.

Oliepriser—Kulpriser.

Der siges fra sagkyndig Side, at Olie til Fyring er for dyr i Forhold til Kulpriserne, hvorfor Trampdamperne maa bruge de billigere Kul, da de ellers ikke kan betale sig.

Et amerikansk Dampskibsselskab i Kystfart har saaledes besluttet at lade sine 6 oliefyrende Dampere ombygge til kulbrændende. Ud over 1,50 Dollars pr. Barrel er det ikke økonomisk at benytte Olie, og da Prisen i New York fornylig blev sat op til 1,80 Dollars pr. Barrel, maatte man atter ty til Kullene.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

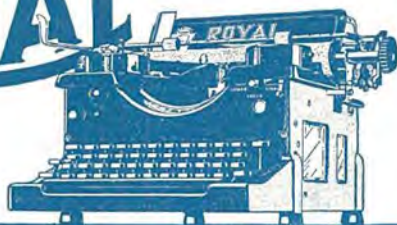
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

Compare the work

The **ROYAL TYPEWRITER'S** clear-cut type impressions, regular alignment and uniform spacing add quality, dignity and character to your letters and records.

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 BODENHOF

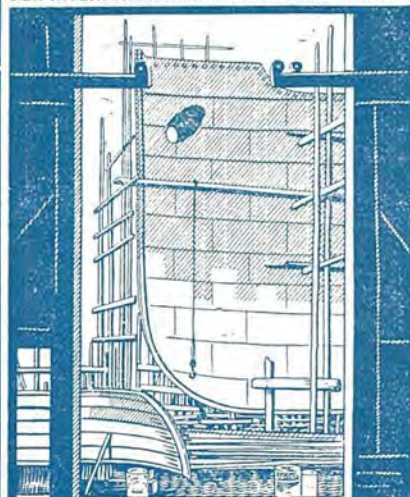
Frederiksholms Kanal 28

Telefoner 10,024 - 6304

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK %



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5501 • ST. ANNÆ PLADS 16 • TELEGR. HOLZANDIA



Danske Flag

billigst
hos os!

Skriv til os efter danske Flag nu til Priser, som er billigst i Danmark. Vore Flag er fremstillet af godt ægte Flag-Dug; man skal blot hejse Flaget i tørt Vejr de første Gange saa holder Farven!

Flagets Længde bør være $\frac{1}{3}$ af Stangens Længde.

Størr. 100 cm. **2,50** — Størr. 150 cm. **4,75**
Størr. 200 cm. **7,75** — Størr. 250 cm. **11,50**
Størr. 300 cm. **16,50**

Vi garanterer altid fuld Tilfredshed eller vi betaler Pengene tilbage (ogsaa Porto).



Naar Flaget ikke er hejst, bør der altid vaje en af vore Vimpler.

Stør. 100 cm. **1,10** — Stør. 200 cm. **2,25**
Stør. 300 cm. **3,85** - Stør. 400 cm. **5,50**
Stør. 500 cm. **6,65**

K. P. A.

Gothersgade 33, Kbhvn. K.

bedes sende } Stk. Flag Størr. Pris
ifl. „Wikingen“ } Stk. Vimpel Størr. Pris

Navn

Adresse

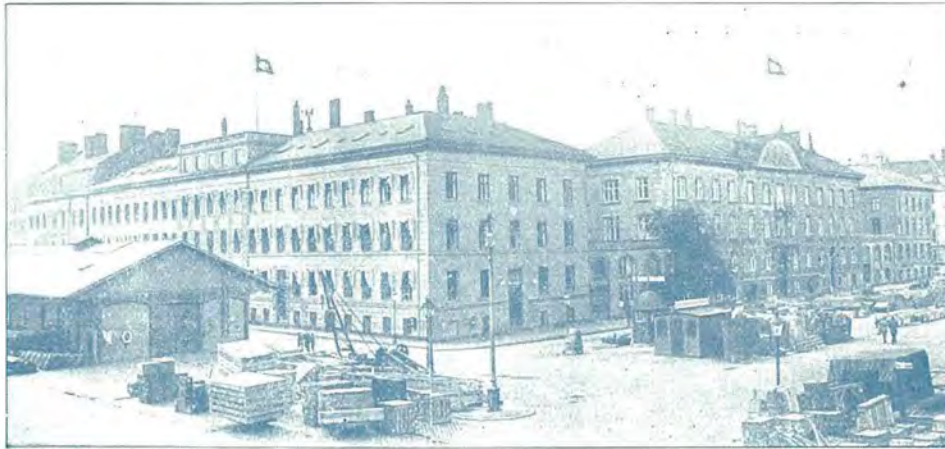


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

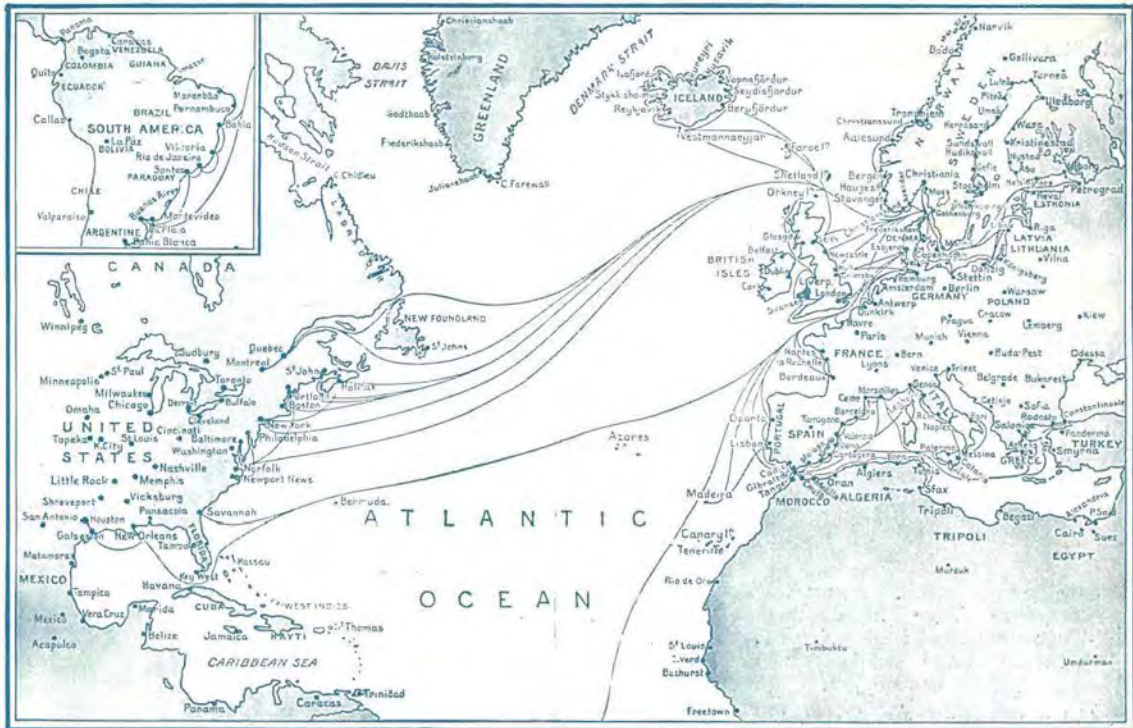
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

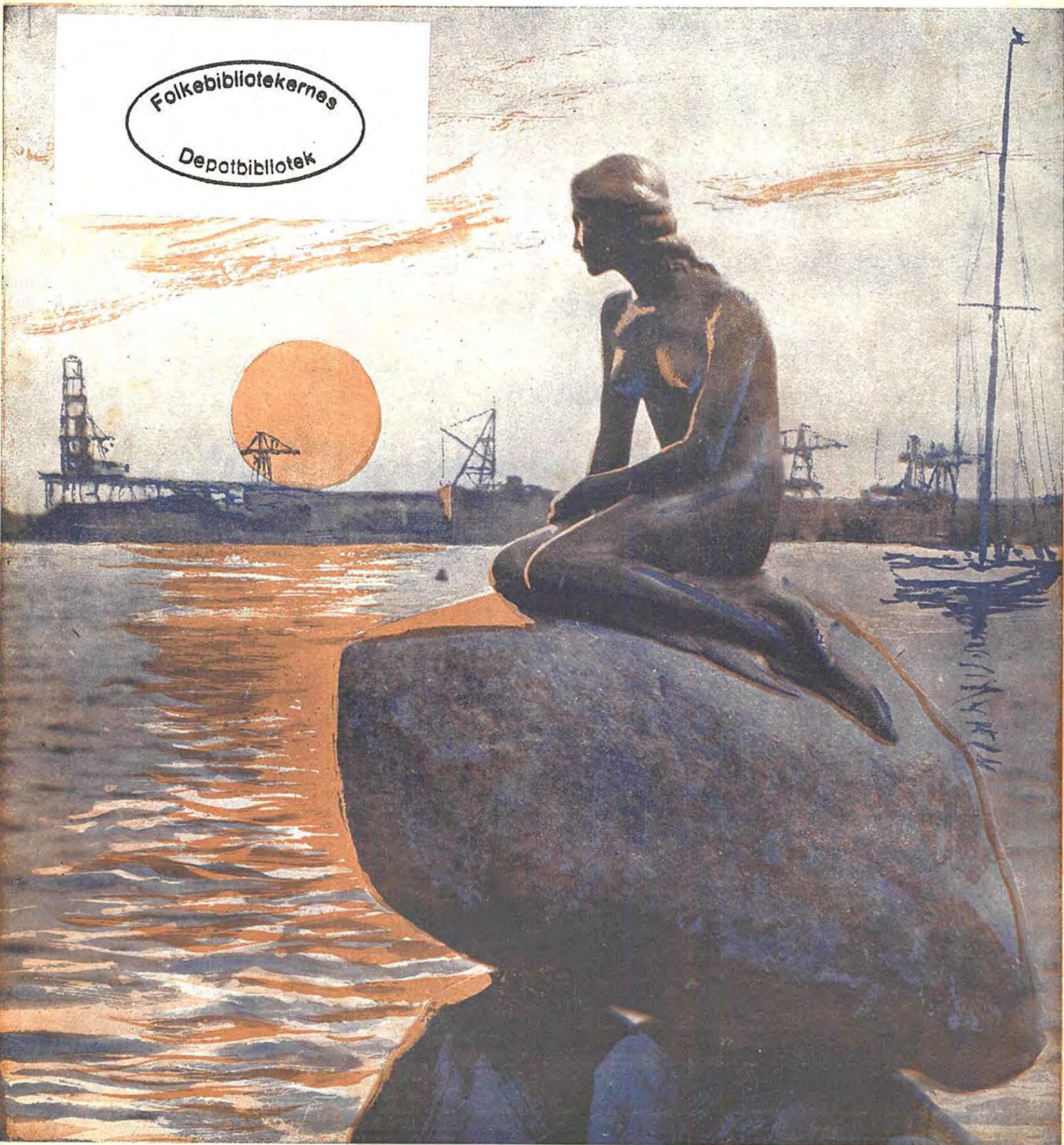
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sjøkibredere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarine, Marineforening, Dansk Fiskeriforening, Havens- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibfart, Skibsbygning, Handel og Eksportsindustri interesserede Parter og 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 Export-Industry and The International Seafarers Federation! . . .

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

Folkebibliotekernes
Depotbibliotek





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, Darban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart

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 Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, 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: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Amerikas Hancel med Grønland

andrer aarlig 250.000 Dollars og omfatter hovedsagelig Issten fra Ivigtut-Gruberne.

Naar Strandbønderne hugger Skibe op.

Skibsophugning efter en særlig Metode foregaar paa Jæderens Kyst ved Stavanger. Strandbønderne indkøber gamle Træskuder, sejler dem i Land paa hensigtsmæssige Steder langs den lave Strand og lader i Vinterens Løb paalands Søgang besørge Ophugningen af Skrogene, hvis Materialer er højt skattet paa det træløse Jæderen.

Stavanger By

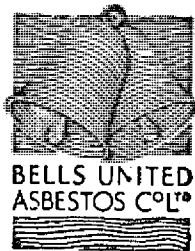
fejrer i Aar sit 800 Aars Jubilæum, og der forberedes i den Anledning store Festligheder.

Skibsbygningen i Skotland

viser en betydelig Fremgang i 1924, idet der byggedes 312 Skibe med 599,123 Tons mod 168 Skibe med 216,618 Tons i 1923. Den store Forøgelse skyldes dog den Omstændighed, at mange Skibe, der var nær ved deres Fuldendelse i 1923, først blev sat i Vandet i 1924.

Sovjet-Ruslands nye Handelsflaade.

En Komité har udarbejdet Planer for Bygning af Handelskibe i de kommende 3 Aar og mener, at der i Løbet af tre Aar behøves 128 Skibe paa tilsammen 540,000 Tons d.w. til Udenrigsfarten. Endvidere foreslaas fire Dampere paa 56,000 Tons til den asiatiske Linie og fire Skibe paa 28,000 Tons til en europæisk Linie. Til Kystflarten forlanges fire Passager- og Fragtdampere i Norden og 57 Skibe i Sortehavet og det azovske Hav, bestaaende af Passager- og Fragtdampere, Tankskibe etc.



Toldbodvej 22.

Telefon Nr. 1403.

M. B. COHN

Grundlagt 1848.

København K.

Telegr. Adr.: Amiante.

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS CO.
LONDON

H. ELMGREN & Co. HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Åbo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskfransk

LANDMANDSBANKENS ANNEX - LAXEGADE 8

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (uden for Kontortid)
" 50589 (Havaritlef. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

*Dampskibs-Ekspedition, Klarering,
Havari-Agentur, Befragtning,
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.*

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBRCKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

INDHOLD

Omslagsbillede i Flerfarveltryk: *Den lille Havfrue*, med Digt af Christian Bøgø.

Sejlsportsæsonen indledes. Med III.

Den natlige Følgesvend. Fortælling af Carl Gandrup. Med III.

Norsk Skibsfart. II. Det Bergenske Dampskibsselskab. Med III.

Et Cyclon-Bryllup. Fortælling. Med. III.

Amerikanske Te-Clippere. Af Oscar Jensen. Sea Serpent, Maury's Log og Løjtnant Maury. Med III.

Englandskuttere. Med III.

Dødsfald.

Dansk Export-Industri: Akvavit i Tyskland. Med. III.

Personalia.

Svendborg Skibsværft.

Med Oscar II til Færøerne, Norge og Island. Med III.

Dansk Dampskibsrederiforening. Med Billede.

Dansk Dampskibsrederiforenings Forhøringsregler.

Udvandrings-Spørgsmaalet. Af Bertel Fuglsang. Med III.

Redningsstationen »Vesterø« paa Læsø gennem 50 Aar. Med III.

Kapsejladser i 1925.

De Døde taler fra Havets Bund.

Hovmesteren som Champion-Gudfader.

En Maaages Venskab. Med III.



CHRISTIAN BØGØ

REDAKTØR OG UDGIVER

»Vikingens« Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon Central 9822 og 9842.

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



Den lille Havfrue.

I den aarle Morgenstund
 staar, i blaagraat, blodigrød, vor Sol,
 med det pure Guld i Mund
 op før allerførste Hanegol.

Hvide Sejl og Skorstensrøg,
 Motortakt og mønjerøde Skrog,
 Skruens Brum og Flag, der fløj
 stolt til Mastens Top, en Linje drog

Majnatshimlens dunkle Blaa
 dækker længselsfyldte Hjerters Suk.
 Ak, det kan en lille Havfru' godt forstaa:
 de er hendes egne Bølgers Kluk.

over hele Jordens Ring,
 over fjerne Verdenshaves Blaa!
 Paa et Landkort, ingenting!
 Skibsfarts-Land, ej blandt de smaa!

Dermod hun ej forstaa,
 denne Silhouet i Sort mod Solens Brand:
 Kran og Mastetop, der naa'r
 som et Fletværk over Himmelspand.

Det er Danmarks Eventyr!
 Endnu skønt — og ej forki!
 Lyt dertil, naar Dagen gryr!
 Havets Dyb er gemt deri.

Hvor er Havets Eventyr?
 »Dragen«, »Silkesejl« og »gylden Raa«?
 — Jo, du vil, naar Dagen gryr
 vor Tids store Eventyr forstaa!

Palmesus fra Indiens Kyst,
 Isens Blink fra Polens Nat,
 bølger dig om Lænd og Bryst,
 favn det! — Ak! Du er jo sat —

i Fængsel! Men bag Broncens Ir
 bæ'r dit blanke Bryst det samme Bud,
 som mit! Og i Øjets tavse Stir'
 samme Længsel: Over Havet ud:

Christian Boga.



Farten paa Færøerne.

Som tidligere meddelt, har Færingerne startet et eget Dampskibsselskab, »Føroyara«, der ved megen Imødekommenhed fra Ø. K. og paa særdeles lempelige Vilkaar har erhvervet en af dettes mindre Baade og dermed etableret fast Rutefart mellem Thorshavn og København. Skibet, der er døbt »Tjaldur« har gennemgaaet et meget grundigt Eftersyn, og Fyret er blevet omdannet fra at benytte Olie til Kvl, som anses for et mere økonomisk Brændsel i Færø-Farten. Det er et smukt og godt Passagerskib med Plads til 34 Passagerer paa første Plads og 24 paa anden.

Som Fører er ansat Kaptajn Aage Larsen fra Ø. K., og Besætningen bestaar dels af Færinger og dels af Danske.

Afgangen fra København skete under stor Højtidelighed, hvori bl. a. baade Statsministeren, Justitsministeren og Udenrigsministeren deltog, og Modtagelsen i Thorshavn skete ligeledes under megen Festlighed. Byen var flagsmykket, og en mægtig Baadflotille sejlede Skibet i Møde. Om Bord holdtes en Tale for Skibets Kaptajn, Officerer og Besætning, og Købmandsforeningens Formand bragte en varm Tak til Etatsraad H. N. Andersen.

Farten er etableret i bedste Forstaaelse med D. F. D. S., der bibeholder sin hidtidige Færø-Rute København—Leith—Fæøerne.

Dykkerskole paa Christiansholm.

I Slutningen af forrige Maaned aabnede Redningskorpsets Entreprenør- og Søfartsafdeling den første private danske Dykkerskole. Den ledes af Inspektør Einar Holst, hvis Navn vil erindres fra Bjergningen af »Ulvsundes Vrag for nogle Aar siden. Han fortæller om Skolens Maal og Opgaver:

— Vi begyndte smaat forrige Aar, men iaar er der kommet en Del Henvendelser fra Mennesker af alle Lejre: Søfolk, Styrmande, Haandværkere, Journalister, Havneingeniører — ja, selv en Dame har telefonisk forespurgt, om vi ogsaa modtog Damer paa Dykkerskolen, hvad jeg svarede ja til. Maaske faar vi da Æren af at uddanne Danmarks første kvindelige Dykker — baade England og Amerika har hver sin.

Undervisningen omfatter baade Teori og praktisk Dykning. Til Undervisningen anvender vi saavel det mest kendte Værktøj, Luftpumpe og Luftslange som det nye, moderne Dykkerudstyr med Itindaanding og Telefonforbindelse mellem Dykker og Lineholder.

SKF

Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F.,

Bredgade 53.

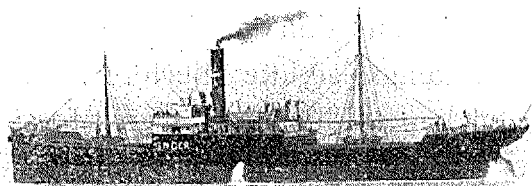
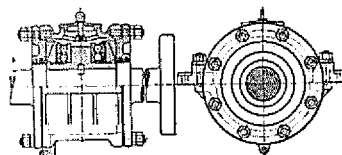
Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propeller og til Optagelse af Skruestryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tonn med 620 H.K. Maskine og disse har været i Drift siden Aug. 1924 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Løstidring.

Med Højsættelse

J. Larsen

København, den 29. Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkning



Randers Sejlklub

vil for Overskudet af en Basar — 4.200 Kr. — anskaffe sig en Øvelsesbaad af Spidsgatter-Typen. Det er Meningen, at der skal uddannes ti Sejlere i hver Sæson, fem ad Gangen. Baaden skal have en Fører og en Styrmand, og som Vederlag faar Føreren Tilladelse til at benytte den til private Sejladser, ligesom alle Præmier tilfalder ham.

Dansk Fiskeri paa Dogger-Bankerne.

40 Skagenskuttere, alle omtrent nye og til en Værdi af ca. 2 Mill. Kr., med ialt 160 Mand Besætning vil drive Fiskeri paa Dogger-Bankerne.

KØB OSCAR JENSENS

**INTERNATIONALE SØMANDS-
OPSANGE „CHANTIES“**

MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Faas i Bogladerne og hos Forfatteren, Amagerbrogade 85, Telf. Amg. '85 y.

3. Oplag

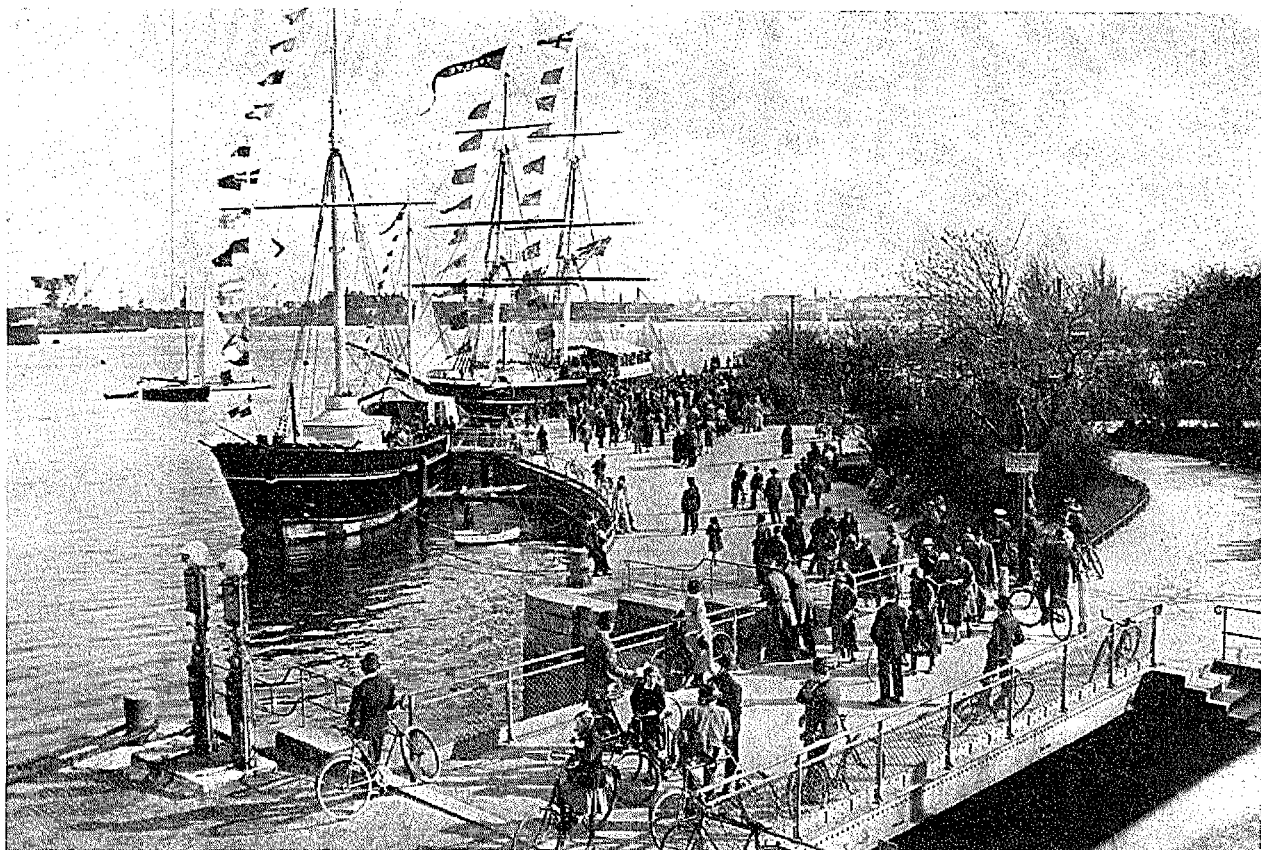


Indb. Kr. 7,50



3. Oplag

Sejl-Sæsonen begynder.



Briggen »Tjalfe«, »Københavns Amatør-Sejlkлубs« Klub-Skib, pyntet med Flag. Foran denne ses »Sundet« Klubskib, ligeledes flagsmykket, idet begge Klubber saavelsom Øresunds Sejlkлуб »Frem« havde Standerhejsning samme Dag.

Mod en skyfri og knaldende blaa Maj-Himmel gik Flagene den 3. Maj Kl. 4 til Tops ombord paa »Københavns Amatør-Sejlkлубs« Samlings-skib »Tjalfe«, og hermed var Sommerens Sejlsæson indiedet.

Travle Hænder havde under Arbejdsinspektør, Kaptajn *Jensens* Ledelse i Tiden forud været paa Færde oppe og nede; fin og udhalet, med Nymaling allevegne og nytjæret Tougværk, laa nu den gamle Grønlandsfarer »Tjalfe« og ventede paa sine Gæster. Klubbens Venner havde givet talrigt Møde; der var Trængsel paa Dækket, hvor ogsaa Medlemmerne var mødt mandsstærkt op, ja helt op ad Langelinjeplateauet til Mylius Erichsen-Stenen myldrede en sejlsportsinteresseret Skare, da Formanden, Ingeniør *Knud Degn*, ved »8 Glas« gav Ordre til Standerhejsning.

I sin Tale dvælede Ingeniør *Degn* ved den Længsel efter det frie Hav, enhver Sejlsportsmand føler, naar Sejlsæsonen er inde. Han bad de unge

Amatører være sig deres Ansvar bevidst, værne om Baade og Materiel, føre Fartøjerne ridderligt og sømandsmæssigt i Overensstemmelse med Danmarks stolte Traditioner paa Havet. Et taktfast Hurra beseglede Formandens Ønsker for den kommende Sæson, og medens Gæster og Bestyrelse samledes til et Glas inde i »Jomsborg« (Bestiklokafet, hvor Adgang for Kvinder er forbudt i Overensstemmelse med Vikingeborgen Jomsborgs gamle Love), sværmede Klubbens Eskadre med den stolte Sekser »Oui Oui« i Spidsen om »Tjalfe« for til Slut med kippede Flag at salutere Standeren ved en flot Linje-Defilerung.

Om Aftenen samledes Medlemmerne til en tvangfri Middag ombord i »Tjalfe« tilligemed Klubbens Gæster. Blandt disse var Overpræsident *Jensen* (Klubbens Ven gennem mange Aar), Finansborgmester *Hedehol*, Kommandør *I. A. D. Bildsø* (Klubbens Æresformand), Kammerjunker *v. Lindholm*, Bagermester *Valdemar Nielsen* (der



Paa »Tjalfe«s Dæk under Standerhejsningen. Formanden, Ingeniør K n u d D e g n, holder Aabningstalen, medens Flagene glider til Tops.

repræsenterede Kgl. Dansk Yachtklub), Kaptajn Zieler (Red. af »Sejlsport«) og Redaktøren af »Vikingen«, Christian Bogø.

Formanden åbnede Festen med et nifoldigt Leve for Klubbens Protektor, Hs. Maj. Kongen, hvorefter Forsamlingen staaende afsang første Vers af Kongesangen. Det vedtoges med Akklamation at afsende et Hyldesttelegram til Kongen, fra hvem der senere paa Aftenen indløb følgende Svar:

»Med Tak ønsker jeg Klubbens Medlemmer en god Sejlsport.«

Christian R.

En munter Stemning prægede Aftenen, hvor Taler vekslede med Sange, skrevet af Klubbens mangeaarige Husdigter, Hr. Torkild Jensen. Det skal være »Vikingen« en Glæde ved Løjlighed at briunge enkelte af disse udmærkede »Amatør-Sange«. Formanden havde i en af sine Taler i Dagens Løb sagt, at han havde ligesom en Føelse af, at »Vin-

den rummer«, naar det drejer sig om Pressens og Nationens Forstaaelse af Sejlsportens Betydning. og »Vikingen«s Redaktør greb derfor Løjligheden til at takke paa Pressens Vegne, men opfordrede samtidig den tilstedeværende Finansborgmester til at betænke Sejlsporten paa sit Budget. Sejlsporten, sagde han, var den Gren af dansk Sportsliv, som var mest forfordelt, ikke alene direkte økonomisk, men ogsaa, hvor det gjaldt Adgang til almen Forstaaelse og dens Betydning som opdragende, styrkende og udpræget national Sport. Alene den stolte Sejr i Kapsejladserne ved Genua, hvor danske Sejlsportsmænd med saa megen Bravour »viste Flaget«, burde forpligte Kommune og Stat!

Og skal man slutte af den Hjertelighed, hvormed Overpræsident og Finansborgmester udtalte sig om Sejlsport i Almindelighed og »Københavns Amatør-Sejlsklub« i Særdeleshed, tør man forhaabentlig imødesee kommende Tider med berettiget Forventning.



DEN NATLIGE FØLGESVEND

FORTÆLLING AF CARL GANDRUP

Stormen for hylende gennem Natten....
Gad hjælpe den, der ikke havde Tag over sin Sovn i denne Nat. Stormen sang op som med Varseltoner til den yderste Dag. — Det buldrede, sydede og hvædede som fra en uhyre Gryde, der kaster Laaget fra sig og koger over sine Rande.

Og langt ude paa Vejen kom nu en sulten herreløs rund — at de tobenede — helt krummet fremover for ligesom at pløje sig gennem det frygtelige Modtryk af Stormen. Han slæbte sig frem. Det var let at forstaa, at han var skidt til Bens. Han hinkede slemt med den venstre Fod, som om den var bleven uens med den højre og helst var Følgeskabets kvit.

Det var en ung Bondekarl fra den store Landsby langt ude i Vest, der netop nu begyndte at sende nogle raarnhøje, væltende Røgmasser i Vejret til Tegn paa, at Fjenden frøs og nu gjorde Baal paa Landshyen for at holde Varmen i denne forrygende Nat.

»Nu har de taget Byen,« tænkte *Milko Svetosaroff* og skottede frygteligt tilbage, — »eller ogsaa er det vore egne, der har tændt Byen an, før de rømnede den, og saa har det ligget og ulmet i det vaade Hø, — siden det varede saa længe, før det længede, — og nu staar Fjenden for Byen og glør paa Fyrværkeriet....«

Milko Svetosaroff kunde midt i de frygtelige Smarter, som hans syge Fod forvoldte ham, næppe bare sig for at le. Hans brede Bondemund med det kraftige hvide Bid lavede sig til et Grin, der pludselig forvrængedes i en forpint Grimace. Han faldt næsegrus om paa Vejen og jamrede sig. »Den forbandede Fod,« mumlede han med en Stemme, der var spæd af Smerte. Ensomheden lærer ofte Folk at snakke højt med sig selv. Med sine stivfrosne Fingre begyndte han at gnide paa det brudte Sted i Foden, da er Granat pludselig røg hvinende hen over hans Isse.

»Av for Satan,« tænkte han, »det var godt, at jeg laa ned. Saa var min skamferede Fod dog godt for noget.« Et lille Hundrede Meter forude paa Vejen slog Granaten ned og eksploderede.

»En Blindgængergranat! Nu tænker de Slyngler, at alle Landsbyens Folk stimler hen ad Vejen her, — men de kan bide sig i Nakken paa, at det er Løgn!« Han blev helt oprømt ved denne Tanke.

Milko tog sig med begge sine Hænder om Hovedet. Det krøb og dunkede i dette stakkels forturnede Bondehovede. I to Døgn havde han intet faaet at spise eller drikke udover nogle Haandfulde muggent Hvedekorn og en Pøs grumset Brøndvand, og hans knuste Fod — ih, for den lede, skinbarlige selv, hvor den gjorde ondt!

Han kæmpede med nogle forvirret flygtende Erindringsbilleder i sin Hjerne for rigtig at huske, hvordan det var gaaet til altsammen.

Jo vist — saadan var det — gaaet till

Hans Husbond — hans onde Husbond, der altid kun havde haft Slag og Spark og skidne Ord tilovers for Milko, hvem han beskyldte for Dovenskab og Enfoldighed, havde slaaet ham med en Spade og ramt hans Vrist, saa den knustes. — Milko havde glemt at lukke af for Svinestænget, saa tre af Søerne var rendt over paa Naboens Jord, hvorfra de ikke siden var vendt tilbage. Naboen var af det Slags Folk, der aldrig giver Slip paa noget, som nu engang er kommen indenfor deres Grundskel, og efter al Rimelighed laa vel Søerne nu i Naboens Saltmadstønder, og nu sad Fjenden og holdt Gilde paa dem. Naa, den Vej skal jo til sidst baade Svin og meget andet godt.

Men Milko var ikke Mand for at huske mere fra det Øjeblik, hans onde Husbond havde slaaet ham Joh, han var styrtet om paa Logulvet — men siden....?

Og Milko vidste selv meget vel, at han fra Vorherres Værksted ikke var saa overhaands vel aflagt med Forstand, og at han mellem Landsbyens unge Karle og Piger gik for et Stykke af en Tosse, — men Præsten Gregor Silkowiz havde dog engang lagt sin hvide Haand paa hans Hovedhaar og sagt til ham: »Du har en redelig Vilje, min Søn, — det er i Guds Øjne mere værd end mange Evner. — Gud ser ikke paa Forstanden, men paa Hjertet alene.«

Det var jo rart nok, havde Milko tænkt ved sig selv, at man var saadan indrettet, at Vorherre ikke kastede paa Nakken af en, men mon det dog ikke havde været nok saa betænksomt af Vorherre, om han havde lavet det saadan, at man ogsaa her paa Jorden havde duet til lidt mere end Skarnager og Svinedreng og Allemands Nar. Man blev jo dog ikke ringere i Himlen, fordi man ogsaa paa Jorden havde gjældt lidt mere end ingenting.

Milko begreb paa een Gang det hele. Fjenden var paa Ilmarche mod Landsbyen. Befolkningen var nu rømmet Øst paa i Retning af Hovedstaden, som kun laa 5—6 Dages Vandring derfra, — og Milko havde de glemt inde i Loen — bevidstløs, — som han laa der paa det kolde Lergulv med en knust Fod. Alt Kvæg og rorlig Ejendom havde de slæbt med sig, men *ham* havde de ladet ligge som en død Rotte, man ikke engang gad sparke ned i et Jordhul. Saa unyttig, saa ringagtet, saa besudlet af Verdens Ligealdighed! En brystsyg Kvie eller en Lungepiber-Vallak var mere værd end han, for dem havde de ført med sig uden Forskel, baade sundt og sygt.

Han begyndte at tvivle paa, om ikke alligevel baade Vorherre og Præsten Gregor havde haft ham til bedste. Tosserne er der jo ogsaa stundom Brug for her paa Jorden, for at de kloge kan faa Lejlighed til at prange med deres Kløgt, — det forstod Milko meget vel, men hvorfor det netop skulde være *ham*, der havde faaet Narrens Lod her i Li-

vet... en tungt gærende Harmen slog ud i hans forpinte Sind, — mørke og vilde Drabstanker brødes i hans stakkels, elendige Sjæl. Uret og Spark — andet havde Livet og Menneskene aldrig budt ham, og han følte, at kun et eneste — *Gengæld* — Gengældelse mod een og alle — ligemeget hvem, blot noget levende, noget, der kunne bringes til at skrigge — *skrigge*, mens Blodet drev fra det — skingrende, skærende Skrig af Angst, — det vilde bringe Lægedom for hans onde Sjælesaar, dulme hans Svie, saa han kunde le højt, vride sig af Latter, — til Skrigene var døde og stumme.

— — — —

Milko havde under disse syge Tanker faaet bragt sig paa Benene igen og slæbte sig nu videre, af og til skævende tilbage til den brændende Landsby som Loths Hustru, der ikke kunde rive sit nyfigne Fruentimmerblik fra Sodomas og Gomorrhas Svovlbaal.

Selve Synet af disse vældigt fraadende Flammebølger, der ligesom i afmægtig Krampe strakte sine gulrøde Tunger slikkende op mod Nattens stjernelelse Himmelhælv, varmede hans stakkels forfrosne Krop helt ind til Marven.

En Stund hinkede han — med Ansigtet fortrukket af sammenbidt Smerte frem ad den haarde stenede Vej, som Landsbyens rømte Befolkning havde slidt brede og dybe Vandrespor i.

Milko væltede og tumlede i disse Slidspor hvert Øjeblik; — den syge Fod hang nu som en død Lerkump ved hans Ben og tyngede slemt hans Skridt.

Paa een Gang studsede og standsede han.

Var det Nattens Kogleri, der sendte disse uhygelige Lyde til hans Øre?

Det pippede og klynkede som fra en syg, lille vingebudt Fugl.

Med eet flængede Stormen en ahyre Revne i Skyernes sejle Filtække, og en jomfruelig Maane kastede ligesom undselig sit hvide Sægelys hen over Egnens vidtstrakte Øde.

Det pippede endnu i den lille Bylt Klude, der laa kastet til Side under noget forkrøblet Lavkrat langs Vejens Grøftkant. Denne Lyd skar Milko i Hjertet, han lod sig plumpe ned paa Grøftkanten og rev op i Bylten.

Et lille aargammelt Barn — tabt eller glemt — forladt i alt Fald — ganske ligesom han selv. Det Skarns Rak af det rømte Landsbyfolk har rimeligt nok haft vigtigere Sager at slæbe paa — tænkte Milko ved sig selv. — Sølvtøj og Klæder og Madvarer for de nærmeste Dage. Hvad kerer man sig da om et lille Barn?

Langt ude i Vest knaldede nu og da et Skud som for at holde Vejen ren for alskens Færdsel. Uvilkaarlig dukkede Milko sig, hvergang et af disse forbandede Skud smældede om hans Øren. Til sidst blev han vant til Lyden og ænsede den ikke mere.

Han ynkedes over det lille Kræ og lavede i en Skynding en Bæresele af sin Livrem, fik læsset den lille Bylt over Nakken med meget Besvær og slæbte sig videre.

Et Stykke Vej var han naaet frem, saa standsede

han paany. Det værkede værre end bare Helvede i hans Fod. Det var, som om Lamheden nu var gaaet helt op til Knæhaserne. Bylten blev sværere og sværere, syntes han. Han orkede ikke mere.

Pludselig lød der en Stemme nær ved ham:

»Hvad angaar det Barn dig? Det er jo ikke dit. Kast det fra dig og bjerg Livet, Milko,« hviskede Stemmen.

Milko stirrede forbavset omkring sig, men Natten var atter mørknet, Maanen atter krøbet i Skjul bag Skymasserne, men Stormen var stilnet. Ganske tydelig havde han skelnet denne besynderlige Røst, der lød saa klart og skarpt lige tæt ved ham. Var det Drøm eller Feber? Vist ikke nej, — en ganske almindelig, tør og fornuftig Menneskestemme var det. Der var ikke Spor af mærkeligt ved den, syntes Milko, undtagen da netop, at der ikke hørte nogen synlig Person til Stemmen, og saa det, at Stemmen havde nævnet hans Navn.

»Kender du mig?« spurgte Milko mut.

»Vist kender jeg dig. Det hører du jo. Jeg har fulgt dig hele Vejen. Jeg er fra Landsbyen sønden for den, de nu brænder derude. Jeg gætter, du er blandt de rømte derfra. — Du orker nok ikke længer, Milko?«

»Nej, ikke stort længer,« svarede Milko, der nu fornam Stemmen helt tæt ved sit Øre.

»Vi maa se at komme videre sammen, Milko. Der er endnu fire Dages Vandring til Hovedstaden. Først der er vi i Sikkerhed. Men det Barn kan du vel ikke slæbe videre paa. Vi kommer jo ikke af Flækken paa den Maner.«

Milko blev hed i Kinderne af Vrede.

»Skulde jeg lade dette lille hjælpeløse Væsen ligge her og fryse ihjel midt paa Landevejen? Jeg har selv prøvet at blive glemt og forladt. Det Barn tager jeg med mig...«

Og under frygtelige Smarter fik Milko stavlet sig op igen med Bylten paa Nakken og begyndte saa smaat at humpe videre...

Det bliver du nok snart ked af,« mumlede Stemmen, der snart hørtes ved Siden af, snart foran, snart bag ved, uden at det var muligt for Milko at skelne Omridset af nogen Skikkelse, for Stormen begyndte paany at piske Landevejens Grus saa haardt mod hans Ansigt, at han maatte klemme Øjenlaagene tæt sammen for ikke at blindes.

En Stund vandrede de sammen i Tavshed. Af og til stønnede Milko højt af Udmattelse og Smarter. Han syntes, at den Satars Bylt blev tungere for hvert Skridt, han gjorde. Og som om den fremmedes Ord havde gjort ham den endnu tungere.

»Det kniber nok?« kom det alt andet end delta-gende, næsten spotsk, fra den natlige Følgesvend.

»Hvis du var en god Mand og en from Kristen, saa hjælp du mig at bære det Barn et Stykke af Vejen. Du har raske Ben. Jeg er jo Krøbling, som du ser.«

»Krøbling paa Forstanden, ja. Nej Tak, jeg har nok at gøre med at slæbe mig selv i dette syndige Herrens Vejr. Jeg har ikke Brug for Byrder, som tilmed er andres Ejendom. Det, du har gjort, er Barnerov. Forældrene vil kunne drage dig til Answer efter Loven, om de træffer dig med Barnet.

Det kan komme til at gælde dit Liv. — Naa, men det agter du vel for Resten heller ikke stort.»

»Aah, Snak, enhver kan vel forstaa, at jeg har handlet af Ynk med den lille Stakkel, skulde jeg tro.«

»I disse Krigens Tider, hvor Kuglerne fløjter i Ørerne paa fredelige Vandringsmænd, spørges der nok ikke om Ynk. Det er farligt Spil, min Ven. Du kan komme i grov Ulejlighed for den tossede Unges Skyld.«

»Saa ta'r jeg den Ulejlighed med til den, jeg allerede har,« svarede Milko tungt.

»Men det hemmer dog din Fremgang. Det er jo Galskab. Hvad Tid det skal være, kan vi have et Par Forhøve af Ulahnernes Heste i Nakken. Smerter Foden saa slemt, som du klager?«

»Værre. Men jeg mærker nok, at det ikke nytter at klage, — gaa du kuns forud, naar du ikke har Hjerte til at hjælpe mig, din Skidefjerdning. Jeg gaar ogsaa helst alene.«

Den natlige Følgesvend lod til ganske at overhøre denne frimodige Ytring.

»Jeg syntes ikke, da skulde tage mig et velment Raad saa ilde op,« — sagde han blot.

»Det er ikke Raad, som jeg har Brug for i en Nat som denne,« sagde Milko, men dybt nede i hans Sind var der noget, der gav den fremmede Ret og ham selv Uret. Han var jo al sin Tid gaaet blandt sine Lige for en Tosse. Mon det nu alligevel ikke var en tosset Streg, han her havde indladt sig paa?

»Maaske har Forældrene skjult Barnet under Enebærbuskene for ved Daggry at hente det og bringe det Hjælp. Og naar de nu ikke finder det...«

»Det maa være en slet Moder, der betror sit spæde Barn til saadan en bitterlig Frostnats Ømhed, mener jeg.«

Milko holdt ikke rigtig af at vedgaa, at han i sit Hjerte var lumsk enig med den anden. Han syntes næsten, det stivede hans Humør og hans sidste brudte Kraft en Smule af, at have den ækle



fornuftige Stemme at gaa og klamres med. Der gives Øjeblikke i et Menneskes Liv, hvor selv det sletteste Selskab føles bedre end slet intet.

»Hvem ved,« fortsatte Stemmen ufortrødent, »hvem ved, hvilken Grund disse Forældre kan have haft til at handle som sket. Sikkert er Forældrene maaske døde, — maaske Barnet allerede har — Pesten! Og saa har du den ogsaa nu.«

Det lød, som om Stemmen med een Gang havde fjernet sig.

»Gid jeg havde — for saa vilde jeg kysse dig, din Møghund, inden jeg dør,« raabte Milko i den Retning, hvorfra Stemmen kom.

Og Milko kumpede videre sin Gølgathagang med sine Smerter og sin Byrde.

Men nu var den der igen, den forbandede Stemme.

»Det er dog saa sin Sag at gøre sig til Skæbnens Formyrer. Du tager et stort Ansvar paa dig, Milko!«

»Kan jeg bære Barnet, kan jeg vel ogsaa bære Ansvarét derved,« — svarede Milko stille.

»Det er ikke saa sikkert, som du tænker. Hvad ved du om dette Barns Fremtid og Livsskæbne?«

»Ved du maaske mere om den end jeg, du Mørkets Gesandt og Helvedets Fyrløder, — gid din forbandede Tunge maa raadne i din Hals....«

»Den Lod opnaar ethvert Menneskes Tunge, hver til sin Tid, saa det Ønske vil du let faa opfyldt. Men du, som er saa opofrende mod et Fremmedfolksbarn, — hvorfor er du saa ond imod mig, som kun siger dig dine egne Tanker....«

»Fordi du lusker omkring mig her og lader, som om de er dine egne, din Rakkerdreng! Du kunde ogsaa gerne hjælpe mig lidt, — jeg orker vist ikke mere nu.«

Milko sank om paa Jorden, varsomt løftende sin Byrde fra sin Skulder. Han nærmede sit dødfrosne Ansigt til Barnets Mund. Han følte sin Kind blive varm af Barnets Aande. Hans Hjerte blev varmt med det samme. Han havde aldrig før i sit elendige Liv følt den Fryd, der kan ligge i det at give sig hen for andre i Lidelser og Tyngsel — selv om dette Væsen, paa hvis Offeralter han lagde sine Smerter og sin Angst, kun var et ussel lille Barn, der end ikke formaaede at føle eller ytre nogen Slags Taknemmelighed.

Milko syntes selv for en Stund, at hans stakkels overflodige og ringeagtede Tilværelse pludselig fik Betydning — Mening og Vægt.

Paa een Gang hørte han en stømpet fnisende Kluklatter.

»Du handler ondt mod det Barn ved ikke at lade Forsynet afgøre dets Skæbne.... men selv spille Forsyn!« hviskede Stemmen.

»Er det maaske ikke Forsynet, der lod mig finde det Barn og dermed gav mig at forstaa, at jeg skulde tase det ræd mig for mulig at frelse det, hva', din Fnathund? — Lad mig i Fred i Guds eller Sallans Navn og pak dig herfra!«

»Maaske er dette Barns Fremtid, om det lever, er Høst af Sorg og Kummer, Nød og Elerdighed. Maaske Fremtiden gemmer unævnelige Lidelser til dette Barn. Kast det fra dig, og lad Gud raade over dets Liv.«

»Gud har raadet — mig!« — stønnede Milko svagt. Hans sidste Kræfter var nu næsten udtømte.

»Maaske bliver du saaledes Skyld i alt det onde, som dette lille Barn ellers var blevet sparet for,« fortsatte Stemmen uanfægtet.

»Maaske vil dette Barns Liv blive mange gode Menneskers Fortræd, skabe Ulykke og Sorg og meget ondt omkring sig — nedbryde meget godt og smukt i andre Menneskers Liv, — men det forstaaer en stakkels Tosse som du naturligvis ikke. Du fatter intet, ikke engang din egen Dumbhed, som er ufattelig, fordi du er en stakkels Dumling og alles Nar. Hør dog et fornuftigt Ord, du Taabe! Maaske vil dette Barns Liv betyde Undergang og Fordærv for mangfoldige gode og fromme Guds Børn, — tænk paa det!«

Milko var ved at fortvivle. Han havde jo Ret, den anden — forbandet Ret, denne Djævelens Tolk, — men — — naar han saa hørte disse smaa pippende Klynk fra Byrden paa sin Nakke, saa kunde han ikke slippe den — kaste dette Kærlighedsaag fra sig — kunde ikke, vilde ikke, om det saa gjaldt....

Med Ophud af al sin yderste Viljekraft greb han atter Bylten, slængte den over Skulderen og slæbte sig videre frem.

Stemmen tav.

Det gryede mod Dag. I den østlige Kiming blev Himlen først blegere — lysere — og en stund senere helt purpurrødt farvet. Byrden tyngede ham hjert tungt mod Jorden. Helt kroget maatte han gaa frem for ikke at tumble bagover.

Han vendte sig om.

Landsbyen vest paa var brændt ned. — En graa Taagedis laa lavt over dens Tomter. Men hvad var det?

En lang Blodstribes slæbte sig efter ham i Vejens lyse Sand.

Han rev Barnet fra sin Ryg og vikledet det nænsomt ud af dets Kludesvøb. Det var død.

En af Fjendens Kugler langt borte fra var trængt gennem dets Ryg, traadt ud mellem de overste Ribben i Brystet. Mellem Kludene var den standset.

Han tog Kuglen mellem sine Fingre og betragtede den i dybe Tanker. Hvor havde den Kugle nu siddet, om jeg ikke havde haft det Barn paa min Ryg, tænkte Milko. — Han lagde det lille Lig ned i Vejgroften og dækkede det til med dets Pjalter, tørre Kviste, Sten og Grus.

— — —

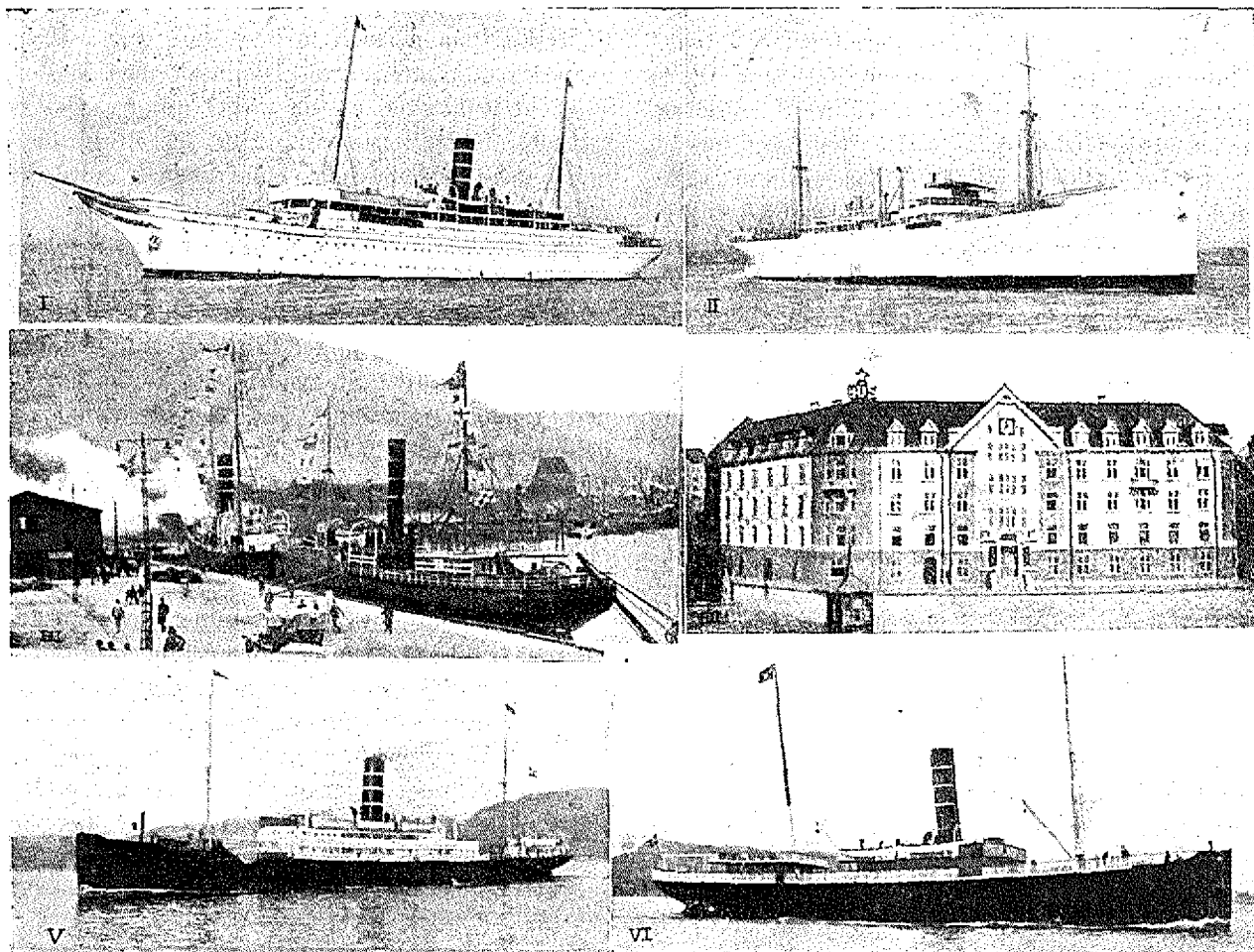
Milko bad sin Morgenbon ved den lilles Gravhøj, før han drog videre



NORSK SKIBSFART

II.

DET BERGENSKE DAMPSKIBSELSKAB



I) Dampner i Middelhavsture: S/Y »Meteor«. II) Motorskib i Sydamerika-Linjen: Dieselmotorskib »Cruze«. III) Selskabets Dampere ved Fæstningskajen, Bergen. IV) Administrationsbygning. V) D/S »Jupiter« i Englandsruten. VI) D/S »Mercur« i Ruten: Norge—Færøerne—Island.

Den, som ser Norges lange forrevne kyst mot Vesterhavet, vil forstaa ruteskibenes betydning for den forholdsvis ringe befolkning, som bor spredt langs fjordene, der strækker sig som dype sprækker ind i den vældige, tildels uoverkommelige stenmassen. Og »Bergenske«s baater er da ogsaa allerbest kjendt her paa denne kysten, nordover fra Bergen til Nordkap og østover til Varangerfjordens ødemarker og Kirkenes med dets malmutskibning. Selskapet har traditioner. 5te december 1851 stod en liten avisnotis at læse i »Bergens Aftenblad«:

»Det er os behageligt at meddele, at der paa etpar dage er tegnet 25.000 spd. til et dampskib af første rang til fart fra Bergen til Stavanger, Christianssand og Hamburg. Skibet skal koste 12.000 pund sterling.«

Det var det hele. Men en uke derefter var kapitalen fuldt tegnet, ialt 464 aktier a 100 daler, uten at det engang blev notert i pressen. Det var konsul *Michaël Krohn*, som fik selskapet igang, og som valgtes til formand i den første direktion. 23de mars 1852 kjøpte man en sjøbod i Laxevaag til hovedoplag for 1300 daler. Og samme aar kom det første skib »Bergen« fra byggerne i Newcastle. To aar senere kom søsterskibet »Norge« fra Glasgow. Selskapet hadde begyndt sit virke.

Disse to første baater kolliderede som bekjendt utenfor Kristiansand 1855, og »Norge« gik tilbunds med 40 mennesker. Dens rute blev dog straks optat av den første, »Nordstjernen«, der samme aar var bygget i Greenock, efter at aktiernes antal var utvidet til 481. Selskapet holdt sit 50-aars-jubilæum med 20 skib og 400 mand ombord. Paa disse 50

aar havde man altsaa 9 forlis. Paa 60-aars-dagen var der 35 skib og en aktiekapital paa 4 millioner. I 1915 var der 49 skib paa en aktiekapital av 9 millioner. Men da var jo krigen begyndt.

Under verdenskrigen tapt 17 skib. Men allikevel har »Bergenske« idag 14 passagerskib, 6 motorfartøjer, 25 andre linjebaater, foruten 5 taugbaater og legtere paa tilsammen 4500 tons. De 45 sjøgaaende skib er bokført for kun 18 millioner, mens aktiekapitalen er 17½. Der foretages nemlig altid store avskrivninger. Selskapet har ogsaa verksted og andre eiendommer, bokført med 3,3 millioner, iland foruten sine fonds og øvrige aktiva. Aktionærerne fik 8 % udbytte for aaret 1924.

Før var skibene særdeles velholdte og ellers indbyrdes meget lik hinanden, enten de gik paa Newcastle, Hamburg eller kysten. Størrelsen dreiet sig om 1000 t. br. reg. Alle var svartmalte med forgyldt stjerne paa hver stevn, alle hadde 3 passagerklasser paa mellemdækket og tok last i underrommet, alle hadde restauratør med mat og drikke, i reglen ogsaa postekspediter med assistent. Funktionærerne var temmelig selvbevisste, bl. a. fordi de var bedre betalt end sine standsfæller andetssteds.

Nu er det ganske anderledes. De gamle giatdækkede yachter, som endnu er i bruk, har for størstedelen faat sine lugarer revet ut og er blit lastdragere, som er skarpt adskilt fra passagerbaatene. Den største passagerbaat »Meteor« er 3717 br. reg. t., og den største lastebaat »Brant Courty« bærer 8000 t. dødvekt. Mange nye linjer er aapnet, og man har »datterselskaper« i London og i Dan-

zig. Man har med andre ord gaat langt utenfor den traditionelle ramme.

Den gamle grandezza har gaat av funktionærerne. De er ikke længer best betalt, men snarere omvendt. Det er jo ogsaa rimelig, for de har fast ansættelse med betaling, som dreier fra ansættelsen til avsked paa pension med et sent, men sikkert avancement, omtrent som i Danmark, med den forskjel, at betalingen er saa meget mindre. Der er kommet forretningsmæssig drift, og alting er i højste grad systematisert. Man er med andre ord indstillet paa den nye opgave *at tjene penger*.

Den administrerende direktør er tillike direktionens formand. Foruten denne merkantile direktør har man en juridisk og en teknisk, idet disse 3 av styrets 7 medlemmer tillike er betalte funktionærer i selskapet. Sjøkyndigheten kommer langt ned i rækken, representert ved en av de mange avdelingschefer, chefen for »den maritime avdeling«, som under sig har tilsynet med selve skibene, disses funktionærer og mandskaper — som i andre rederier sorterer under direktøren selv og hans inspektører.

Manden, som har avstedkommet denne voldsomme og tidsmessige forandring i det traditionsbundne gamle selskap, heter *Kristoffer Lehmkuhl*, administrerende direktør og samtidig direktionens formand, Christian Michelsens svoger og medlem af hans berømte regjering i 1905. Da derfor Det Bergenske Dampskibsselskab nylig gav Bergens by en bark til seilende skoleskib, fik denne helt naturlig navnet »Statsraad Lehmkuhl«.

X.

Sømændenes Forbund

afholdt den 3. og 5. Maj en Generalforsamling, der eenstemmig bifaldt det af Forhandlingsudvalget opnaaede Resultat af Overenskomstforhandlingerne med Rederiforeningen, idet man var indforstaaet med, at selv om man ikke havde faaet sine Ønsker fuldt ud opfyldt, udviste den indgaaede nye Overenskomst dog nogen Forbedring fra den gamle Overenskomst, saavel med Hensyn til Lønningerne som Arbejdstiden. Sluttelig vedtoges en Resolution, ifølge hvilken det blev paalagt Ledelsen i Forbindelse med Sø-Fyrbødernes Forbund at søge Partiets Medvirkning til, naar Tidspunktet findes belejligt, at der ved kommende Rigsdagsvalg opstilles en Repræsentant for Søens Arbejdere til Varetagelse af disses Tarv paa Tinge.

— Formandsskiftet indenfor Organisationen har selvfølgelig vakt lidt Røre indenfor Forbundets egne Rammer, men det har dog vist sig, at det truende Uvejr kun viste sig at være »en Storm i et Glas Vand«.

Bemandingsskala for danske Skibe.

Foranlediget ved det i indeværende Rigsdagssamling af det socialdemokratiske Parti fremsatte Forslag om en Bemandingsskala for danske Skibe, er der af Rigsdagen

nedsat et Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet; i denne Kommission vil tillige saavel Matroser som Fyrbødere blive repræsenteret.

Drivende Mine.

Damperen »Uffe« rapporterer, at den har passeret en drivende Mine 8 Sømil misvisende NO til N ½ N fra Schouwenbank Fyrskib.

Rejsby-Diget

er nu færdigt og afleveret af Entreprenørerne. Det har kostet 2,030,000 Kr.

Mandskabstjeneste i Smuglerskibe.

Norsk Matros- og Fyrbøderunion gør sine Medlemmer opmærksom paa den Fare, som de udsætter sig for ved at tage Hyre paa et Smuglerskib og anfører som Expl. paa de strenge amerikanske Bestemmelser i saa Henseende, at Mandskabet paa den norske Damper »Sagatind« blev holdt tilbage i 13 Uger paa Ellis Island som mistænkt for Spritsmugleri. Havde det kunnet bevise, at Skibet havde solgt Sprit til amerikanske Skibe, vilde Mandskabet have faaet baade Aar og Dag i amerikansk Fængsel.

ET CYCLON-BRYLLUP

En halv Snæs fremmede Sejlere laa tæt pakket indenfor den nye Bølge, naar ved Sumbala Bugten. Igenem Insejlingen til dette Tilflugtssted kom Bølgene med høje, traadende Skumkamme og drev de mindre Skibe med haarde Sæd ind mod Stændæmningen; Sumbalas Havn var just ikke noget videre sikkert Ly at ty til for Océandampere i den Periode af Aaret, hvor Orkanerne rasede værst.

Fra David Findlays Kontor med Glastaget havde man en god Oversigt over den lange Række af kinesiske Sukkelagre og andre Oplagsbygninger langs Kajen. Det var Sukkestoffer og Soyabønner, der havde gjort Sumbala til den vigtigste Handelsby ved den sydlige Del af den kinesiske Havbugt. Og David Findlay havde tjent sig rig i Søforsikringsbranchen paa denne Plads.

Fede hvide Mænd trives altid godt mellem kinesiske Handelsmænd. Og Findlays Skikkelse var af den Slags, der ved sin overdrevne Rundhed er en Fryd for alle kinesiske Mænds Øjne, i Særdelshed for dem, der sejler deres Junks og Sampans rundt i de hjemlige Farvande. Under Orkanperioden i 1889, da det kneb for de fleste Forsikringssselskaber at betale Skaderne, havde Firmact David Findlay betalt paa Pletten; hver eneste Mand, der havde forsikret hos ham, fik sit Tilgodehavende udbetalt til sidste Mønt. Og saaledes gik det til, at selv Skibe paa omkring ved 2,000 Tons kom til ham for at blive forsikrede, kom endogsaa fornoldsvis langvejs fra — og Forretningen trivedes over al Maade vel.

Bugtens Vande lyste som blaat Glas under den ubarmhjertige Sols brændende Straaler. Fløjten fra S/S »Sultan of Sarawak«, en Damper paa 1500 Tons, lød her over Byens flade Tage. Findlay saa hurtigt op fra sit Arbejde og vinkede til sin Assistent, Baynes, der stod ved det traadløse Apparat og lyttede; det havde han gjort nu i en halv Timestid uafbrudt og havde uophørlig modtaget Meddelelser fra forskellige Stationer langs Kysten.

Baynes skiftede pludselig Farve, og hans Øjne syntes at træde ud af Hovedet, som om en haard Haand havde grebet om hans Strube. Findlay vendte sig urolig i sin Stol.

»Hvad gaar der af Dem?« spurgte han gnavent, for Varmen irriterede hans Nervesystem. »Hvad Fa'en er der i Vejen med Dem, saadan De skærer Ansigter?«

»Om Forladelse, Sir«, svarede Baynes, tørrende Svæden af Panden; »jeg har lige taget en Meddelelse fra den officielle Station i Foo Choo. Forfærdeligt, det er 'et!«

David Findlay rejste sig fra sin Stol, bred og vældig, nærmest som en Champion Sværvægtsboksers, der lige skal til at give Modstanderen en første Klasses Træffer paa Kindbenet. »Ved alle Helvedes Porte, Mand!« brølede han, »jeg lader hele Skiddet rive ned her udenfor, dersom vi skal ha' den Slags Forstyrrelser saa tidlig paa Dagen;

Fanøen skulde holde paa den Slags Helvedesmaskiner, naar Æt gaar saadan til! Hvad er der i Vejen?«

Findlay havde hele Tiden været imod dette traadløse »Installerings-Sludder«, men Baynes og mange andre kloge Hoveder havde jo overtalt ham.

»Jeg faar den ene Meddelelse efter den anden, Sir, om Typhooner og andre Orkaner, der kommer fra Nord og farer nedad mod os her; den sorte Typhoon har ødelagt Landsbyer og Byer og Skibe ned langs hele Kinakysten. Og nu kommer den her, Sir, . . . her til os!«

Findlay gik tilbage til sin Stol som en Champion Sværvægtsboksers, der lige har faaet en Knock-out oven i Skallen. Han stirrede som i en Døs ud over Bugten, ude af Stand til at foretage sig det mindste. Det var Baynes's Stemme, der vakte ham af Dvale.

»De maa undskylde mig, Sir, at jeg igen vover at omtale Sagen med den store Risiko, vi satte os i angaaende »S/S Sultan of Sarawak«. — 5,000 Punc Sterling!« Hans Stemme rystede. »Jeg laa vaagen hele sidste Nat og tænkte paa den, som den ligger her i denne Bugt, der er lige som en hel Musefælde for Typhoon-Brølerne! Og hvad saa med »City of Macasser, som gik herfra i Gaar, og hvor vi overtog Risikoen for det Guld og Banknoterne, den tog med sig fra Gummikompaniet her øppe!«

Findlay strakte sig i Stolen og saa paa sin skælvende Assistent.

»Lad os ta' den med Ro,« sagde han, »vi er jo ikke masede endnu! Hvor langt borte er denne her forbandede Typhoon? Og hvad er dens Maximum Speed for Øjeblikket?« nedlod han sig til at spørge.

Baynes besvarede Spørgsmaalet uden et Sekunds Tøven.

»Orkancentret er cirka 1000 engelske Mil Nord for os. Farten er 90 til 100 Mil i Timen. . . vi faar den nu, i Nat!«

Findlay tog sig sammen til at møde det uundgaelige. Men Udsigterne var ikke hyggelige, langt fra. Den Risiko, han løb med »Sultan of Sarawak« og forskellige andre Skibe var noget, han aldrig burde have indladt sig paa med den Kapital, han havde; men det var gjort i impulsive Øjeblikke i den sidste Maanedstid, hvor alt var gaaet saa glat uden Forstyrrelser.

Men nu indsaa David Findlay, som i et Syn, at det Øjeblik, der kommer i enhver heldig Forretningsmands Liv, hvor alt ser ud, som om det pludselig vil styrte sammen og knuse ham i Faldet: det Øjeblik var ved at komme til ham nu! I mange Aar havde Øerne været fri for Hjem søgelse af Orkaner af den rigtig farlige Slags; der var nok af Storme, men ikke noget værd at bryde sig om, som hans Klienter altid mindede ham om.

Men han vidste, at det sorte Helvede af Vind og Sø, der nu brølede og larmede rundt om Formosa og Phillipinerne, og som snart vilde naa Sumbala,

betød saa meget, som at intet Skib og ingen Baad i Nærheden af Øens Kyst med de mange Revler, der strakke sig langt ud i Havet, vilde have nogen som helst Chance for at gaa fri for Ødelæggelsen; ikke mere Sandsynlighed for Redning end en Kat midt i Atlanterhavet! Det første, Orkanen vilde gøre, vilde være at kaste »Sultan of Sarawak« ind mod Kajens Stenmur eller ind paa Skærene.

David Findlay knugede Hænderne sammen. Han havde ikke Spor af Lyst til at gaa tilbage til et Liv i Fattigdom een Gang til; og desuden var der jo Nina, hans Datter, ung og smuk, som hun var. For hendes Skyld gjaldt det om at tage sig sammen, mens der endnu var Tid. Men hans Haand rystede, da han tog Telefonen, fuld af sin ny Beslutning, der maatte forsøges, koste hvad det vilde.

Han ringede paa et Nummer, der tilhørte hans nye Konkurrent, Leslie Hamilton Direktør for »The South China Marine Insurance Corporation«. Hamilton var nylig kommen fra London og var altsaa foreløbig ganske ny og uden Erfaring om Forholdene i disse Farvande. Iøvrigt var han en ærlig og tilforladelig ung Mand, der fandt det rigtigt, at han skulde bane sig Vej, Skridt for Skridt, ligesom de ældre Mænd i Faget havde gjort.

»Hallo, hallo! Er det Dem, Hamilton?«

Svaret kom hurtigt tilbage: »Hallo, hallo, Findlay! Er der noget, jeg kan tjene Dem med til Morgen?«

»Ja, ser De, Hamilton, Sagen er den: jeg vil foreslaa Dem at gaa med til et Forretningsforetagende, jeg lige har paa Haanden; der er et andet Forsikringselskab, der gerne vil være med, ved jeg, men jeg har nu sat mig i Hovedet, at jeg vilde spørge Dem først.«

»Tak skal De ha', Findlay! Det er kolleg-alt af Dem. Hvad drejer det sig om?«

Findlays Ben ligefrem snoede sig rundt om Stolen, mens han tog sig sammen til at svare.

»Jo, ser De, Hamilton, jeg har 5,000 Pund staaende som Risiko i S/S »Sultan of Sarawak« her udenfor. Det er en fin Baad, som De kan se; ganske ny, bygget i Clyde, A I. Der er et New York Firma, der er ligefrem tosset efter at gøre Forretning med mig. Men jeg vil som sagt spørge Dem først. Jeg har saa meget, som jeg kan overkomme med alle de mindre Fartøjer her omkring, Junks o. s. v. og da vi jo er Naboer, synes jeg, vi skulde se at gøre Forretning sammen. Men De kommer til at bestemme Dem i en Fart.«

Hamiltons Svar lod ikke længe vente paa sig: »Tak, Findlay, det er forfærdelig pænt gjort af Dem. Jeg tager mod Tilbudet paa Leres egne Vilkaar. »Sultan« er en fin Baad; vi kender den her i Firmaet. Hvornaar skal vi lave Kontrakten?« spurgte han, og saa allerede i Aanden sig selv fordelende Genforsikringspræmierne mellem et halvt Dusin graadige Selskaber i Europa, med en god Fortjeneste til ham selv.

David Findlay trak Vejret som en Fange, der nu ved sig fri for alle Baand. »Tak, Tak, saa er den Sag i Orden. Jeg vil sende min Datter Nina hen med Papirerne, saasnt de er udfærdigede; hun er min højre Haand paa Kontoret og en dygtig For-

retningsmand, skal jeg sige Dem. Naar De saa vil underskrive Papirerne, vil hun tage dem med tilbage til mig!«

David Findlay hængte Telefonen paa Plads og svirgede rundt i Stolen, indtil han mødte Baynes' stirrede, maabende Blik.

»Saa er den Sag i Orden!« lo han. »Sikken et Fæ Hamilton maa være; han aner ikke engang, hvad Vejr vi har i Vente. Fiks Forretningsmand, hva-behar?«

Baynes saa vist paa sin Chef. »Hvordan skulde han det, hvis han ingen traadløs Forbindelser har? Det kinesiske meteorologiske Bureau skal nok tie stille, indtil det passer dem selv bedst! Almindelige Mennesker her paa Pladsen vil høre om Typhonen, naar den er her, ikke et Minut før.«

Nina Findlay kom ind i sin Faders Kontor. Slank som et ungt Deodartræ var hun en Type paa en frisk, engelsk Pige, opvokset mellem Østens Pagoder og eksotiske Blomster. David Findlay elskede sin Datter. I den sidste Tid havde hun og unge Hamilton ofte truffet sammen ved Tennis-matcher, og man var begyndt at tale om Muligheden af denne Forbindelse. Nina var iøvrigt meget agtet af alle, fordi hun havde haft den Energi at tage Arbejde i sin Faders Kontor og udføre det godt.

Findlay gav sine Instruktioner, og Nina tog mod Papirerne med et muntert Nik og straalende Øjne; hun lyttede forstaaende, medens hendes Fader forklarede hende, at han ønskede at genforsikre »Sultan« hos Hamiltons Selskab «for at gøre den unge Fyr en Tjeneste ved at give ham en Haandsrækning paa hans Vej frem.«

Hun fandt Hamilton ved hans Skrivebord. Han rejste sig hurtigt, da hendes Navn blev nævnt; da han tog hendes Haand i sin, mærkede han til sin store Forundring, at hun skælvede som et Espeløv.

»Hvad er der i Vejen, kæreste Du?« spurgte han ømt. »Du er da vel ikke nervøs, hvad?« og han blev ved at holde hendes Haand i sin.

»Jeg er bange, Leslie, ja, det indrømmer jeg; det er vor Plan, der ligger mig paa Sinde. Far tilgiver os aldrig! Og nu, da han har været saa sød mod Dig angaaende denne store Forsikringspræmie, ja . . . nu synes jeg, det er ganske forfærdelig forkert af os at tænke paa at løbe bort!«

Leslie Hamilton gav sig til at læse alle Papirerne omhyggelig igennem og talte først, da han havde underskrevet det sidste af dem.

»Jamen kæreste lille Ven, nu har jeg arrangeret det saadan, at den gamle franske Præst kommer med ombord paa »Sultan of Sarawak« for at vie os; jeg har bestilt Kahyt til ham allerede. Saasnt vi kommer udenfor Bugten, skal Vielsen foregaa; og saa kan det da være herligt at faa en Ugestid i Macassar, ikke? Vore Hvedebrødsdage, Du?«

Nina lyttede, men var endnu ikke overbevist om Nødvendigheden af dette Skridt. »Ja men, Les', jeg er vis paa, han kan godt lide dig, saa hvis du talte rent ud nu til ham. . . .«

Leslie lo og kyssede hende. »Han vil foreslaa mig at vente en 2—3 Aar, til min Stilling her er sikret!« sagde han. »Og nu, da vi allerede er naaet saa vidt, at jeg har lagt Beslag paa den fornemste

Kahyt ombord i »Sultan«... ja, saa faar han det sikkert at vide, og han vil blive aldeles rasende paa mig, og sørge for, at jeg bliver smidt ud af Sumbala hurtigst muligt.»

Nina skævede, men vidste stadig ikke, hvad hun skulde tænke om det hele. Den Gang, han først foreslog denne Plan, havde det forekommet hende saadan en udmærket Idé, nærmest som en lille Lystrejse, der vilde more alle, selv hendes Fader, naar de kom tilbage igen. Men nu...

Hamilton saa fast paa hende nogle Øjeblikke; saa hviskede han:

»Ja eller nej, Elskede! Skal vi sejle med »Sultan« eller ikke?»

Nina vidste, at hendes Fader vilde tage sig hendes Flugt med Hamilton meget nær, men hun vidste ogsaa, at dersom de skulde vente paa hans Tiladelse til deres Giftermaal, kunde det godt trække ud gennem flere Aar.

»Selvfølgelig sejler vi!« svarede hun og saa ham ind i Øjnene med et straalende Blik. »Jeg maa bare hjem først og aflevere disse Papirer til Far.«

Hamilton saa paa sit Ur. »Du maa skynde Dig, Skat; »Sultan« letter præcis Kl. 12. Du har kun en halv Time.«

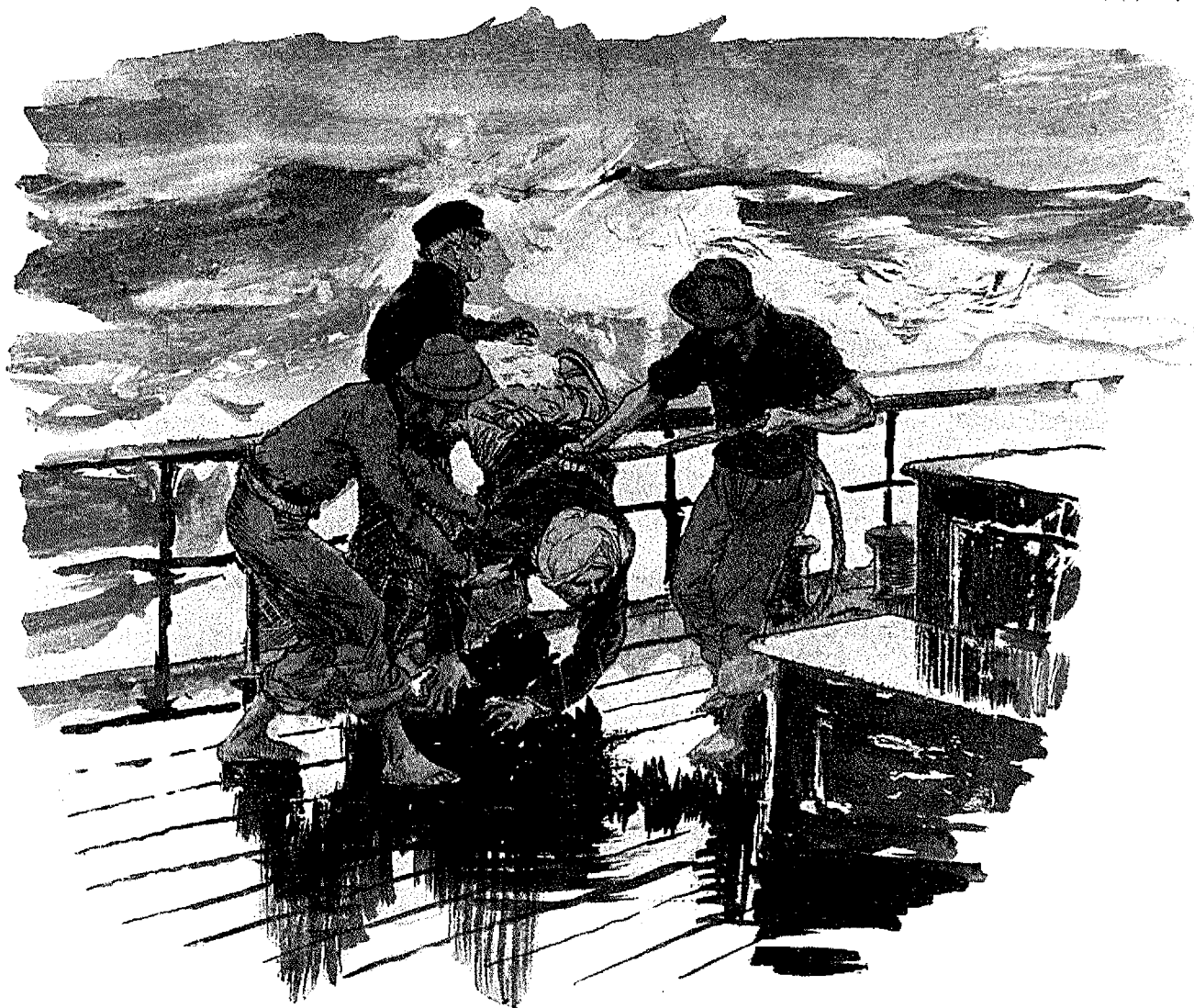
»Det er ogsaa rigeligt, Les! Far er slet ikke hjemme, han spiser Frokost hos Konsulens.«

Ombord paa »Sultan of Sarawak« havde man modtaget traadløse Meddelelser om det kommende Uvejr. Det var derfor Kaptajn Tanns Pligt at tænke paa sit Skibs Sikkerhed. Enten kunde han blive liggende her i Bugten for Anker og blive smadret i Tusinde Stumper mod Revener; eller ogsaa gaa ud paa det aabne Hav og tage sin Chance som en ægte Sømand, ligesom det britiske Krigsskib »Calliope« havde gjort det under hin historiske Orkan i Apia Bugten.

Kaptajn Tann besluttede sig uden et Øjeblikks Tøven til at gaa ud. Det var desuden den Dag, han skulde sejle efter Planen, og heldigvis var der kun tre Passagerer denne Gang. Ladningen var i Orden.

Men Kaptajnens Ansigt fik et uroligt Udtryk, da han saa Nina og Leslie Hamilton komme ombord, lige som Skibet skulde afgaa. Han trak Hamilton tilside og hviskede til ham: »Opsæt hellere Turen, Mr. Hamilton! Vi faar Storm, og Miss Findlay maa meget hellere blive hjemme denne Gang!«

Hamilton saa med et uroligt Blik paa den uvejrsagtigt gyldne Horisont; Rygter om den kommende Orkan var begyndt at svirre i Byen og var kommen ham for Øre. Han lukkede Munden fast sammen og tænkte paa de 5.000 Pund, han havde staaende i »Sultan«. Det faldt ham næsten for



svært at tro, at Findlay havde taget ham ved Næsen i denne Affære.

»Jeg ta'r med, Kaptajn! Jeg har stor Forsikrings-Risiko i Skibet, saa lad os skynde os at faa Fartøjet ud paa aabent Hav, bort fra disse forlandede Rev og Skær.«

Kaptajn Tann nikkede bifaldende. »Saa letter vi med det samme, Sir! Vi maa sætte alt det Pres paa, vi ejer og har. Barometret falder som bare Fanden,« hviskede han, »vi faar et forfærdeligt Vejr.«

Nina holdt Hamiltons Hænder krampagtigt indesluttet i sine. Hverken hun eller han talte, men begge indsaa nu, at Findlay med velberaad havde lagt hele Risikoen paa Hamiltons Skuldre. Og Hamilton selv havde gjort et forkert Skridt, da han gik ind paa Forslaget; han havde kun tænkt paa, at »Sultan of Sarawak« var det Skib, der skulde føre to lykkelige Mennesker ud paa deres Bryllupsrejse, og dette havde faaet ham til at glemme den farlige Kyst langs Sumbala, med alle dens skjulte Rev og farlige Skær. Hvad nu? Blev det mon deres Dødsrejse i Stedet for? Det var de Tanker, der før gennem hans Hovede, da han kysede Nina, mens Dampspillet hvæsende halede Ankeret op.

II.

David Findlay kom tilbage fra Frokosten hos Konsulen. Vinen havde været god, og han følte sig veltilpas, trods Heden og de trykkende Tanker.

Han smed sig i en magelig Stol foran Vinduet i sit private Kontor og skulde lige til at nyde en lille Siesta ved en ekstra Cigar, da saa han ud over Havnen og opdagede, at »Sultan« var forsvundet. I samme Øjeblik smækkede Vinduernt, foran hvilke han sad, i med et Brag, saa Ruderne splintredes i Tusinde smaa Stumper; de høje Palmer nedenfor svajede som Græsstraa i Stormen.

»Saa til Helvede!« mumlede han. »Stakkels »Sultan« vil gaa ned om og hjem! Ja, saadan gaar det...« Han ringede. En ung Mand kom til Syne i Døren til det store Kontor.

»Er Miss Findlay der?« spurgte Findlay. Den unge Mand gik for at se ad, men kom ikke tilbage.

Ved Indgangen til Bugten brod fraadende Vande gennem og kastedes mod Land og Skær med en Tordnen som af Kanonsalver.

Findlay rejste sig og styrtede ind i Hovedkontoret. »Hvor er Nina?«

Han løb lige mod Baynes og havde nær væltet denne i Farten. Baynes havde været nede ved Havnen for at spørge Nyt; hans Haar stod vildt om hans Hovede, hans Læber var askegraa.

»Deres Datter er rejst sin Vej!« stønnede han. »Himmel og Jord, Findlay, hvad skal vi gøre? Hun og Hamilton er taget bort sammen... med »Sultan of Sarawak!«

David Findlay syntes at synke sammen, at skrumpe ind til en hjælpeløs Bylt. Han famlede sig ligesom i Blinde tilbage til sin Stol; der sank han om med en fortvivlet Stønnen og med Hænderne for Øjnene. »Med Hamilton... med »Sultan of Sarawak«...!«

Et Mørkets Dyb indhyllede »Sultan of Sarawak«, mens den kæmpede sig frem derude. For Øjeblikket var der hverken Vind eller Luft at mærke, kun det kvælende Favntag af det blæksorte Hav.

Herne i en Krog af Kahytten sad den gamle franske Præst og sukkede. Han var kommen med ombord, fordi han skulde forrette en Vielse mellem to lykkelige, unge Mennesker. Men hvad blev det til? Den unge Piges Ansigt sagde ham intet. Hun sad tæt ind til Hamilton med Hovedet mod hans Skulder og lukkede Øjne. En forunderlig Følelse af Salighed havde midt i Rædslen over det Vældige grebet hende. Hun var jo hos sin Elskede. Hvor var da alt andet uden om dem?

Fra den natsorte Himmel over deres Hoveder væltede nu pludselig Regner ned hen over Dækket med en Kraft som et Klippeskred. Vandbjergerne lukkede sig over dem. Men trods alt hørte Mændene paa Dækket, surret fast til deres Poster, som de var, det regelmæssige »dunk! dunk!« fra Maskinerne, der med taktfaste Slag arbejdede sig frem gennem dette Helvedes Virvar af Vand og Fraade.

Typhonen var over dem. »Sultan«s lange, slanke Skrog forsvandt i et Afgrundsdyb mellem to brølende og skummende Vandbjerger, og saa arbejdede Skibet sig opad igen for snart efter at styrte sig ned i dybe Slugter mellem Vandmasserne. Og over deres Hoveder blinkede Lynene uafslædelig som grønne, giftige Slinger paa kryds og tværs, atter og atter...

Døren til Kahytten blev pludselig revet op, og i Døraabningen stod 2. Styrmand.

»Mr. Hamilton«, raabte han, »De maa ta' et Tag med! Tre af Fyrbøderne er kommen til Skade, og jeg kan ikke undvære nogen af Dæksfolkene. De maa se, om De kan ta' en Torn som Fyrbøder! Vi har Brug for al den Speed vi kan faa, for at holde os klar af Søerne!«

»Javel!« svarede Hamilton og sprang op. »Jeg er klar med det samme! De skulde bare have sagt det noget før.«

»Aah, Leslie, gaa ikke fra mig!« bad Nina og klyngede sig til ham.

»Nina,« svarede Hamilton og rev sig løs, »det gælder Livet for os alle. Jeg maa!«

Pludselig folte hun et fast Greb om sine Hænder. Den gamle Præst stod foran hende.

»Mit Barn!« sagde han og saa ind i hendes Øjne med et fast Blik. »Lad ham gaa. Det er hans Pligt. Du og jeg vil bede, mens han arbejder.«

Gennem et Taageslor saa Nina Leslie glide ud af Døren, og som i en Drom glide de følgende 24 Timers Helvede forbi hendes Bevidsthed. Sulten skreg i hendes Tarme, hun ænsede det ikke; Billedet af hendes Fader steg frem og forsvandt atter som bag et Bølgebjerg. Hamilton saa hun ikke noget til, kun den gamle Præst mindede hende med sin Stemme og sine Bønner om, at Skibet var en Verden, hvor Mennesker kæmpede for deres Liv.

Det graa Daggry sendte en enkelt lysere Straale gennem det hvirvlende, kvælende Skytag. Fra sin

Post paa Broen, surret fast, saa han kun lige kunde røre Armene, sendte Kaptajn Tann Bud ned til Maskinrummet, at nu var de uden for Fare; de var kommen fri af Typhoonens Kvælertag.

»Send Mr. Hamilton op. Femten Timer i det Helvede er lige nok for den bedste!«

Skønt Skumtoppe endnu saas over det hele, var dog Faren i sig selv forbi; Orkanen var faret videre bort paa sit Ødelæggelsestogt.

Hamilton kom op, sort af Kul fra øverst til nederst og med indsunkne Øjne og skarpe Træk; men hans Gang var fast som altid.

»Godt gjort, Mr. Hamilton!« hilste Kaptajnen ham. »Jeg vil gi' Dem Haanden for godt Kammeratskabs Skyld! Tak!«

Og Hamilton saa ind i et Par forvaagede men skarpe Sømandsøjne.

»Tak selv!« hviskede han og greb Kaptajns Haand.

Ti Sekunder senere var han nede hos Nina og holdt hende i sine Arme.

* * *

Det blev kun et Par Timers Hvil, som forundtes Nina, før Hamilton bankede paa hendes Kahyttdør og meldte hende, at alt var rede til Brylluppet. Hun gjorde omhyggeligt Toilette, saa godt Skibets rullende Bevægelser tillod det, og traadte en halv Times Tid senere ud i Salonen, hvor den gamle Præst havde gjort alt rede.

Ceremonien var kort og overværedes kun af Kaptajnen og 1ste Mester.

»Dejligt Vejr til at holde Bryllup i, Kaptajn Tann,« udbød Hamilton, da han modtog Kaptajns Lykonskning. »Jeg vilde dog ikke have det paa min Samvittighed, at jeg havde taget Præst ombord til ingen Nytte!«

Kaptajn Tann smilede. »Min hjerteligste Lykonskning!« udbød han. »Gaa nu i Gang med Frokosten, for at faa lidt Styrkelse. Typhoon og Bryllup er to lige store Begivenheder i sit Slags,« tilføjede han, idet han trykkede Ninas Haand.

Det lille Selskab, bestaaende af Nina, hendes Mand og Præsten, havde netop rejst sig fra Bordet, da Telegrafens klirrende Lyd pludselig afbrød Stemningen.

»Hvad nu,« udbød Nina og skottede over til Hamilton.

»Kom lad os gaa op paa Broen,« svarede han og svøbte et Sjal om hende.

Han behøvede ikke at forklare noget, for dér ret forude saas i det flygtende, skiftende Lys noget, som lignede en død Hval, der laa og væltede sig i høje Seer. Men Hvalen var et Skib, en Damp, der af Cyclonen var fejlet lige saa ren for alt opstaaende som et Stuegulv for Møbler. Det flakkenede Lys, som nu og da brød igennem de jagende Skyer, spillede i den blanke Skibsside. Dampere laa halvt krænget over med den ene Side under Vand, det var klart, det ikke kunde vare længe, før den maatte »gaa ned«. Saa godt det lod sig gøre, holdt »Sultan of Sarawak« sig ind til den i Luvart.

Nu lod »Sultan of Sarawak«s Fløjte. Og nu atter og atter, men intet menneskeligt Væsen viste sig ovre paa den synkefærdige Damp.

Dog jo!

Nu kom pludselig en underlig, flagrende hvidklædt Skikkelse til Syne oppe paa Resterne af Overbygningen midtskibs — en kaftanklædt Indfødt med en hvid Turban paa Hovedet. Han gestikulerede vildt og løb frem og tilbage, kæmpende med Skibets gyngende Bevægelser for at holde sig oprejst.

»Aah, den Stakkell!« udbød Nina og strakte bedende Armene ud. »Kan vi ikke sætte en Baad ud?«

»Nej,« svarede Hamilton. »Det vilde være den sikre Død i den Sø, som gaar her.«

I dette Øjeblik susede en Line gennem Luften ovre fra »Sultan of Sarawak«. Den ramte Overbygningen derovre kun en Alen fra den hvidklædte Skikkelse, der greb den og hastigt bandt den om sig.

Hamilton og Nina var løbet hen til den Klynge af Mandskabet, hvorfra Linen var udkastet. Alle stod de spændte og stirrede over mod den mærkelige Fremføring derovre. Hver af dem ventede at se den Skibbrudne springe paa Hovedet i Søen, men i Stedet for saa de ham bøje sig over et eller andet ved sin Side og vilke det om sig. Tilsyneladende var det et tykt sort Reb, der ingen Ende syntes at have.

»Den Idiot!« snærrede Styrmanden. »Kassen kan jo gaa ned under ham, og vi maa væk herfra, hvis der da ikke er Syge ombord, men det faar vi vel at vide, naar vi faar halet ham herover,« føjede han til.

Endelig var den anden færdig. Flere Bugter af Tovet havde han hægtet under Armen. Saa saa de ham svinge sig ud over det sønderslaaede Rostværk og lade sig glide ned langs Skibssiden, til Bølgerne slugte ham.

»Hal till!« kommanderede Styrmanden, og tre Par barkedes Næver halede ind paa Linen.

Nina havde trykket sig ind til Hamilton. Situationen Uhygge og Spænding i Forbindelse med de allerede udstaaede Strabadser næsten tvang hende i Knæ. Og saa havde der over den Skibbrudnes forunderlige Ro og Koldblodighed, nu da Redningen omtrent var sikker, været noget kynisk og koldt, noget raat og beregnende, som stod i den mærkeligste Modsætning til hans Rædsel og oprevne Adfærd kort i Forvejen.

Nu blev en Trosse langet ud over Skibssiden. Det var klart, man turde ikke hale den Skibbrudne op i Linen alene.

Nina bøjede sig ud over Skibssiden og saa den Redlede gribe om Trossen og langsomt hæve sig op fra Bølgernes sydende Skumbrod.

Et Øjeblik mødtes deres Øjne, og Nina følte som et Gys igennem sig. Hun havde ventet at se en Nødlidendes bedende, taknemmelige Blik, og havde i Stedet for stirret ind i et ondt og lurende Blik.

Med en Kuldegysning vendte hun sig bort og faldt besvimet om i Hamiltons Arme.

Hamilton greb hende og bar hende ind i Kahytten. I Døren her vendte han sig og saa ud over Havet. Den synkende Dampers Agterparti var allerede under Vand og Forskibet havde løftet sig. Et Sekund endnu, saa forsvandt ogsaa det. En sy-

dende Malstrøm lukkede sig over Stedet, hvor det gik til Bunds.

Den Beretning, som af den Reddede blev aflagt i Kaptajn Tann's Kahyt, medens Nina endnu laa besvimet i sin Kahyt, og som Hamilton efter at have hørt den af Kaptajnens Mund saa skaansomt som muligt, lod gaa videre til Nina, var følgende:

»Den Reddede hed Jong Dak og var eneste Overlevende fra det sunkne Skib. Dog var Ulykken ikke den, at alle de øvrige ombordværende var druknet eller slaet ned af Søerne. Nej, Damperen var den foregaaende Dag gaaet fra Sumbale, som den havde anløbet for at tage nogle faa mindre Kolli ombord, og ved et eller andet Tilfælde var det rygtedes, at det var Guld og Værdipapirer, som var taget ind. Om Natten var der saa udbrudt Mytteri blandt Fyrboderne, som alle var indfødte Lascars, men bagefter var hele Banden kommen op at slaas om Byttet, og den eneste Overlevende var Jong Dah.«

Kaptajnen havde ikke villet tro Eeretningen og havde beskyldt Jong Dah for at være Medvider og sagt, han vilde overgive ham til Myndighederne i Singapore. Men Jong Dah havde svoret og bedyret sin Uskyld i saa klynkende Vendinger og hændervridende Selvopgivelse, at Kaptajn Tann i Stedet for at sætte ham i Arrest lod ham gaa løs, saa længe »Sultan of Sarawak« var i rum Sø.«

Nina havde hørt paa Hamilton i Tavshed. Beretningen om Mytteriet havde virket saa lammende, at hun ligesom igennem en dæmpende Væg havde kunnet følge Resten af hans Forklaring. Længe sad hun stille stirrende frem for sig, og det var Hamiltons Stemme, der rev hende ud af hendes apatiske Tilstand.

»Ja, saa er altsaa »City of Macassar«s Saga urde.«

»City of Macassar?« gentog hun mekanisk. »City of Macassar?«

Og pludselig vendte hun sig med vidtopspilede Øjne mod Hamilton og næsten raabte, idet hun greb ham i Skulderen:

»Ja, Leslie! Det er jo »City of Macassar«, som Far havde overtaget Risikoen for! I hvert Fald for den Beholdning af Guld og Sedler, den fik med fra Gummikompaniet i Gaar.«

»Du gode Gud!« udbrød Hamilton. »Hvad er det, du siger? Og hvor meget var Beløbet?«

»75,000 Pund,« hviskede Nina tonløst. »Stakkels Far, det overlever han ikke.«

»Hvis Jong Dah ikke var bleven reddet,« fortsatte Hamilton, »ville vi aldrig have faaet Skibets Navn og Skæbne at vide — —«

»Jong Dah, siger du!« afbrød Nina ham. »Jong Dah! Jo, nu har jeg det. Det er jo den bekendte Fakir, der flere Gange har været i Sumbale paa Rejse med Skibe, som anløb. Det er ham, der har det mærkelige Reb, han kan slynge op i Luften, og saa ser det ud, som om det blev staaende, ja, ligefrem »staaende« med den ene Ende ved Jorden. Tror du ikke, der er Trylleri med i Spillet?«

»Nej, vist ikke, men en mærkelig Mekanisme,« svarede Hamilton eftertænksomt.

Og lidt efter fortsatte han:

»Saa er det det Reb, Jong Dah var saa omhyggelig for at faa med sig, og som han ogsaa fik bjerget med ombord her. Og tænk dig, han vaager over det som en Helligdom og har bedt om at faa det ned i den Kahyt, hvor han skal være.«

»Du skal se, der er noget mystisk ved det Reb, noget som angaar os,« sagde Nina efter nogen Tids Tavshed. »Det er et mærkeligt Træf, vi skulde møde »City of Macassar« inden den gik ned.«

»Hvor I Kvinder dog kan have mange underlige Tanker!« lo Hamilton og førte hende ud paa Dækket.

Det var henad Midnat, da »Sultan of Sarawak« nærmede sig Sumbale. Nina stod ved Hamiltons Side og lænede sig ind mod ham. Jong Dah, der havde været under Bevogtning hele Tiden, var bleven ført op paa Dækket. I et Glimt mødte hendes Øjne med hans, og atter paakom der hende en Gysen. Men der var tillige noget i hans Øjne, der gjærde hende sikker i sin Sag.

»Leslie,« hviskede hun og nærmede sig sin Mand. »Jeg vil give Far det Tov, som Jong Dah har med sig.«

Da han saa forundret paa hende, trak hun hans Hovede ned til sig og hviskede nogle Ord.

Hamilton for sammen.

»Umuligt! Men lige meget, jeg skal skaffe Rebet.«

Saa gik han over til Jong Dah og trak ham til side.

»Jong Dah,« sagde han og lagde sin Haand tungt paa hans Skulder: »Hør nu her!«

»Naar Du nu gaar i Land, vil Politiet straks falde over dig. Jeg beskylder dig ikke for at have aabnet Pumpe-Hanerne i Lasten ombord paa »Macassar«, heller ikke for at have startet Mytteriet mellem Lascarerne ombord. Men det behøves heller ikke; den Tovende, som du haandterer som en Troldmand, er i sig selv tilstrækkeligt Bevis til at hænge et helt Dusin Oprørere og Knivstikkere.«

Jong Dah stirrede med et tomt Blik paa Hamilton. Pludselig sank han sammen.

»Sahib!« stammede han, »jeg har en stakkels syg Hustru og 3 uforsorgede Børn i Madras. Det var ikke mig, der startede Mytteriet, nej, jeg sværger det, Sahib! En Tyv er jeg, det ved jeg, men vær naadig, Sahib, og husk paa mine stakkels Smaa i Madras.«

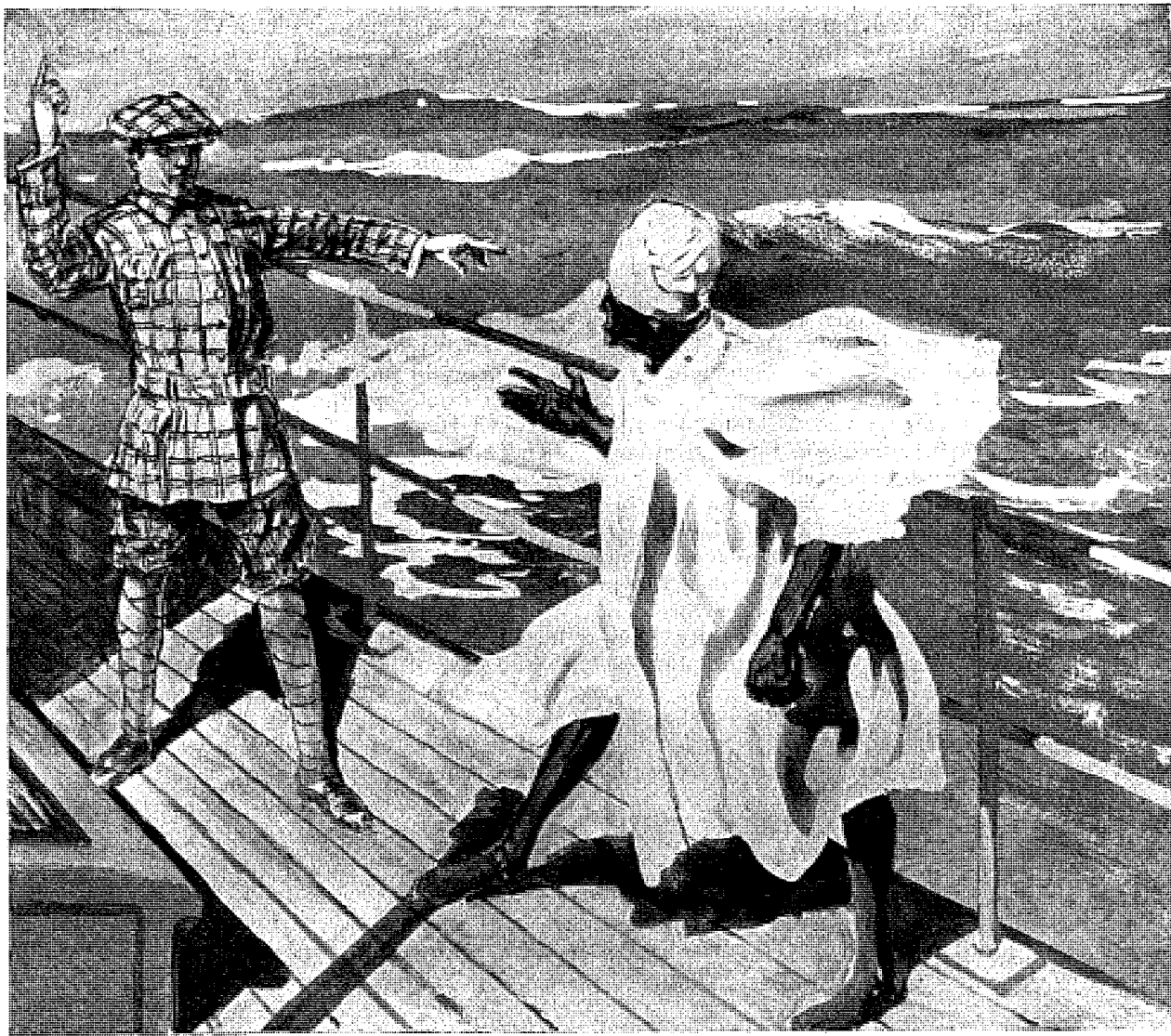
»Jeg skal se at hjælpe dig, naar du kommer for Retten,« svarede Hamilton. »Men saa tager jeg altsaa Rebet nu, og du fortæller Kaptajn Tann, at du har foræret mig det.«

»Mit Reb, mit Reb!« klynkede Jong Dah.

»Hvis du betænker dig et Sekund,« fortsatte Hamilton, »skal jeg sørge for, at det Reb bliver dig en dyr Historie. Og hvem ved, om ikke jeg alligevel fik det tilsidst.«

Han ledsagede sine Ord med et fast Blik gennem de sammenknebne Øjenlaag, og Jong Dah bøjede sit Hoved til Forstaaelse.

En Time senere lagde »Sultan af Sarawak« til ved Havnekajen i Sumbale.



Hvis Passagererne fra »Sultan of Sarawak« var ankomne ved højlys Dag, vilde de ikke have kendt Sumbale igen. Cyclonens Rasen havde ikke levnet et helt Tag i den ganske By, og havde ikke Maanen kastet et forklarende Skær over Kysten og Havnemolen, hvor Fyret var blæst ned, vilde det have været umuligt at gaa ind. Havde ikke Uvejret raseret ogsaa Byens Traadløse, vilde Kaptajn Tann have kunnet meddele Sumbale Skibets Redning; nu derimod foretrak han, i Stedet for at alarne hele Byen ved Dampfløjtesignaler, at lade »Sultan of Sarawak« gaa for Anker i Stilhed midt i det store Havnebassin.

Derfor fandt Hamilton og Nina, da de kom i Land, Ninas Fader, Assurancedirektor David Findlay siddende i det Skur, han havde faaet indrettet som foreløbigt Kontor. En Kulie bar det sammenrullede Tov og lagde det for Findlays Fødder.

Den gamle Mands Ansigt blev graat af Sindsbevægelse, da han saa den unge Assurance-Direktor. Han stirrede paa ham med aaben Mund, og ingen

af dem sagde et Ord til at begynde med. David Findlay vædede sine Læber, mens han søgte at ordne sine forvirrede Tanker. Saa faldt han pludselig sin Datter om Halsen og trykkede hende længe til sig uden et Ord. Endelig tog han sig sammen og vendte sig mod Hamilton.

»Det... Det var ikke *min* Skyld, at vi fik den Orkan lige ovenpaa. Og De har tilsidst været den heldigste af os to,« tilføjede han og forsøgte at se spøgefuld ud. »Jeg har maattet udbetale saa mange forskellige Summer, baade hist og her. Men det var »City of Macassar's« Forlis, der gjorde det af med mig,« tilstod han hæst.

Hans Blik faldt paa Tovet, der laa ved hans Fødder. Hamilton saa hans Udtryk og forklarede:

»Det er all, hvad der er tilbage af »Macassar«, Sir. Jong Dah bragte det ombord fra det synkende Skib. Jeg var lige ved at hænge Jong Dah i det,« fortsatte han med et Anstrøg af Humor, der var helt spildt paa hans Tilhører, »men saa betænkte jeg mig, da jeg huskede paa Dem.«

»De stjal min Datter, Hamilton!« brast det ud

af den forpinte, gamle Mand. »Og nu forærer De mig et Stykke Reb i Stedet. Jaja, det var vel ogsaa bedre for gamle David Findlay, om han havde hængt og dinglet i saadan et næsten raabte han efter Hamilton, der hurtig var gaaet mod Døren og havde trukket Nina med sig.

Da Findlay var blevet alene, stirrede han stift paa det væmmelige Stykke Tov, der laa der foran ham. Han havde behandlet Hamilton ilde, og den unge Mand havde givet Svar paa Tiltale ved nu at forære ham dette Tov som et Middel til at gøre Ende paa en ruineret Eksistens.

Han tog fat paa Rebet, men trak hurtigt Haanden tilbage. Dette var jo Jong Dah's, Fakirens, Fribytterens, Kokain-Smuglerens Tryllereb; hvad havde han med det at gøre?

Hans Blik faldt paa en Messingknop, der næsten skjultes af Rebets frynsede Ender. Han undersøgte den nøjere og opdagede, at det var et Slags Laag, der lod sig skrue løs og var fastgjort til en Gummislange, omhyggelig skjult inden i det glimrende tvundne, tjære Tov. Han skruede nu Laaget af, løftede en Del af Tovet op med Enden nedad og rystede kraftigt. En gylden Strøm af Mønter strømmede ud over Kontorets Gulv. Hundreder af nye Guldmonter til Bankernes Beholdninger op langs hele Kysten.

Findlay tog sin skarpe Lommekniv og skar Tovet forsigtigt i Stykker paa forskellige Steder. Foruden Guldet fandt han ogsaa Bunker af tæt sam-

menpakkede Banknoter fra Englands Bank, Masser af Noter til en umaadelig Værdi.

David vaklede hen til Bordet for at finde Støtte. I samme Øjeblik aabnedes Døren, og Ninas Ansigt viste sig; hun kastede et Blik over det guldbestroede Gulv.

»Det burde da hjælpe dig over dit Tab med »Mascassar«, Far!« sagde hun roligt. »Nu kan du da begynde engang til, ikke? Leslie siger, at han har jo ikke tabt noget; han siger, det er dig, der har Retten til den bjergede Mønt.«

David trak Vejret dybt og stønnende; Skanrødmændene farvede hans Kinder. »Een Ting har jeg tabt,« erklærede han og skubbede Rebet fra sig. »Jeg har tabt min Datter. Jeg har baaret mig ad som en Idiot,« udbrød han og sank ned ved Bordet med Hænderne for Øjnene. »Og en Idiot fortjener at straffes haardt.«

Nina kyssede hans blege Kind.

»Du skal ikke være saa ked af det, Far. Leslie og jeg vil bygge et orkanfast Hus lige ved Siden af Dig her; saa blæser vi aldrig bort mere, skal du se,« endte hun med en munter Latter.

»Ja,« sukkede Findlay tungt, »det haaber jeg heller ikke.«

Lidt efter tilføjede han med et Smil:

»Men først synes jeg, vi alle tre skulde ha' en Middag sammen! Jeg var jo desværre ikke selv med ombord. Og vi skulde dog alle tre sammen fejre Cyclon-Brylluppet.«



AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED

OSCAR JENSEN

♦♦♦♦

»SEA SERPENT«, »MAURY'S LOG« OG »LØJTNANT MAURY«



Dav: Jones' Locker.

SEA SERPENT var bygget i Portsmouth, New Hampshire, af George Raynes og tilhørte Firraet Grinnell, Minturn & Co. i New York.

Denne Clipper maalte 1337 reg. Tons og var ualmindelig smuk i hele sin Form. Dens slanke Linier gav den et meget rankt Udseende, og Slankheden fremhævedes yderligere ved en grøn- og guldskalet Slange, som prydede hele Clipperens buede Stævn. Denne Slange med fremstrakt Hoved og aabent Gab, hvorfra der stak en kløftet Tunge frem, var en pragtfuld Galionsfigur og langt skønnere end den almindelige Forestilling om det Havuhyre, Clipperen havde faaet Navn efter. Sea

Serpent mindede i hele sin Bygning om »The Surprise«, og med Hensyn til Rig og Sejlareal var den nærmest at sammenligne med »Staghound«.

Sea Serpent sejlede ud paa sin første Rejse fra New York til San Francisco den 23. Januar 1851 med fuld Stykgods-Last og firsindstve guldtørstende Passager af begge Køn. Clipperen var under Kaptajn William Howlands Kommando. Den havde 4 Styrmand, og dens Besætning foran Masten udgjorde ialt 45 Mand — væsentlig udsøgte Folk — efter Kaptajn Howlands Smag.

Kaptajn Howland kom fra Atlanterhavs-Paketaarten og havde tidligere ført saa berømte Yan-

kee-Paketter som »Horatio«, »Henry Clay«, »Cornelius Grinnell« og flere. Han krævede først og fremmest, at hans Folk kunde pudse Messing og bruge en *Holystone* og naturligvis, at de kunde styre og bjerge Sejl. Og med sine Erfaringer fra Paket-Farten vidste han, hvad Engelskmænd og Skotter kunde præstere i saa Henseende, og Resultatet af hans Vragen blev udelukkende Briter.

William Howland var udpræget Passager-Kaptajn. Han gav aldrig en Ordre til andre end sine Styrmande. Han betraadte aldrig sit Stordæk, og naar han viste sig paa Puppen, var det altid med hvide Glacehandsker paa. Og Gud naade hans Styrmand, hvis han fik dem tilsmudsede ved Berøring af Træværket.

Sea Serpent havde en heldig Start og naaede Ækvator paa 17 Dage fra Sandy Hook. Og med det Antal Passagerer, Clipperen førte med sig, og hvoraf ingen tidligere havde betraadt den sydlige Halvkugle, havde Frivagterne — med Udsigt til en Fridag og Grog — haft travlt med at træffe Forberedelser til Neptuns Ankomst, mens Vagterne i disse 17 Dage ikke havde bestilt stort andet end at *holystone* Dæk fra Morgen til Aften. Hvad dette vil sige, tiltrænger maaske for fleres Vedkommende en nærmere Forklaring.

At *holystone* Dæk er et Arbejde, som nok maa siges at være en af Sømandens værste Plager — en Plage, som han dog aldrig undgaar i et velholdt Skib. Dette Arbejde kan udføres næsten uanset, hvordan Vejret er. Søfolkene maa i saa Tilfælde Vagt efter Vagt ligge paa Knæ paa Dækket og gnide frem og tilbage hver med sin Sandsten, mens Styrmand eller Baadsmænd væder Dæksplankerne og strør Sand paa og for øvrigt passer paa, at Gnidningen intet Øjeblik gaar i Staa.

I Fortidens store Sejlskibe blev der altid skuret Dæk under Sang. Og paa Grund af den knælende Stilling, Sømanden maatte indtage under dette Arbejde, blev Sangen hertil kaldt »Prayer« (Bøn). I Forbindelse hermed blev Skurestenen til »*Holystone*«, hvilket Navn tillige blev den almindeligste Betegnelse for dette Skurearbejde. I danske Skibe kaldtes disse Skuresten ogsaa Salmebøger.

Ombord i Sea Serpent havde disse hellige Sten som sagt været i Brug lige fra New York og til Linien. Hver Morgen ved seks Glas havde den vagthavende Styrmand fra Puppens Forkant smældet den ilde horte Kommando frem over Stordækket:

»Holystone Dækl«

Og Vagten maatte alle som én paa Knæ og gnubbe løs med Salmebøgerne. Og saa bad disse Briter — og ønskede Arbejdet Fanden i Vold. De dræ-

vede til det endeløse Arbejde deres *Prayer* ud i en endeløs Sang, som dog langtfra var nogen Salme.

When first I crossed the stormy sea.

Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!

My shipmates went to frighten me
with sand and holystone and scrub away - ay -
ay - ay!

The work is hard, the grub is bad.

Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!

Oh, don't you go to sea my lad
with sand and holystone and scrub away - ay -
ay - ay!

Og næppe noget Skib er passeret Linien med hvidere Dæk end Sea Serpent.

Dagen for Passagen oprandt med labre og omskiftende Vinde og med Regnbyger, der som Søjlere af Vand forbandt Himmel og Hav, og som travede her over Clipperen som rene Skybrud.

Paa Morgenvagten havde der været Travlhed med de sidste Forberedelser til Daaben. Der var udspændt et Læsejl vandret fra Styrbord til Bagbord mellem begge Storvanterne lige foran Halvdækket, og fire Mand havde i fire Timer og med Regnbygerne til Hjælp haft fuldt op at gøre med at fylde denne Døbefont med Vand. En Stol var anbragt med de to forreste Ben paa Puppens Forkant og de bageste paa et langt Brædt, der svævede over Vandene i en Hanefod som en Baadsmandsstol, og som ved et lille Ryk i den Klapløber, der holdt hele Opstillingen, fik Vedkommende, der sad paa Stolen, til at slaa en baglæns Kuldbotte ned i Sejlet.

Saaledes var Forberedelserne til en Liniedaab i Almindelighed i alle amerikanske Passager-Clipperer. Hvad de følgende Enkeltheder under selve Daabshandlingen angaar, findes disse ikke anført hverken i Logbøger eller *shipping papers*, men maa skønnes efter Omstændighederne og de faa autentiske Beretninger, der foreligger. Og med egne Erfaringer fra lignende Tilfælde in mente, maa det antages, at disse Forberedelser er bleven fulgt med megen Interesse af samtlige Passagerer, som sikkert i højeste Spænding har afventet den endelige Forklaring paa alle de forskellige Rygter og dette Hemmelighedskræmmeri, der var gaaet forud for Dagen.

Enkelthederne træder tydeligt frem. Bygerne kommer, og Bygerne gaar, og i Pavserne tørrer Solen op efter dem. Under en Klaring ved fem Glas tager Kaptajn Howland en Højde og regner Længden og den gisnede Bredde ud, og saa faar han

pludselig travlt med sin Kikkert. Han stirrer frem og opefter. Han søger og søger, og med ét undslipper der ham et Udraab, der nærmest lyder som en Anerkendelse af sin egen Ufejlbarelighed som Navigator; og som for at bevidne dette lader han de nærmest staaende Passagerer se gennem Røret, mens han selv holder dette i den rigtige Retning. Og disse Mennesker ser allesammen Linien forude — nogle med Skepsis, andre fuldt overbeviste om at have set rigtigt; men hvor kan disse sidste og mindre oplyste ogsaa vide, at den Linie, de ser, er et Haar, som er klistret fast indvendig tværs over Kikkertens Glas.

Nu bliver tre Mand beordrede til Vejrs paa hver sin Top, og de faar strenge Instrukser med paa Vejen om at løfte Linien godt klar af Fløjknapperne.

Saa kommer der en Byge saa tæt, at ingen kan se en Haand for sig, og der høres tre lange Brøl som fra et Taagehorn et eller andet Sted forude. Disse Brøl efterfølges af et Øjeblik Stilhed, under hvilken Slagene fra firsindstyve Passagerers bankende Hjerter er det eneste hørlige. Saa kommer et langt Praj: »Ship ahoy!» Og nu er Bygen drevet over, og Havets Majestæt kommer under megen Støj entrende op over Forgrejterne. Hans Haar og Skæg er saa frodigt, at det næsten kan give Stof til et helt Mersfeld. Han har Krone paa Hovedet og en Trefork i Haanden med en Klipfisk paa, og i Hælene paa ham kommer hele det kongelige Hof — først en Biskop med sin Kapellan, som begge er i Ornat og behængt med Ordener. Den første er Ridder af Sydkorset m. m. — den anden Ridder af Søstjernen. Bispem har i Mangel af bedre Messesærk stukket Hoved og Arme gennem en Melsæk. Hans Krumstav er en Kost — hans Bispehue en Admiral, som i Stedet for Guldornamenter er prydet med Skamfilingsplætning. Kapellanens Skjorte er rød og af den Slags, *Yankee sailors* almindelig bærer paa Overkroppen; men til en Forandring har han trukket sin paa Benene, og baade han og Bispem bærer som Tegu paa deres store Hellighed hver en *Holystone* under Armen. Efter dem følger den berygtede Sværdfisk-Ridder og Politimester Knutski de Kofilnagle med en sekshalet Kat i Haanden og en Stab af underordnede Betjente efter sig, som alle er pansret i svært Sejldug med Kabelgarnsfrynser og besnoredede med Plætning efter Rang, og som er bevæbnede med Kædekroge til at fange Ofre med. Saa følger den kongelige Livlæge Smorumplastre de Hippokras, Ridder af Den sorte Igle, i Knæbukser og vendt Stortroje, og endelig kommer Hof Barberen og hans to Indsæbere, som af Hensyn til den megen Væde giver Partiet i Trojer

af Menneskenud og Oliebukser. Barberen er bevæbnet med en Skrabekniv af Træ saa stor som en Le. Hans Indsæbere kommer slæbende med fire Pøse fulde af den traditionelle Smørelse, som fra Arilds Tid har været brugt til at salve Proselytter under Liniedaab, og som væsentlig bestaar af Sæbeskum, der er pisket op med Tjære, Fedt og Kabyspeber — ogsaa kaldet Sod. Hele Hoffet er sminket og dekoreret med alle de Farver, der findes i Sea Serpents Malerskab, og Haarlagerhed synes at være højeste Medde.

Neptunus selv har foruden sit mægtige Haar og Skæg kun et Par Svømmebukser paa, og saaledes træpper han op paa Halvdækket i Spidsen for sit Følge — majestætisk i Bevidstheden om sin høje Byrd. Han hilser Kaptajn Howland i et Frisprog, som kun Havenes Hersker kan tillade sig. Han beundrer højlydt Clipperens hvide Dæk, og han bemærker sarkastisk, at dette sikkert maa have kostet megen Matrossved. Saa udbeder han sig Passagerlisten og bestiger der Tronstol, der er stillet op paa Agterlugen i Forkant af Halvdækket, og hele hans Hof stiller sig op i en Halvkreds om ham.

Neptunus raaber Navn efter Navn op efter Listen, men ingen svarer. Passagererne vrimler rundt imellem hinanden og dukker Hovederne for at gøre sig usynlige. Nogle søger mod Kahytten, men Nedgangene er lukkede, og nu faar Knutski de Kofilnagle og hans Betjente travlt med Kædekrogene. Én efter én bliver Passagererne halede frem for Tronen, og én efter én bliver de anbragt paa Skafottet uden Hensyn til, om Personens Navn svarer til det, der raabes op. Her nytter hverken Protest eller Modstand.

Livlægen undersøger Lever og Nyre paa hver enkelt Proselyt. Bispem læser salvelsesfuldt Ritualen op af sin *Holystone*: »Vi Neptunus, fra Tidernes Morgen Hersker over alle Have, Havmænd og Havfruer, befaler herved o. s. v., o. s. v. Kapellanen siger Amen, og Neptunus nikker bifaldende og tager sig imellem en Skraa. Labsalvningen er i fuld Gang. Indsæberne klistrer Passagererne ind i Ansigterne med Tjære, Fedt og Sod, og Munden staaer ikke stille paa Barberen, mens han omhyggelig tværer de forskellige Ingredienser rigtig ud over Ofrenes Ansigter med sin Le. Og for at hver enkelt kan gaa rigtig rensed ud af Processen, faar han eller hun uden Forskel en Klat hvid Maling paa Næsen i Tilgift, og saa gaar de baglænds i Vandsejlet.

Det gaar Slag i Slag med Labsalvning og Dukkerter under Laten og Hvin det meste af Formiddagen. Neptunus befaler, og han slaar utaalmodig

i Tronen med sin Trefork og stikker efter dem, der sætter sig til Modværge. Bispen messer sig læs. Han fløjter nu og da efter noget til at skylle Halsen med, og Kapellanen siger Amen til det hele. Lægen syner og giver Attest for baade det ene og det andet. Politiet er alle Steds nærværende og gør Vrovl over alt, og Barberen og hans Haandlangere gør deres Pligt, saa Vandet i Sejlet formelig skummer af Snavs. Der synes ikke at være nogen Ende paa Lystigheden.

Saa høres der med ét en dyb Brummen som fra en olm Tyr oppe fra Nordost, og i samme Nu skærer Kaptajn Howlands Røst kort og bestemt gennem Bispens Messe, og hans Ordre gentages som en enstemmig Kommando fra alle fire Styrmand paa en Gang:

»Alle Sejl fast!«

Og nu skifter Sceneriet som ved Trolddom, og der bliver et Virvar af den anden Verden. Trefork og Krumstav og Salmebøger flyver langs Dæks, og den sekshalede Kat ryger i Ballien. Hele Havkongens Hof er i vild Oplosning, og Kong Neptun selv, som i civil Stilling er simpel Matros, springer omkring i sine Svømmebukser og med Skæg og Manke flagrende om sig som en Løve og falder i Nedhalere og Givtov. Ræer og Sejl kommer rutschende ned ad Stænger og Stag. Skøderne rasler gennem Skivgatterne, og Gordinger og Givtov lvierner i Blokkene. Alle Mand er i Aktivitet fra For til Agter, og ingen tager sig i Agt for Barberens Smærelse. Alle fire Pøse er væltede i Tummelen, og Indholdet trampes ud over hele Sea Serpents Dæk.

Saa gaar det løs med at bjerge Sejl. Mændene entrer til Vejrs, som de staar og gaar — Bispen i sin Melsæk og Kapellanen med Skjorten paa Benene. Og Død og Pine som disse Paket-Matros kan gøre Sejl fast. Men det er næsten ogsaa det eneste Sømandsarbejde, de kan, og det eneste, der fordres i den Fart, de kommer fra. De drives frem af Fornemmelsen af en truende Fare. Men ingen af dem er rigtig klar over, hvori Faren bestaar, for Styrmandene levner dem ikke Tid til at tage den i Øjesyn, og paavirkede af det komiske i den pludselige Forandring af Situationen gaar de paa med et fandenivoldsk Humor og med:

Ay — ay — ayoh!

We will pay Paddy Doyle for his boots!

De er ikke længe om at klæde Sea Serpent af til den bare Rig med dobbelte Sejsinger om alle Sejlene. Og nu faar de først Lejlighed til rigtig at gøre sig klar over Aarsagen til Forstyrrelsen, og de ser den komme skruende hen mod Clipperen som en mægtig roterende Vindeltrappe, der for-

binder Hav og Skylag — en Spiral af Vand og Vind, der brøler af Ondskab. Og Pokker tager ved dem til Dæks, hvor der ogsaa er nok at rive i. Alle Daabsgrejer bliver i Hui og Hast og Hulter til Bulter slænget ned gennem Agterlugen. Der lægges ekstra Surringer om Baade og Vandfade, og Folkene surrer sig selv til Naglebænke og andet Faststaaende, mens Passagererne forskræmte søger Tilflugt i Kahytten.

Saa kommer Skypumpen som et eneste langt Dommedagshyl malende hen over Clipperen med flere Millioner Tons Vand i sin Skruengang og slyngende et sort Uvejr af Vind omkring sig. Men paa Sea Serpents Dæk findes ikke andet læst end Neptuns' og de andre Havmænds Haar og Skæg, og dette farer til Himmels som *old ropes*.

Med dette magre Bylte slipper Skypumpen sit Tag i Sea Serpent og skruer videre paa sin Vej med Sydvest. Alle trækker lettet Vejret. Sejlene bliver sat igen, og mange slipper udøbte over Linien. Der bliver jo nok spurgt om at fortsætte med Daaben, men med det Fraadseri med Tjære, der har fundet Sted, bliver Svaret:

»Holystone Dæk!«

Og saa faar Piben en anden Lyd efter den gamle Melodi, men ikke uden en hel Del Surmuleri.

You'll wash the deck and scrub the rust.

Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!

And growl you may, but work you must
with sand and holystone and scrub away —

ay — ay — ay!

You'll kneel in calm, in gale or rain.

Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!

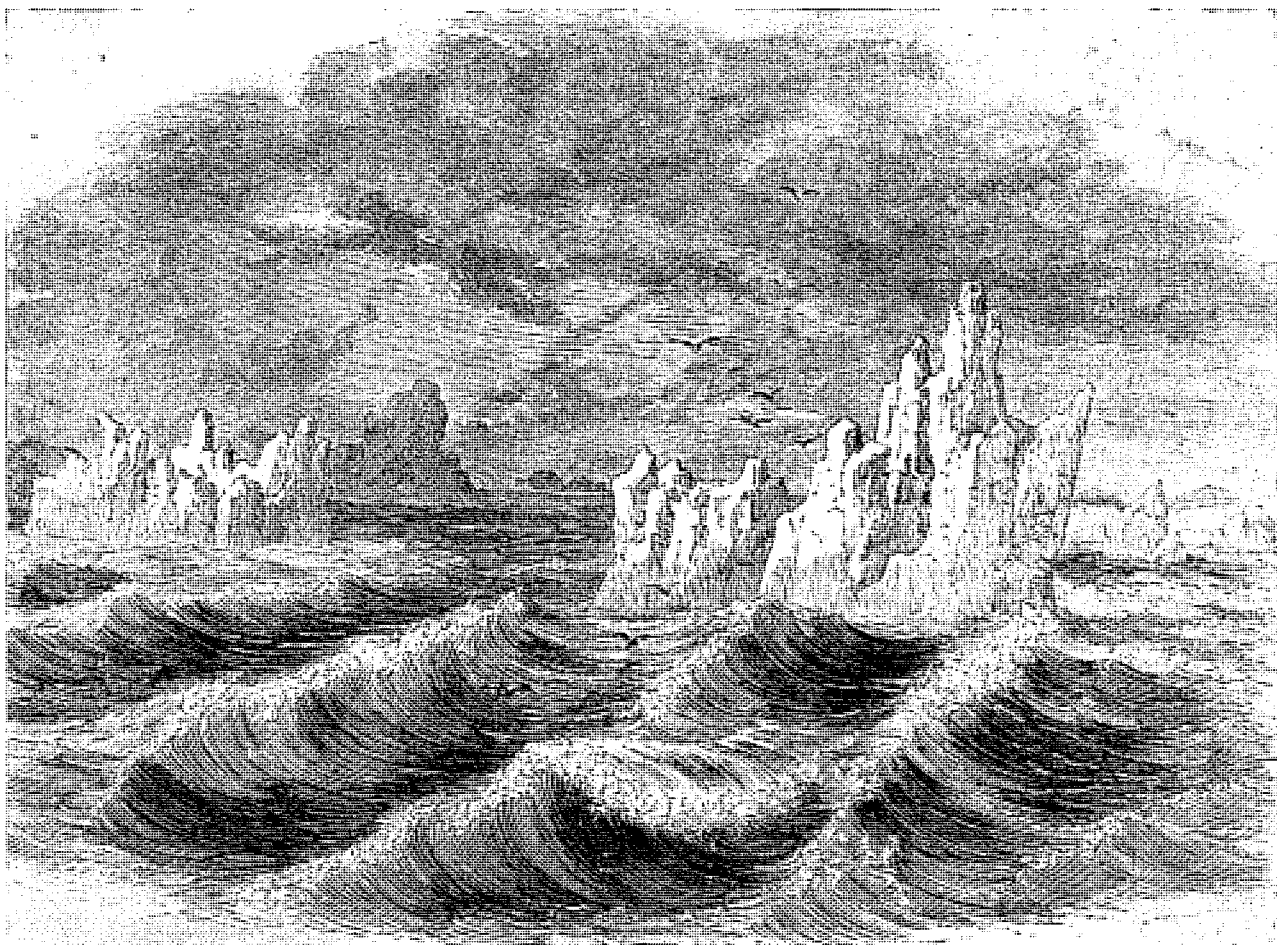
Your back will bow, your knees will pain
with sand and holystone and scrub away —

ay — ay — ay!

Hvad der er autentisk i Beretningen om denne Liniedaab er som sagt ikke meget. Men de faa paalidelige Oplysninger, der findes herom, maa vist siges at være tilstrækkelige til at berettigg ovenstaaende Beskrivelse af Begivenhedernes Gang. Og disse Oplysninger gengives i det følgende som anført i Sea Serpents Logbog.

Februar d. 8.: Obsv. Bredde 0° 53' Nord, Længde 32° 15' Vest. Udsejlet Distance 131 miles med alle Sejl til. Omskiftende og labre Vinde med Byger. Meget varmt og trykkende. Holystonede Dæk. Kl. 6 Em. hjergede Læsejl for Natten.

Februar d. 9.: Passerede Ækvator paa 32° 8' Vest Længde. Vedholdende labre og omskiftende Vinde med svære Regnbyger. Foranstaltede



Kap Horn.

Liniedaab af Hensyn til Passagererne. Kl. 11,30 Fm. Vindstille med lavt Barometer, svær Dønring, Luften meget trykkende, stærk Lynen i Nordost og flere Tegn paa Uro i Atmosfæren. Kl. 11,45 Observerede flere Skypumper gaaende i forskellige Retninger og alle kommende fra mellem Nord og Øst. Gjorde alle Sejl fast med dobbelte Sejsinger og lagde ekstra Surringer om Baade og Vandfæde. Kl. 12,30 Em. gik en meget voldsom Skypumpe hen over Skibet i Retning fra Nordost til Sydvest, men forvoldte ingen Skade. Kl. 12,45 Em. Lette omskiftende Vinde. Barometret stigende. Satte alle Sejl og holystonede Dæk Resten af Dagen.

Allerede den følgende Dag fik Sea Serpent Sydost-Passaten, og Clipperen strøg Syd over med Skysejl i Top. Dette var den rene Lystsejlsads, og alt ombord var ogsaa blankt og skinnende som paa en velholdt Lystyacht. Men omsider slap Passaten op, og de Dønninger, der kom rullende fra Sydvest, var for Kaptajn Howland et Varsko om, hvad han kunde vente sig af Vand paa sit Dæk. Og saa gjorde han — som alle andre Søfolk under Kap

Horn — kort Proces med alle fine Fornemmelser og lod Dækket tjære fra For til Agter.

Det varede heller ikke længe, før Sea Serpent rendte Panden mod sin første Kap-Storm. Men Panden var flad og sad paa en Søslange, og hvis den ikke skulde kunne klare sig igennem en Storm, som Idlandet havde taget Brodden af, hvem skulde saa. Clipperen naaede heldig rundt Verdens Ende, men saa kom hele det store og stille Ocean brønde imod den og voldtog den saa brutalt, at den mistede sin Klyverbom, og hele dens Fortop og det halve af dens Stortop blev lavet til Pindebrænde og Sejldugslaser. Og nu hjalp det ikke Kaptajn Howland stort, at hans udsøgte Folk kunde pudse Messing og bruge en Holystone — og ikke heller, at de var Mestre i at bjerge Sejl. De Sejl, der skulde have været bjergede, var fløjet deres Vej, og hans Briter var hverken Sejlmagere eller Riggere — og endnu mindre Tommermænd. Nu manglede han Ællinge af de gamle Vikinger og et Par Finner, og i Mangel heraf saa han sig nødsaget til at holde op efter Valparaiso for den Smule Rig og Sejl, Hornet havde ladet ham beholde — og for at faa Skaden udbedret.

Men kunde hans Folk ikke gøre Tovværks- og Tommerarbejde, saa skulde han nok give dem noget at bestille, som de kunde. Og det, der nu laa nærmest for, var naturligvis det tjærede Dæk, som han under ingen Omstændigheder vilde være bekendt at komme i Havn med. Og saa maatte Bri-terne paa Knæ igen.

Oh, many years I've cruised around.
Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!
Bad job in every ship I found
with sand and holystone and scrub away - ay -
ay - ay!

Men dette var altsammen spildt Ulejlighed. Da Sea Serpent kom ind til Valparaiso, og der kom Riggere og Tommermænd ombord, blev der ikke taget Hensyn til Dækkets Udseende. Det gjaldt om at blive færdig, og saa fløj Spaanerne, og Tjæren flød over alle Bredder. Og da Clipperen efter 12 Dages Ophold igen stod til Søs med Skysejl i Top, var det den samme Vise om igen.

Now soon I'm getting old and grey.
Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!
I long to clear that work away
with sand and holystone and scrub away - ay -
ay - ay!

But still I pray, and still I kneel.
Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!
I wish the mates would go to hell
with sand and holystone and scrub away - ay -
ay - ay!

Men hverken Styrmand eller Skuresten gik ad Helvede til. Derimod kom Sea Serpent ind til San Francisco med et skinnende hvidt Dæk og med en Rekord paa 115 Dage fra New York inklusive Opholdet i Valparaiso.

Fra San Francisco gik Clipperen i Ballast til Ki-na. Den afsejlede fra Kanton med sin første Te-Last den 14. Oktober 1851 og naaede New York paa 101 Dage, og den havde paa denne sin første Rundrejse virkelig vist sig at være meget rank. Ved Hjemkomsten blev derfor dens Ræer og Bram-stænger gjort kortere, og dens Skysejl horte her-med Fortiden til.

Denne Afkortning af Ræer og Stænger havde naturligvis til Følge, at Clipperens Sejlareal ogsaa formindskedes betydeligt, og det kunde se ud til, at den hermed havde mistet de væsentligste Be-tingelser for at gøre særlig hurtige Rejser. Ikke desto mindre blev Sea Serpents næste Udrejse

upaaklagelig, og dens Hjemrejse blev langt over alle Forventninger. Clipperen afsejlede fra Kanton den 4. Oktober 1852, og Kaptajn Howland drev den hjem til New York paa 88 Dage. Dette gode Re-sultat maa for en Del tilskrives en Omstændighed, som paa den Tid begyndte at faa Indflydelse paa al over-søisk Sejlads.

Naar disse amerikanske Clippere, som hidtil er beskrevne, kunde gøre slige hurtige Rejser, skyld-tes dette ikke alene Skibenes Konstruktion og des-perat Sejlføring; men Navigeringen spillede ogsaa en Rolle, og heri var Amerikanerne i Begyndelsen af Halvredserne paa et bestemt Punkt forud for andre Nationer.

Da dette Navigations-Spørgsmaal har almen ma-ritim Interesse, og da Navigatorer af alle Nationer staar i Taknemmelighedsgæld til den Mand, som først tog Spørgsmaalet op til Løsning, og som og-saa løste det, saa det fik praktisk Betydning, og da endelig Kaptajn Howland var en af de første Clip-per-Kaptajner, som viste Sagen sin Interesse, skal saavel dette specielle Spørgsmaal som Manden, der løste det, nævnes her i Forbindelse med Sea Ser-pent, før der fortsættes med de mange andre be-rømte Clippere, som plojede Verdenshavene efter *Maury's Sailing Directions*.

Matthew Fountaine Maury var født i Virginia i Aaret 1806. I sit nittende Aar gik han ind i den amerikanske Marine og fik sin første Uddannelse som Kadet ombord i Fregatten »Brandywine«. Han avancerede hurtigt til Løjtnant og blev i 1830 ud-kommanderet som Navigationsofficer med Krigs-sluppen »Falmouth«, som skulde paa et Togt til Stillehavskysten.

Løjtnant Maury var ikke særlig begejstret for at skulle rundt Kap Horn. Han havde hørt saa mange haarejsende Beretninger fra Farvandene der om-kring og vidste, at dette Forbjerg med dets frygte-lige Udløbere af jernhaarde Takker ikke alene hav-de faaet sit Navn for Formens Skyld, men ogsaa fordi det kunde stange. Og nu, da han selv skulde gøre Turen ud til Stillehavet, ønskede han intet hellere end at faa Hornet lagt agterud saa hurtigt som muligt. En af Betingelserne herfor var natur-ligvis en god Navigering, og for at gøre denne saa fuldkommen som muligt, søgte han ihærdigt efter paa Edelige Oplysninger om Vind- og Strømforhold i disse sydlige og ildeberygtede Farvande. Men hans Søgen var forgæves. Der fandtes ingen bekæ-rende Optegnelser eller Skrifter om sligt, og han maatte som alle andre Samtidige navigere uden saadan Vejledning. Saa fik Løjtnant Maury paa denne Rejse Idéen til sine berømte Vind- og Strøm-



Matthew Fountaine Maury.

kort. Han skrev flere opsigtsvækkende Artikler herom i det videnskabelige Tidsskrift »The American Journal of Science«, og ved sin Tilbagekomst til New Ycrk publicerede han en Afhandling om Navigation, som gav Grundtrækkene i denne Videnskab, og som blev benyttet som Lærebog ved det nautiske Akademi i Annapolis.

I 1842 blev Løjtnant Maury ansat ved Søkortarkivet i Washington, som ogsaa var Depot for nautiske Instrumenter, og som senere blev det berømte og af alle oversøiske Navigatorer bekendte »National Observatory and Hydrographic Office«. Her benyttede han sin Fritid til at granske i amerikanske Krigsskibes gamle Logbøger, som han havde fundet hengemt mellem alt muligt Ragelse, og som han reddede fra at blive solgt som Makulatur. Af disse gamle Logbøger samlede han, hvad han fandt af værdifulde Oplysninger om Vind, Vejr og Vand paa alle Aarstider og paa de forskellige Steder i Verdenshavene, og han ordnede det fundne Materiale, hvorefter han udarbejdede statistiske Tabeller over de forskellige meteorologiske og hydrografiske Emner. Samtidig tilstillede han Regeringen en Skrivelse, hvori han stillede Forslag om at lade alle amerikanske Handelsskibe forsyne med særlige Kort og Journaler, i hvilke der daglig skulde indføres alt vedrørende Vind og Vejr, Vandets og

Lufters Temperatur og Barometerstand paa forskellige Tider af Døgnet, passerede Isbjerg og Vraggøds, Drivtømmer og større Tangmasser og alt med Angivelse af Tid og Sted for hver enkelt Observation — kort sagt alt, hvad der kunde være til Nytte for Skabelsen af en sand Teori over Havenes Vinde og Strømme.

En lovbefalet Brug af saadanne Journaler og Kort vilde have hjulpet betydeligt til at fremme dette store Forskerarbejde. Men Sagen mødte i lang Tid megen Modstand, og da Arbejdet endelig blev fremmet, var det ved den Lov, der dikteres af Sømandens Pligtfølelse. Maurys første Tilhænger var Kaptajn Jackson paa Baltimore-Clipperen »D. C. Wright«, som gik i Fart paa Rio de Janeiro. Og Kaptajn Jackson forbedrede sine Rejser betydeligt ved til Hjælp i sin Navigation at benytte de Vind- og Strømkort, Løjtnant Maury havde udarbejdet til ham efter hans indsendte Observationer.

Kaptajn Howland var den næste, der interesserede sig for Maurys Ide. Senere fulgte flere andre amerikanske Skibskaptajner Eksemplet, og alle disse, som førte »Maury's Log«, hvilket blev den almindelige Benævnelse for denne Journalføring, fik paa Forlangende tilstillet Afskrift af de efter Observationer udarbejdede Vind- og Strømkort



U. S. BRANCH HYDROGRAPHIC OFFICE.

Boston, Mass.,
Aug. 17th, 1900.

DEAR SIR:

Please accept the thanks of this Office for your very full and satisfactory report of marine data for Aug. 1st to Aug. 16th. The information has been forwarded to Washington to be utilized in publications for the benefit of mariners.

I trust you will continue to cooperate with the Hydrographic Office and to give it the benefit of your valuable observations. Please hand all requests for blank forms and let this Office know when your supply of blanks or franked return envelopes is running short.

I shall be very glad to furnish you with the latest information on all nautical subjects, and shall be pleased to see you at any time you may find it convenient to call.

Very respectfully,

J. T. Harding,
Lieutenant, U.S. Navy, in charge.

To
O. J. ...
P. S. Alexander

U. S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 1900

Takskrivelse for Indsendelse af Maury's Log.

med Vejledning for Sejlads i de paagældende Farvande og paa forskellige Aarstider — »Maury's Sailing Directions«.

I Aaret 1856 blev der daglig og i mange Tilfælde hver Time taget saadanne Observationer af Kaptajner og Styrmande i ikke mindre end Tusinde amerikanske Handelsskibe paa alle Have. Storbritannien ydede sin Tribut fra hele Krigsflaaden og over Hundrede Handelsskibe, og Holland — ligeledes fra hele sin Krigsflaade og 225 Handelsskibe. Her efter fulgte de forskellige andre Landes Handelsflaader Eksemplet — Danmarks iberegnet — og Skibsofficerer af alle Nationer medvirkede og hjalp denne Videnskabsmand i hans store og noble Arbejde.

Maury's »Physical Geography of the Sea«, som udkom 1853, er det første Arbejde i sin Slags. Dette Værk blev udgivet i tyve Oplag og er oversat til Fransk, Hollandsk, Svensk, Spansk og Italiensk, og det giver ikke alene en rig videnskabelig Belæring om Oceanernes Skyer og Taager, Vinde og Strømme, men de forskellige Emner er tillige behandlet paa en meget underholdende og fængslende Maade. Og dette Arbejde kaster Lys over mange af Havets Myter, som i Aarhundreder har været Digterens Glæde og Søfolks Rædsel, og som her fortalt efter videnskabelig Granskning bliver til underfulde Virkelighedshistorier af langt større Skønhed end alle Myter.

Maurys Undersøgelse af disse Forhold og hele hans statistiske Arbejde viste sig snart at have meget stor Betydning for Søfarten. »Hunts Merchant Magazine« fra Maj 1854 meddeler saaledes, at amerikanske Skibe alene paa Udrejser fra New York til Californien, Australien og Rio de Janeiro havde sparet 2 Millioner og 250 Tusind Dollars i Tid pr. Aar ved Brugen af Maury's Sailing Directions. Og der tilføjes, at hvis alle Skibe, som brugte disse Directions, skulde tages med i Beregningen, vilde Besparselsen blive mindst 10 Millioner Dollars pr. Aar.

Det skal erindres, at dette Resultat var opnaaet uden andre Omkostninger end den beskedne Løn, Løjtnant Maury og hans Assistenten fik efter deres militære Rang, og Udgifterne til de blanke Journaler og Kort. Navigatorer af alle Nationer saa op til Løjtnant Maury som til en klog Raadgiver og en trofast Ven, og de fleste af Europas Stater hædrede ham med Ordensdekorationer eller lod præge Medailler til hans Ære.

Ved Borgerkrigens Udbrud 1861 fratraadte Løjtnant Maury sin Stilling som øverste Chef for »The National Observatory and Hydrographic Office«, fordi han som Virginier ansaa det som sin Pligt

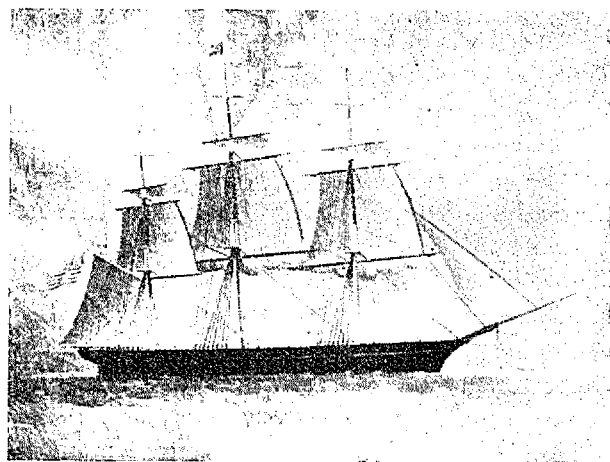
at tage Standpunkt for sin egen Stat. I den Anledning modtog han Breve og Indbydelse fra Storfyrst Constantin, som tilbød ham Ophold i Rusland og al mulig Støtte til Fortsættelse af hans videnskabelige Undersøgelser. Lignende Tilbud blev ogsaa givet Maury af Prins Napoleon paa Frankrigs Vegne og af Ærkehertug Maximilian paa Østrigs. I 1866 fik Maury en pekuniær Anerkendelse i Willis's Rooms i London, hvor han var indbudt som Hædersgæst af engelske Søofficerer og højere Videnskabsmænd fra forskellige Lande med Sir John Parkington som Præsident. England, Frankrig, Rusland og Holland bidrog hver med 3000 Fund Sterling som et talende Bevis for disse Nationers Agtelse og Taknemmelighed for hans Arbejde i Menneskehedens Tjeneste.

Maury døde 1873 i sit syvogtredstyvende Aar. Han var en Videnskabsmand, som havde helliget hele sit Liv til Udforskning af Havets Hemmeligheder — ikke af Ærgerrighed eller andre selviske Grunde — men udelukkende af Interesse for Sømandens Velfærd uden Hensyn til Rang eller Nationalitet. I Virginias Senat blev hans Død omtalt med megen Beklagelse og i dyb Ærbødighed for baade hans Person og hans Arbejde og Mindetalen over ham sluttede med følgende Lovord:

»Han var en Ære for Virginia — en Ære for Amerika — en Ære for Civilisationen, og ved at mindes ham med Taknemmelighed ærer vi os selv.«

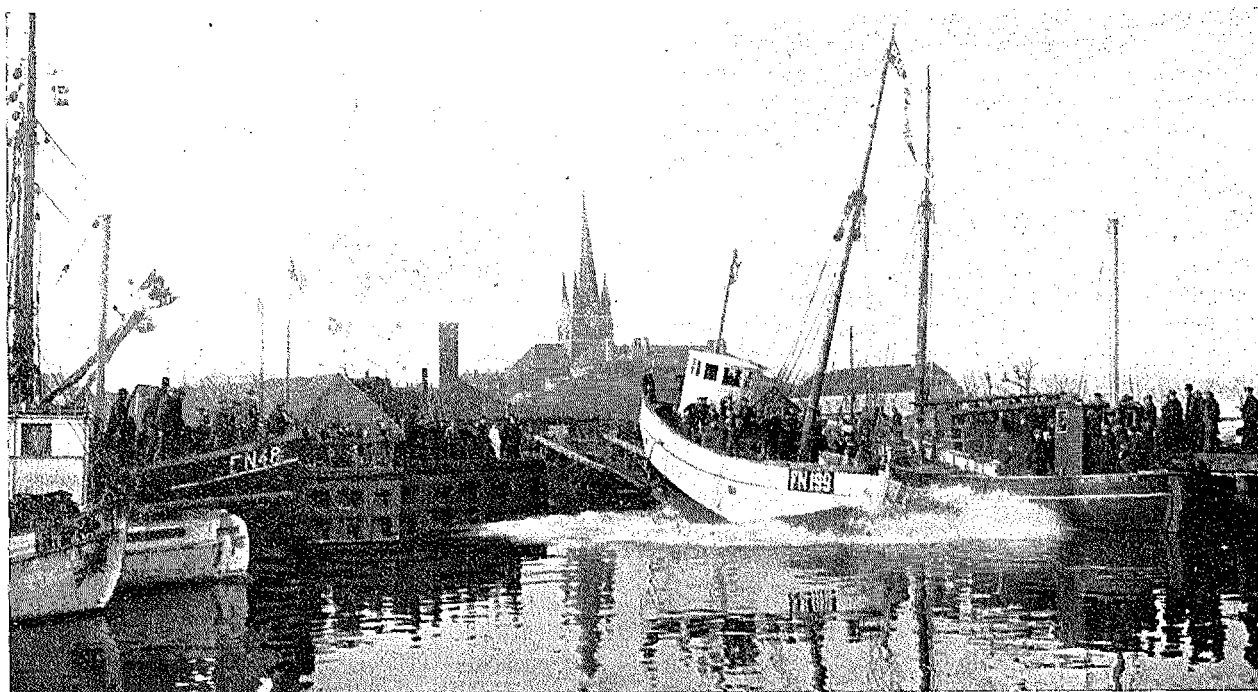
Maatte disse Linier da bidrage til, at ogsaa danske Navigatorer mindes, hvad de skylder Løjtnant Maury.

— — —
Førmindskelsen af Sea Serpents Sejlareal fik ikke nogen mærkbar Indflydelse paa Clipperens



»Sea Serpent«, 1337 Tons. Commanded by Captain William Howland, born at New Bedford 1804.

ENGLANDSKUTTERE



Maaske er det Tilfældighed, maaske er det andre Begivenheders Magt og Konsekvens, der har gjort Spørgsmaalet om Danmarks Fiskeri og Fiskeriets rationelle Udnyttelse mere og mere aktuelt.

Vil den unge, friske norske Nations kraftige Optakt virke som en Heds-pore paa det slumrende danske Initiativ deroppe højt mod Nord?

Og vil Bygningen af en Havn ved Hanstholm skabe nye Muligheder for Fiskeriet i Vesterhavet?

Snart meldes om aftagende, snart om tiltagende Fiskemængde i Nordsøen! Skal andre Nationer vedblive tage Broderparten af Fisken derude? Og er Fiskebestanden i Aftagende, saaledes at de store Damp-Trawleres Tid er forbi — og de mindres begynder?

Eet er givet: Den danske Fiskerbefolkning er klar til en Dyst paa Langfart og det enten Baaden er lille eller stor. Og det stærkt udvidede Kutterbyggeri i Skagen og Frederikshavn er det bedste Bevis herpaa.

Paa ovenstaaende Billede ses Søsætningen af en større Englandskutter paa Hjørne & Jacobsens Værft i Frederikshavn. Kamplysten som en ung Stridshingst sraar Skuden paa Næsen i Søen, klar til at tage en Dyst paa det aabne Hav, og tydelig nok følges den af alle gode Ønsker, ikke alene af Bygmester og Ejer, men af alle Sø- og fiskeinteresserede i Byen, der har samlet sig paa Kajen, »Mand af Hus«.

senere Rejser ud over, at dette maaske sparede den for flere større Havarier paa Rig og Sejl. Med Hensyn til den Hastighedsevne, den havde mistet ved Formindskelsen, opvejedes denne fuldt ud af Maury's Sailing Directions, og Kaptajn Howland sejlede i 1853 Clipperen fra New York til San Francisco paa 107 Dage. De to følgende Aar brugte han henholdsvis 111 og 112 Dage fra Sandy Hook til Golden Gate.

Efter disse Rejser sejlede Sea Serpent direkte mellem New York og Kina og fortsatte adskillige Aar i denne Farl. Clipperens endelige Skæbne

kendes ikke. Maaske er den lagt op i *Davi Jones' Locker*. Maaske har den slæbt sig en Pukkel til paa Te-Kasser og er bleven kondemneret et andet Sted, eller maaske er den — som spaaet af manges Chantymand — slidt op af Holystone.

Oh, sure that work will last about.

Oh, pray - ay - ay - ay - ay - ay!

Until that packet is worn out

with sand and holystone and scrub away - ay - ay - ay!

Dødsfald.

Kaptajn *Vald. Larsen*, Seniorchef for det anseede Skibshandlerfirma *Berg & Larsen*, København, er død i en Alder af 75 Aar. Han var Medlem af Bestyrelsen for Skipperforeningen og siden 1907 søkyndigt Medlem af Sø- og Handelsretten og nød særdeles stor Anseelse i Søfartskredse. Den gamle brave Kaptajn fulgte nøje med i alt, hvad der angik Skibsfarten og mødte troligt til alle Generalforsamlinger i Skipperforeningen og Skibsførerforeningen, ligesom han til det sidste tog Del i sin store, omfattende Forretning.

— Sejl- og Flagfabrikant *I. S. V. Weilbach*, Seniorchef for Firmaet af samme Navn, er død, 71 Aar gammel. Efter at have lært Faget i Faderens Forretning, drog han til Søs, tog Styrmandseksamen og var ansat i D. F. D. S. til 1883, da han gik ind i Faderens Firma, som han førte frem til dets nuværende anseede Position. Han blev kgl. Hof-Leverandør og fik tildelt en Mængde Tillidshverv indenfor sit Fag, og han fulgte til Stadighed med Interesse alt, hvad der angik Søen og dens Mænd.

— Skibsfører i Den kgl. Grønlandske Handel, *Vilh. Kjøller*, er død, kun 54 Aar gammel. Han havde fra sin tidligste Ungdom faret paa Grønland og var ved sin Død Fører af »Hans Egede«. Kaptajn Kjøller var kendt af alle Grønlandsforskere og havde bistaaet mange af de kendte Grønlands-Ekspeditioner, som han var til særdeles megen Nytte ved sit omfattende Kendskab til Grønland og dets Farvande.

Den kendte Grønlandsfarer *Peter Freuchen* skriver bl. a. følgende Mindeord over Kapt. Kjøller:

»I al sin Færd var Kjøller præget af sit store Ret-sind. Han var et Forbillede for sin Besætning. En dygtig Sømand, en modig Natur, som trodsede meget ondt. Han førte i flere Aar Mylius-Erichsens gamle Ekspeditionsskib »Danmark«, mens det besejlede Kobberminen i Grønland, et Sted uden Havn og med Masser af den Gang ukendte Skær i Fjorden.

En Opgave, Kjøller ivrigt tog sig af, var Uddannelsen af unge Søfolk. Hans oprigtige Religiositet parret med sund Forstaaelse af den menneskelige Natur gav ham en bestemt Retningslinje her.

Ofte var unge Mennesker fra Cpdragelsesanstalten »Prøven« paa Togt med Grønlandsskibene, og Kaptajn Kjølbers varme Interesse for dem har sat sig Spor hos mange.

Kun 54 Aar gammel er han nu død. Saavel de Danske i Grønland som Grønlænderne vil blive bedrøvede over ikke mere at skulle se Kjølbers Skikkelse paa Kommandobroen, naar »Hans Egede« stævner Fjordene ind.

— Fhv. Skibsfører *Jørgen Hansen Clausen*, Marstal, er død, 68 Aar gl. Han var en ægte Marstaller, gik som Dreng til Søs, gennemløb alle Graderne og endte som Fører af forskellige større Skibe, indtil han lagde op i 1916.

Kaptajn *L. Larsen*, Fører af Skonnert »Gefion«, er afgaaet ved Døden i sit Hjem i Lohals. Den Afdøde, der kun blev 44 Aar gammel, havde i en Aarrække været Fører af Skonnerten »Ane Kristine« af Rudkøbing, indtil han overtog sit eget Skib.

Den svenske Statsisbryder.

Ikke færre end 7 Skibsværfter har konkurreret om at bygge dette Skib, og »Lindholmen«s Tilbud er modtaget, fordi Leveringstiden er særlig kort. Skibet skal være færdigt til Brug til næste Vinter eller i Begyndelsen af Januar 1926.

Hoveddimensionerne er: Længde overalt 62,2 Meter, største Bredde paa Spant 17 Meter, største Dybgaaende 6,3 Meter samt Deplacement 2400 tkm.

Skibet skal bygges af svensk Materiale med isbrydende Stævn for og agter. Agterude paa Dække er en kraftig Bugserwinch og midtskibs Dækshus til Behoelse for en Besætning paa 40 Mand.

Maskineriet bestaar af 2 Tre-Gangs-Maskiner, drivende hver en Skrue. Agterste Maskine udvikler 2600 ind. HK. ved 85 Omdrejninger pr. Minut, og forreste Maskine 1400 HK. ved 100 Omdrejninger. Ved Forcering udvikles henholdsvis 4000 og 2000 HK. Der findes fire oliebrændende Kedler. Paa hver Mast findes en kraftig Projektør.

Det engelske Riges Sikring.

Admiralitetet paatænker at koncentrere den største Del af Flaaden i en strategisk Position, hvorfra den med kort Varsel kan naa til ethvert Sted af Riget, der maatte være truet. De Skibe, der nu er stationerede i Ostindien og Kina, vil vende hjem for at blive underkastet en gennemgribende Overhaling, og i mange Tilfælde vil de blive erstattede med større Skibe. Eskadren i Ostindien vil blive forstærket betydeligt ved store Krydsere, der endnu ikke er helt færdige. Flaaden i Middelhavet har praktisk talt allerede faaet fordoblet sin Styrke siden Efteraaret og vil sandsynligvis blive yderligere forstærket, efterhaanden som man faar nye Skibe til Raadighed.

Stats-Skibsfart betaler sig ikke.

Den australske Regering har besluttet at opgive Stats-Rederidriften og vil nu sælge hele Flaaden, der bestaar af 38 Passager- og Fragtbaade (deriblandt 4 Turbinebaade) med en samlet Tonnage af 300,000 Tons. Det samlede Tab ved Driften er opgjort til over 1 Mill. Pund Sterling.

Det australske »Shipping Board« anerkender, at Statsdriften ikke kan fortsættes uden meget store Tab. Der er Hensigten at sælge Skibene saaledes, at det nye Selskab paatager sig at opretholde en regelmæssig Rute mellem England, Kontinentet paa den ene Side og Australien paa den anden uden at forhøje Fragterne, ligesom det ikke tillades at deltage i nogen Skibs-trust.

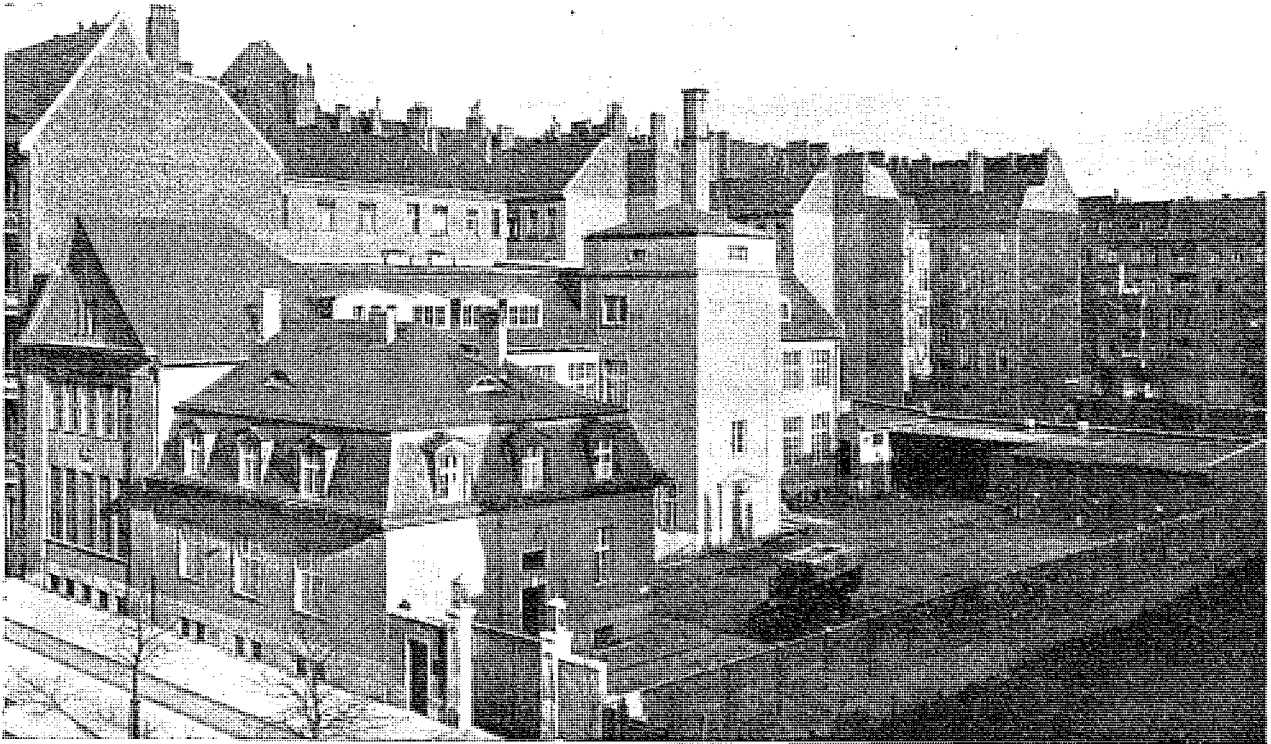
Sagen vækker ikke mindst Interesse af Hensyn til den kanadiske Regerings Forslag om at oprette delvis Statsdrift af Dampskibsruiter gennem Sir *William Petersens* Linier. Man antager imidlertid her, at Australiers sørgelige Erfaringer vil lægge en Dæmper paa Kanadas Planer om at begynde Konkurrence med den private Skibsfart.

Forsikringsforbundet for danske Fiskere og Søfolk m. m.

har i 1923 udbetalt i Erstatninger Kr. 242,832.54, og Aaret har givet et Overskud af Kr. 45,362.23. Til Hovedafdelingen anmeldtes 7494 forsikrede, deraf 6334 selvstændig Erhvervsdrivende og 1160 i Arbejde hos en Arbejdsgiver.

DANSK EXPORT-INDUSTRI

Akvavit i Tyskland.



De danske Spritfabrikers Hovedsæde i Tyskland.

Dansk Akvavit har altid haft et godt Navn i Tyskland. Indtil Krigen albrød Eksporten fra Danmark til Tyskland af Akvavit, var Navne som »Aalborg Taffel Akvavit« og »Hobro Taffel Akvavit« anerkendte som Betegnelser for særdeles gode Kvalitetsvarer. Under Krigen indførtes Forbud mod Indførsel af Drikkespiritus til Tyskland, og Resultatet heraf var, at der, da de originale danske Akvavitmærker ikke kunde indføres, meget hurtigt opstod et Utal af Efterligninger, for hvilke der anvendtes Betegnelser som »Aalborg«, »Hobro«, »nach dänischer Art« o. s. v.

Skønt Spørgsmaalet straks blev taget op til grundig Behandling af Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker* paa den Maade, at de Etiketterligninger, der kom Selskabet for Øje, blev gjort til Genstand for Retsfølgning, og skønt det i saa godt som alle Tilfælde lykkedes Aktieselskabet »De danske Spritfabrikker« at faa Fremstillerne af de paagældende Produkter dømt til at ophøre med Anvendelsen af de paaklagede Betegnelser, viste det sig dog umuligt ad denne Vej at standse Misbruget af de »danske« Betegnelser. Stadig flere og flere Etiketterligninger dukkede op.

Skønt det saaledes kunde paavises, at de danske Interesser i høj Grad krænkedes, netop fordi dansk Akvavit ikke kunde indføres til Tyskland, lykkedes det dog ikke at faa nogen Dispensation fra Indførselsforbudet.

Der var da ikke andet for Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker* at gøre end at bygge en Fabrik i Berlin

og dér optage Fabrikationen af et Produkt, der igennem sin Kvalitet kunde danne en Modvægt mod de talrige Efterligninger.

I Foraaret 1924 stod Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker's Fabrik* i Berlin færdig. Selskabet oprettede et Firma i Berlin under Navnet »De danske Spritfabrikker Aalborg—Kopenhagen G. m. b. H.« og paabegyndte Fremstillingen af en Akvavit, der er bragt i Handelen under Navnet »Aquavit Marke Malteserkreuz«. Denne Akvavit fremstilles efter de samme Recepter, som anvendes paa Aalborg-Fabrikken. Naar den alligevel ikke kaldes Aalborg Akvavit, er Grunden dertil den, at den fremstilles i Berlin, og kun Akvavit, fremstillet i Byen Aalborg, maa benævnes Aalborg Akvavit.

Navnet »Aquavit Marke Malteserkreuz« henviser til Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker's* Varemærke »Malteserkorset«, og paa Etiketten staar desuden anført forklarende Tekst, hvoraf fremgaar, at Akvavitten er fremstillet af Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker* paa Grundlag af Aalborg-Recepterne.

Varens Kvalitet i Forbindelse med det Navn, Aktieselskabet *De danske Spritfabrikker* allerede inden Krigen havde erhvervet sig i Tyskland, vil sikkert gøre det muligt for det nye Mærke at finde den samme store Kundekreds, som dansk Akvavit før Krigen har haft i Tyskland.

Personalia.

Skibsmægler *Alex Møllnitz* i Firmaet Holm & Wonsild fejrede fornylig sit 25 Aars Jubilæum.

Gennem Firmaets forskellige Afdelinger har Skibsmægler Møllnitz arbejdet sig frem til en betroet Stilling indenfor Firmaet. I 1922 fik han Bestalling som edsvoren Skibsmægler og fik samtidig Prokura for Firmaet. Ved sin Elskværdighed har han gjort sig meget afholdt af sine Kolleger, og har i Aarenes Løb vundet mange Venner indenfor Shippingkredse.

— Revisor *H. Haagensen* i D. F. D. S. fejrede forleden sit 50 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste, hvad der er en Sjældenhed, og endnu mere, naar Jubilæren kun er 65 Aar.

Revisor Haagensen ansattes i D. F. D. S. i 1875 af daværende Direktør C. P. A. Koch. Han var en Dreng den Gang, kun 14 Aar. Sine første Aar i Selskabet tilbragte han i den udenlandske Afdeling, hvor han var Korrespondent, en Stilling, som han med sine udmærkede Sprogkundskaber bestred fuldtid. 1899 gik han over til Indlandsafdelingen, hvor han udnævntes til Chef for dennes Revision.

Igennem den lange Række af Arbejdsaar har Jubilæren gjort Tjeneste under alle Selskabets Direktører, der alle har værdsat ham i høj Grad. Men ogsaa Personalet under hans Domæne har lært at holde af ham, saa han har vundet sig mange Venner.

I en kortere Periode vikarierede Revisor Haagensen som Konsul for Belgien og blev senere i denne Anledning dekoreret med Guldpalmerne af den belgiske Kronorden.

Svendborg Skibsværft.

Akts. Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri har afholdt sin aarlige Generalforsamling, paa hvilken Formanden, Bankdirektør *Mende*, aflagde Beretning og meddelte bl. a., at Værftet, trods den overordentlig haarde Konkurrence fra saavel indenlandske som udenlandske Værfter havde været godt beskæftiget i det forløbne Aar. Det gennemsnitlige Arbejderantal har været ca. 350 Mand, og der er i Aarets Løb udbetalt ca. 900,000 Kr. i Lønninger. I 1924 er afleveret to Nybygninger, en 250 Tons Sandpumper og en Passagerdamper til Dampskibsselskabet »Ærø«. Der har været 80 Skibe i Dok. I Øjeblikket har man et 1500 Tons Dieselmotorskib under Arbejde til et australsk Rederi. Værftet har erhvervet Licens og oplaget Fabrikationen af de nye moderne Lenz-Enheds-Skibsmaskiner og har en Maskine paa 1100 HK. i Arbejde til Det Forenede Dampskibsselskab.

Driftsregnskabet udviser et Bruttooverskud paa 267,000 Kr. og et Nettooverskud paa ca. 7000 Kr. Balancen pr. 1. Januar er 2,495,450 Kr. Regnskabet godkendtes.

I Stedet for afdøde Skibsreder R. S. Hansen, Thuro, valgtes Direktør Chr. Hansen, Svendborg, til Medlem af Bestyrelsen.

— Det synes efter sidste Aars Regnskab at dømme, som om Svendborg Værft nu — efter at have overstaaet Krigstidens Elterveer i Forbindelse med Landmandsbankens Sammenbrud — er kommet i et roligt

og solidt Leje, hvor Fremtiden synes at tegne nogenlunde lys. Det har jo haft svære Kriser at gaa igennem, og en Tid syntes det at skulle gaa helt istaa. Dels havde man jo med Krigstiden for Øje anlagt hele Virksomheden og udvidet denne efter en Virksomhedsplan, der absolut ikke kunde holdes efter Krigens Ophør, og dels var Administrationen med 3 Direktører, der ikke altid arbejdede i samme Plan, for stort anlagt.

Efter at hele Virksomheden nu er anlagt efter mere jævne Forhold, og efter at man har overdraget Ledelsen til Direktør *Fischer Andersen*, der med stor Dygtighed har gennemført Rekonstruktionen, har Svendborg Skibsværft alle Betingelser for at kunne blive en solid og lønnende Virksomhed, og dets Beliggenhed midt i Sejskibsfartens Centrum giver det ogsaa en naturlig Basis. Og trods al Konkurrence synes det jo alligevel muligt for Værftet at skabe sig Nybygningskontrakter, saa alt i alt har man Grund til at haabe paa en smuk Fremtid for dette i enhver Henseende moderne og vellejede Værft.

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, der udøver en højst fortjenstfuld Gerning for Sømandsstanden, opretholder som bekendt en Række Sømandshjem, saaledes i Antwerpen, Cardiff, Hamburg, Hull, Liverpool, North Shields, Rotterdam og Rouen, og disse Hjem har i Aarenes Løb været til megen Velsignelse for danske Søfolk. Ifølge Bestyrelsens Opgivende har disse Hjem i Januar d. A. været besøgt af 501 Sømand med ialt 3443 Besøgsdage. Der er fra Hjemmene skaffet Hyre til 111 Mand, og i danske Penge er ca. 15,061 Kr. 65 Øre dels sendt hjem, dels opbevaret for de Besøgende.

Sejlskibenes Chancer.

I »New York Propeller Club« holdt den bekendte engelske Skibsbygger George Hunter for nylig en Tale, i hvilken han bl. a. udtalte: »Jeg har længe troet, at Sejlskibene vilde komme op igen. Naar Prisen for Bunkerkul bliver for stor, kan Driften af Sejlskibe atter betale sig. Saa høj som Prisen paa Kul og Olie nu er, synes den Tid mig at maatte være nær, da Sejlskibene atter faar en Chance. Skibsværfterne kan kun faa gode Tider ved almindelig Overgang til Motorskibe og ved en større Anvendelse af Sejlskibe.«

Badeværelse i Automobil.

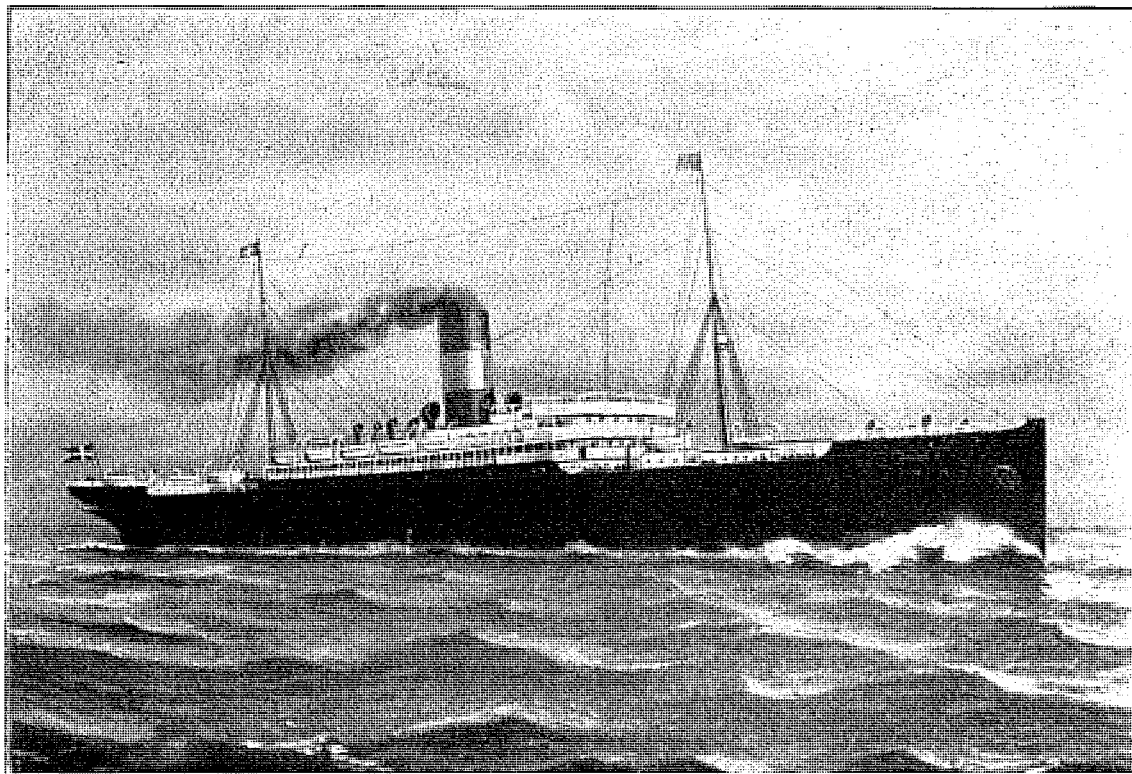
Kongen af Siam har faaet foræret en Automobil med Paahængsvogn, som tilsammen koster en kvart Million Kroner. Automobilten er foruden med det almindelige Chaufførsæde forsynet med et lille Værelse for Chaufføren. Bag dette Rum findes en Spisestue, Dagligstue og Badeværelse, alle luksuøst udstyrede, og det sidste er yderligere forsynet med alle moderne Toilet-Arrangementer. I Paahængsvognen findes et Soveværelse samt en Dagligstue med to Køjer, som kan slaas op langs Væggen, naar de ikke er i Brug. Begge Vogne er indvendig af poleret Mahogni, og Vognene vejer henholdsvis 9 og 7 Tons.

Der forulykkede Nykøbing-Skipper.

Chr. Sørensen, der den 6. Marts blev slaet overbord fra sin Kutter mellem Venø og Nykøbing, er fundet paa en Sandrevle ud for Gimsing Strand ved Struer.

Med Oscar II

til Færøerne, Norge og Island.



S/S Oscar II

Yderst mod Norden lyser en Ø
fjernt gennem Islag og Taage,
dér ved en Bjerg-Ild, som aldrig kan dø,
Oldtidens Billeder vaage.
Dérfra gaar Sagnet saa vidt over Sø
som en Maage.

Saaledes synger Digteren om Island, Sagaoen med de Tusind Aars Minder. Frem af Nordhavets Dis løfter Øen sig for vort Blik halvt sløret af Taager, hvorigennem Snejøklernes tindrende Lys skærer som Eventyrets underfyldte, hemmelighedsfulde Glimt. Kobberrøde, solbeskinnede Fjældsider springer frem af Sløret, grønne Lier lyser, og Brændingen, den hvide levende Skum-Linje, boltrer sig ved Granitkysternes takkede Bælte. Vingestærke Maager skriver i kredsende Flugt et Velkommen i Luften — altsammen den Dag i Dag som for Tusinde Aar siden, da Vikingen første Gang satte Foden i Land og levede Nordens Saga.

Historiens Baggrund maa vi selv tilegne os, men Naturen, hvori den skabtes og levedes gennem et

Aartusinde, rækker »D. F. D. S.« os ved en Deltagelse i »Vikingetogterne«, som finder Sted til Sommer i Juni og Juli Maaned.

Den 27. Juni afsejler »Oscar II« fra København. Øresund, Kattegat, Skagerak, Nordsoen! Det er de Danskes gyngende Landevej, for Sømanden Hverdagens Trip, for den Lystrejsende Indledningen til Nordhavets Eventyriger.

Færøernes stejle, mørkeblaa Basaltklipper som bryder i urokkelig Ro Dønningens langstrakte Bakkedrag, medens Millioner af Edderfugle flagrer langs de fuglebefolkede Fjældsider, det er det første Billede, som møder den Rejsende paa denne Færd over Havet. Øernes sparsomme Jord, grønne Smaamarker, klatrer over Fjælddragenes Skraaninger, og inde i Nolsø Fjord gemmer Thorshavn sig i Urtilstand med sine krogede Gyder og Pakhuse. Hid stævner de færøske Fiskere, de som baade Sommer og Vinter gaar paa Islandstogt, og her samles Baadelaug til Kystfiskeri. »Grindehvalen«, der som bekendt, har det i sin Magt at kunne



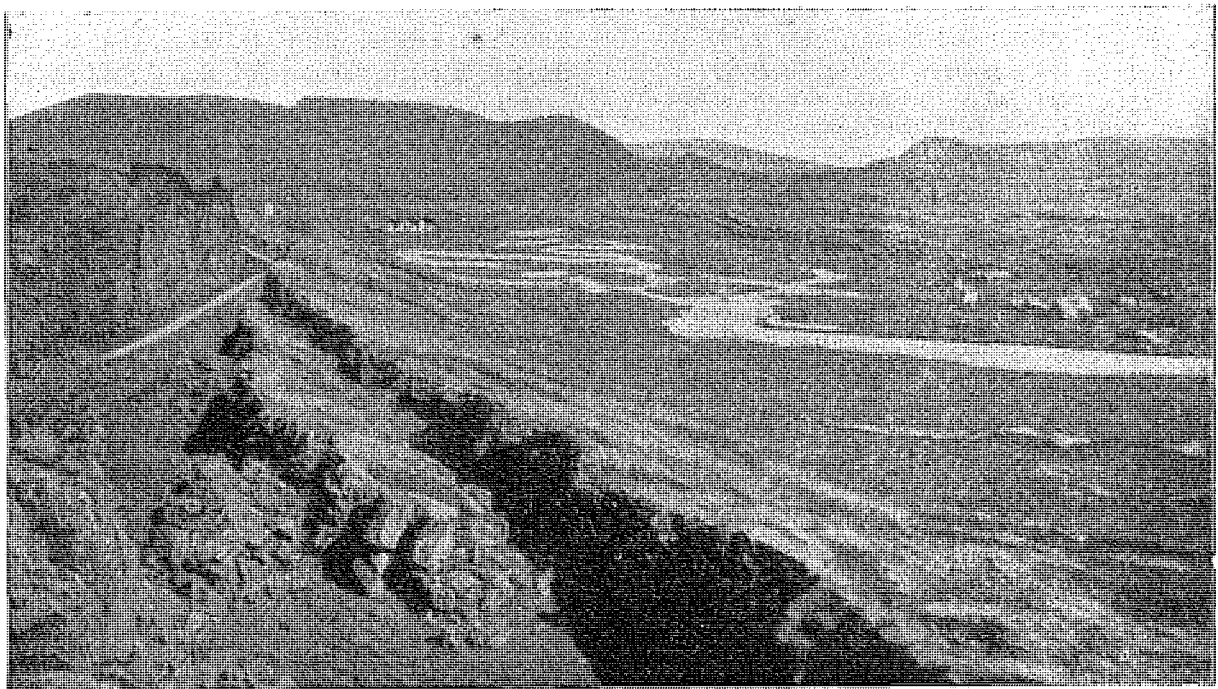
Laugerne — de varme Kilder ved Reykjavik.

afbryde en Gudstjeneste, ogsaa den kender Færø-lands Kyster.

Det ældste Skrift, hvori Færøerne findes omtalt, er nu 1100 Aar gammelt, og hvor lidt kender vi egentlig ikke til Færøerne? Det var jo alletider saa

mondænt at rejse til Syden og »de varme Lande«, og Bjergene lokkede! Som om vi ikke i Norden, i Danmark ejede Fjælde og Granit!

Lad al interskandinavisk Meningsforskjel falde! Norge og dets storslaede Natur blev tidligt



Thingvallasletten.

en aaben Bog for vore sydlige Turister, Sverrig er fulgt efter, først nu vaagrer Danmark! Bornholm var erobret af Tyskerne, endnu før det var »opdaget« af Danskerne, Island med dets Jøselpragt var for langt mod Nord, og Færøerne var for smaa

Først nu stævner Dansken ud!

Disse Rejser har deres Betydning, ikke alene set fra et rent Turiststandpunkt, det er Danmark, det danske Sind, den danske Udlængsel, som vokser!

Det er paa Tide, disse Herligheder mod Nord kommer os paa nærmere Hold ved en direkte Rejse ombord paa en komfortabel Dampers!

Og i Kølvet af dette Togt vil Folket følge efter og muligvis — i en ikke for fjern Fremtid — Sydens Folk!

Reiselivet skal vaagne igen og mere intenst end før!

Lad Syden lokke med sit Solskin — Nørðhavet har sin Midnatssol og lyssvangre Nætter!

— — —
Fra Færøerne gaar Turen nord-efter til Island, »Europas Vidunderland«. Navnene strømmer os imøde, som Kildespring, skummende Føsser eller Vulkaner: Geysir, Hekla, Thingvalla, Vatna Jökul, og bag Naturnavnene igen Historiens: Naddodr, den norske Viking, der sammen med Svenskeren Gardarr Sva-



De syv Søstre i Geirangerfjord.



Øje.

varsson nævnes som Islands Opdagere; Flóki Vilgerdason, som gav Landet Navn; Ingolf Arnarson, den første som bosatte sig paa Island; Landnamstiden og senere Erik den Røde, Grønlands Opdager, og endelig Leif den Lykkelige, hans Son, Amerikas Opdager! —

»Oscar II« anløber Reykjavik, Islands Hovedstad, derefter gaar Turen op langs Vestlandet, Kap Nord rundes, og vi er i Polarhavet — paa engang i Polarisens umiddelbare Nærhed og under Midnatssolens døgnlange Glød.

Fiskerbyen Akureyri anløbes og Stævnen vendes mod Øst, Molde paa



Færøisk Pige i Eøjlidsdragt.

Norges Vestkyst anlobes. — Og nu oprulles der for den Rejsende et gigantisk Naturscenerie, som horer til Verdens smukkeste. Turen langs Norges Vestkyst med dens Fjorde og Fjælde er nok alene Rejsen værd.

Aandalsnæs er det første Anløbssted i Norge. Her begynder den vidt berømmede Romsdal, der gennemstrømmes af Rauma-Elven. Bjerghøje Granitfjelde indrammer Fjorden, hvor Kæmpedamperen vil synes lille, som en Legetøjsbaad mellem Giganterne.

Næste Anløbssted er *Hellesyll* og

Merok ved Geirangerfjord, hvor Damperen passerer det berømte Vandfald »De syv Sostre«. Oppe paa Tøppen af Granitfjeldet knejser en enlig Bondegaard, hvortil en Trappe indhugget i Fjældet fører op. Fra Merok kan endvidere foretages en vidunderlig Udflugt til Djupvandshytten ved den frosne Sø, hvorfra der haves en storslaet Udsigt over Geirangerfjord.

Ved næste Anløbssted, *Loer*, har man Lejlighed til ved en Bjergbestigning at stifte Bekendtskab med en af Europas største Gletschere, *Kjendalsbræen*, og i *Balholm* og *Gudvangen*, som er de næste i Rækken, glider vi ind i den vidunderskonne Sognefjord. Fra *Stalheim Hotel* har man en storslaet Udsigt ud over den 1000 Fod høje Fjældvæg til Dalen nedenunder.

Turens sidste Anløbssted er Bergen, Norges gamle Sostad og vigtigste Skibsfartsby. Atlanterhavets dundrende Donning kommer væltende ind, og Brændingens Ekko synger mellem Fjældryggene, der som høje Bjergrygge grammer Byen. Et myldrende Haveliv udfolder sig her, for Bergen er Centret for hele Vestlandets Skibsfart og Amerikafarten. Men Bergen er den gamle historiske By, hvor Fortiden spejler sig i gamle Bygninger fra Hanssiden, Kirker og Fæstningsanlæg. »Tyskebryggen« et et Navn, der endnu har Klang viden om, og en historisk Begivenhed er Sø-Slaget paa Vaag, (Bugten som deler Bergen i to Halv-



Grindefangst ved Færøerne.

dele) hvor 1665 en hollandsk Ostindieflaade var i Kamp med en engelsk Flaade, der maatte trække sig tilbage. I Slaget deltog ogsaa de bergenske Fæstningsværker.

Naar de Lystrejsende ombord paa »Oscar II« stævner ud fra Bergens Havn, vil de i deres Øren endnu mærke Klangene af det unge, friske Norges pulserende Liv og Arbejde. Og er Pust af Nordhavets Friskhed, og Arbejdets insiterende Ekko vil indramme Indtrykket af det smilende Øresund, naar de atter har Danmark i Sigte

Enkeltheder vedrørende Turen.

1ste Tur:

Afgang fra København 27. Juni Kl. 10 Fm. med Ankomst til Thorshavn 29. Juni Kl. 4 Em. I Thorshavn bliver et Ophold paa 7 Timer, hvorefter Afgang Kl. 11 Em. til Reykjavik, der anløbes den 1. Juli Kl. 11 Fm. Her bliver 59 Timers Ophold, der benyttes til Udflugter ind i Landet.

Fra Reykjavik gaar Turen den 3. Juli Kl. 10 Em. til Nordsiden af Island, hvor Øfjord anløbes den 4. Juli Kl. 10 Em. Her anvendes 24 Timer til Udflugter.

Derefter gaar Turen den 5. Juli Kl. 10 Em. til Norge, hvor man lander ved Aandalsnæs den 8. Juli Kl. 5 Fm. efter knap 3 Døgn's Sejlads. Her bliver 16 Timers Rast, hvorefter



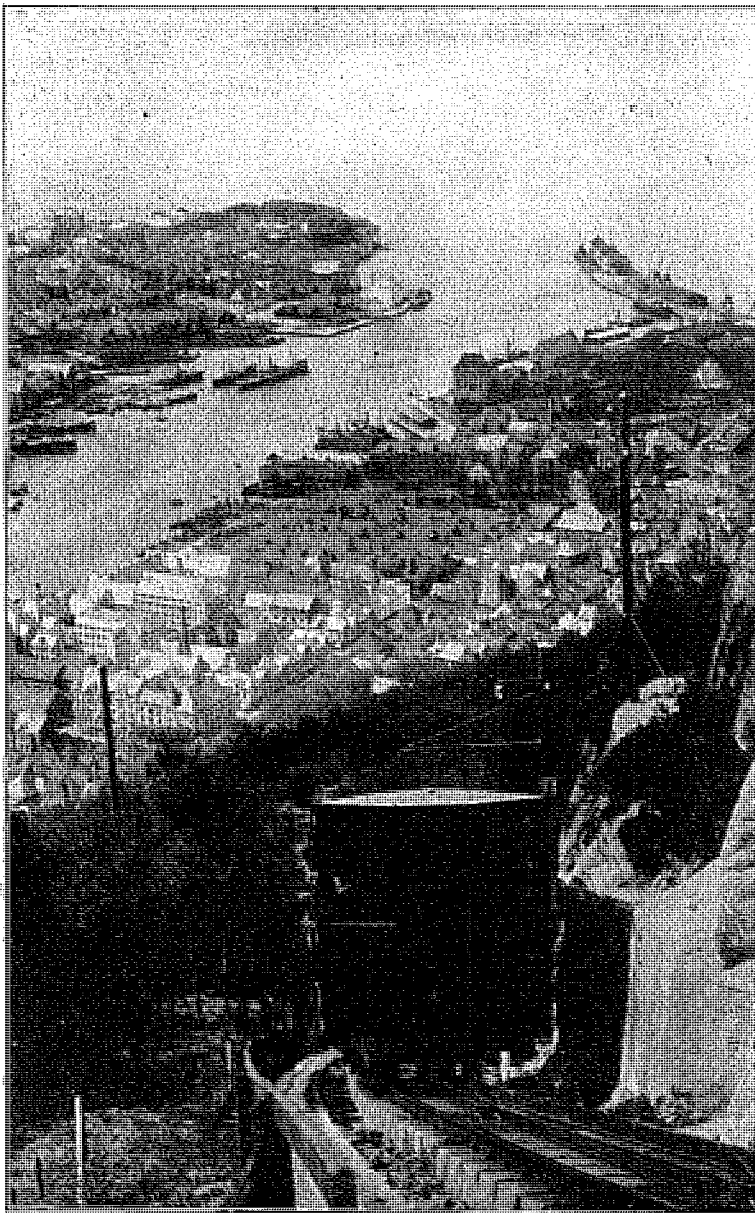
Islænderinde i Højtidsdragt.



Geirangefjord.

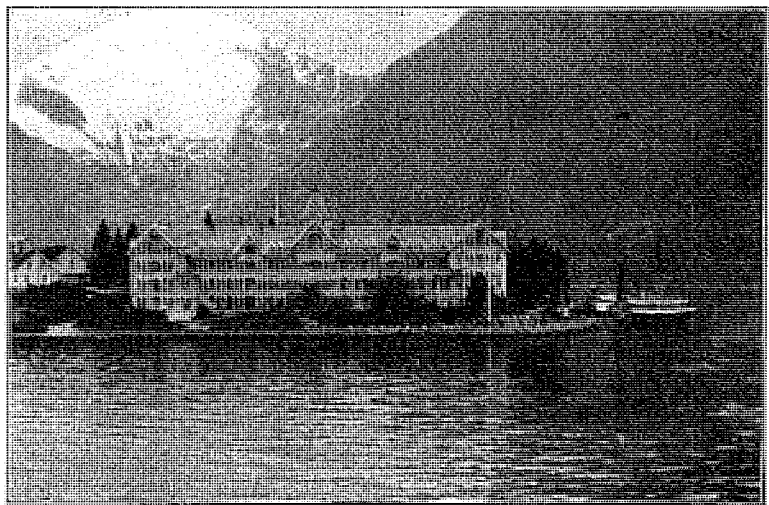
man Kl. 9 Em. samme Dag gaar til Øje, der anløbes den 9. Juli Kl. 8 Fm. og forlades igen efter 1 Times Ophold. Kl. 2 om Eftermiddagen lægger man til ved Hellesylt, hvorfra man gaar igen Kl. 6 Em. for at sejle til Merok, der naas samme Dag Kl. 7. Til at bese Meroks Seværdigheder er afsat et Ophold paa 24 Timer, og herfra sejles den 10. Juli Kl. 7 Em. til Loen, hvor man ankommer Kl. 7 Morgen Dagen efter.

Til Loen er afsat 16 Timers Ophold, og Kl. 11 Em. den 11. Juli damper man til Ballholmen, hvor man arriverer Søndag den 12. Kl. 1



Fløjbanen med Udsigt over Bergens By.

Em. Efter at have muntret sig 15 Timer her drager man Mandag den 13. Kl. 4 Em. til Gudvangen, der naas Kl. 7 næste Morgen. Her bliver 13 Timers Ophold, og derefter anløbes den sidste Station paa Turen — det mindere Bergen — Tirsdag den 14. Juli Kl. 7 Morgen. Man maa saa udnytte Tiden godt, de 14 Timer i Bergen, for Kl. 9 om Aftenen gaar Oscar II tilbage til København, hvor man ankommer Torsdag den 16. Juli om Morgen, og dermed skulde denne første — forhaabentlig mindre — Tur til Færøerne, Island og vestnorske Fjorde være slut.



Balholmen.

Passagererne maa bemærke:

Hver Passager maa være i Besiddelse af gyldigt Pas, hvori er anført, at vedkommende rejser til Norge.

Indtegning til Turen finder Sted igennem Skandinavien-Amerika Liniens Kontor, Kongens Nytorv 8, Telefon Central 4700, Telegram-Adresse: »Hekla«, Liniens Agenter samt forskellige Turistbureauer.

Ved Reservering af Plads betales 25 pCt. af Passagerbeløbet. Resten af Beløbet indbetales senest 14 Dage for Afgangen.

I Tilfælde af, at Passageren ønsker at trække sig tilbage inden 14 Dage før Skibets Afgang, vil Selskabet forsøge at sælge den paagældende Plads. Skulde dette lykkes, vil det indbetalte Depositum blive refunderet.

Mindre Kufferter kan medtages i Kabinen. Storre Bagage kan anbringes i Skibets Bagagerum, hvortil der er Adgang 2 Gange daglig til nærmere opgivne Tider.

Der findes ombord et rigeligt Antal Dækstole til gratis Afbenyttelse.

Tæpper kan lejes hos Dækstewarden mod Betaling af Kr. 6.00.

Penge og Værdisager bør ikke opbevares i Kamrene (Selskabet er ikke ansvarlig for Tyveri). Regnskabsføreren modtager saavel Penge som Værdisager til Opbevaring. Da Selskabet ingen Betaling forlanger for Opbevaring, paatager det sig ingen Erstatningspligt i Tilfælde af Tab.



Stalheim Hotel med Udsøgt over Nærødalen.

Med Skibet følger en Læge og en uddannet Sygeplejerske, som i Sygdomstilfælde gratis yder Passagererne al fornøden Hjælp og Medicin.

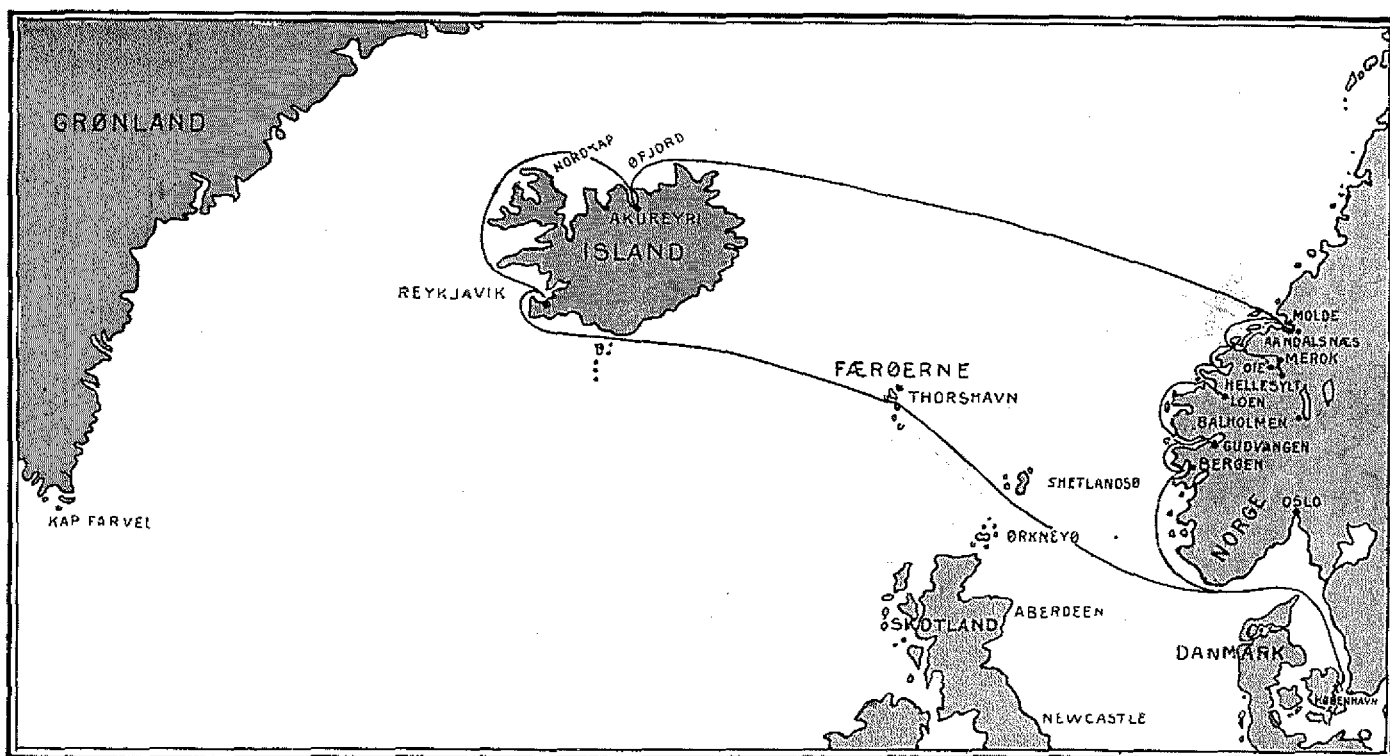
Skibet er forsynet med traadløs Telegraf for Afsendelse og Modtagelse af Telegrammer.

Der findes ombord et udmærket Orkester, som flere Gange om Dagen bidrager til Underholdningen.

Skibet har Frisør- og Barbersalon. Mørkekammer forefindes.



Sanden i Loen.



Oscar II's Rute.

Et Turistbureau ombord meddeler Oplysninger og arrangerer Udflugter i Land.

Selskabet er ikke ansvarlig for mulige Ulykkestilfælde eller Følgerne deraf, ej heller for Skade, som maatte overgaa Passagerernes Ejendele i Forbindelse med saadanne Arrangementer.

Ret til Forandring af Fartplanen forbeholdes, og det vil altid være afhængig af Kaptajnens Skøn, om Anløb af og Ophold i Havn kan gennemføres.

Udflugterne i Land foretages under Ledelse af Bennetts Rejsbureau.

Den russiske Handelsflaade

har aldrig været ret stor, og Krigen har jo yderligere mindsket dens Antal. Nu har et Søfartsdirektorat indenfor Sovjetregeringen overtaget Overkommandoen over hele Ruslands Handelsflaade og er travlt optaget af at bringe denne i sødygtig Stand, hvad der jo er en ret kostbar Historie, da de fleste Skibe har været oplagte i en Række Aar under Krigen. De russiske Søfolks Hyrer er ret høje. Hver Mand ombord har 4 Pund maanedlig i Kostgodtgørelse. Skibet holder selv Kok, og Mandskabet vælger en Stewart eller Proviantforvalter. Denne er igen under Kontrol af en Tremandskomité, som paaser, at han gør sin Pligt. Dæksfolkene har faaet indført Tre-Vagt-Systemet, og Fyrbøderne gaar fire Vagter, enten 3—9 eller 4—12 Timer, henholdsvis Vagt og Frivagt. Ved Land har de 8 Timers Arbejdsdag 5 Dage i Ugen og 4 Timer den 6. Dag. For alt Arbejde udenom betales Overtid. Sluttelig skal anføres, at der ombord paa hvert eneste Skib er Skoler og Lærere, hvor man lærer Navigation, Maskinteknik og Sprog.

Farvandene Syd for Fyn.

I Aarets Løb vil der blive tændt Vinkelfyr paa Avernakø Øst for Munkeby og paa Taasinge Vest for Bækkehavn.

Marstal Navigationsskole.

Navigationsslærer G. O. C. Hansen, som er fast Lærer under Navigationsvæsenet, og som har gjort Tjenestedels i Aalborg og dels i Svendborg, er fra 1. Maj midlertidig udstationeret som Lærer ved Marstal Navigationsskole.

Samtidig trækker Navigationsslærer H. J. Christensen sig tilbage som Lærer ved Marstal Navigationsskole. I den Anledning samledes Lærere og Elever forleden til en lille Højtidelighed paa Skolen, hvorefter den afholdte Lærer fik overrakt en smuk Erindring fra Eleverne.

Redningsmedaille til Islændere.

Den engelske Konge har tildelt 5 Islændere, hvorefter blandt en Dreng paa 13 Aar, Redningsmedaillen i Sølv for i Januar at have reddet Mandskabet fra den engelske Trawler »Viscount Allenby«.

Mindesmærke for Søren Kanne.

Marineforeningen i Grenaa vil rejse en Mindesten over Redningshelten Søren Kanne, hvis heltemodige Gerning St. St. Blicher har beskrevet saa smukt i sit kendte Digt. Han boede i et lille Hus, der endnu ligger ude ved Grenaa Havn.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

har udsendt sin Beretning for 1924, der indeholder følgende almindelige Betragtninger:

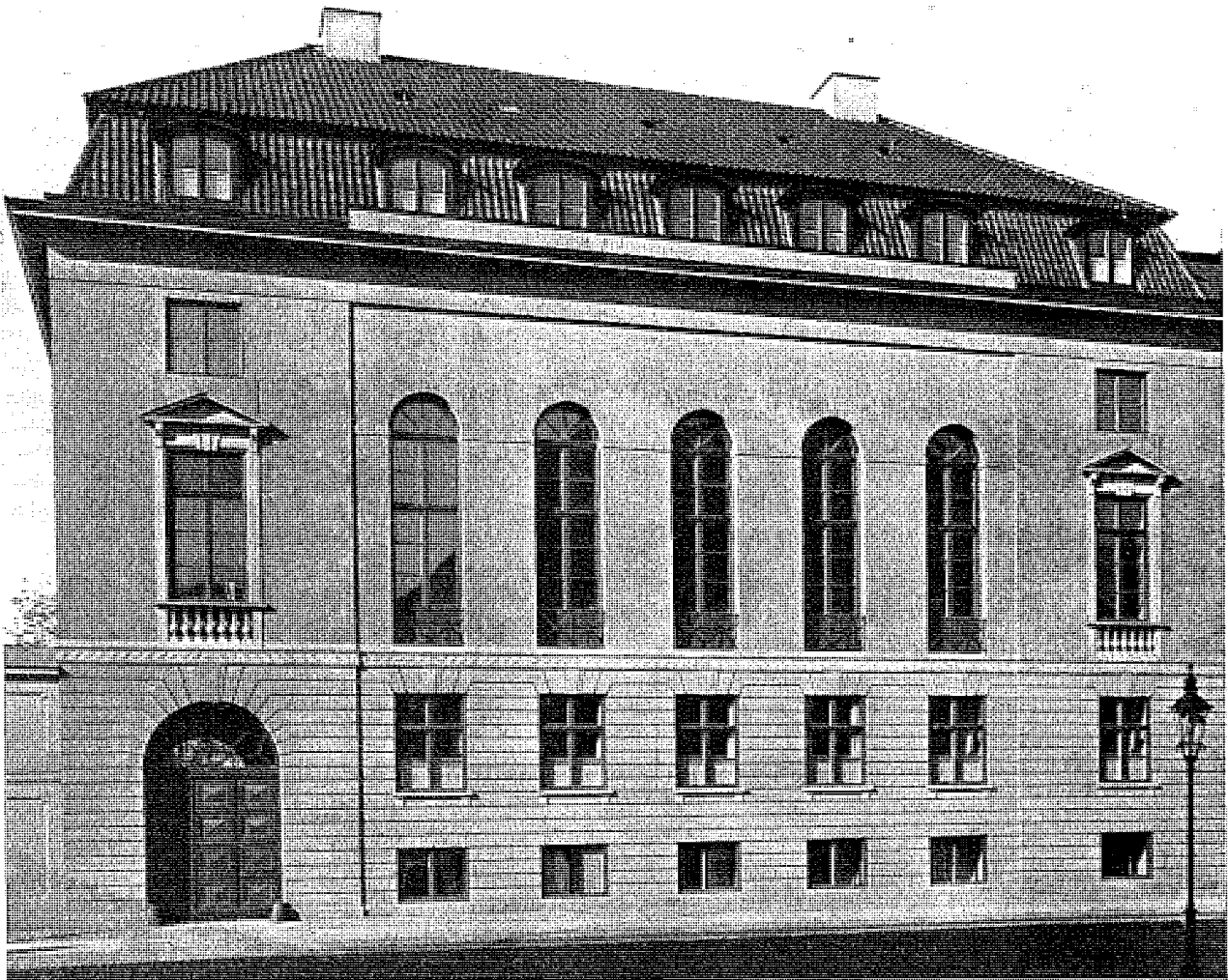
Aaret 1924 har ikke været noget godt Aar for dansk Skibsfart, og Udsigterne for det kommende Aar er heller ikke de lyseste. Aarets første Maaned er vist en ganske pæn Stigning i Fragterne, men denne Stigning var kun af ganske kort Varighed, og Fragtniveauet er nu paa adskillige Punkter — og da navnlig i saadanne Farter, hvor den danske Handelsflaade fortrinsvis er beskæftiget — nede paa Rater, som er tabbringende — saaledes at den Oplægning af Tonnage, som lykkeligvis blev undgaaet i 1924, næppe vil kunne undgaas i 1925, ja den er allerede saa smaat begyndt. Konkurrencen fra Udlandet, navnlig fra Tyskland og andre Lande, som paa Grund af lavere Arbejdsloen er i Stand til at drive deres Skibe meget billigere end de danske Rederier, er overordentlig haard; og hertil kommer, at Udlandet i større og større Udstrækning ved direkte Subsidier eller ved discriminerende Lovgivning søger at ophjælpe den nationale Skibsfart paa Bekostning af fremmed Skibsfart. Forhaabentlig kan dansk Skibsfart som hidindtil klare

sig selv, men det vilde dog være ønskeligt, om der fra alle Sider og ikke mindst fra Statsmyndighedernes Side kunde blive vist nogen større Forstaaelse af de vanskelige Forhold, hvorunder Skibsfarten arbejder. Det bør ikke glemmes, at Skibsfarten indsejler mange Millioner Kroner fra Udlandet, direkte eller indirekte skaffer Brødet til en Mængde Mennesker, og i det hele taget er en meget væsentlig Faktor for Landets hele Økonomi.

Danmarks Handelsflaade sat i Forhold til Landets Indbyggerantal kommer ind som Nr. 4 efter Norge, England og Holland.

Br. Reg. Ts. pr. 1000 Indb

Norge	832
U. K.	402
Holland	382
Danmark	289
Sverige	169
U. S. A.	118
Frankrig	84



Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning i Amaliegade.
(The Danish Steamship-Owners Headoffice-Building).

	Br. Reg. Ts. pr 1000 Indb.
Italien	68
Japan	59
Tyskland	30

Et Lyspunkt er det, at den danske Handelsflaade efterhaanden ved Udrangering af gamle Skibe og Køb af nye staar som en af de bedst udrustede og mest moderne i Verden, idet, i Følge Lloyd's Op-givelser, Forholdet mellem den samlede Handelsflaade og Antallet af Skibe under 5 Aar i de forskellige Lande stiller sig som følger:

	pCt.
Tyskland	52
Holland	36,8
Danmark	33,7
Frankrig	32,25
Canada	30,5
U. S. A.	30,4
Norge	30,3
U. K.	26,1

Det samme Tal viser imidlertid ogsaa i Forbindelse med det tidligere anførte om de lave Lønninger i Tyskland, hvilke umaadelige Fordele den tyske Skibsfart har i Verdenskonkurrencen.

Af Beretningens øvrige Indhold skal iøvrigt anføres:

Dansk Dampskibsrederiforening talte 1. Januar 1924 50 Medlemmer, repræsenterende en samlet Brutto Register Tonnage af 693,623 Tons. I Løbet af Aaret er udgaaet 4 og optaget 9 nye Medlemmer, og Foreningen stod pr. 1. Januar 1925 med 55 Medlemmer repræsenterende ialt 751,727 Brutto Register Tons.

Understøttelser, Bidrag til offentlige Institutioner m. v.

Foreningen har som hidtil betalt til »Georg Stages Minde« 5 Øre pr. B. R. T. af den i Foreningen indmeldte Tonnage eller ialt Kr. 34,681.15. Iøvrigt har Foreningen ydet betydelige Bidrag til en Række offentlige og private Institutioner, saasom Københavns Maskinistskole, Foreningen for international Søret, Danske Navigatorers Bibliotek, Søspejderne, Kunstindustriudstillingen i Paris, »Dansk Arbejde« etc.

Fartstid for Søfolk.

I Anledning af den vedvarende Tilbagegang i Sejlskibstonnagen har Foreningen nedsat et Udvalg for at undersøge, hvorvidt det er muligt og

forsvarligt at opretholde Kravet om, at Søfolk, der ønsker at faa Navigatorbevis, maa have gjort Tjeneste en vis længere Periode i Sejlskibe. Udvalget, som har søgt Samarbejde med Sejlskibsrederiforeningen, Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen, har ikke endnu sluttet sit Arbejde.

Forhyring i Europa til oversøisk Fart.

Som Følge af, at Sø- og Handelsretten i København ved Dom af 25. August 1924 har statueret, at den ved Forhyring i Europa til oversøisk Fart anvendte Rejseangivelse f. Eks. »England og videre« eller »Gøteborg og videre« i Henhold til Sømandslovens Par. 32, ikke dækker Rederierne mod Betaling af een Maanedes Hyre, har Foreningen med andre interesserede Institutioner drøftet Spørgsmaalet om, hvorledes Forhyring i Europa i Fremtiden bør foregaa, saaledes at Rederierne kun har betalt 7 Dages Hyre for en syg Sømand, naar Skibet regelmæssigt anvendes i ikke-europæisk Fart.

Man er enedes om, at Forhyring i Europa for Skibe i ikke-europæisk Fart bør ske paa udtrykkelig Betingelse: »For ikke europæisk Fart«.

Denne Betingelse maa paafores Forhyringsbogen ved Forhyring saavel i Danmark som i andre europæiske Lande.

International Sømandslov.

Paa et Møde i Dansk Dampskibsrederiforening den 6. Marts 1924 blev det vedtaget, at Foreningen skulde søge Samarbejde med de forskellige interesserede Landes Rederiforeninger i Anledning af det af det internationale Arbejdsbureau i Geneve udarbejdede Forslag til en international Sømandslov. Det paabegyndte Samarbejde er i fuld Gang, og man har det bedste Haab om, at det skal lykkes at undgaa en Vedtagelse af Forslaget, i hvert Fald i den Form, som Arbejdsbureauet har givet det.

Lastelinien.

Foreningen har deltaget i Forhandlinger med den britiske Regering om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lasteliniereregler; disse Forhandlinger resulterede i en Overenskomst mellem Danmark og England om gensidig Anerkendelse af hver af Landenes Lasteliniereregler.

Uddannelse af Styr mænd til Radiotelegrafister.

Paa et den 4. December 1924 afholdt Møde vedtoges det at oprette et Laanefond paa Kr. 5000.— for Styr mænd, der ønsker at lade sig uddanne til Radiotelegrafister.

Sejler-Rekord.

Sejler »Marna« af Marstal har sat en Rekord, der tjener Marstal-Fartøjerne til Ære. Den har nemlig gjort Turen Danmark—Færøerne og retur paa 18 Dage uden Motor. Paa Udturen var Lasten Stykgods, paa Hjemturen Skærver. Det er lige ved at være den normale Tid for en Dampers Tur derop.

3 udenlandske Trawlere.

nemlig »Wien«, Nordenham, »Borgfelde«, Hamborg og »Quercia«, Grimsby, er fornylig bleven opbragte ved Vestmanøerne af Inspektionsskibene »Fylla« og »Thor«. Den første blev idømt 10,000 Guldkroner i Bøde og fik Fangst og Redskaber konfiskeret, de to sidste blev hver idømt 2,000 Guldkroner i Bøde.

Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler

af April 1925.

For Fyrbøderbesætningen.

§ 1.

Paamonstring finder Sted i Henhold til Sømandsloven af 1. Maj 1923 og nedenanførte Forhyringsregler:

- Forhyringen er vederlagsfri for den forhyrede.
- Den Mand der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller ikke vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

§ 2.

	Kr. pr Md.
Hyren er for Donkeymænd, Storekeepere og	
Opringere	220.—
» » » Fyrbødere og Motormænd	200.—
» » » Kullempere over 22 Aar	133.—
» » » » under 22 Aar	138.—

For at kunne opnaa de foranførte Hyrer kræves:

- For Fyrbødere og Motormænd, at de er fyldt 19 Aar, og at de har gjort Tjeneste til Søs i Maskinerne i mindst 12 Mdr.
- For Donkeymænd, Storekeepere og Opringere, at de er fyldt 23 Aar, og at de har en Fartstid af mindst 36 Mdr. Donkeymænd, Storekeepere og Opringere udpeges af Maskinmestren ombord blandt de paamønstrede Fyrbødere.

Eksaminerede Maskinister er dog berettiget til at ud-mønstre som Fyrbødere uden Hensyn til ovenanførte Betingelser, for at opnaa Maskinmestercertifikat.

Fyrbøderbesætningen er pligtig til saavel paa Vagten som ved Land at udføre alt nødvendigt Arbejde Maskinerne og Kællerne vedrørende, dog ikke Maling, Rustbankning og Pudsning paa Vagten om Natten.

§ 3.

Naar Skibet ligger ved Land paa Søn- og Helligdage samt paa Sognedage, betales Overarbejde med 75 Øre pr. paabegyndt halve Time. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde, udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads. Endvidere betales ikke Overarbejdspenge for Arbejde ved Rengøring af Skibet, Aftørring af Maskineriet, Rensning af Fyrstederne, Kedelrør, Forbrændingskamre efter Ankomst til Land, naar saadant Arbejde ikke varer udover 1 Time.

For Damp til og Pasning af Varmeledning paa Søn- og Helligdage fra Kl. 7 Fm. til Kl. 10 Em. betales Kr. 10.50. For Afbrydelse af Dampen for Dele af Dagen maa intet fradrages.

§ 4.

Daglønsarbejde betales for Fyrbødere med Kr. 1.60 pr. Time og for Kullempere med Kr. 1.35 pr. Time; dog ikke under 4 Timer.

Overtid for Daglønsarbejde betales for Fyrbødere med Kr. 1.85 og for Kullempere med Kr. 1.60.

For Nattevagt fra Kl. 6 Eftm. til Kl. 6 Morgen i Skibe med afmønstret Besætning betales Kr. 12.50.

Naar der ved Land arbejdes paa egen Kost og Hyren drejer, betales der Kr. 4.20 om Dager i Kostpenge.

§ 5.

Paa Grundlag af det af Det statistiske Departement hvert halve Aar udarbejdede Pristal foretages en Regulering af de i §§ 2—4 nævnte Lønninger og Betalinger, idet disse forhøjes eller nedsættes med en Procent for hver Procent, Pristallet er højere eller lavere end Pristallet i Januar 1925 eller det Pristal, som der derefter sidst er foretaget Lønregulering efter. Regulering foretages dog kun, for saa vidt Stigningen eller Faldet i Pristallet i Forhold til det Pristal, der skal gaas ud fra ved Reguleringen, er over 6 Points.

§ 6.

Arbejdstiden ved Land fastsættes til 8 Timer mellem Kl. 6 Form. og Kl. 6 Em. med $\frac{1}{2}$ Times Frokost, 1 Times Middag og $\frac{1}{2}$ Times Kaffetid. Tilærningstid er ens for hele Fyrbøderbesætningen, Donkeymanden undtaget. Efter endt Arbejde gives der, naar Skibet er for-tøjet ved Kaj, og naar ikke særlige Forhold gør sig gældende, Landlov i den Udstrækning, som Vejr og Sted tillader det, dog under Jagttagelse af Sølovens Bestemmelser. Saasomt Skibet er visiteret af Toldvæsenet og fortøjet eller ankret i Losse- eller Lastehavn, betragtes det som liggende ved Land. I Søen er Arbejdstiden 8 Timer. Al Askehivning og Cverbordlempning af Aske foretages uden Overtidsbetaling; for den ved Land opsamlede Aske betales dog Overtid, hvis Arbejdet udføres uden for Arbejdstiden.

§ 7.

Bakstørn udføres i Arbejdstiden. Kan Bakstørn ikke udføres i Arbejdstiden, betales der Overarbejdspenge herfor, dog ikke Søn- og Helligdage ved Land, og ikke udover $1\frac{1}{2}$ Time pr. Dag i Skibe med 3 Mands Fyrbøderbesætning, 2 Timer i Skibe med 4 til 6 Mands Besætning og 3 Timer i Skibe med over 6 Mands Besætning. Skibet afstaar Sæbe og Soda i passende Mængder til Bakstørn.

Mandskabet holder sig selv med Madrasser og dertil hørende Betræk samt Skaffegrejer og oppebærer herfor et maanedligt Vederlag af Kr. 10.—.

§ 8.

Fyrbøderbesætningen er kun forpligtet til at arbejde ombord i det Skib, hvormed den er forhyret. Under Strejke eller Blokade i dansk Havn er ingen Fyrbøder forpligtet til at arbejde med Lastning, Losning, Indtægning af Bunkerkul, Hiven med Spil eller lignende.

I udenlandsk Havn er Besætningen frit stillet i saa Henseende.

§ 9.

Der tilstaaes Fyrbøderbesætningen $\frac{1}{2}$ Fridag pr. fulde 15 Dage, og denne gives ved Land. 2 halve Fridage kan erstattes med 1 hel; saafremt Forholdene paa Rejsen har været saaledes, at der ikke har været Lejlighed til at give Besætningen Fridage, gives de i Hjemlandet eller Erstatning herfor, som andrager 1 Dags Hyre for hver Fridag. Besætningen har tilgode for den foretagne Rejse.

Den Mand, der uden selvforskyldt Afbrydelse har været i samme Skibs Tjeneste i mindst 1 Aar, tilstaaes der en aarlig sammenhængende Ferie paa 7 Dage med Bibeholdelse af Hyre. Skibet bestemmer Tidspunktet for hver enkelt Ferie. Faar Vedkommende ikke denne Ferie, tilkommer der ham i Stedet herfor 7 Dages Hyre.

§ 10.

Hvis et Mandskab ved Skibets Forlis eller paa anden Maade f. Eks. ved Ildløs, Havari ell. lign. mister sine Effekter, erstatter Rederiet dets Tab med indtil Kr. 400 pr. Mand.

§ 11.

Alle Tvistigheder denne Overenskomst vedrørende vil være at indanke for den mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark bestaaende Voldgiftsdomstol.

§ 12.

Denne Overenskomst træder i Kraft fra og med 22. April 1925 og kan opsiges fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel til Ophør en 1. April, dog tidligst til 1. April 1927.

For Dæksbesætningen.

§ 1.

Paamønstring finder Sted i Henhold til Sømandsloven af 1. Maj 1923 og nedenanførte Forhyringsregler:

- Forhyringen er vederlagsfri for den forhyrede.
- Den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller ikke vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

§ 2.

	Kr. pr. Md.
Hyren er for Baadsmænd	220.—
» » » Tømmermænd med 1 Aars Sej-	
lads	220.—
» » » Tømmermænd under 1 Aars Sej-	
lads	195.—
» » » Matroser	195.—
» » » Letmatroser	95.—
» » » Ungmænd	45.—

For at kunne opnaa de foranførte Hyrer udkræves:

- For Ungmænd at have fyldt 16 Aar og at have faret til Søs mindst 12 Mdr. som Dreng eller mindst 1 Togt med Skoleskib.
- For Letmatroser at have fyldt 17 Aar og at have faret til Søs mindst 24 Mdr., hvoraf mindst 6 Mdr. som Ungmand.
- For Matroser at have faret til Søs i 36 Mdr., hvoraf mindst 6 Mdr. som Letmatros.
- For Baadsmænd at have fyldt 25 Aar og at have en Fartstid af mindst 48 Mdr., hvoraf mindst 12 Mdr. som Matros.

Til Tømmermænd, der selv holder sig med Værktøj, betales ekstra Kr. 15.— om Maaneden i Værktøjspenge.

§ 3.

Naar Skibet ligger ved Land paa Søn- og Helligdage samt paa Søn- og Helligdage, betales Overarbejde med 75 Øre pr. paabegyndt halve Time — for Letmatroser og Ungmænd med 55 Øre. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde, udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads samt

for sædvanlig daglig Rengøring af Skibet, naar saadant Arbejde ikke varer udover 1 Time.

Det er dog en Forudsætning, at paa Dage, hvor Skibet ankommer eller forlader Havn, maa Søvag, Fortøjning, Søklaring og Arbejdstid ved Land ikke uden Overtidsbetaling overstige 9 Timer i samme Døgn.

§ 4.

Daglønsarbejde betales for Matroser med Kr. 1,60 pr. Time, for Letmatroser med Kr. 1,30 og for Ungmænd med Kr. 1,—, dog ikke under 4 Timer.

Overtid for Daglønsarbejde betales for Matroser med Kr. 1,85, for Letmatroser med Kr. 1,60 og for Ungmænd med Kr. 1,30. For Nattevagt fra Kl. 6 Eftm. til Kl. 6 Morgen i Skibe med afmønstreret Besætning betales Kr. 12,50.

Naar der ved Land arbejdes paa egen Kost og Hyren drejer, udbetales der Kr. 4,20 om Dagen i Kostpenge.

§ 5.

Paa Grundlag af det af Det statistiske Departement hvert halve Aar udarbejdede Pristal foretages en Regulering af de i §§ 2—4 nævnte Lønninger og Betalinger, idet disse forhøjes eller nedsættes med en Procent for hver Procent, Pristallet er højere eller lavere end Pristallet i Januar 1925 eller det Pristal, som der derefter sidst er foretaget Lønregulering efter. Regulering foretages dog kun, for saa vidt Stigningen eller Faldet i Pristallet i Forhold til det Pristal, der skal gaas ud fra ved Reguleringen, er over 6 Points.

§ 6.

Arbejdstiden ved Land fastsættes til 8 Timer mellem Kl. 6 Form. og 6 Eftm. med $\frac{1}{2}$ Times Frokost, 1 Times Middag og $\frac{1}{2}$ Times Kaffeid. Tiltørningstid er ens for hele Dæksbesætningen.

Efter endt Arbejde gives der, naar Skibet er fortøjet ved Kaj, og naar ikke særlige Forhold gør sig gældende, Landlov i den Udstrækning, som Vejr og Sted tillader

det, dog under Iagttagelse af Sølovens Bestemmelser. Saasomt Skibet er visiteret af Toldvæsenet og fortøjet eller ankret i Losse- eller Lastehavn, betragtes det som liggende ved Land.

§ 7.

Naar Skibet ligger ved Land, skal Vagtmanden have fri, saasomt Skibet er fortøjet og indtil han skal overtage Vagten. Overstiger denne 12 Timer pr. Døgn, betales der ham Overtid for Resten.

Naar Skibet afsejler og Vagtmanden beordres til Dæksarbejde, uden at han har haft mindst 6 Timers Hvile, betales der ham Overtid for den Tid, der mangler i de 6 Timers Frihed.

Natten før Hjemlandets Søn- og Helligdage betales med Overtid. Vagtmandens Tjeneste og Vagt maa ikke uden Overtidsbetaling overstige 12 Timer i samme Døgn.

Vagten drejer fra Kl. 6 Aften til Kl. 6 Morgen.

Vagtmanden er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde, saasomt Søklargøring, Forhaling, Rengøring, Baadstjeneste, Tilsyn og Vagt under Lastning og Losning og lignende.

Det samme er gældende for Vagtsmandskabet, naar Skibet ligger ved Land og Søvagten drejer. Vagtmanden er ikke pligtig at udføre almindeligt Skibsarbejde, saasomt Maling, Skrabning, Pudsning og lignende.

§ 8.

Bakstørn udføres i Arbejdstiden. Kan Bakstørn ikke udføres i Arbejdstiden, betales der Overarbejdspenge herfor, dog ikke Søn- og Helligdage ved Land og ikke udover 1½ Time pr. Dag i Skibe med 4 Mandes Dæksbesætning, 2 Timer i Skibe med 5 eller 6 Mandes Besætning og 3 Timer i Skibe med større Besætning. Skibet afstaar Sæbe og Soda i passende Mængder til Bakstørn.

Mandskabet holder sig selv med Madrasser og dertil hørende Betræk samt Skaffegrejer og opbevarer herfor et maanedligt Vederlag af Kr. 10.—.

§ 9.

Under Strejke eller Blokade i dansk Havn er ingen af Besætningen forpligtet til at optage det Arbejde, som er nedlagt af andre. I udenlandsk Havn er Besætningen frit stillet i saa Henseende.

§ 10.

Der tiltaas Dæksbesætningen ½ Fridag pr. fulde 15 Dage, og denne gives ved Land. 2 halve Fridage kan erstattes med 1 hel; saafremt Forholdene paa Rejsen har været saaledes, at der ikke har været Lejlighed til at give Besætningen Fridage, gives de i Hjemlandet eller Erstatning herfor, som andrager 1 Dags Hyre for hver Fridag. Besætningen har tilgode for den foretagne Rejse.

Den Mand, der uden selvforskyldt Afbrydelse har været i samme Skibs Tjeneste i mindst 1 Aar, tiltaas en aarlig sammenhængende Ferie paa 7 Dage med Beholdelse af Hyre. Skibet bestemmer Tidspunktet for hver enkelts Ferie. Faar vedkommende ikke denne Ferie, tilkommer der ham i Stedet herfor 7 Dages Hyre.

§ 11.

Hvis et Mandskab ved Skibets Forlis eller paa anden Maade, f. Eks. ved Ildløs, Havari eller lign. mister sine Effekter, erstatter Rederiet dets Tab med indtil Kr. 400.— pr. Mand. Tømmermandens Ejendele og Værktøj skal erstattes med dets fulde Værdi indtil Kr. 600.—.

§ 12.

Alle Tvistigheder denne Overenskomst vedrørende vil være at indanke for den mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark bestaaende Voldgiftsdomstol.

§ 13.

Denne Overenskomst træder i Kraft fra og med 22. April 1925 og kan opsiges fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel til Ophør en 1. April, dog tidligst til 1. April 1927.

Søfarts-Organisationernes Repræsentanter,

der afsluttede de ovenfor gængivne Overenskomster.



Direktør E. Maegaard,
Dansk Dampskibsrederiforening.



Skibsreder L. R. Schmith,
Dansk Dampskibsrederiforening.



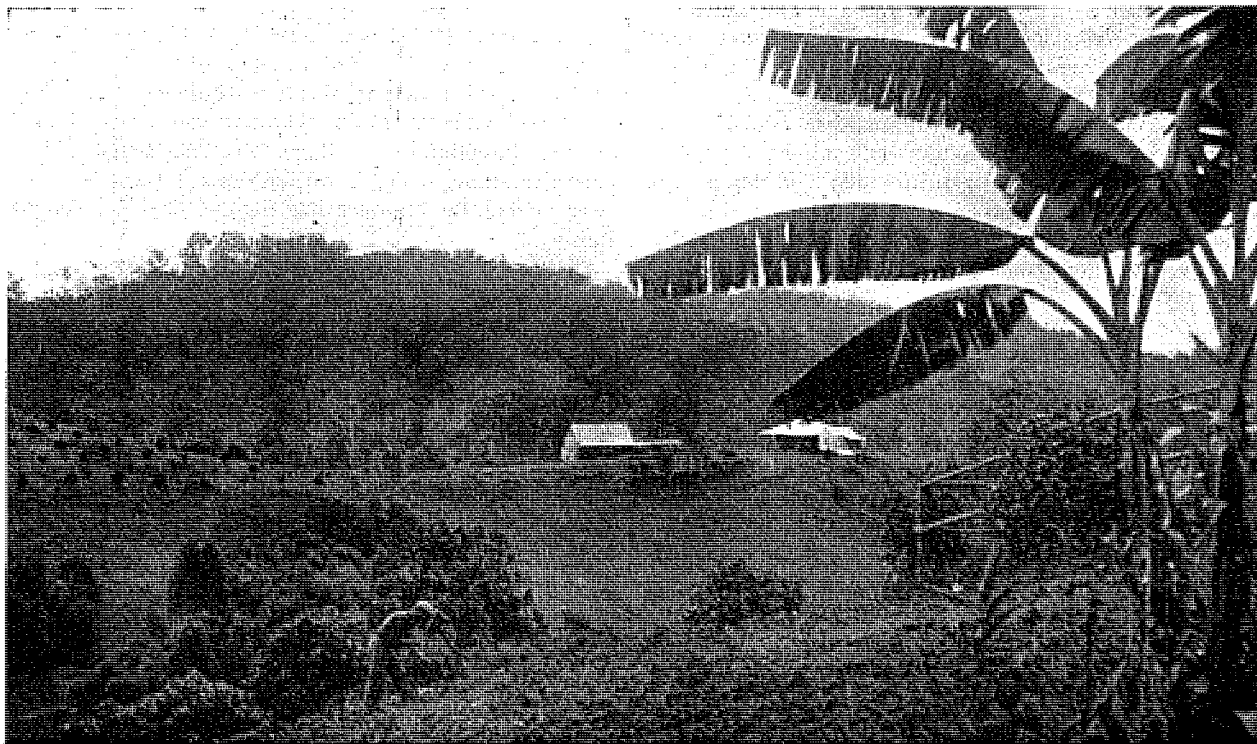
Formand E. Jacobsen,
Søfyrbødernes Forbund.



Formand Peter Bach,
Sømændenes Forbund.

UDVANDRINGSSPØRGSMÅLET

PROBLEMET PRINCIPIELT



Farmerhus i Queensland.

Udvandringssspørgsmaalet er et vigtigt Led i et Lands Økonomi, men artet sig isøvrigt højst forskelligt til de forskellige Tider. Det var Udvandring, som skabte Spaniens og Portugals Storhedstider; de udvandrede vandt for Moderlandene hele eller halve Verdensdele; disse gik ganske vist i senere Hundredeaar politisk tabte for Moderlandene, men tilhører dem endnu helt sprogligt — saaledes at f. Eks. Spansk er det næststørste og næstvigtigste Verdenssprog efter Engelsk — og de tilhører dem endnu i en meget væsentlig Grad kulturelt og i ikke uvæsentlig Grad økonomisk.

Det er Udvandring, som har skabt det engelske Verdensrige. De udvandrede blev Spejdere, Banebrydere eller Pionerer for Moderlandet, ja endog blot enkelte Individder blandt dem har været medvirkende til at skaffe England saa store Landstrækninger som Indien eller Rhodesia, for ikke at sige hele Sydafrika.

Paa den anden Side er det Indvandring til England — Udvandring i en anden Form — af en Række andre Folkeslags kraftigste Individder, som har muliggjort Skabelsen af en kraftig Race, uden hvilken intet Verdensherredømme kunde grundes. Vikingetiden har i saa Henseende maaske haft størst Betydning; i Aarhundreder kom Vikingerne — de kraf-

tigste, mest eventyrligste og modigste af Nordboerne; i mange Aaringer kom de endog med 6—700 Skibe aarligt til Themsmundingen, en Snes Mand eller op til 30 paa hvert Skib, altsaa i et Tal af mange Tusinder aarligt, og Flertallet endte med at slaa sig ned derovre, hvis de ikke blev paa Valen. Normannerne var jo atter Halvvikinger.

Denne Indvandring tilførte der engelske Race en umaadelig Manddomskraft og betød en tilsvarende Aareladning eller Blodsvækkelse herhjemme, hvilke Forhold begge afspejler sig i henholdsvis vor egen svage Middelalder og Englands uafbrudte Udvikling til Verdensmagt.

Nordamerika er helt og holdent blevet til, hvad det er, i Kraft af Indvandring, hvilket er det samme som Udvandring fra andre Lande. Det samme gælder de unge, jomfruelige, større oversøiske Statsdannelser som Canada, Australien eller Argentina.

Et Land, der ikke har udviklede Forbindelser med Omverdenen, bliver stillestaende og hyppigst fattigt; som Helhed gælder Reglen, at jo livligere Forbindelsen er, des rigere bliver Landet. England har de livligste Forbindelser med Omverdenen og er det forholdsvis rigeste, Rusland de daarligste og forholdsvis fattigste. U.S.A., der helt er grundlagt ved Indvandring, skylder Krigstrafiken, at det har

kunnet samle Halvdelen af Klodens Guldbeholdning.

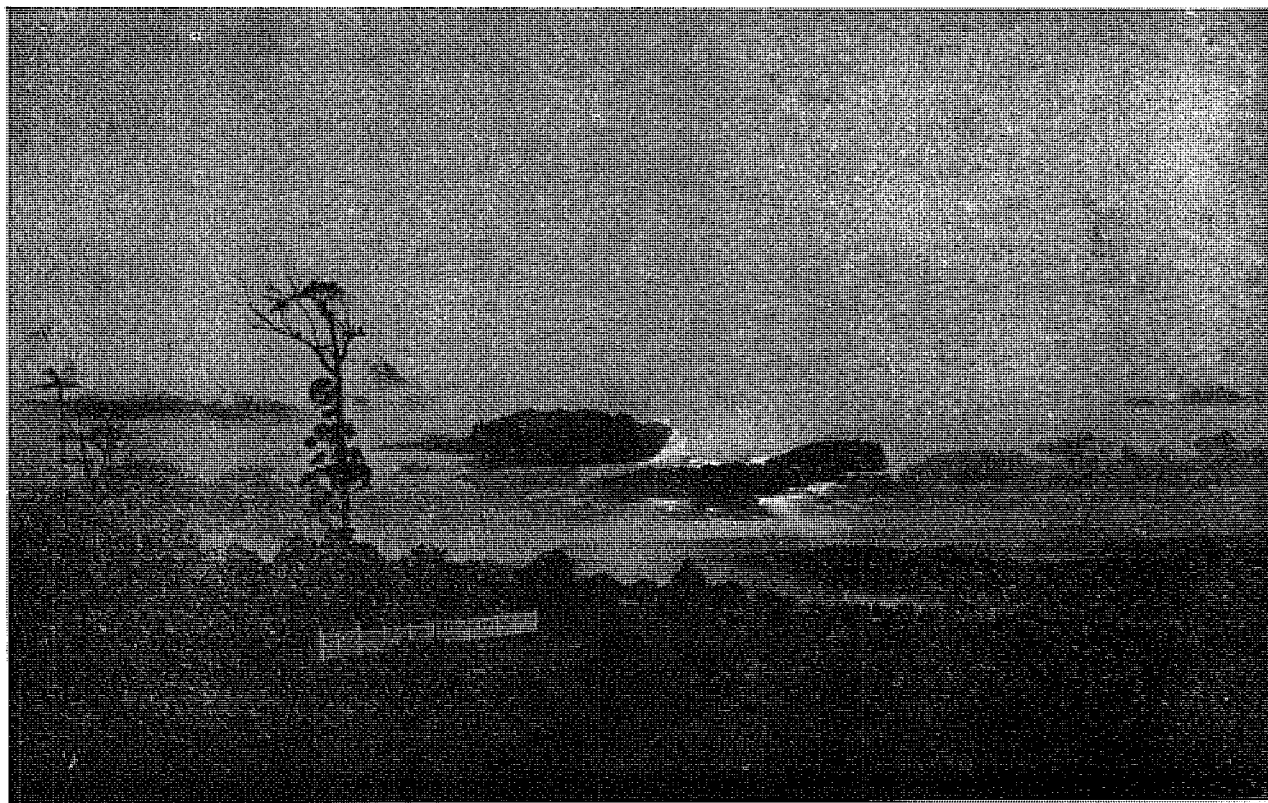
Udvandring skyldes ikke særlig, hvad der til daglig kaldes „Overbefolkning“, som overhovedet er et ganske forholdsmæssigt, relativt Begreb. Holland og Belgien, der hver for sig kun er ca. $\frac{3}{4}$ af Danmarks Størrelse, men hver især har over dobbelt saa mange Indbyggere, er ikke overbefolkede — deres Hjælpkilder er tilstrækkelig udnyttede til at kunne ernære deres Befolkninger — der, 15 Millioner i alt, er tre Gange saa tætte som Danmarks, skønt de er tyndere befolkede end det egentlige England. Indbyggertallet er pr. engelsk Kvadratmil for Holland 554, for Belgien 636, for England 700. Den forholdsvis lille Ø Java med sine mindst 33 Millioner Indbyggere, er ikke overbefolket; et af Naturen saa rigt udrustet Land som Brasilien siger om sig selv, at det kunde rumme og ernære hele Jordklodens Befolkning, og det er vistnok sandt, hvis alle dets Hjælpkilder var fuldt udviklede, medens det samtidig er sandt, at i en ubeboet brasiliansk Urskov saa stor som hele Danmark, vilde blot én eneste Europæer ikke kunne finde Føden, men maatte dø af Sult. Vikingetidens Danmark var ikke nær saa befolket som nu, men maaske alligevel forholdsvis „overbefolket“. Desuden blev Udvandringen en Vane — om man vil: en Raptus, Mani eller Psykose.

Spørgsmaalet om Overbefolkning er et Spørgsmaal om Samfundstilstandene, de soci-

ale Forhold, om hvor lidt eller meget de naturlige Hjælpkilder er udviklede. Naar Jorden f. Eks. begynder at blive dyrket, og der kommer mange Landmænd, vil der ogsaa kunne leve Købmænd, Møllere, Bagere, Læger, Smede, Skomagere, Skrædere, Sagførere o. s. fr. Menneskene lever af og ved hverandre, og jo flere og mere specialiseret, jo mere udviklet Samfundet er.

Iøvrigt er der en Væsensforskel mellem de Stormagters Sønner og Døtre, som kan udvandre til Kolonierne under deres eget Flag — som f. Eks. Englændere til Canada, Sydafrika eller Australien — og Smaastaters som Danmarks, der maa udvandre til virkeligt fremmede Lande med andre, selvstændige Flag.

Storbritannien regner uden videre med, at enhver udvandret Englænder, hvor han end vandrer hen, bliver en Kunde til de engelske Produkter, han er vant til, men i særlig Grad gør det, naar han udvandrer til en engelsk Koloni. Englands Udvandrere til engelske Kolonier er derfor ikke tabte for Moderlandet, der strækker sig over hele Kloden og alle Klimaer, fra de arktiske som i Nord-Canada, gennem alle Mellemgraderne til Ækvatoriallandene som i Kenya i Afrika. Disse Udvandrere er — hvor de end havner i engelske Kolonier — fuldgyldige Medborgere af det selv samme britiske Verdensrige. Angerledes med danske Udvandrere. Det kan ikke undgaas, at de ved Udvandring i nogen Grad gaar tabt



Naar Solen ganger til Hvile . . .



Skovhugst i Queensland.

for Moderlandet; de maa indordne sig under et fremmed Statssamfund, svare Skatter eller Afgifter dér, faar deres materielle Interesser dér.

Kunde man imidlertid se bag Kulisserne i et Lands Udenrigshandel, vilde det vise sig, at Landsmænd i Udlandet, uden derfor at være

Forretningsgenier, spiller en betydelig Rolle som Formidlere af Moderlandets Produkter, der afhændes oversøisk, og af oversøiske, der afhændes i Moderlandet, dermed for dets Økonomi, og normalt for dets Trivsel.

Alt i alt er Udvandring, naar den holder sig indenfor et begrænset Tal og ikke bliver



Lemon Plantage.



Vanskelig Pløjning paa Grund af de stejle Skraaninger.

Masseudvandring, ikke et Tab alene, men kan og bør tillige være en Vinding. Den er i hvert Tilfælde en Sikkerhedsventil, som Dampmaskinens for overflødig Damp, saaledes for Samfundsmaskineriets virkelige eller formentlige overflødig Kraft.

Udvandringen her hjemme fra svingede i Aarene før Krigen aarlig mellem 6000 og 10,000, mest omkring Tallet 8000. Et saadant Tal kan for Danmarks Vedkommende aldrig blive nogen Aareladning, da det kun er en Brøkdel af 1% af Befolkningen, og en Del af Udvandringen tillige er nationaløkonomisk gavnlige. Udvandringstallet sank under Krigen til et saadant Minimum, at den praktisk talt helt standse; siden er den steget regelmæssigt, fra ca. 1000 til ca. 2000, 3000 o. s. fr. og vil for 1924 komme til at udvise Tal, der nærmer

sig dem fra før Krigen. — Udvandringen hæmmes dog noget af, at Billetpriserne i Overensstemmelse med det almindelige Prisniveau er 2—3 Gange saa dyre som de før-krigslige, rigtignok ogsaa yderst billige, Priser; paa den anden Side ydes der for Prisen nu ogsaa langt bedre Forhold om Bord.

Landbruget, som altid har afgivet det største Kentingent til Udvandringen, har i mange Aar haft gode Kaar her hjemme, bortset fra nogle Vanskeligheder for et Par Aar siden; 1923 blev et endog udmærket Aar og 1924 et endnu bedre. Men paa den anden Side er Rentabiliteten af dansk Landbrug dog ikke saa stor — den opgives officielt fra 1 til godt 8%, men er naturligvis lidt større, da Værdien af Goder som Haveprodukter etc. aldrig vil blive helt statistisk udtømt — at den ikke



Øverst: Brookfield Scrub. — Skovegn og Vandfald.
Nederst: Glade Danskere paa Søndagsudflugt i det Frie.

ret let kan forrykkes. Hvis f. Eks. Kronen ret hurtig steg til Pari — hvad der dog næppe er Fare for — og Landmanden i Stedet for at faa et £ til Værdi af henvend 27 Kr. hjem, fik et £ til Kr. 18,20, samtidig med, at han skulde betale Skatter, Afgifter og Indkøb i en fulgdod, højere Krone, vilde mange Landmænd blive tvunget til Udvandring, da vi nu delvis har genindført Stavnsbaandet, og ingen Landboeruden videre kan indvandre til Byerne. Tyskland aftog i 1924 mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{5}$ af vore Landbrugsprodukter, hvad det ikke havde evnet i flere Aar; hvis dets Økonomi

fik et nyt Grundskud — hvad der heller næppe er Fare for — vilde det paavirke vor egen til større Aflæsning af et derved overflødig Befolkningsoverskud. Hvis de engelske Kolonier, Argentina, de baltiske Stater og Rusland i stigende Grad kunde erstatte danske Produkter paa det engelske Marked med deres egne Varer — der er i saa Henseende nogen, men ikke stor Fare — vilde det samme som nævnt hænde herhjemme. Et lignende Resultat kunde tænkes naaet ved et Sammenspil, om end i ringere Styrkegrad, af alle de nævnte virkende Omstændigheder plus nogle flere, der kom ude fra, men som endnu ikke hell kunde overskues.

Industriens Beskæftigelsesgrad har været stigende i de sidste Aaringer, og sidste Aars Tal paa arbejdsløse er næppe større, end at vi maa regne med det som permanent, saa længe vi opretholder de nuværende sociale Love. I hvert Tilfælde vil ingen arbejdsløs kunne regne med nogen som helst Form for social Forsorg dér, hvor han udvander til; det er kun en lille Plet af Kloden, det nordvestlige Europa, hvor man iværksætter den sammen med Fag-Stavnsbaandet: at man kun maa udøve ét eneste enkelt Fag.

Oversøisk kan en Udvandrer — ud fra Grundsætningen om, at „Nød lærer nøgen Kone at spinde“ — maaske blive tvunget til efterhaanden at udøve en Snes forskellige Sysler, før han finder sit virkelige Leje. Hele Answeret hviler paa ham selv og i ingen Hen-

seende paa Samfundet. Derfor vilde det være taabeligt at udvandre for dem, der skatter den sociale Forsorg; andet Steds vil man blive stillet overfor en helt anden, haard, nogen Virkelighed.

Indtil for faa Aar siden gik omtrent $\frac{5}{6}$ af den danske Udvandring til De Forenede Stater. Men efter Krigen begyndte U.S.A. saa smaat at lukke; nu maa der aarlig kun komme godt 2000 Danske, knapt et Par Hundrede maanedlig, og de sorteres meget strengt, medens Tusinder staar i en Slags Queue og gerne vil ind, men ikke kan komme. Maaske lukker U.S.A. om et halvt Aarslid ganske for Indvandring, dette er i hvert Tilfælde Tendensen, som ikke skyldes nogle enkelte ledende Politikers Lune, men de amerikanske Fagforeningers Indflydelse for at holde en høj Arbejds løn ved at udelukke Konkurrence. Principielt kan man altsaa regne U.S.A. som et lukket Land for den almindelige Udvandrer, hvilket altsaa ogsaa herefter maa give en tilsvarende principiel Ændring i det danske Udvandringsspørgsmaal.

Det, der da maa undersøges, er: Hvorhen skal den danske Udvandrerstrøm, den, som dog aarlig gaar op i nogle Tusinder, vende sig, naar U. S. A. lukker helt efter forud allerede delvis at have lukket?

Dette skal undersøges i en afsluttende Kronik.

Bertel Fuglsang.

Ni Sømænd druknede.

Ni Sømænd druknede forleden paa Erie-Søen, idet Damperen, paa hvilken de befandt sig, pludselig krængede og gik under i den høje Sø.

Skibsforlis.

Den 21. April er japanesisk Damper »Raifuku Maru« sunket paa 41 Gr. 43 Min. N. og 61 Gr. 39 Min. W.

Norsk Dpsk. »Bjørnefjord« grundstødt ved Fray Bentos.

Den sidste New Foundlandsfarer.

Sk. »Poseidon«, Kaptajn Rasmussen af Marstal, afsejlede forleden fra Marstal til Halmstad, hvor den skal indtage en Ladning Træ til Island, og dermed er hele den Marstalske New Foundlandsflaade ude at sejle.

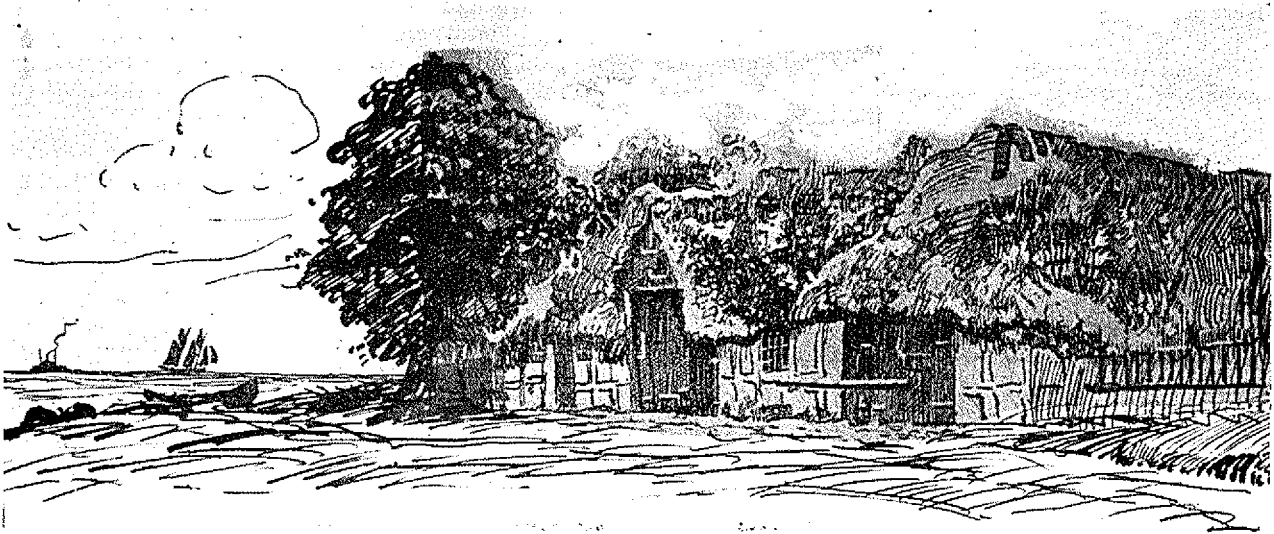
Ostersø-Eskadren og Erhvervene.

Da Krydseren Niels Juel i Vinteren 1923—24 var paa Togt til Sydamerika, medbragte Skibet nogle af Udenrigsministeriets danske Oplysningsfilms, som med god Virkning blev forevist i de Havne, Skibet anløb. Der er derfor i Forbindelse med det til den kommende Sommer berammende Togt til Finland, Estland og Letland planlagt et videregaaende Oplysningsarbejde af erhvervsmæssig Art, og Chefen for Udenrigsministeriets Oplysningsbureau for Erhvervene, Afdelingschef Erik Valeur, skal være til Stede paa de Pladser, Eskadren anløber, for paa Baggrund af den Opmærksomhed, der ved Togtet vækkes for Danmark, at virke for Udbredelse af Kendskab til danske Erhvervsforhold og for udvidet Samhandel.

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410



Redningsstationen „Vesterø“ paa Læsø gennem 50 Aar.

Meget Vand er løbet i Stranden siden hin Foraarsdag den 1. April 1875, da den nyanlagte Redningsstation kunde paabegynde sin ansvarsfulde Gerning, og store Forandringer og Udviklinger er sket i de forløbne 50 Aar, saa næsten intet i Stationens Omgivelser minder om den Tid; men i Dag som hin Dag staar Stationens Mandskab klar til hurtig Udrykning og til at gøre sin Pligt, naar Nødens Stund er inde, og der kaldes derudefra.

Da Redningsstationen »Vesterø« skulde oprettes, skete Henvendelse til *Niels Peter Friis*, der straks blev antaget som Opsynsmand, og hvem det blev overdraget at antage Mandskab.

N. P. Friis var en særdeles dygtig, samvittighedsfuld og energisk Mand, og med stor Dygtighed ledede han Stationen i 32 Aar. Med god Sømandsindsigt og Mynighed ledede han Redningsforetagender og kommanderede sit Mandskab, og selv op i sin høje Alder entrede han som nogen Yngling ombord i de strandede Fartøjer, foregik sine Folk med et godt Eksempel og skaanede aldrig sig selv. I Tidernes Løb modtog han

da ogsaa flere Udmærkelser saasom Dannebrogskorset, Fortjenst-Medailen i Sølv, Redningsvæsenets store Sølv-Medaille og fra den hollandske Regering en stor Redningsmedaille i Sølv.

I hine Tider var Sejladsen forbi Læsø med de mange, lumske, udstrakte Grunde særlig farlig for de mange Sejlskibe, der da kun havde faa Fyr og Sømærker til Vejledning. Den unge Redningsstation havde derfor ofte nok at gøre, og tidt var Mandskab udsat for næsten overmenneskelige Strabadser, naar det i mange Tilfælde gennemblødte og forkomne skulde ud til de strandede Skibe, undertiden i flere Mils Afstand fra Redningsstationen.

Aaret efter Stationens Oprettelse kastede en orkanagtig Storm saaledes ikke mindre end 29 Skibe ind paa Grundene paa een Nat. Mange sønder-sloges og flere Besætninger druknede, men Vesterø Redningsmandskab samt Redningsmandskabet fra den nogle Aar tid-



Poul Winther Poulsen.



Niels Peter Friis.

ligere oprettede Østerby Redningsstation gjorde sin Pligt til det yderste og reddede, hvad reddes kunde.

Gennem Aarene kaldtes ofte paa Vesterø Redningsstation, og i de 50 Aar har Baadene fra Vesterø og fra den i Aaret 1891 oprettede Bistation »Hornex«, der betjenes af samme Mandskab, været ude ialt ca. 400 Gange til Øvelser og Redningsforetagender, og naar nævnes strandede Skibe som Jagt »Kathrine« af Frederikshavn, Skonnert »Princes Royal« fra Sverrig, Briggen »Flora« fra Norge, Skonnert »Andreas« fra Sverrig, Skonnert »Roska« fra Marstal, S/S »Nerva« fra Göteborg, Fiskesmakken »Svend Trøst« o. s. v., er det tilstrækkeligt til at fremkalde mange Minder og Situationer, hvor vore pligtro Redningsfolk har set Døden i Øjnene.

Nilfisk



Tell.
9650

I ethvert
Passagerskib
bør der findes

en Nilfisk Støvsuger.

Illustr. Katalog og Pristilbud til Tjeneste.

A/s Fisker & Nielsen
Peter Børgsvej 30, København F.

Den sørgeligste af nævnte Strandinger var vel nok Briggen »Flora«, hvor 7 Læsøboere, deriblandt Mænd fra Redningsmandskabet, frøs ihjel, og hvor ialt 36 Mennesker var i største Livsfare. Tilfældet skaaede en Pram, ellers var alle sikkert omkomne.

I 1907 tog N. P. Friis sin Afsked og afløstes af Poul Winther Poulsen, der som sin Forgænger samvittighedsfuldt og dygtigt har varetaget Posten siden.

Som alt andet har ogsaa Redningsstationen Vesterø gennemgaaet en stor Udvikling. Det oprindelige Stationshus, et lidet tagtækket Hus, er flere Gange ombygget, udvidet og flyttet. Det er nu bebyggende lige ved Havnekajen, saa Baaden ad et Slæbested kan glide lige ud i Vandet. Den første Redningsbaad var en lille Sænkekølsbaad, der senere afløstes af en alm. Robaad med Luftkasse. Denne ombyttedes med en ny Sænkekøls-Sejlbaad, der senere erstattedes med en større Baad med 2 Sænkekøle og beregnet til 14 Mands Besætning. Endelig i 1920 installeredes en Motorredningsbaad med 10 H. K. og til 12 Mands Besætning, altsaa ret tidssvarende, kun er den almindelige Mening, at Maskinkraften burde være en Del større. Endvidere findes ved Stationen et større Redningsmateriale, der stadig tilføres nyt og forbedres.

Naar Bistationen »Hornex« skal i Funktion, maa 5 Par Heste køre den tunge Transportvogn med Redningsbaad og Materiale gennem den dybe Sandvej ned til Stranden. Til Redningsmandskabets Pligter hører at gaa Strandvagt, naar Forholdene kræver det; et ikke altid hyggeligt Hverv, naar Snestorm raser og Mørket ruger over Land og Vand.

Af det først ansatte Mandskab lever endnu Ole Peter Christensen, Dannebrogsmænd. Nuværende Eaadformand Lars Beck ansattes 1. Oktober 1909.

Som nogle af de ældste af det nuværende Mandskab kan nævnes Niels Peter Jacobsen og Konrad Madsig Bjørnsen.

Th. Z.

Damperen »Argosy«,

tilhørende American Scantic Line, ankom forleden til København fra New York med Stykgods efter at have gjort Rejsen over Atlanterhavet paa 13 Døgn og 14 Timer, vistnok Hastighedsrekord for en Lastdamper.

Hajer som Filmsskuespillere!

Den amerikanske Filmsinstruktør George Fitzmaurice udtaler til en Journalist:

— Jeg har opdaget, at Hajer er glimrende omgængelige som Filmsskuespillere. Man behøver blot at anbringe et Menneske i Hajens Nærhed — saa foretager den sig øjeblikkelig og uden Instruktions det ønskede Overfald paa ham. Hele Kunsten ligger i at faa Mennesket til at udføre sin Rolle.

Trafiken paa Danzig.

I Marts 1924 indgik 40 danske Skibe med 26,257 Tons til Danzig, og Danmark staar som Nr. 2 efter Tyskland med 114 Skibe og 46,835 Tons. Til Danzig er ankommet 133 Passagerer fra København og afgaaet 108 til København.

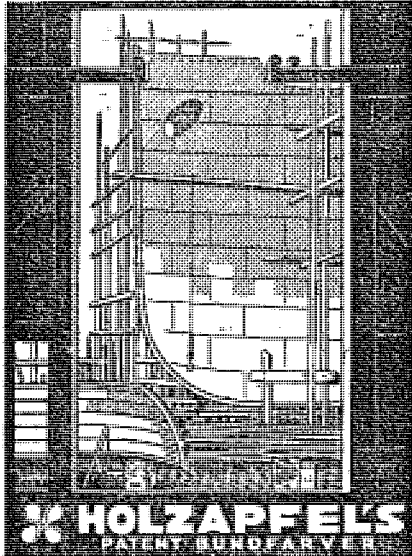
Max Møller A/s

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning: Dæk & Maskin Stores.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK



TLF. C. 5601 - ST. ANNE PLADS 16 - TELEGR. HOLZANDIA

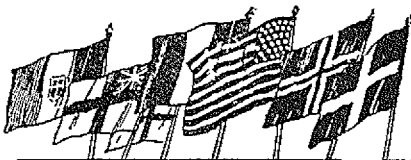
Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16



NORDISK FLAG
TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752
Flag, Standere, Vimpler, Liner.
Frederiksberggade — 26

D'Herrer Dampskibsredere og Arbejdsgiveres Opmærksomhed henledes paa

Dansk Sø-Restaurations Forenings Engageringsbureau,

Lille Strandstræde 20 Telf. Central 10 270
København K,

Bureauet anviser dygtige og paalidelige Hovmestre og Kokke.

Kapsejlads i 1925.

7. Juni. — Øresunds Sejlklub »Frem«. Hørsens Amatør-Sejlklub.
13.—14. Juni. — K. N. S. Foraarskapsejlad. Oslo.
14. Juni. — Hellerup Sejlklub. Sejlklubben »Neptun«, Vejle.
20.—21. Juni. — K. D. Y. Provinskapsejlad ved Svendborg.
27. Juni. — Pokalsejlad om »Øresundspokalen«, Hankø.
28. Juni. — Roskilde Sejlklub. Odense Sejlklub. Middelfart Sejlklub. Sejlklubben »Bugten«, Aarhus.
3. Juli. — K. N. S. Regatta, Hankø.
3.—14. Juli. — Clyde »forthnight«.
5. Juli. — Aarhus Sejlklub.
8. Juli. — Pokalsejlad om »Coupe de France«, Horten.
9. Juli. — Pokalsejlad om »Guldpokalen«, Göteborg.
12. Juli. — »Jysk Sejlunion«, Fredericia. Svendborg Sunds Sejlklub. Helsingborg Segelsällskap (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad).
15.—19. Juli. — Göteborgregattaerne.
19. Juli. — Kolding Sejlforening. Malmø Yachtklub (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad).
23.—27. Juli. — K. D. Y. »Øresundsuge«.
26. Juli. — K. A. S. (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad). Kolding Sejlklub.
28.—30. Juli. — K. A. S. Pokalsejlad om »The Genua Cup«.
30. Juli. — K. S. S. S. »Sandhamnsregattaen«.
30. Juli—2. Aug. K. N. S. Landsregatta, Stavanger.
2. Aug. — Horsens Sejlklub.
3. Aug. — Pokalsejlad om »En-Tonner Pokalen«, Amsterdam.
3.—7. Aug. — Cowesugen.
9. Aug. — Øresunds Sejlklub »Frem«.
15.—16. Aug. — K. N. S. Efteraarskapsejlad, Oslo.
16. Aug. — Sejlklubben »Sundet«. Svendborg Sunds Sejlklub. Landskrona Segelsällskap (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad).
22. Aug. — K. D. Y. Damekapsejlad.
23. Aug. — K. D. Y. (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad) og Motorbaadsløb.
6. Sept. — Hellerup Sejlklub (Øresunds Sejlforbunds Kapsejlad).
13. Sept. — Øresunds Sejlklub »Frem«.
15. Sept. — Pokalsejlad Skandinavien-Amerika, Long Island Sound.

En engelsk Dampers paasejler en finsk Skonnert og forsvinder i Mørket.

Finsk 3 m. Skonnert »Johannes« af Kvivisto, paa Rejse fra Wiborg til Travemünde, blev forleden Nat paasejlet i Østersøen af en ukendt Dampers, der fortsatte Farten uden at give sig til Kende eller spørge, om Assistance var nødvendig. »Johannes« mistede alle Forgrejerne og tog Skade paa Forskibet. Den fremmede Dampers menes at være engelsk og eftersøges nu.

Ny Skibsmægler.

A. J. S. Henriksen, København, har faaet Bestalling som Skibsmægler.



PALLE SØRENSENS EFTFL.
Selvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
Briller - Kikkerter
Barometre

KAY DYHR
Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for
THEODOR ZEISE,
Altona-Ottensen,
Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten novertruffen!
og Esken er aaben!

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa
Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau
Sct. Annæplads 16 St., København K.
Telefon 2480,
som anviser dygtige og kvalificerede Maskinmestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs som til Virksomheder i Land.

De Døde taler fra Havets Bund.

Arbejdet med Hævningen af den tyske Flaade, som for seks Aar siden blev sænket af dens fangne Mandskab ved Scapa Flow, skrider rask fremad. Mange af de store Krigsskibe er allerede hævede. Forfærdelige ser de ud: rustne og overvoksede med Tangplanter.

De engelske Arbejdere, som er beskæftigede med Opbygningen af Flaaden, har i disse Dage gjort en Opdagelse, som tyder paa, at der har fundet et Oprør Sted paa den tyske Flaade paa samme Tidspunkt, som Ordren kom fra Tyskland om at sænke Flaaden.

I en af de tyske Destroyers har man nemlig skjult bag en fast sammenbundet Dyrge Spær, Brædder og andet Tømmer fundet fem Lig, som trods deres Ophold i Vandet i seks Aar bærer tydelige Spor af at være myrdede. Af Stumper af deres Tøj fremgaar det, at de alle var Officerer. Ligene blev hurtigst muligt atter overgivet til Havet.

Det er mest sandsynligt, at de fem Officerer er blevet myrdede af »røde« Elementer i den tyske Flaade. Man ved gennem en Dagsbefaling fra Admiral v. Reuter, Øverstbefalende over den ved Scapa Flow internerede Flaade, at der fandtes røde Matroser i den tyske Flaade. Officererne blev enten ignorerede, eller de Menige nægtede rent ud at adlyde. Og mere end én Gang maatte de tyske Officerer søge engelsk Bistand for at faa deres Ordre adlydt — saaledes maatte Admiralen selv anmode om engelsk Besætning til den Baad, hvori han sejlede rundt til Krigsskibene for at inspicere. Man havde Mistanke om, at der vilde blive anbragt Helvedsmaskiner i Officersmessen, og denne Mistanke bekræftedes to Dage efter Sænkningen af Flaaden, idet der da skete en voldsom Eksplosion ombord i et af de sænkede Krigsskibe.

Og da de røde Oprørere saa, at Flaadesænkningen krydsede deres egne Oprørsplaner, har de foregribet Begivenhedernes Gang ved at myrde de fem Officerer. Destroyeren er saa blevet sænket, og den ene Udaad har saaledes skjult den anden. Og først nu seks Aar efter løfter Havet en Flig af Mysteriet — blot for at gøre dette endnu mere mystisk.

Hovmesteren som Champion-Gudfader.

Den amerikanske Presse omtaler i disse Dage en af være farende Folk paa Skandinavien—Amerika-Linien. Det er Hovmester paa »United States«, Alfred Lyngbye. Amerikanerne udnævner ham ligefrem til Champion-Gudfader paa Søen.

I sine 25 Aars Tjeneste som Hovmester — fortæller de — har han gjort 320 Ture over Atlanterhavet og i alt sejlet 1,400,000 eng. Mil. Og han har skaffet sig Titlen Champion Gudfader. Paa de Amerikabaade, med hvilke han har sejlet, har han nemlig »assisteret« ved 20 Børnefødsler og været Gudfader til 15 af de Nyfødte. 8 af dem er ogsaa opkaldt efter ham, fem Drengene fik Navnet Alfred, og tre Piger døbttes Alfreda.

Paa en af Alfred Lyngbys sidste Rejser til Amerika var der en ung Dame, 20 Aar gammel, der var blevet født paa hans Skib. Hun satte sit Navn øverst paa Listen af en Æresadresse, som Passagererne overrakte den populære Hovmester.

Verdens-Skibsbygningen.

Lloyds Register meddeler, at der i Slutningen af 1924 var 286 Handelsskibe paa over 100 Br. Tons og paa tilsammen 1,296,971 Br. Tons under Bygning i Storbritannien og Irland.

Under Bygning udenfor Storbritannien er 222 Dampere, 120 Motorskibe og 28 Sejlskibe etc., ialt 370 Skibe paa tilsammen 1,173,465 Tons.

I de forskellige Lande bygges der følgende Antal Tons: Storbritannien 1,296,971 Tons, Tyskland (og Danzig) 379,044 Tons, Frankrig 167,170 Tons, Italien 154,790 Tons, Holland 124,766 Tons, Danmark 84,828 Tons, De Forenede Stater 58,174 Tons, Sverige 57,930 Tons, Japan 38,990 Tons, Norge 32,876 Tons og British Dominion 29,204 Tons.

Danmark er nu mellem de 6 største skibsbyggende Lande. Hvad Motorskibsbygningen angaar, indtager Danmark en endnu smukkere Plads; Storbritannien bygger 320,137 Tons, Tyskland 274,071 Tons, Holland 76,885 Tons og Danmark 75,400 Tons.

Af Motorskibe bygges 923,738 Tons og af Dampskibe 1,530,884 Tons. Af Motorskibe bygges saaledes 60 pCt. af Dampskibstonnagen. I Danmark, Sverige, Holland og Tyskland bygges der langt flere Motorskibe end Dampere, nemlig 142,828 Tons Dampere og 477,036 Tons Motorskibe. I Storbritannien er Procenten ca. 33.

»Paaskeøen« genfundet.

»Paaskeøen« eller »Easter Island«, som ligger ude i Stillehavet ca. 2000 engelske Mil udenfor Valparaiso, har været forsvundet det sidste Aars Tid, og det har derfor været den almindelige Mening, at Øen sank i Havet samtidig som det voldsomme Jordskælv i Japan fandt Sted i Efteraaret 1923.

Nu er Øen imidlertid fundet paany af en Bergensbaad »Hørda«, tilhørende J. Ludv. Mowinckels Rederi.

Da Skibet kom ind til San Francisco, fortalte Styrmand Carl Hestenes, at det egentlig var hans Hund »Curly«, som opdagede den forsvundne Ø. Det var nemlig Hundens Gøen en mørk Nat, som bragte Skibet til at standse, og man fandt da Øen og kom til det Resultat, at det var den forsvundne »Paaskeø«.

Mindst fem andre Dampere har i de sidste seks Maaneder krydset over Stillehavet med Ordre om at søge efter Øen, men altid har Kaptajnen, efter at have søgt i flere Dage efter Øen ved den opgivne Position, maattet opgave det som haabløst.

»Hørda« laa ved Øen i 2 Dage og tog derfra 500 Baller Skind og Uld med sig, der var efterladt af Skonnerteren »Falcon«, som sank ved Øen for over et Aar siden.

»Hørda« er det andet Skib, som nogensinde har besøgt Øen. Indbyggerne bestaar af knapt 150 Personer, og af disse er kun 6 Hvide.

Hvad Handelsflaaden indsejler.

Der er foretaget en foreløbig Opgørelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe har indsejlet paa Udlandet i 1924. Beløbet udgør 237 Mill. Kr., og for Maanedsfraigten 12 Mill. Kr. I Forhold til 1923 betyder Tallet en Stigning paa 14 à 15 pCt.

Opgangen skyldes væsentligt en Forøgelse i Flaadens Tonnage i Forbindelse med Sterlingkursens Stigning. Selve Fragtmarkedet var i 1924 underkastet en Del Svingringer, men som Helhed var 1924 næppe noget bedre Skibsfartsaar end dets Forgænger.

Sejlskibenes Fragtfortjeneste har næppe indbragt mere end 10 Millioner Kr., eller knapt 5 pCt. af den samlede Fragt. I alt maa der saaledes regnes med en Fragtfortjeneste paa Udenlandsfart af 260 Mill. Kr.

Jens With

Skibsproviantering**19, Nyhavn 19****Frilager Nr. 55**

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)**Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.**

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

Telegr.adr. »Proviant-»

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:

»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

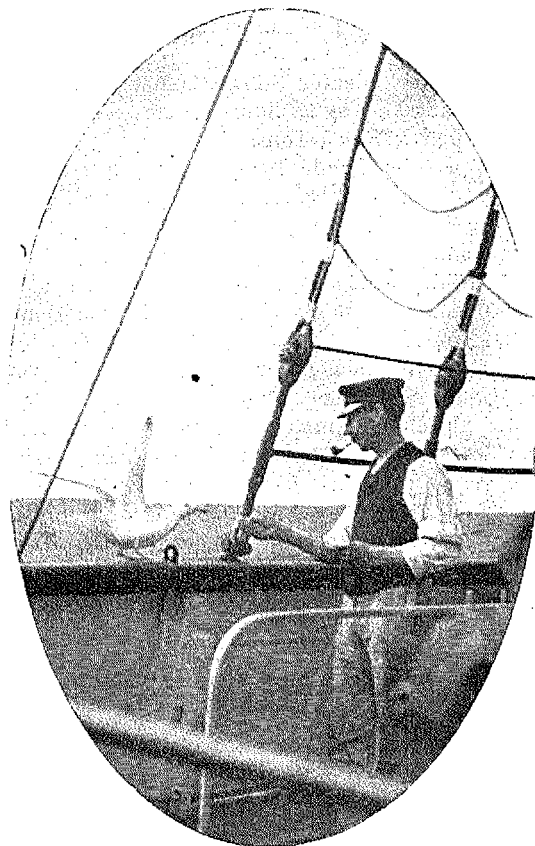
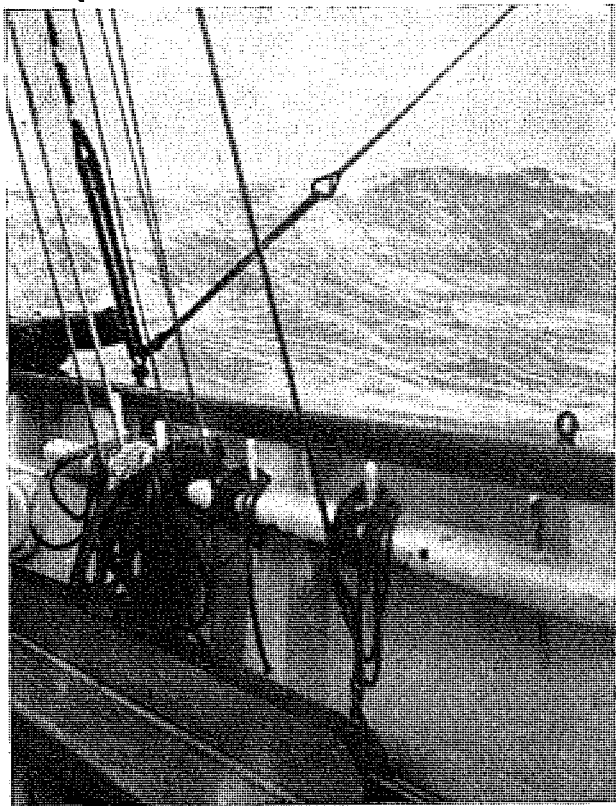
Privat Telf. Byen 3336

OSCAR ROLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140

En Maages Denskab.



En af vore Abonnenter, Maskinist A. Christensen paa Graadyb Fyrskib, har sendt os hosstaaende to Fotografier. Det ene er taget under en S. W. Storm og viser en »Brækker«, som er paa Vej ned mod Fyrskibet; det andet Billede viser Fyrskibets mangeaarige Ven. Thi som Hr. Christensen skriver:

»Maagen, som De ser paa det ene Billede, har holdt til her ved Fyrskibet 14 Aar og kommer hver Dag og faar sit Foder.«

Det kan man da kalde Troskab, eller i hver Fald trofast Venskab. Hvorledes skulde man ellers forklare dens stadige Tilbagevenden til Fyrskibet? Skulde det

være Kosten, som her ombord er bedre end hvad der kunde falde af inde i Esbjerg? Rejsen derind er jo ikke lang for en Maage! Og der er ingen Tvivl om, at der ellers nok kan vanke »Fisk« i en Havn som Esbjergs. Men nok herom. Lad Fiskerne inde i Esbjerg og Maagerne samme Steds i Tus.ndtal finde hinanden, den en-somme Maskinist ombord paa Graadyb Fyrskib og hans Ven Maagen har aabenbart nok i hinandens Selskab. Og det gælder vel her som overalt i Verden: Jo færre man er i et »sluttet« Selskab, desto mere »ud-valgt« er Selskabet.

Kystfarten vil kunne bevares.

»Hveen« og »Saltholm« vil som sædvanlig sejle til Klampenborg og Rungsted.

Man erindrer, at Dampskibsselskabet »Øresund« en-gang i Vinter udsendte den triste Meddelelse, at Kyst-farten til Klampenborg og Rungsted ikke vilde blive op-retholdt mere.

Imidlertid har Selskabet nu ændret Stilling. Fra 1. Pinsedag gaar »Hveen« i daglig Fart mellem Havne-gade og Klampenborg og Rungsted, og i Juli og August tager »Saltholm« ogsaa Del i Sejladsen, medens

»Malmø«, som i tidligere Aar besøgede den direkte Fart København—Helsingør og Retur.

— — —

Nu maa man haabe, at Københavnerne benytter den smukke Kystrute, og at det ikke blot er hver Gang, der er Tale om at nedlægge Ruten, at de er saa for-tvivlet over at miste den berømte danske Riviera-Sejlads.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

ROYAL

Compare Its Record

The **ROYAL TYPEWRITER** is used by big banks, big insurance companies — big business everywhere. It has an exceptional record for long life, for beautiful clear-cut work and excellent service



"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

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



D. F. Schnack
Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

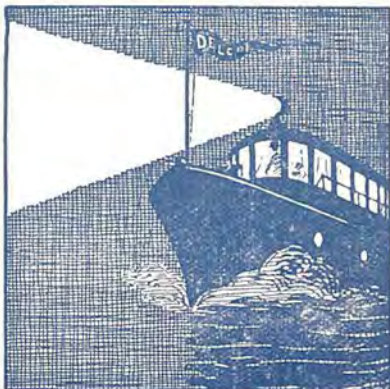
ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Lamper, Radiosender, Projektører etc. Erstatter Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSEN
Ingeniørforretning.
Vestervoldg.14, Kbh.v. B.
Telefon 12.526.



CORONA FOUR



STANDARD KLAVIATUR

N. CHR. WIBERG

KØBENHAVN K. :: HOLBERGSGADE 3

C. 12942.

Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

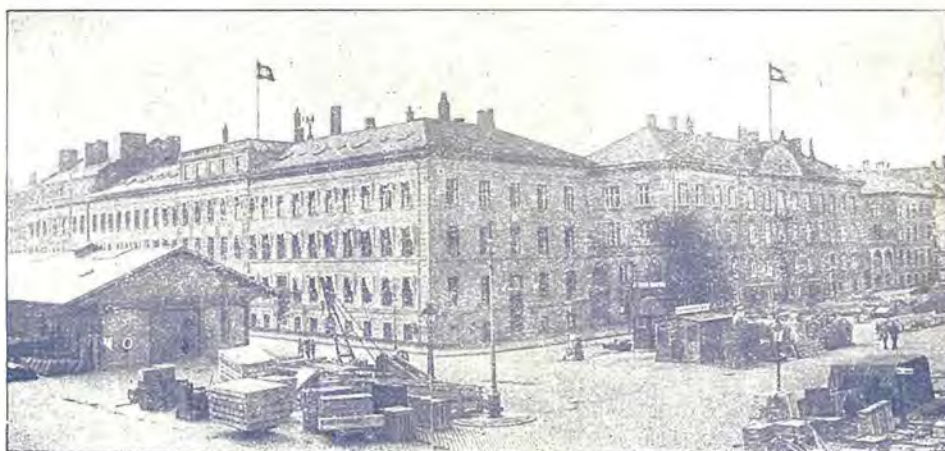


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

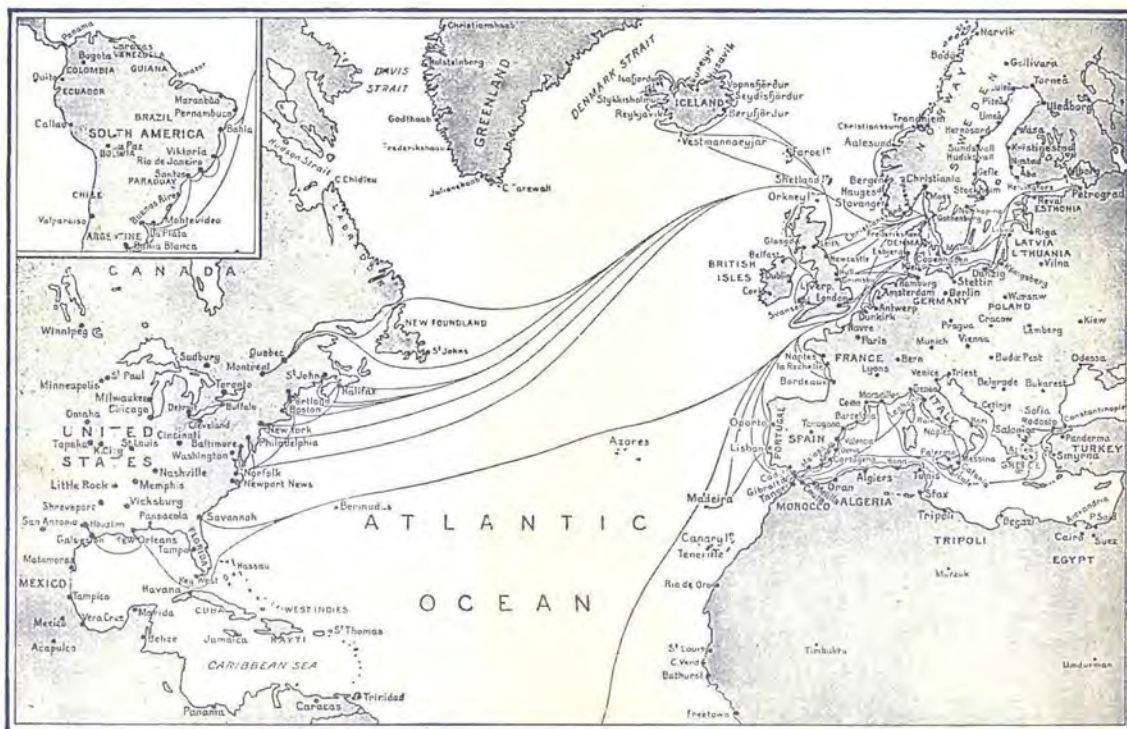
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skjibsejere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Ologymarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskerforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibstus, Skibbygning, Handel og Eksportsindustri interesserede Partier 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



JUNI 1925

FRA NATIONALMUSÆETS SKATKAMMER
Fregat, helt af Sølv, Filigranarbejde. Armeret med 30 Kanoner.
Kommet til det kgl. Kunstkammer paa Christiansborg senest 1775.

ANDEN AARGANG



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,
Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutebart

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 Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Sct. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: PACAO

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Søløve-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

te f. Telrup 1619
Værkf. Cannisøe
Øbro 4198
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

P. Martinussen

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensning- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsskiketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbart.

Japan bygger Kæmpe-Ubaade.

Japan har nu afsluttet Bygningen af sin største Under-
vandsbaad, Nr. 53, der har et Deplacement af 1700 Tons
og kan sejle over Stillehavet og tilbage igen.

Verdens samlede oplagte Tonnage

udgjorde den 1. Januar iaar ialt ca. 10 Mill. Tons,
hvoraf den den amerikanske Stat tilhørende Tonnage
udgjorde 4 Mill. Tons.



Toldbodvej 22.

Telefon Nr. 1403.

M. B. COHN

Grundlagt 1848.

København K.

Telegr. Adr.: Amiante.

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS CO.

LONDON

H. ELMGREN & Co.
HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Åbo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50569 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelen 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

*Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.*

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagerter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIP OWNERS

The Steamship Company „NORDEN“

INDHOLD

- Omslagsbillede: *Fra Nationalmusæets Skatkammer. Sveriges Fiskeri i 1924.*
Fregat af ciceleret Sølv. Havarister i Frederikshavn.
Dansk Redningsdaac, Kapt. C. Danholt. Amerikanske Te-Clippere. Af Oscar Jensen.
Kongeskibet »Dannebrog«. Foren. for skan. Sømandshjem i fremmede Havne.
Flaadens Idrætsstævne. Sømandsforeningen af 1856. Af Kommandør
Fiskeriet ved vore nordlige Kolonier. J. H. Schultz.
Verdenshandelen med Æg. For en Rubins Skyld. Fortælling.
Konsul C. P. Lind. Genua-Pokalen.
Lillepeters Læretid. Af Aage Strunk. Forslag til en Ordning af Københavns Havn. Af Chri-
Varme og Kulde. stian Bogø.
Hvor mange Ræcer mødes. Af H. Jørgen Nielsen. Sømandens Billedbog. I.
Diderik Brockmann: Sejlskibs-Melodier. Havets Børn.
Hanstholmhavnen. Smaanyl.
Stor jap. Kornkampør gaaet under med 48 Mands Be-
sætning.

CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822 og 9842.

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærntzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

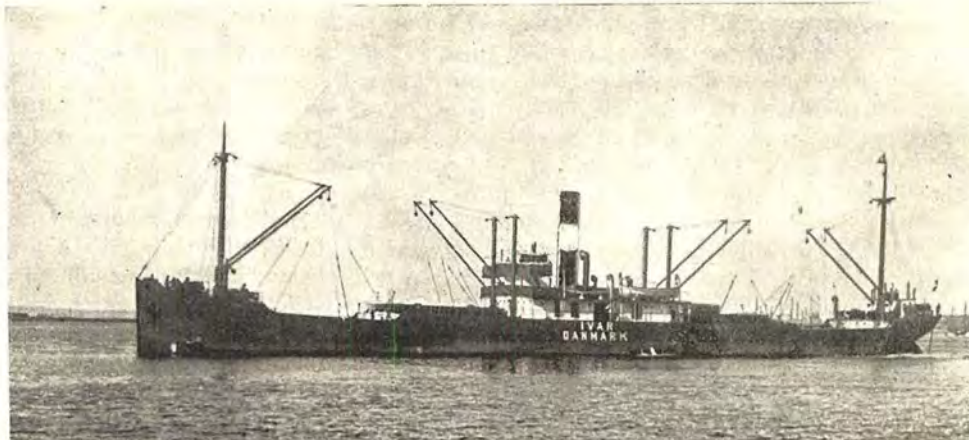
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

DANSK REDNINGSDAAD

Bjergning af Besætningen fra 3m. Skonnert „J. W. Comeau“, Le Have Nova Scotia,
Kaptajn Mart. Pentz.



Øverst: Kaptajn C. Danholt og S/S »Ivar«. — Nederst til venstre: »Comeau«s Besætning. Siddende foran: 1. Kapt. Pentz og 2. Styrmanden. — Til højre: Officererne paa »Ivan«. Siddende, fra venstre til højre: 1. Mester Iversen, Kapt. C. Danholt og 1. Styrmand Svanfeldt. Øverste Række fra venstre: 2. Maskinmester Christiansen, 3. Styrmand Pedersen, Telegrafist Sommer-Madsen, 3. Mester og 2. Mester.

Føreren af D. F. D. S.'s Damper »Olaf«, C. Danholt, Gentofte, er af Emile Robins Legat belønnet med 400 Kr. for kækt Redningsarbejde.

Kaptajn Danholt har sammen med sine Folk i Atlanterhavet den 7. Januar reddet en Skibsbesætning fra et synkende Skib. Det var et forrygende Vejr, og »Ivar«, som Kapt. Danholdt da førte, var selv slaaet 200 miles ud af Kurs, meget opstaaende Gods var slaaet i Stykker og Kahytten fuld af Vand. Endskønt Redningsarbejdet var forbundet med Livsfare i yderste Grad, gik 1. Styrmand Svanfeldt og 3. Styrmand med to Mand i Baaden. To Gange bordede de det nødstedte Skib, og paa Besætningens Anmodning hentede de endda tredje Gang deres Tøj.

Men mere end Ord og Omtale fortæller Kaptajns Rapport kort og nøgternt om denne Daad.

Den 7. Januar Kl. 3 Em. observeredes en Skonnert med Nødflag; holdt ned mod samme. Da der ikke fra Skonnerten blev sat nogle Signaler, sattes C. S. = behøver De Hjælp?, hvilket blev besvaret med V. V. V. = Vandstandsmærke, satte Signalet A. E. = ønsker De at forlade Skibet?, hvilket blev besvaret med Svarstander over C. = Ja. Da det antoges, at det første Signal skulde være Y V. W. = Skibet fuld af Vand, og Skonnerten saa ud til at være meget havareret, rimeligvis efter den orkanagtige Storm den 6. Januar, sattes Signalet A. I. = Jeg vil ikke forlade Dem. Mørket var imidlertid indtraadt, og Søen var meget høj

og krap, saa Redningsforsøg i Mørke vilde være forbundet med Fare.

Holdt gaaende ved Skonnerten. Den 8. Januar Kl. 8 Fm. satte Bb. Redningsbaad i Vandet, bemandet med 1ste Styrmand, 3die Styrmand og 3 Matroser, roede over til den havarede Skonnert. Paa Styrmandens Spørgsmaal, om de ønskede at forlade Skibet, svarede Skonnertens Kaptajn: Ja, Skibet er fyldt med Vand og meget havareet, Forgrejerne gaaet over Bord, Redningsbaaden skyllet bort af Søen, og mente Kaptajnen, det var for stor Risiko at forblive ombord, da en ny Storm kunde foraarsage, at Skibet kæntrede. Optog derefter de halve af Besætningen og deres Toj. Da Søen var høj og krap, maatte Bjærgningen foretages 2 Gange. Da Skibet laa farlig for Sejladsen, blev der af Skonnertens Styrmand stukket Ild paa Fartøjet, for det blev forladt.

Skonnertens Navn var »J. W. Comeau«, hjemme-hørende i Le Havre, Nova Scotia, Kapt. Martin Pentz. Skonnertens Rederi: J. E. Backman, Bopæl

Lunenburg, Nova Scotia. Skonnerten var lastet med Træ, paa Rejsen til Barbados B. W. I. Onsdag den 10. Januar havde telegrafisk Forbindelse med modgaaende engelsk Dampers »Galila« af Hull, anmodet dennes Kaptajn om at medtage de 6 Mand fra Skonnerten til Amerika, hvilket denne gerne vilde. Kl. 3 Em. sattes Redningsbaaden ud og overførte Kaptajn, Styrmand og 4 Matroser til S/S »Galila«. Kl. 3.45 Em. var Redningsbaaden højst og Rejsen fortsattes. (sig.) C. Danholt.

Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at Kapt. Danholdt, som netop var kommen hjem efter flere Aars Fraværelse for at nyde en velfortjent Hvile, er afgaaet ved Døden efter en Operation for et Halsonde.

Den danske Skibsførerstand har i Kapt. Danholdt mistet en af sine gode Mænd; med dyb Vemod vil Budskabet om hans altfor tidlige Bortgang blive modtaget af Kolleger og Venner Jorden over.

Ære være hans Minde!

Det Forenede Dampskibsselskab.

Indenfor den øverste Ledelse af dette vort største Dampskibsselskab er der sket den Forandring, at Direktør Kay Reirhard er fratrudd Stillingen som Selskabets Meddirektor, hvorefter Eneledelsen er overgaaet til Direktør A. O. Andersen.

I vor Februar-Numer omtalte vi udførligt Direktør A. O. Andersens vidtomspændende Virksomhed, og vi kan derfor indskrænke os til at ønske Selskabet til Lykke med den skete Koncentration af Selskabets Ledelse. Indenfor alle Kredse af dansk Skibsfart nærer man de største Forhaabninger til, at det maa lykkes Direktør A. O. Andersen at føre dette vort stolte nationale Foretagende — kendt og anset over hele Verden — frem til yderligere Befæstelse af dets solide og ansete Position, selv om Tiderne ikke er de gunstigste. Vi har sikkert ingen bedre Mand til denne Post.

Engelsk Hyldest til Etatsraad H. N. Andersen.

Den velkendte engelske Oliekonger Lord *Bearsled*, der er en af Hovedjerne i Shell-Kompagniet, gør i engelske

Blade opmærksom paa, at der er stor Fare for, at England bliver sejlet aldeles agter ud med Hensyn til Konstruktionen af Motorskibe. Samtidig fremhæver han Danmark som et lysende Eksempel, idet Østasiatisk Kompagni, takket være ikke mindst sin geniale Leder, Etatsraad *Andersen*, ikke har andet end Motorskibe i sin store Flaade, fordi Ø. K. var den første til at indse, at Dampskibenes Rolle var udspillet.

Fiskeeksporten til England.

Harbøre, 1. Juni.

En Del af de herværende Fiskere, der fisker med Kuttere fra Esbjerg, holder Pinse her i Hjemmet. Fiskeriet er fremdeles ret rigt deroppe, men Transporten af Fisken er jo vanskelig. Der er nu Kuttere, der for Hyre sejler direkte fra Esbjerg til London og Grimsby med Fisk. Flere af dem kan have en Last paa 30,000 Halvkilo. Kutterne faar 3500—4000 Kr. pr. Tur, men Turen til London tager da ogsaa henvend en Ugestid. I de engelske Havne maa de danske Fiskere ikke hjælpe med Losningen af Fisken.

Fra Thyborøn Havn har Kutteren »Maren Atka« været en Tur i Grimsby for de derværende Baadelag med en Last paa ca. 7000 Halvkilo Tønder og ca. 1000 Halvkilo Kuller, hvilken Last solgtes for 10—12,000 Kr.

Forvord.

KØB OSCAR JENSENS

INTERNATIONALE SØMANDS- OPSANGE „CHAN TIES“

MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Faas i Bogladerne og hos Forfatteren, Amagerbrogade 85, Telf. Amg. 185 y.

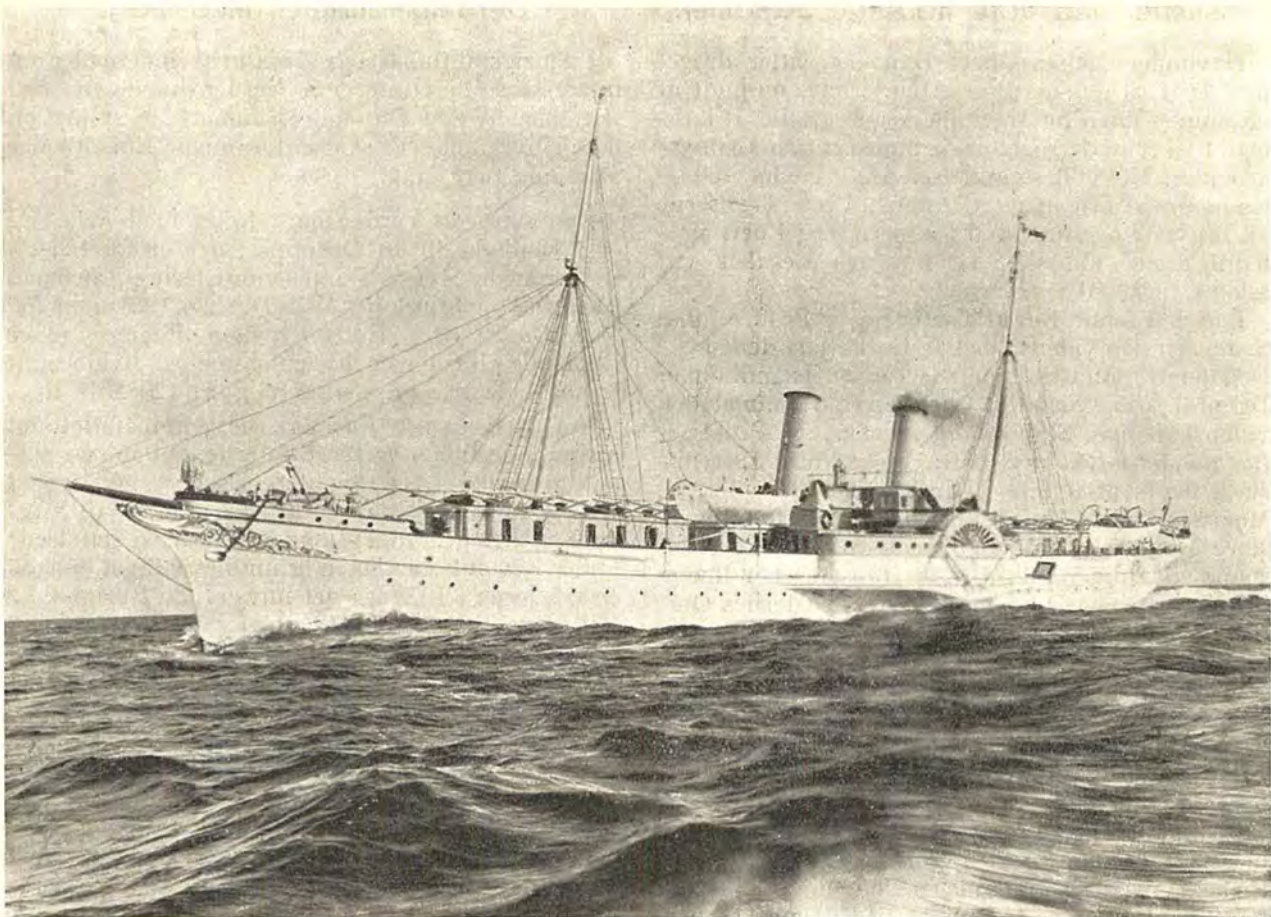
3. Oplag



Indb. Kr. 7,50



3. Oplag



Kongeskibet »Dannebrog«, der paany er gjort klar og allerede har været paa Besøg i flere danske Havne.



Flaaden har holdt sit Sommeridrætsstævne, hvorfra vi bringer ovenstaaende Billeder, der viser Stafetløbet og Tilskuere ved Opvisningen. Denne var begrundet af et straalende Vejr, ligesom en talrig Tilskuerskare overværede saavel Friluftspræstationerne som Uddelinger af Pokaler under Kontreadmiral Scheels Præsidium.

VIKINGEN konstaterer med Glæde, at Ledelsen har fulgt vor Henstilling og gjort Opvisningen offentlig tilgængelig. — Sikkert vil flere og flere flokkes ved Flaadens Stævne, og dette efterhaanden i alle Kredse af vor By vinde den Forstaaelse, de flinke Præstationer — og Ledelsen — fortjener.

Fiskeriet ved bore nordlige Kolonier.

Havundersøgelsesskibet »Dana« er atter draget paa Togt til det nordlige Atlanterhav, udsendt af »Kommissionen for Havundersøgelser«, for at foretage Fiskeriundersøgelser og andre Havforskningsarbejder. Efter Bestemmelsen skal Togtet afsluttes henimod Udgangen af August. Undersøgelserne vil begynde og slutte ved Færoerne, og i den mellemleggende Tid skal »Dana« arbejde dels ved Island, dels ved Færoerne.

Paa den første Del af Togtet bliver Prof. *Adolph S. Jensen* den videnskabelige Leder, paa den sidste Del, der vil omfatte Undersøgelse ved Island, bliver Dr. phil. *Johs. Schmidt* Chef. Iøvrigt kommer den videnskabelige Stab til at bestaa af Professor *Baggesgaard-Rasmussen* fra Polyteknisk Læreanstalt, der skal udføre hydrografiske Arbejder, og Magister *Vedel-Tåning*, der har gjort de to tidligere store Dana-Ekspeditioner med. Skibets Fører er som sædvanlig Kaptajn *G. J. Hansen*, en udmærket Veteran paa Havundersøgelser-Togternes Omraade.

Opgaven bliver at fortsætte de Undersøgelser, som begyndte med »Dana« ilfor vedrørende Forekomsten af de fem vigtigste Nyttelisk, Torsken, Kulleren, Silden, Rodspættten og Helleflynderen, og at studere deres Vækst, Vandring og Forplantningsforhold.

En anden Hovedopgave for »Dana«-Ekspeditionen vil være en sammenlignende Undersøgelse af Fiskemængden paa Bankerne udenfor og indenfor Tremile-Grænsen. Baade paa Island og paa Færoerne er der Ønske om at faa udvidet det Omraade langs Kysterne, der ved international Overenskomst er beskyttet mod Trawlfiskeri. Til Bedømmelse af disse Spørgsmaal, der er af international Betydning, kræves bl. a. en indgaaende Undersøgelse af Fiskemængden paa Soterritoriet og udenfor dette, og »Dana«s Opgave bliver da bl. a. iaar at skaffe Materiale til en saadan Sammenligning i den Udstrækning, Tiden tillader.

Endelig vil en Del af Togtet omfatte Haver udfør Vest-Grønland. Efter Aftale med Grønlands Styrelse i Grønland skal »Dana« under Ledelse af Professor *Adolph S. Jensen*, der er Styrelsens Konsulent i Fiskerispørgsmaal, nærmere undersøge Forekomsten af Torsk paa Bankerne udfør Vest-Grønland.

I de senere Aar har de danske Inspektionsskibe fundet mange Torsk paa Bankerne i de vestgrønlandske Farvande, særlig paa »Fyllas Banke«; bl. a. konstaterede Magister *Vedel-Tåning* dem ilfor midt i Juni, og tilige har man gennem Grønlandernes Kystfiskeri være opmærksom paa, at man allerede siden 1917 har været inde i en Periode med mange Torsk. Hensigten med Undersøgelserne fra »Dana« er nu at skaffe Materiale til Bedømmelse af Udsigterne for det fremtidige Torskefiskeri i disse Farvande.

Endelig skal der fra »Dana« ved Færoerne, Island og Grønland udsættes et større Antal mærkede Fisk, særlig Torsk, for at undersøge deres Vækst og Vandringer — Forsøg, der er af stor Interesse for de paagældende Fiskerbefolkninger.

Verdenshandelen med Æg.

Udenrigsministeriets Tidsskrift indeholder en interessant Beretning om Verdenshandelen med Æg, paa hvilket Omraade Danmark jo spiller en ikke ringe Rolle. Vi skal anføre nogle Enkeltheder af denne Beretning.

Den samlede Verdensomsætning med hele Æg er i Henhold til en Opgørelse, der er foretaget i De forenede Staters Handelsministerium, anslaaet til at have udgjort 450 Mill. Dussin i 1923 mod 700 Mill. Dus. i 1913. Handelen med Æggeprodukter (flydende eller torret Æggeblomme og -hvide samt frosne hele Æg m. v.) har udgjort 120 Mill. lbs.

Før Krigen var *Rusland*, heri indbefattet det nuværende Polen og Randstaterne, det største ægproducerende Land, og dets Eksport udgjorde i 1913 264 Mill. Dussin, hvoraf 38.7 pCt. gik til England og 27.9 pCt. til Tyskland. Eksporten standsede under Revolutionen, men er nu blevet taget op igen og udgjorde i 1923 fra det nuværende Rusland 7.5 Mill. Dus., hvoraf 50 pCt. solgtes til Tyskland.

Kina er for Tiden Verdens største Ægproducent og var i 1923 ligeledes den største Eksportør, idet det udførte 91.8 Mill. Dus. Udførslen foregik hovedsagelig til Lande omkring Stillehavet. Dog afsattes der samtidig et ikke ringe Kvantum i England, Japan og Formosa aftager ca. 75 pCt. af den kinesiske Eksport, der er blevet tredoblet siden 1913. De kinesiske Æg er temmelig smaa og Størsteparten anvendes til Fremstilling af Æggeprodukter.

Frankrig var i 1913 Nr. 5 i Rækken af Eksportlande, og Eksporten er siden steget saa stærkt, at det er blevet Nr. 2 i 1923. Eksporten foregaar hovedsagelig til Storbritannien, Belgien og Spanien.

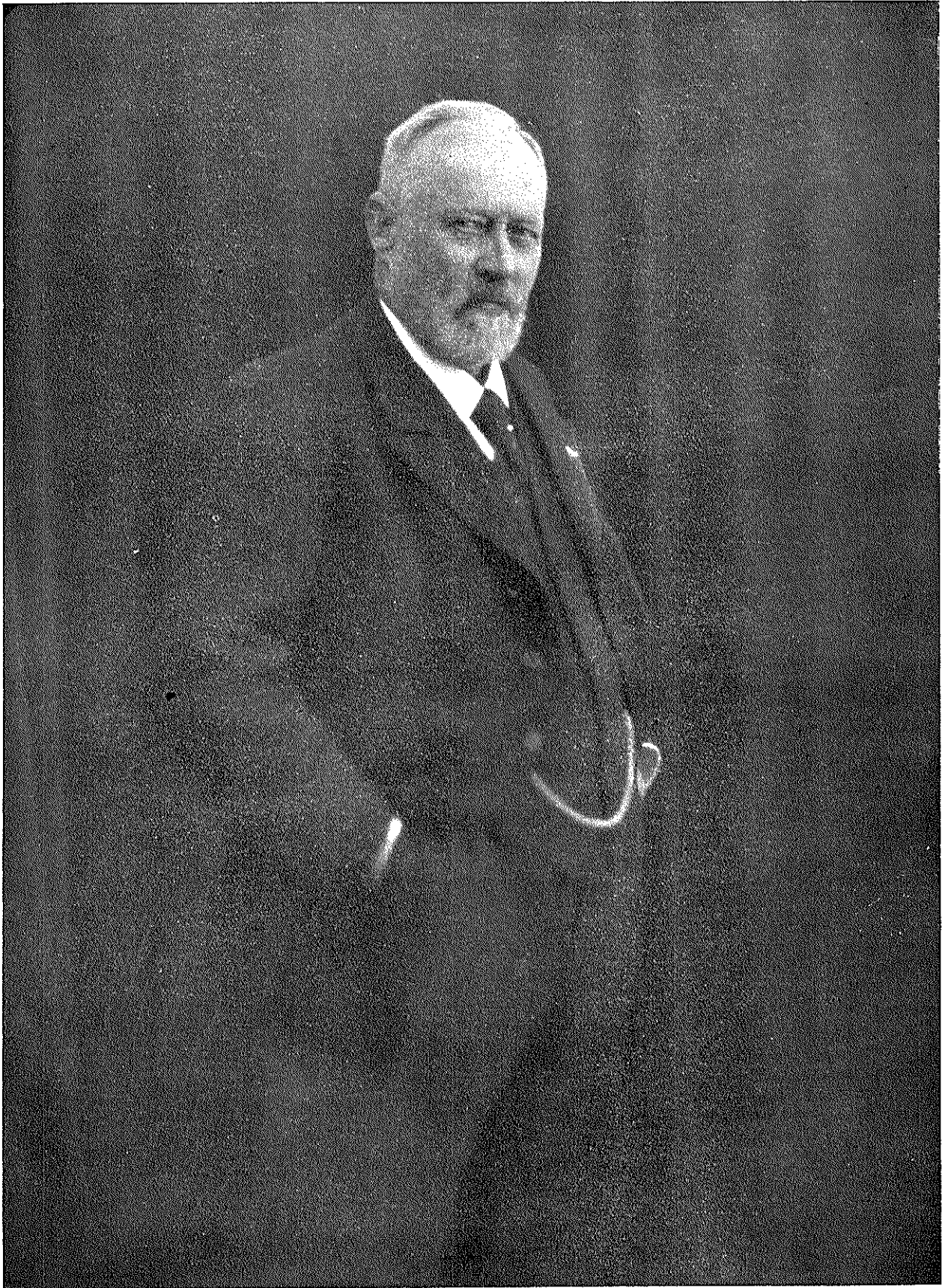
Danmark er steget fra at være Nr. 6 til Nr. 3, og dets Udførsel udgjorde i 1923 ca. $\frac{1}{6}$ af samtlige Landes Eksport. I 1913 aftog Storbritannien 94 pCt. af den danske Eksport, som igen udgjorde 20 pCt. af Storbritanniens samlede Import. Efter Krigen har Danmark maattet sende ret store Kvantiteter til det europæiske Kontinent som Folge af, at England har forøget sin Ægimport fra Afrika, Australien og Nord-Amerika.

Italiens Eksport er gaaet ned fra 41 Mill. Dus. i 1913 til 14.8 Mill. Dus. i 1923.

Storbritannien, som er det vigtigste Importland, aftog i 1923 209 Mill. Dus. mod 215 Mill. Dus. i 1913. I Frankrig afbalanceres Eksporten nogenlunde af Importen, som hovedsagelig kommer fra Jugoslavien, Italien og Algier.

Canada udfører en Del Æg, men dets Import er større. Denne udgjorde saaledes i 1923 8 Mill. Dus. mod en Eksport af 3.6 Mill. Dus.

I et ikke ringe Antal ægeksporterende Lande har man i de senere Aar søgt at faa indført Regler, som gaar ud paa Ydelse af Garanti for Kvaliteten af de udførte Varer. Danmark anerkendes i Almindelighed for at være ledende paa dette Omraade, og de der anvendte Metoder har dannet Forbillede for flere andre Lande.



KONSUL C. P. LUND, R.*

FORMAND FOR DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING.
FORMAND FOR FÆLLESREPRÆSENTATIONEN FOR DANSK SKIBSFART.

KONSUL C. P. LUND

Formand for Dansk Sejlskibsrederiforening,
Formand for Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart.

Den 27. Juni fyldte en kendt og højt anset Mand indenfor dansk Skibsfart, Konsul C. P. Lund, Hellerup, 70 Aar.

Konsul Lund er født i Rønne den 27. Juni 1855. Faderen, H. C. Lund, var Købmand og Skibsfører, eller, som han den Gang blev kaldt, »Spekulant paa Island«, idet han lastede sit Skib med Varer, som han derefter sejlede til Island med, hvor han solgte eller byttede Varerne for Uld, Tran, Edderdun m. m., som han derefter igen solgte til København.

Fra sine tidligste Earndomsaar følte C. P. Lund sig tiltrukket af Søen, og han var ikke ret gammel, da han kunde ro og vrikke med en Aare; lidt ældre kunde han ogsaa manøvrere en Baad med Sejl. Kun 13 Aar og 10 Mdr. gl. blev han konfirmeret og strax derefter forhyret som Dreng med Faderen paa Jagten »Haabet« og afsejlede først i Maj 1869 paa Tur til Island, paa hvilken Tur han oplevede at se Søen paa Himlen hele Natten.

Den 3. August 1874 tog C. P. Lund Styrmandsexamen i København med en meget fin Karakter, den 31. i samme Maaned bestod han Tilægsprøve i Maskinlære med 11 Points (højeste Karakter 12), og den 7. Oktober 1874 mønstredes han som 2. Styrmand ombord i Barkskipet »Dorthea« af Dragør, Kaptajn I. I. Schmidt, og kun 19½ Aar gl., blev han 1. Styrmand paa samme Skib.

3. Juli 1880 fik C. P. Lund Skibsførerexamen samt de ønskede Ledsexaminer, og hans første Skib var en Skonnert, der blev bygget i Kolboda under hans personlige Tilsyn. Riggens blev lavet og opsat af den unge Skibsfører selv. Den 13. Juni 1881 førte C. P. Lund sit ny Skib, der var døbt »Terpsikora« fra Kolboda til Rønne. Siden har han ført en Række Skibe, saaledes S/S. »Rønne« og S/S. »Bornholm« af »Torm«-Selskabet.

Kun faa har som C. P. Lund turet Verden rundt som Sømand og oplevet saa meget. Men om disse Oplevelser vil Konsul Lund senere selv fortælle i en illustreret Levnebsbeskrivelse.

I Aarene 1886, 1887 og 1888 anløb Kaptajn Lund henved 40 Losse- og Lastepladser om Aaret, og i 1889 overtog han A. P. Elleby's Kul- og Trælastforretning i Rønne og blev faa Aar efter tillige Repræsentant for Svitzer. Op omkring Aarhundredskiftet bliver Kaptajn Lund korresponderende Reder for Barkskipet »Ansgar« og Galeasen »Hermod«. Samtidig anlægger han et Cementstøberi, opkøber Grunde og anlægger nye Gader. I Aaret 1896 blev Kaptajn Lund Medlem af Søretten i Rønne, kom i 1898 ind i Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, blev samme Aar Formand for Rønne gensidige Søassurance og Britisk Vicekonsul for Bornholm.

I 1902 blev Konsul Lund Formand for Rønne

Skipperforening og dannede her sammen med andre et Sejlskibsrederi med Jernskibene 3/m Skonnerter »Johannes« og »Marie«. I 1903 valgtes Konsul Lund i Rønne Byraad, og blev i 1904 Formand for »Bornholms Traverselskab«, samme Aar Formand for Bornholms Laane- og Diskontobanks Bankraad, »Rønne Pensions- og Understøttelseskasse for Skibsførere, deres Enker og Børn«, og ligeledes korresponderende Reder for Skn. »Courreer«.

Allerede 1901 var Konsul Lund indvalgt i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« og blev i 1909 Formand for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Indvalgtes 1910 i Bornholms Amsraad, blev korresp. Reder for Skn. »Argus« og »Lilly« 1911—12.

Fra 1913 overlod Konsul Lund Forretningen til sine to Sønner, solgte nogle af de mindre Skibe og nedlagde de fleste Tillidsposter, men beholdt dog Sejlskibsrederiet, Stillingen som Repr. i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Formand for dansk Sejlskibsrederi-Forening og Medl. af Arbejder-Forsikringsraadets Søfætsafdl. i København.

I 1918 blev Konsul Lund af Handelsministeriet udnævnt til Medlem af Sejlskibsnævnet i København, i 1919 af Indenrigsm. til Medl. af Arbejdstidskommissionen og af Handelsministeriet til Medl. af Kommissionen for Sølovens Revision. I 1920 blev Konsul Lund af Indenrigsm. udnævnt til Raadgiver og Suppleant for de danske Arbejdsgiveres Repræsentant paa den internationale Arbejdskonference i Genua, og i 1921 af Handelsm. anmodet om at tiltræde det raadgivende Udvalg. Udenrigsm. anmodede i 1921 Konsulen om at tiltræde Raadet til Fremme af det oprettede Oplysningsbureaus Arbejde.

I 1923 udnævntes Konsul Lund til Ridder af Dannebrog og blev den 1. Januar i Aar valgt til Formand for »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«.

Med Stolthed kan Konsul C. P. Lund som Sømand se tilbage paa et langt og daadrigt Liv og som Borger ikke mindre tillige paa en Række selvfortjente Tillidshverv.

Med Stolthed kan Kaptajn Lunds Kolleger se hen til denne stoute Sømandsskikkelse, Sømanden, der fra Dreng tjente sig op til de højeste og mest betroede Poster.

Med Stolthed vil danske Redere hædre denne Nestor fra Sejlskibenes Tid —.

Med Stolthed vil hans Fødeø Bornholm mindes ham.

Og med Stolthed — og med Tak — vil Danmark paa Hædersdagen have Grund til at takke sin Søn, Sønnen af det stolteste Erhverv: Skibsfarten.

LILLEPETERS LÆRE TID

Det vilde være galt at sige, at Lillepeter i særlig Grad besad Mod, for saa vidt Mod forudsætter Frygt; han kendte overhovedet ikke Frygt undtagen hos andre. Han var Fatalist, og man kan slutte sig til, at det var mindre af Overbevisning end af Instinkt, idet hans Frygtløshed og Givensig hen i Skæbnen nemlig viste sig paa saa tidlig et Tidspunkt, at enhver mere udviklet Tankeproces paa Forhaand maa anses for udelukket.

Han var et uægte Barn, og man sagde — som man saa ofte siger om uægte Børn — at Faderen var en fin Mand. Saa forfærdelig »fin« kan han nu ikke have været, for han blev sat i Pleje, da han var et Aars Tid gammel, hos en fortrukken Murersvend, hos hvem han har haft det alt andet end fint. Man vil kunne læse om det i nogle Protokoller for Christianshavns Værgeraad, hvorledes en Gaardmissionær fandt ham i en Baggaard; som det fremgaar deraf, var Missionæren gaaet ind i Baggaarden, tilskyndet af Vorherre; en indre Stemme havde sagt til ham, netop som han havde været ud for Indkørslen: »Du skal frelse et Menneske«, og øjeblikkelig havde han gjort højre om, og da han ingen Mennesker havde truffet, var han marcheret lige ind i Baggaarden; heller ikke der var nogen Mennesker at se, og nu — her bekendte Missionæren sin Synd imod Gud for Værgeraadsforstanderen — var han begyndt at tvivle om Guds Mening; der var jo intet Menneske at frelse, men maaske var det oppe i Huset, han befandt sig, som Missionæren var sendt til, og netop, som han skulde til at raabe op mod de mange Vinduer: »Kender I Jesus?« var Laaget paa den Skarnkasse, han stod ved Siden af, blevet lettet en Smule i Vejret; Missionæren løftede det helt op, og som der staar i Værgeraadsprotokollen: »Farao's Datter er ikke blevet mere forbavset ved at finde Moses flydende i den lille Sivkurv paa Nilen, end jeg blev, da jeg saa den lille Purk paa Skarnkassens Bund, gnavnende paa et Kødben og seende nok saa troskyldig og tillidsfuldt op paa mig, jeg faldt paa Knæ og takkede Gud for hans store Miskundhed og bad om Tilgivelse, fordi jeg havde tvivlet.«

Her følger en Beskrivelse af Drengens Udseende; Antallet, Længden og Bredden af de blodunderløbne Striber paa Drengens Krop er omhyggelig opnoteret og beskrevet; om det saa er Antallet af Lus, der har maattet lade Livet under den paafølgende Hospitalsindlæggelse, findes det anført i Protokollen.

Den Læge, der har foretaget Undersøgelsen, har øjensynlig — i Modsætning til Gaardmissionæren — været mindre fortrolig med Sprogets gribende Ord; efter Angivelsen af de forbavsende smaa Maal om Læg, Laar, Lænd og Arme tilligemed Vægten staar der nemlig kun: »Løvrigt i ikke ringe Grad underernæret.«

Man vil kunne forfølge Sagen »Nr. 731, Barnet Peter Petersen, Søn af Alvilda Petersen (Ugift),

Faderen ubekendt«, ved at blade i Politirettens Forhørsprotokoller for samme Aar; »Tiltalte, Murersvend Jens Hansen og Hustru Andrea Petrea H., forklarer her, at Barnet paa Grund af Opsætsighed har faaet en Revselse, bestaaende i en Lussing, men derpaa er de uenige, idet Murersvenden udtaler, at Lussingen var »blød«, mens Hustruen forklarer, »at den var ikke særlig haard«.

Nuancer herimellem tillægger de Tiltalte i Modsætning til Dommeren ingen synderlig Betydning, og de er enige om, at Drenger derpaa har sparket Plejefaderen, hvorefter denne har benyttet sin Bukserem til den paafølgende Afstraffelse.

Det fremgaar endvidere af Protokollen, at Peter gentagne Gange er blevet straffet saaledes for Opsætsighed; Uvidenhed om Handlingens Følger kan der altsaa ikke tillægges ham, og da han endnu ikke var fyldt 4 Aar, bliver dette Udslag af en fuldstændig frygtløs Trods til noget ganske enestaaende, som næppe vil finde sit Sidestykke, selv om man gik et Par Aarhundreder tilbage i Verdenshistorien. Hans Drengear var fyldt med Oplevelser, som alle Drenges Tilværelse er det, men overalt udmærkede han sig fremfor andre; at han førte an i de Kampe, der udkæmpedes mellem Drengene i hans egen Gade og Nabogadens Dreng, var en Selvfølge, og hans Ry som en forvoven Knægt voksede bestandigt, men blev først rigtig fastslaaet, da det lykkedes at fri en Kammerat ud af Kloerne paa en vred Nattevagt.



Det gik saaledes til: Lillepeter og nogle Kammerater var gaaet paa Opdagelsesrejse i nogle Nybygninger, der var under Opførelse, og saa pludselig, at Nattevagten var efter dem. Øjeblikkelig gik det opad, ad Stiger og Trapper, men Uheldet vilde, at da de kom op paa Loftet, var den Stige, de havde tænkt at flygte ned ad igen, taget bort. I en Fart klatrede Lillepeter ud af Tagvinduet og op paa Taget og Kammeraten bagefter. Da Nattevagten imidlertid halede den ene af Drengen ind igen og gjorde Mine til ogsaa at tage fat i Lillepeter, lod han sig glide ned ad Taget, indtil Fodderne naaede Tagrenden, hvorefter han i oprejst Stilling balancerede afsted hen til det næste Tagvindue, som han forsvandt ind af; da Lillepeter kom ned, smurte han imidlertid ikke Hænder, som enhver anden Dreng vilde have gjort, men afventede de andres Tilsynkomst, hvorpaa han øjeblikkelig bombarderede Fjenden med Sten, indtil denne maatte give Slip paa sit Bytte, og først i det Øjeblik, Kammeraten undslap, gav Lillepeter sig til at »spæne«.

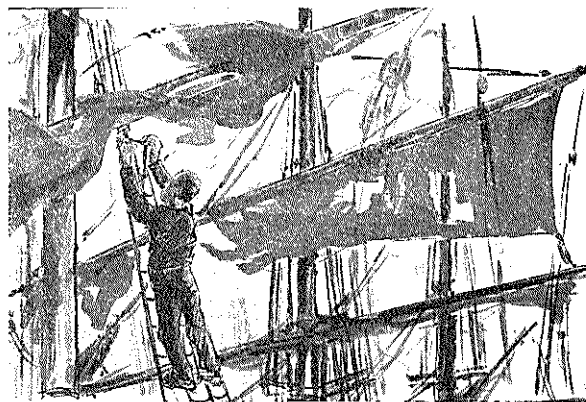
Denne Tildragelse bevirkede, at Lillepeter et Par Aar efter, da han fyldte 14 Aar, blev sendt til Søs, og her gennemgik han den haarde Skole, det er for enhver Dreng at komme til Søs; han gennemgik alle Søsygens forfærdelige Kvaler i de 14 Dage, den varede, blev afmagret og tabte de obligatoriske 30—40 Pund, og blev samtidig tampet og knobset, hver Gang han i Søsygens Sanseløshed begik en Fejl, men han lærte hurtigt, hvorledes han skulde undgaa Knubsene, og hvorledes han skulde opnaa de smaa Begunstigelser, som kan erhverves ombord i enhver Sejlskude, der stamper afsted gennem Søen et Par Maaneder mellem hver Havn.

Iøvrigt gik det snart op for ham, at han var Heldets Udvalgte, ligeegyldigt, hvad han end gjorde, var Heldet med ham; det viste sig allerede, da han havde været en god Maanedstid til Søs; det havde været Storm i et Par Dage, og et af Sejlene var blæst i Stumper, da Mandskabet af Kaptajnen blev spurgt om, hvem der frivilligt vilde tilbyde at gaa til Tops for at klare et Reb, der var gaaet i Klemme i en Blok, . . . der var 12 stærke erfarne Mænd, som ikke svarede, og en lille Koksmat, som gik til Vejrs.

I Virkeligheden var det en farlig Sag at give ham Lov, men da et stort Sejl koster mere end en lille Koksmat, blev Tilladelsen givet; Heldet maa have siddet og passet paa oppe i Masten, for et eneste Slag af en af de blafrende Sejlstumper vilde have betydet den sikre Ekspedition af hans Krop til Havet og hans Sjæl til Himlen, men i hvert Tilfælde fik han klarat Rebet.

Det var ikke noget isoleret Tilfælde af Held, og da han et Par Maaneder senere under en lignende Situation saa 2 Mand efter hinanden blive slaaet udenbords, gik det rigtig op for ham, at han havde andet end netop sig selv at takke for, at han var sluppet helskindet fra den Historie.

Han lærte paa denne Tur, hvad haardt Arbejde vil sige, lærte at undvære Søvn, skønt han — 14 Aars Dreng som han var — havde haardt Brug for meget af den Slags, lærte at vænne sig til at



være vaad fra inderst til yderst Dage igennem. Han lærte at forstaa Nødvendigheden af at gnide sin sarte Drengenhud fri for det værste af Bølgernes indtorrede Salt for derpaa at forsøge at sove paa en haard Homadras, hvis Overtræk af groft Sækkekærred gnavede hans Hud, der var fuld af Blister, fordi den aldrig kom i Berøring med andet end stærkt salt Vand.

Han lærte at kende den vedvarende Pine, det er for bløde Drengenhænder at hale i stive vaade Trosser og Reb, naar Hænderne indvendig er odelagte af Vabler og udvendig besat med Bylder, hidrørende fra daarlig Føde og Mangel paa Grotsager.

Hvis der paa det Tidspunkt har været noget blødt tilbage i Lillepeters Drengesjæl, blev det imidlertid snart tampet ud af ham — bogstavelig talt *tampet* ud af ham.

De gik fra Chile med Salpeter rundt Cap Horn med Bestemmelsessted for New York; det var en lang Rejse og en haard Rejse og det var meget smaat med Drikkevand, for Vand paa Salpeterpladserne er dyrt, men yderligere holdt Kaptajnen af at drikke sit gode Carlsberg-Beer — hvorefter han havde mange Kasser ombord — ude paa Dækket, mens Mandskabet saa paa det. . . . Der har maaske været andre medvirkende Aarsager, men i hvert Tilfælde syntes de fem Matroser, med hvem Lillepeter delte Lukaf, at der var alle gode Grunde til at desertere, naar de anløb New York; egentlig mente Lillepeter ikke noget om den Ting, fordi han ikke vidste, hvad det vil sige at rømme og at gaa paa Bitsen i en fremmed Havn uden Mad og Penge, men han indsaa meget snart Nødvendigheden af at mene det samme som de ældre Kammerater, og han var som sædvanlig ikke bange for at indlade sig paa noget nyt og ukendt, og da det tilmed skulde være let at faa Hyre fra New York, var han med, da Rømningsforsøget blev foretaget; egentlig havde de helbefarne Matroser kun indviet ham i deres Planer, for at han ikke skulde sladre, og de havde haft saa travlt med deres egne Forberedelser, at de ikke fik fortalt ham, at han skulde tage saa meget som muligt op af sin Hyre, forend det var for sent, og han saa sig nødsaget til at løbe fra sit Tilgodehavende. Rømningen gik glat, og i Løbet af et Par Dage fik Matroserne Hyre paa en engelsk Damper, men da Lillepeter ikke kunde et Ord Engelsk, fik han ingen Hyre.

(Fortsættes Side 12)

◊ ◊ V A R M E O G K U L D E ◊ ◊



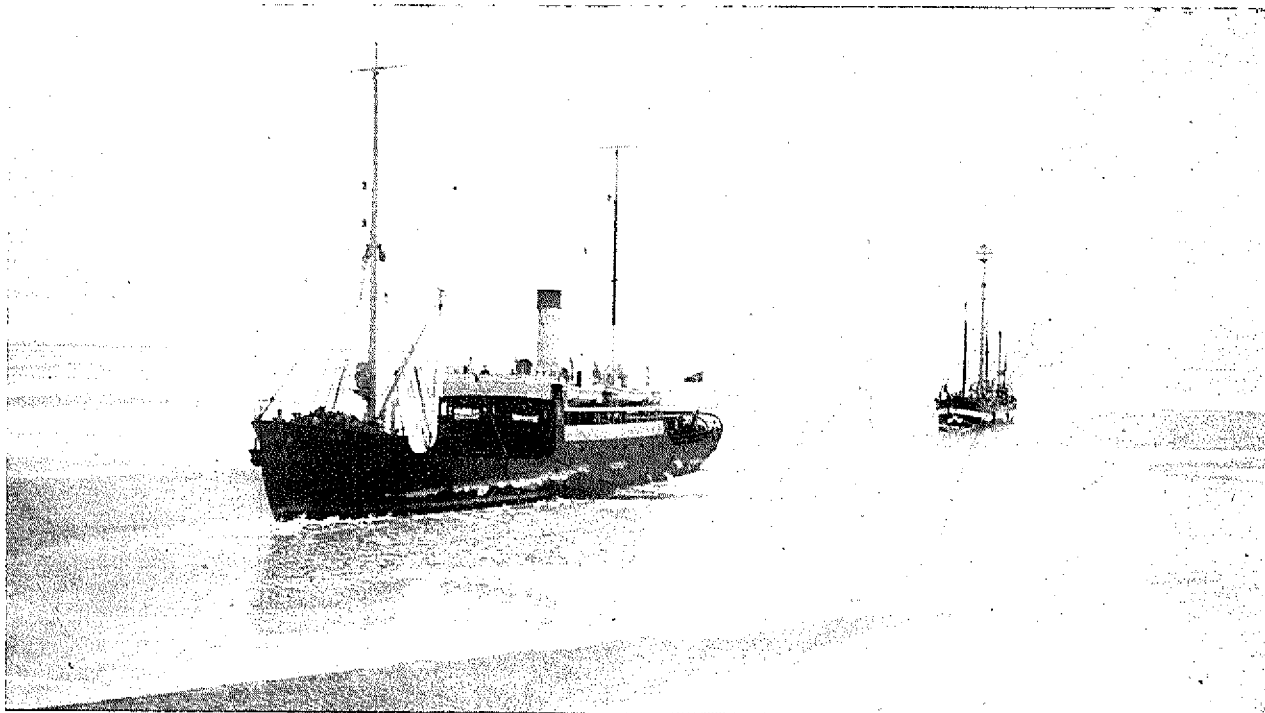
I denne varme Sommer kan det virke lidt behageligt at tænke paa Is, og dog vil ingen ønske den Isvinter tilbage, fra hvilken hosstaaende Billeder stammer.

Medens Tankerne med Vemod, blandet med stolt Forventning, gaar mod Nord til den stoute Nordpolforsker Amundsen, kunde Billederne ved første Øjekast minde om Polarhavets Isskruninger eller de uendelige Strækninger af Drivis; et Øjeblik maaske kunde man tænke paa »Hobby« og »Farm«, men Billeder er saamænd laget i de gode danske Farvande ved Frederikshavn af vor Medarbejder.

Paa det øverste ser man Damperen »Lifland« af »Dansk-Fransk« D/S forcere Indsejlingen til Frederikshavn. Det er ikke alene Grødis, Damperen maa arbejde sig igennem, men Isskruningerne i Forgrunden viser, hvor store og stærke Hindringer der kan taarne sig op. Det kræver Forsigtighed og Agtpaagivenhed saavel hos Officerer paa Broen som i Maskinen, at klare sig »helskindet« gennem den Slags Forhindringer.

Det nederste Billede viser den nye Fyr- og Vagerdamper »Argus« i Færd med at inddrage Fyrskib paa Grund af Isvanskeligheder.

(Foto. Herluf W. Jensen. Frhvn.).



Han forstod pludselig, da han stod paa Gaden med de Par Dollars i Lommen, som Kammeraterne havde givet ham, at han var ladt i Stikken, og at hans Chancer for at faa Hyre var minimale; han gennemstrefede Havnen for at se, om der laa skandinaviske Skibe; men der var ingen Job for ham.

Det var Vinter og det var Frostvej; det maatte være Frostvej, for Sneen, som laa i store Bunker ved Havnen, smeltede ikke — men alle Termometrene i denne store kolde By maatte være forheksede, hittede han ud af, de viste nemlig allesammen et Par Streger over Nul, og alligevel smeltede Sneen ikke; han opsogte derpaa en halv Snes Uhrmagerbutikker, som var forsynet med Termometre ved Indgangsdøren, men overalt fik han det samme Resultat: et Par Streger over Nul. Han tog en Haandfuld Sne op og trykkede den sammen, men den faldt fra hinanden igen, den var tør — det var altsaa Frostsne. Saa begyndte han at tvivle om sin Forstand — først senere lærte han Fahrtheit Termometret at kende — men den Gang opgav han Ævret og gik ombord i sit gamle Skib; han havde da ikke faaet Mad i tre Degn og ikke været i en Seng i fem.

Lillepeter var maaske nok paa det Tidspunkt naiv, men han var ikke dum; han vidste meget vel, at der ventede ham en Dragt Prygl, og at det rimeligvis vilde blive den alvorligste Afstraffelse, han endnu i sit Liv havde faaet, men han var ikke bange for den, fandt det kun i sin Orden, at han skulde have Klø, naar han havde forsøgt at rømme.

Hvor lang Tid det hele stod paa, var Lillepeter ikke klar over, men Afstraffelsen endte med, at han faldt fra sin foroverbøjede Stilling, saa han slog Hovedet i Dækket, hvor han blev liggende be-svimet; Kaptajnen slog egenhændigt en Pøs Sodavand, der stod paa Lugen, over ham og lod ham ligge.

Lidt efter vaagnede han, og uden at have nogen klar Forestilling om, hvad der var sket, kravlede han forud, hvor han havde hjemme, Instinktet maa have gjort sig gældende, for uden at vide, hvad der var For og Agter, valgte han i sin Døs at kravle den rigtige Vej. I Matrosmessen fandt han de kolde Levninger fra Middagen, det var Hvidkaalssuppe og kogt Oksekød, han slugte de

store Lunser trevlet Kød uden at tygge dem, og de tynde hvide Flager af stivnet Fedt, der flød ovenpaa Suppen, skummede han af med Fingrene og proppede i Munden, men Suppen lod han staa — hans Mave havde ikke savnet Vand i de Dage, der var gaaet. Derpaa gik han løs paa Kaalen, og da der ikke var mere, satte han sig hen med Ryggen mod Kakkellovnen for at faa lidt Varme i Kroppen, og først da gik det op for ham, at han var blevet jagttaget i de 5—6 Minutter, det havde taget for ham at sætte Maden til Livs. Paa den modsatte Side af Bordet sad en Mand og saa paa ham med store brune Øjne, der var blanke af Forundring; de sad et Par Minutter og saa paa hinanden — —.

Pludselig kom det; det virkede som en Eksplosion, han krummede sig sammen under de lange Krampetrækninger, og hans Krop dirrede under de voldsomme Ryk, mens Sveden sprang frem mellem Kuldegysningerne, men endelig gav hans Mave efter; i store Gyld kom saa det op igen, han nylig havde spist; først da Maven igen var helt tom, fik han Fred, han var nu hverken sulten eller mæt, hverken kold eller varm, havde hverken Tanker eller Følelser, men laa blot udmattet med lukkede Øjne i sit Opkast, men Hovedet op mod Kakkellovnen, han foretog sig overhovedet intet, han bare laa.....

Lidt efter lidt opløstes Stilheden om ham i mange smaa Lyde, der mærkedes rare og bløde for Øret, og det virkede ligefrem ubehageligt, da han hørte Manden ved Bordet rejse sig og gaa hen til ham, men det var en Pine, da han følte sig blive løftet op og baaret ind i Lukafet.

Han blev bragt til Køjs med en Flaske varmt Vand som Varmedunk ved Fødderne, een mellem Benene — hvad der næppe var godt for de blodunderløbne Strimer — og een under hver Arm, langs med Kroppen; senere kom Manden tilbage med en Kop Havrevælling. »Drick, så grejer Du det også!« sagde han. Da Lillepeter havde drukket, spurgte han: »Hvad hedder Du?« og Manden svarede paa skandinavisk: »Jag hetter Bellman, men soff nu, Du skal tørne till om fyre timmar, när vi seglar.«

Og Lillepeter lukkede Øjnene for at sove.

Aage Strunk.

Samhandelen med Japan.

Værdien af Eksporten fra Japan til Danmark androg i 1924 489,690 Yen og Importen fra Danmark til Japan 1,081,430 Yen.

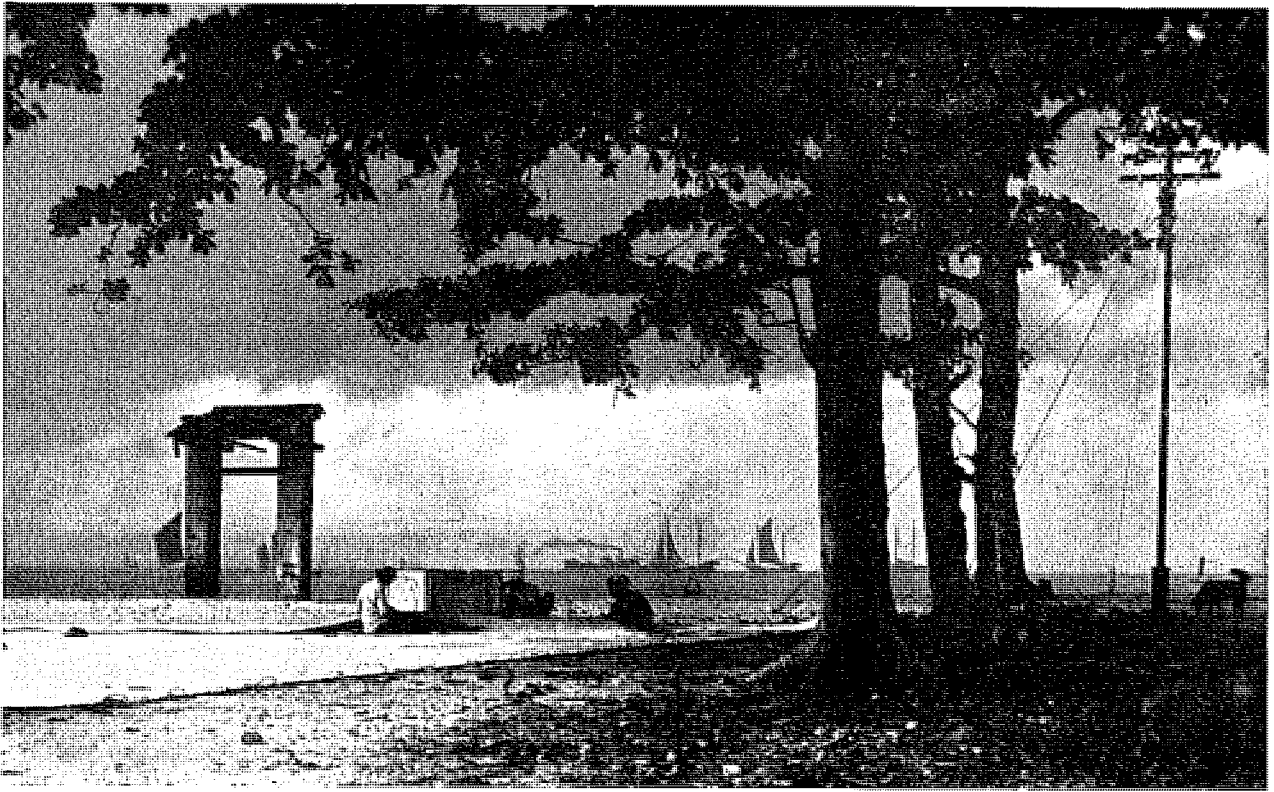
Fiskeriet i Randers og Gudenaa

Landbrugsministeriet har foreløbig for 1 Aar overdraget Statens Fiskerettigheder ved Frijsenvold Laksegaard til Randers Fiskeriforening, saaledes at denne maa opstille de fornødne Redskaber til Fangst af Laks og Ørreder. Fiskeriet skal foregaa i Maanederne Oktober, November og December — Fiskenes Yngletid — og den Rogn, som derved indvindes, skal udskæles paa Udklækningsanstalten ved Klausholm, hvorved man venter aarlig at kunne udskække 1 Million Ørred-

og Laxe-Yngel, som vil blive udsat i Randers Fjord og i Gudenaa. Staten yder et Tilskud til Arbejdet og Redskaberne paa 2800 Kr.

Yokohamas Havn.

Yokohama fejrede den 28. og 29. Marts Fuldendelsen af den første Del af Rekonstruktionsarbejdet i Havnen, hvor Jordskælvets Ødelæggelser var meget omfattende. Toldkajerne og Pier'ne faldt sammen, Bølgebryderen sank, Kranerne faldt, Pakhusene brændte, og Jernbanerne ødelagdes. Rekonstruktionen af selve Havnen er beregnet at ville koste 16 Mill. Yen (ca. 40 Mill. Kr.), og med de allerede foretagne Arbejder er en stor Del af den skete Skade udbedret, ligesom Trafikken paa Havnen er stærkt i Tiltagende.



Ved Indsejlinger til Singapore.

HVOR DE MANGE RACER MØDES

Kommer man med en Damper fra Europa til Østen, og Singapore er den første Havn, der anløbes, efter Suez, vil man snart faa Indtrykket af, at man her er kommen til en ganske anden Verden.

Indsejlingen til Singapore foregaar mellem en Mængde Smaaøer, gennem et Farvand saa smalt, at man tydeligt skelner de smaa, maleriske Malaylandsbyer langs Kysten under de slanke, vuggende Palmer. Hvor Kysten ikke er dækket af frodig Vegetation, lyser den røde Jord- eller Klippebund igennem og spejler sig i det smaragdgrønne Vand.

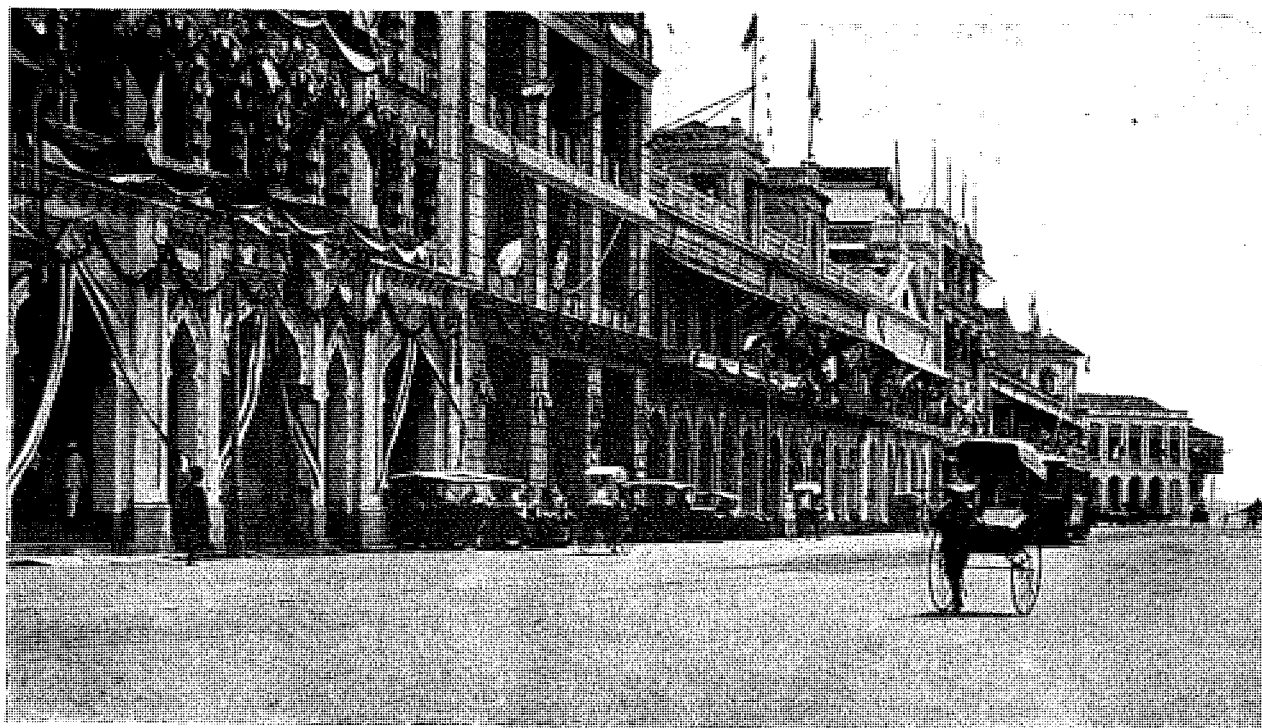
Som i flere af Østens Havnebyer er der ikke tilstrækkelig Havnekaj i Singapore; mange Skibe kaster Anker ude i Havnen, og Ladningen og Losningen sker saa ved Hjælp af store Lægttere, som man ser i Hundredvis for Ud- og Indgaaende, bemandede med Kinesere eller Indiere. Singapore er en af de vigtigste Havnebyer i Østen, og de utallige Fragtdampere, Kineserdjunke, Malaybaade, Fiskerbaade og Krigsskibe — Fartøjer af næsten alle Nationaliteter og af næsten alle mulige Former, som man faar Øje paa efterhaanden, som man

glider ind i Havnen — fortæller os tydeligt nok, hvilken enorm Rolle denne By spiller.

Og naar man gaar i Land i Singapore, forstærkes Indtrykket af denne ny Verden ved det fremmedartede Liv, man bliver Vidne til — dette Mylder af Malayer og Kinesere, Japanesere og Indiere — næppe noget Sted i Verden træffer man en saadan Blanding af Nationaliteter, et saadant Virvar af Sprog, som i denne Østens store Havneby.

Ankommen til Singapore kaprer vi snarest muligt en Richshaw eller en Bil for at komme fra Havnen med dens Raaben og Skrigen. Det er forøvrigt med en ganske ejendommelig Følelse, man første Gang sætter sig op i saadan en Richshaw og lader sig trække af Sted af et Menneske, en halv-nøgen Kineser, der her bogstavelig tal: maa slæbe som et Trækdyr. Man vænner sig dog hurtigt til dette som saa mange andre Forhold i Østen, alt det nye og fremmedartede vil inden længe fortrænge dette Øjeblikks Sentimentalitet.

Fra Havnen kører man forbi de store Pakhuse, gennem Handelskvarteret med de store europæiske og kinesiske Handelshuse, passerer Anderson-Bridge over Singapore Floden og kommer nu



Gade i Singapore.

til en af de store aabne Pladser i Singapore. Her omkring ligger nogle af de offentlige Bygninger, Public Hal, Memorial Hall samt de store Hoteller, f. Eks. Hotel »Europe«, hvor man fra den store, brede Veranda har en glimrende Udsigt over Esplanaden og ud over Havnen.

Man passerer paa Vejen Statuen af Sir Stamford Raffles, Manden der i 1819 erhvervede Øen Singapore for England og grundlagde Byen af samme Navn. Fra at være et lille malayisk Fiskerleje er Singapore nu bleven en By med over 400.000 Indbyggere, hvoraf alene de 300.000 er Kinesere. Disse spiller den allerstørste Rolle for Erhvervslevet herude. Kineseren indtager alle mulige Stillingen, lige fra Handelsmanden til Haandværkeren og Richshawkulien — de mest velhavende Mennesker herude er Kinesere, men paa den anden Side, det er ogsaa blandt Kineserne, man finder de aller fattigste, de aller elendigste Udskud af Menneskeheden.

Resten af Singapores Indbyggere bestaar af Malayer, Javanesere, Hinduer, Tamiler, Arabere, Japanesere med kun ca. 5—6000 Europæere.

I de tidlige Formiddagstimer ser man de hvidklædte Europæere i Richshaw eller Bil paa Vej til Kontorerne, hvor det gælder om at faa en Del udrettet, inden Varmen bliver alt for trykkende. Naar Tiden nærmer sig »Tiffin«, som Frokosten kaldes i Østen, flyttes Stedet for Forretningsforhandlin-

gerne dog ofte til den nærmeste Restauration, og det er ikke faa Forretninger, der bringes til en lykkelig Afslutning ved en Cocktail paa Hotel »Europe« eller Magasinet John Little's Café.

Livet i Gaderne er præget af den smeltende Varme. Europæerne stønner, mageligt henslængt under Bilernes eller Richshawernes Solsejl. Sveden driver ned ad Kuliernes nøgne Rygge, og de gaaende søger ind under de overbyggede Fortove.

I Gaderne omkring de store Hoteller ser man om Dagen Passagererne fra de mange Skibe, der ligger en Dag eller to i Havnen, forhandle med de indiske, kinesiske eller malayiske Købmænd. I Nærheden af Hotellerne taler disse Købmænd en Smule Engelsk, ellers anvendes Madayisk, og kan de fremmede ikke dette, klarer man sig med Fingersprog og Gebærder. I de aabne Butikker ligger de indiske Købmænd og døser i Stole eller hen over Disken, men de er lysvaagne — samme Øjeblik, en hvid Kunde viser sig. Alle Østens Vidundere af Silke, Kniplinger og Broderier hales frem, medens Købmanden med rivende Tungefærdighed forsikrer, at dette indiske Sjal er det fineste og sjældneste, der nogen Sinde er solgt i Singapore. »Og Prisen, 100 Dollars, Herre, det er kun 1/3 af den virkelige Værdi.«

»Er du gal? Tror du det er en Turist, du handler med?«

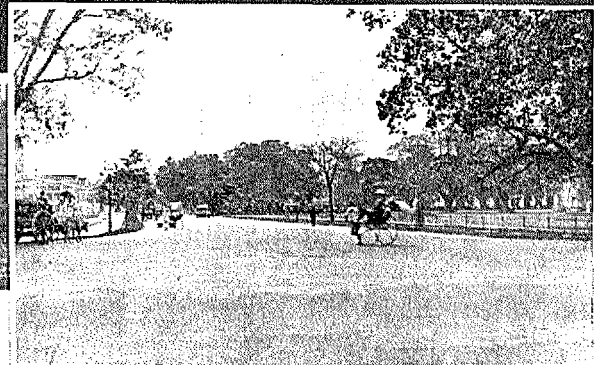
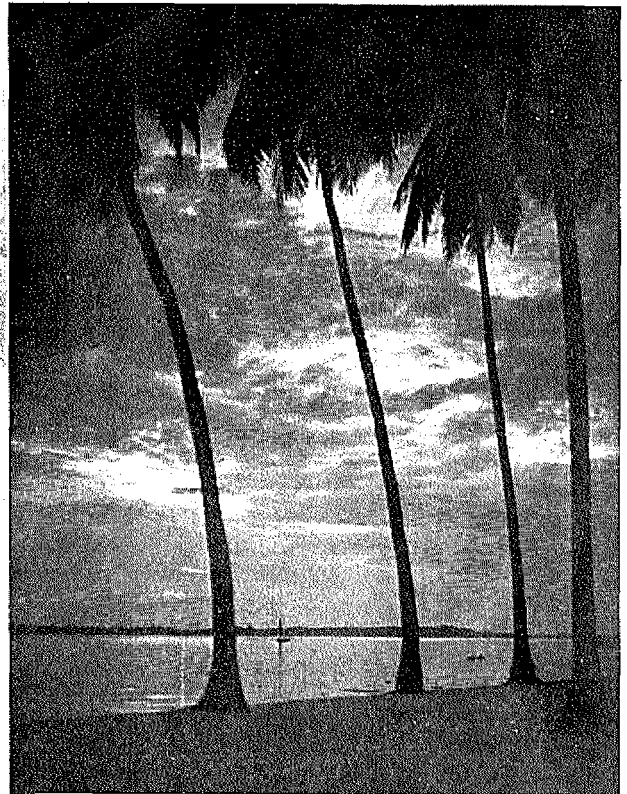
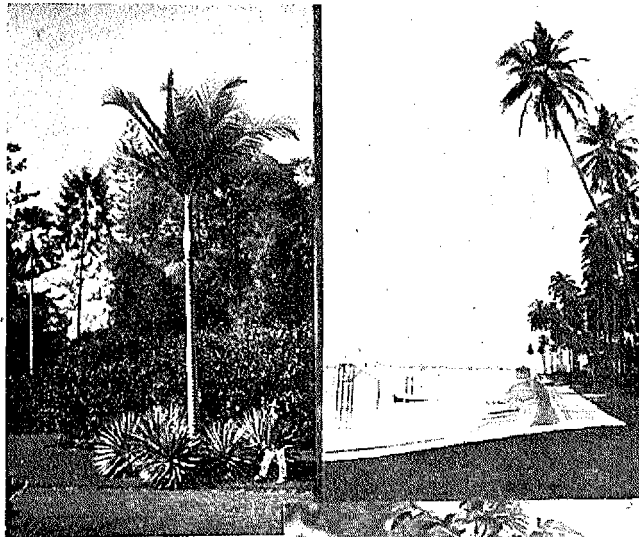
»Allright Sir, allright Sir, 50 Dollars, 50 Dollars.«

Hvis man herefter byder ham 25, har man gode Chancer for at faa det.

Østens Haandværkere er Kinesere, og i deres Butikker, der er aabne ud til Gaden og tillige tjener som Værksted, ser man dem arbejde fra tidlig Morgen til langt ud paa Aftenen. Her sidder Skrædere og Skomagere og maaler med Seglgarnssnore og Papirstrimler, men deres Arbejde er upaakla-

geligt, pæget af den yderste Omhu og Nøjagtighed.

At disse Haandværkere dog ogsaa kan være for nøjagtige, fremgaar af en Historie, som endnu fortælles herude. Det er om en Globetrotter, der kommer til Singapore, hvor han skal have syet en Del hvidt Tropetøj. Han havde imidlertid ikke megen Tiltro til de kinesiske Skrædere, saa han tog et Sæt Tøj, der var syet i Europa, med til Skræderen,



Øverst fra venstre til højre: 1. Fra Botanisk Have i Singapore. 2. Kysten ved »Sea View«. 3. Aften ved Singapore. — I Midten fra venstre til højre: 1. Hindukvinde smykket til Fest. 2. Unge Malaypiger. 3. Orchard Road. — Nederst tilvenstre: Baade paa Singapore-Floden. Tilhøjre: »Hotel Europe«.



Fra Kineserkvarteret.

bestilte 10 Sæt akkurat som dette og svor paa, at det skulde være *aldeles nøjagtigt* som Prøven, ellers betalte han ikke en Cent for det. Kineseren syede derefter Tøjet og sendte det om Bord paa Skibet, hvor Globetrotteren boede. Men nu vilde Skæbnen, at paa de Benklæder, der var afleveret som Prøve, var der under Rejsen revet et lille Hul og derefter syet en lille midlertidig Lap paa, og paa alle de ny Benklæder var der en Lap af nøjagtig samme Størrelse og akkurat paa samme Sted.

— — —

Efter Tiffin paa et af Hotellerne ombytter vi Richshawen med en Bil, og med en Malaychauffør ved Rattet kører vi ud ad Orchard Road, forbi store, luftige Bungalower og velholdte Haver, ud til den botaniske Have. Maaske vil man i en botanisk Have her lige under Ækvator vente at finde en Rigdom af Blomster, og man undgaar ikke i nogen Grad at blive skuffet. Her er store Plæner med sjældne, pragtfulde Palmer, med Buske og Slyngplanter, men her findes ikke det Væld af Blomster og Farver, man har ventet sig. Paa Grund af de voldsomme Regnbyger er det yderst vanskeligt at faa Held med Blomsterdyrkning herude — kun Orchideerne finder et sandt Eldorado.

Fra Haven kører vi op forbi det store moderne Vandreservoir, ad Vejene forbi Governmenthouse, ud gennem Plantager med Gummitræer og Køkos, langs mangrovebevoksede Sumpstrækninger, hvor Moskitoerne yngler i Tusindvis. Malaychaufføren

elsker at køre Bil, og det virker køligt og forfriskende, naar vi i fuld Fart suser ud ad de brunrode Veje. Saa drejer vi ned ad en Sidevej med høje Palmer, vi er ved Singapores Badested »Sea View«.

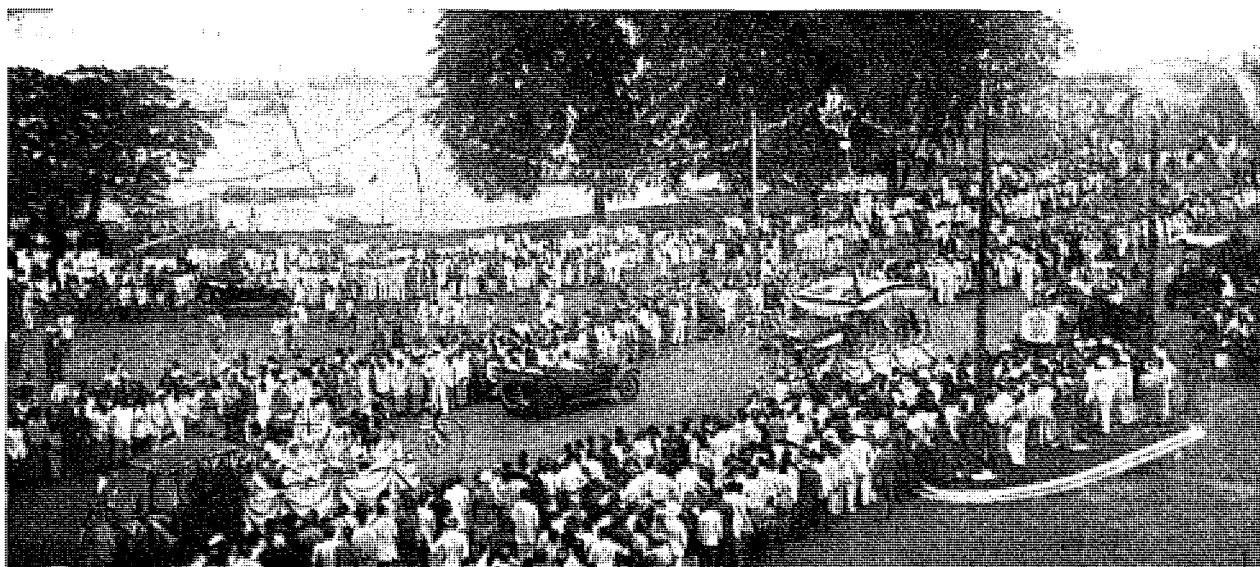
Vandet herude er næsten lunkent, og et Bad virker ikke akkurat saa forfriskende som en Dukkert i Vesterhavet. At Bølgerne dog til Tider virkelig kan virke oplivende, blev for nogen Tid siden konstateret af nogle unge Plantagemænd, der fejrede en større Fest i Singapore. Da ud paa Aftenen en enkelt af Selskabet tabte Bevidstheden, kørte de ham ud til »Sea View«, iførte ham Badedragt og anbragte ham i Strandkanten, hvor Bølgerne af og til skyllede op omkring ham, og da de en god Times Tid senere kom tilbage efter ham, havde han ganske genvundet sit tabte Humør.

Man sidder her under Palmerne, der vokser lige ud til Kysten, og ser ud over Indsejlingen til Singapore, hvor de store Skibe fra alle Verdenshave ses for Ud- og Indgaaende.

— — —

Det er Aften. Paa Hotellerne straalet de elektriske Kroner, Vifterne snurrer — nu er det dinnertime i Singapore. Saa møder Damerne i grand Toilette, de korrekte Englændere trækker trods de 20 Grader Celsius i Smoking for at indtage deres Dinner og bag efter slaa sig ned paa Verandaerne i de magelige Kurvestole med en Cigar og den uundværlige Whisky-Soda.

Men lad os køre en Tur gennem Gaderne i Singa-



Festdag i Singapore.

pore, og man vil forbavses over det Liv, der rører sig paa denne Tid.

Maanen kaster sit blændende hvide Lys over Byen. Palmerne med de støvede, matgraa Kroner bliver til fine, yndefulde Silhuetter, mellem hvilke Ildfluerne slynger deres lysende Guirlander. Ude paa Bugten glitrer Hundreder og atter Hundreder af Lanterner og Lys og spejler sig i det stille Vand. Kanalernes stinkende, muddergule Vand skærer sig som lysende Striber ind gennem Byen, og de utallige Lægtre, Kineserdjunkte og Sampauer antager sære, fantastiske Former.

Langs Bugten kører Biler med Europæere, der nyder den friske, lune Brise. Men vi drejer ned gennem de Indfødtes Kvarterer, gennem Gader, hvor en Mængde Mennesker af de mest forskellige Racer færdes. Man ser brune Malayer med spraglede Saronger, sorte, glinsende Indiere med hvidt Lændeklæde og nøgne Overkroppe eller med hvide Stoffer løst draperet om sig, gule Kinesere med sribede Manchetskjorter uden for Bukserne eller Japansere med Sokker og Sokkeholdere uden paa Benklæderne.

Disse Mennesker tilbringer Aftenen i det fri; ry-

gende, leende og sludrende paa mange forskellige Sprog bevæger de sig gennem Gaderne.

Ude i selve Kineserbyen skaar en Stank af Kinesermand os imøde. De talrige Beboere af Husene synes at være flyttet ud paa Fortovet med det meste af deres Bohave. Transportable Restaurationer er opstillet i Rendestenene, og mellem Hundreder af osende Lamper og Blus, omkring stinkende Lækkerbidskener, sidder Kineserne paa Hug, spiser, snakker, ler og spiller Kort, medens Musikinstrumenter hylér og jamrer og frembringer et skærende Spektakel.

Saa kører vi tilbage til Hotellet, hvor der nu danses med de faa europæiske Damer, der lever her under Ækvators glødende Sol.

I Horisonten ude over Malakkastrædet glimter Lynene — en svag Luftning stryger ind over Byen med den sælsomme, sødladne Duft, der er saa typisk for Østens Byer — denne vidunderlige Duft af Trope, af Østen, som man først afskyr og senere altid længes efter, naar man engang har levet herude.

H. Jørgen Nielsen.

Skibsfarten paa Ceylon.

I 1924 ankom ialt 3758 Skibe med 10,423,352 Tons til Havne paa Ceylon, deraf til Colombo 2358 Skibe med 10,003,085 Tons. Det tilsvarende Tal for det foregaaende Aar er 3627 Skibe med 9,428,992 Tons og 2563 Skibe med 9,006,640 Tons. Som det vil ses, viser Skibsfarten paa Colombo i 1924 en Fremgang paa mere end 1 Million Tons sammenlignet med 1923.

I Aarets Løb anløb 30 danske Skibe Colombo mod 22 i 1923.

Verdens største Undervandsbaad

ligger for Tiden i Chatam, rede til at tiltræde en hemmelighedsfuld Tur rundt om Jorden. Besætningen tæller 121 Personer, og Baaden, der har kostet 842,000 Pd., kan blive 2½ Dag under Vandet.

Grønlands Styrelse

Kongen har udnævnt Overstyrmand N. O. C. Petersen til Skibsfører under Grønlands Styrelse fra 1. Maj.

Diderik Brockmann:

»Sejlskibs Melodier«,

udsat for Piano af *Michael Flagstad*, med Tegninger af *Gerhard Gjerding*. (Cappelens Forlag, Oslo).

Denne lille Samling Melodier fra Opsangens Dage foreligger som et smukt udstyret Nøcehefte og maa, som Forfatterens Hensigt ogsaa er, virke paa gamle Søfolk med Klaver i Hjemmet som en Buket af Minder med en herlig Duft af Saltvand. Man finder her Melodierne til de gamle, kendte Chanties »Storm along«, »A hundred years ago«, »Shanandoah« ogsaa kaldet »Shanadore«, men som her er betitlet »Cross Missouri«, endvidere »Capstan Bar«, »Can't you dance the polca« og flere, og hver enkelt er som et Pust fra Sejlskibenes store Tid.

Hefte kan efter sit Formaal kun anbefales paa det bedste, og Diderik Brockmann fortjener Anerkendelse for sit Arbejde og sine Bestræbelser for at bevare disse gamle Søens Melodier, som saaledes arrangeret sikkert ogsaa vil vinde Indpas i mange danske Søfolks Hjem.

O. J.

Hanstholmhavnen.

Thyborøn, 1. Juni 25.

Arbejdet paa Havnen ved Hanstholm skrider jævnt og sindigt fremad, og det kan nu allerede ses, at det er et Størværk, der her er paabegyndt. Det er ikke længere blot de store sammenkørte Raldynger, der ses, men den ene Bro — Begyndelsen til den søndre Havnemole — er nu ogsaa færdig. Omkring 1. August menes den store Slidske, ad hvilken de mægtige Tømmerkister skal sættes ud i Havet, at være færdig, og ude paa Stranden staar allerede nogle af de kolossale Tømmerkister halv færdige. Maskinhuse og Transformatorstation er bygget, og nye Veje og Stier anlagt. Intet tyder paa, at dette store Arbejde skal standses, men det vilde da ogsaa være en tvivlsom Ære for Landet, at standse Bygningen af denne Havn, Knudepunktet paa Jyllands Vestkyst, denne Centralhavn, der skal støtte Fiskerne i at udnytte deres Erhverv, som gennem Aarhusdreder er drevet ud fra den aabne Kyst. Disse brave Borgere har bragt saa mange Ofre der vesterude under Arbejdet for at tjene Brødet, under Arbejdet for at redde deres Næste, og i Erkendelse af disse Fakta maa det hilses med Glæde, at Arbejdet paa denne Havn ikke blev standset trods Agitationen mod den.

Forvard.

Stor japansk Korndamper gaaet under med 48 Mands Besætning.

Den 21. April gik den store japanske Korndamper »Raifuku Maru« under med Mand og Mus paa Højden af Halifax, medens 2 store Dampere, White Star-Liniens »Homerick« og Cunard Liniens »Tuscania«, der begge var paa Vej til New York, laa i Kabellængdes Afstand uden at kunne bringe Hjælp.

Kl. 8 om Morgenen havde Radiotelegrafisten paa »Homerick« modtaget det ildevarsende S.O.S. Signal fra den nødstillede Dampere og afgik straks til det opgivne

Sted. Den naaede ogsaa frem og saa »Raifuku Maru« ligge hjælpeløs i den høje Sø. Det var haabløst at prøve paa at sætte Baade i Vandet. »Homerick«s Kaptajn var klar over, at det var halsløs Gerning. Fra Dækket kunde man se den japanske Besætning staa paa Broen og strække Armene over imod sig. Passagererne paa »Homerick« var dybt grebne af det uhyggelige Syn, som en enkelt af dem lige naaede at faa fotograferet.

Saa gik »Raifuku Maru« til Bunds.

En Times Tid senere kom ogsaa »Tuscania« til Ulykkesstedet, og de 2 Passagerdampere havde intet andet at gøre end at underrette Verden om »Raifuku Maru«s Undergang og den 48 Mands store Besætnings sørgelige Skæbne.

»Raifuku Maru« var bygget til Fragt i 1918, maalte 3857 Tons og var hjemmehørende i Kobe. Den var paa sin sidste Tur sejlet fra Philadelphia den 3. April, anløb Boston, som den forlod den 18., hvorefter den skulde gaa til Hamborg.

Sveriges Fiskeri i 1924.

Trawl-fiskeriet. Antallet af Damptrawlere var i det forløbne Aar 35 i Lighed med i 1923. Alle fiskede Sild indtil Slutningen af Marts, hvorefter de fleste blev lagt op, medens de øvrige, ca. 10 Baade, trawlede efter Fisk. Som Følge af det gode Sildefiskeri i August Maaned, blev de fleste andre oplagte Baade paany taget i Brug. I Slutningen af Aaret deltog alle Damptrawlerne i Fiskeriet.

Sildefiskeriet blev i Tiden fra August til December drevet med godt Resultat. Sildens Kvalitet var, navnlig i August—Oktober Maaneder, god, og der opnaaedes høje Priser.

Det samlede Udbytte for 1924 kan anslaaes til ca. 1,500,000 Kr. Overskud er dog kun opnaaet af temmelig faa Baade og da hovedsageligst de største og mest moderne.

Sildefiskeriet drives vedblivende i Kattegat og Skagerrak med Trawl, Garn og Vaad. Den sidstnævnte Fangstmetode medfører de bedste Resultater kvantitativt set, men er i høj Grad eller nærmest i altfor høj en Grad afhængig af Vejrforholdene, navnlig naar Fiskeriet i de mest indbringende Maaneder efter Jul plejer at foregaa i det aabne Hav udenfor Skagen. Det anses derfor for meget ønskeligt, at der tilvejebringes en anden Fangstmetode, der i mindre Grad end den nuværende er afhængig af Vejrforholdene. Forsøg i denne Retning gøres frendeles af Tyskerne, der søger at forbedre Trawlredskaberne saaledes, at Trawlen skulde kunne stilles ind paa en hvilken som helst Dybde og saaledes naa Sildestimerne paa forskellige Dybder. Hidtil er Fiskeriet foregaaet med Trawl paa Havbunden og med Vaad i de øverste Vandlag. Iøvrigt udfolder Tyskerne intensive Anstregelser, gaaende ud paa at søge at forsyne Landet med Fiskeprodukter, fangede med egne Baade, og derved presse Importen ned til det mindst mulige. I Forbindelse dermed staar ogsaa Forslaget om at indføre Told paa den Fisk, som tilføres fra Udlandet.

I Snurrevaadfiskeriet deltog i 1923 ca. 200 Baade, hvis Antal yderligere forøgedes i 1924. Fiskeriet drives i Nordsøen, Østersøen og Kattegat. Nordsøfangsterne udføres vedblivende til England. Man beregner Aarets Udbytte til ca. 3½ Mill. Kr.

HAVARISTER

I FREDERIKSHAVN

• ◯ ◯ •



Billedet tilvenstre foroven viser en Damper, hvis Dækslast af Træ har forskubbet sig, medens Damperen var paa Vej fra Østersøhavn til England. Kaptajnen har ikke villet tage Turen over Nordsøen under disse For-

holdt uden i Forvejen at søge Havn og faa Lasten stuvet om. Og saaledes er Frederikshavn, »Porten til Nordsøen«, atter bleven Anløbsstedet for den store Flaade af Trampdampere paa Nord- og Østersøen.

Billedet forneden tilvenstre viser den hollandske Damper »Johanna« af Rotterdam, som under Krigen løb paa en Mine i Nordsøen og fik et mægtigt Hul i Bougen. Heldigvis kunde den, ikke mindst paa Grund af Trælasten holde sig flydende og naa ind til Frederikshavn for at blive repareret. Man ser tydeligt, at Dækslasten ved Skibets Slagside har forskubbet sig.

Billedet foroven tilhøjre viser Lækagen i Bougen og ovenover denne det hollandske Neutralitetsmærke. Der er imidlertid det interessante ved Stopningen af denne Lækage, at den er sket »under« Vandet. Det har aabenbart været nødvendigt at foretage Tætningen saaledes for at kunne løfte den halvsunkne Damper (pumpe den læns). Men for at en saadan Tætning har kunnet foregaa under Vandet, har Dykkerne, inden de kunde paa-sætte en interimistisk Lap af Brædder, Bjælker og Sejldug, maattet gennemsave de bøjede Staalplader. At dette ikke kan lade sig gøre ved almindelig »Savning«, siger sig selv. Man har da ogsaa maattet ty til Autogenflammer, thi som bekendt kan denne Ild brænde under Vandet, idet der udenom den flere 100 Graders varme Flamme danrer sig et vandløst luftfortættet Rum.

Det er propret Dykkerarbejde, her er udført af Svitzer, thi selvfølgelig var det Svitzer; som tog Affære.

27 Bretagne-Fiskere druknet under en voldsom Orkan.

To Fiskerbaade var forleden i Havsnød i det meget farlige Farvand ud for Penmarch i Nærheder af Quimper paa Bretagnes klippefulde Kyst To Redningsbaade gik ud for at redde Besætningerne, men i det samme brød en af de pludselige voldsomme Orkaner løs, der ikke er ukendte i Bretagne. Redningsbaadene og Fiskekutterne kæntrøde, og 27 Mand druknede i Løbet af faa Minutter.

Trods det Livsfarlige Uvejr gik en Fiskerbaad ud og reddede 6 Mand. I Bretagnes smaa Fiskerlejer sidder der nu efter Katastrofen 24 Enker og 46 faderløse Børn.

Scapa-Flow-Flaaden hæves.

Den civile tyske Torpedojager er nu fisket op ved Scapa-Flow. Der var forløbet Flydedokker over Vraget og Jageren blev hævet paa en Rekordtid af fire Dage.

Et dyrt Kys.

I New York har en ung Dame faaet 10,000 Dollars tilkendt i Erstatning for et Kys, som hendes Principal uretmæssig havde tilegnet sig.

Principalen havde budt 500 Dollars.

Søspejdere i Randers.

Paa Initiativ af Købmand Knudstrup, Sejlmager Mortensen og Politifuldmægtig Strøbech blev der forleden i Randers dannet en Søspejdertrop, der foreløbig bestaar af 10 raske Gutter.

Om Klubbens Fremtid og Program faar man et lille Begreb ved at høre, at man fra Orlogsværftet faar en Mast med Ræer o. s. v., som Drengene skal benytte til Klatreøvelser. Desuden vil man købe en 3—4 Tons Baad, som Drengene skal sejle med. Overlæge Bang-Michelsen vil give Drengene Samariterundervisning og være Korpssets Læge. Føreren af »Bjørn«, Kaptajn Sørensen, vil undervise i Navigation, Sejlmager Mortensen i Tougværkskunst o. s. v.

Ny Fiskekutter.

Fra Hjørne og Jacobsens Værft i Frederikshavn løb forleden en Kutter af Stabelen, bygget for Regning Skipper Julius Jacobsen, Frederikshavn. Kutteren, der er bygget for Englandsfiskeri, koster fuldt udrustet 50,000 Kr. Den har Dam, Isrum og en 50 HK. Houmøller Motor. Værftet er straks begyndt at bygge to lignende Kuttere.

Laust Bjerg død.

Den gamle Bovbjergfisker Laust Bjerg, af hvem »Vikingen« for nogen Tid siden bragte Billede, er død. I 20 Aar var han Opsynsmand ved Ferring Faresignation. Med ham gaar i Graven en af Kystens stouste Skikkelser, der var en Pryd for Standen.

Nyt Dampskibsselskab.

I Esbjerg er der dannet et nyt Dampskibsselskab, »Dampskibsselskabet 1925«, med en Bestyrelse, bestaaende af Skibsreder Becher af Altona og Konsul Ludvig Christensen af Esbjerg, og med Firmae: C. Breinholt som korresponderende Reder. Der er indkøbt en 1000 Tons stor Damper, der skal gaa i Rutefart mellem Esbjerg og Hamborg, hovedsagelig med Kreaturer.

Fiskeri-Strike i Hamborg.

Da Maskinisterne og Fyrbøderne paa Silde-Damperne paa Grund af Lønstridigheder har erklæret Strike, er hele Hamborgs Silde-Fiskeri i Nordsøen standset.

Svensk Motorskib sunket ved Femern.

Svensk Motorgalease »Arthur Pilham« er sunket efter Kollision med Dampskibet »Kalipsowergottu« ca. 5 Sømil N.Ø. for Staberbuk Fyr paa Femern. Mandskabet, tre Mand, reddedes ombord i Damperen.

Flere »Flettner«-Skibe.

Den tyske Regering har bestilt et Flettner-Skib paa 3000 Tons, som bliver bygget til Rederiet Sloman i Hamborg. Længden bliver 85 Meter, men det faar kun en Rotor anbragt midtskibs, og Broen og Bestiklukaf bygges i den Overbygning, som hører til Rotoren.

Der skal ogsaa være Planer om forskellige større Skibe paa 5000 til 10,000 Tons, og der anføres, at paa et 2500 Tons Sejlskib vejer Rejsning og Sejl 250 Tons, medens Rotoren til et Skib af denne Størrelse kun vejer 25 Tons. Diameteren til det under Bygning værende 3000 Tons Flettner-Skib skal være 7½ Meter, medens de større Skibe skal have Rotorer paa 10 Meter i Diameter.

»Islands Falk« paa Fiskeriinspektion.

Fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk« med Orlogskaptajn West som Chef er afgaaet paa et længere Inspektionstogt til nordlige Farvande.

Skibet gaar først til Færøerne for her at udføre Inspektionstjeneste — og derefter gaar det til Reykjavik, og herfra gaar »Islands Falk« til grønlandske Farvande, hvor det skal bestride Fiskeriinspektionen indtil September Maaned, da Hvalfangerne trækker bort fra Davisstrædet. »Islands Falk« gaar saa til Island, hvor den skal afløse »Fylla«, og først i December Maaned vender den tilbage til København.

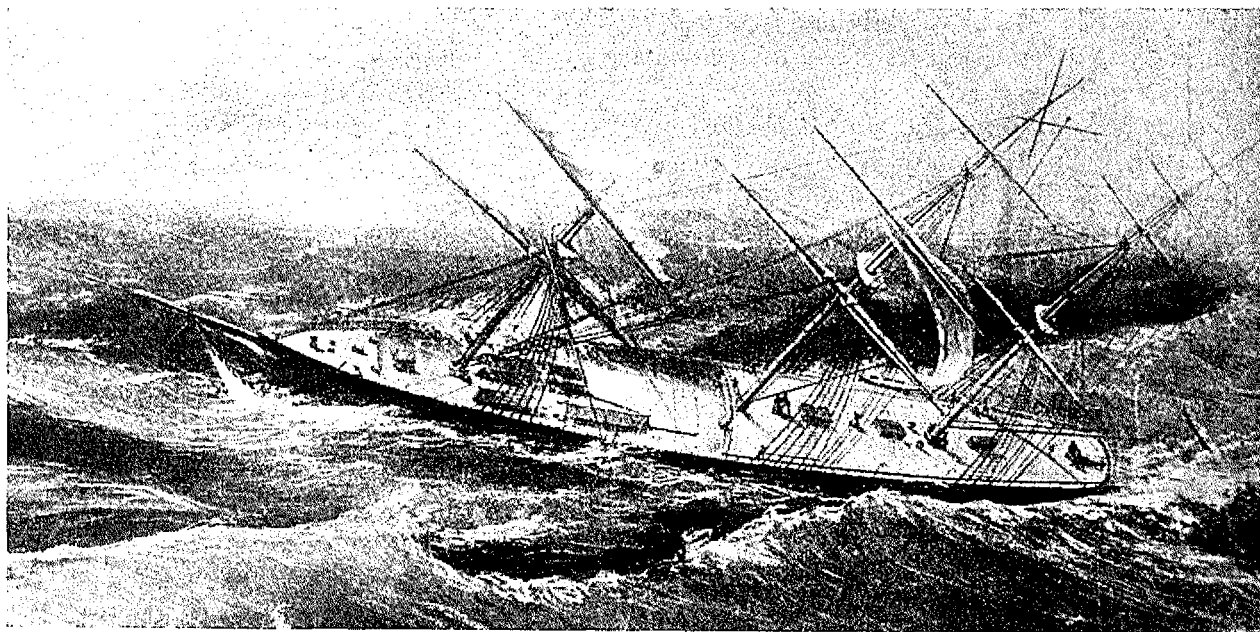
AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED
OSCAR JENSEN

♦♦♦♦

»COMET« — »FIERY STAR«



»Comet« under Bermuda.

»COMET« var bygget 1851 hos William H. Webb i New York og var den anden store Nybygning, Webb satte i Vandet dette Aar. Den første var »The Challenge«.

Comet tilhørte Brucklin & Crane i New York. Clipperen maalte 1836 reg. Tons og var meget skarp bygget. Dens Længde fra Stævn til Hakkebrædt var 229 Fod, dens største Bredde 42 Fod og Dybden 22 Fod og 8 Tommer, og den maa ikke forveksles med den senere Clipper af samme Navn, som kun maalte 1209 reg. Tons, og som aldrig opnaaede nogen Berømmelse.

Webb havde under Bygningen af Comet lagt megen Vægt paa, at Clipperen kom til at yde det mest mulige med Hensyn til Fart. Brucklin & Crane forlangte, at den skulde kunne slæbe mange Passagerer med sig, og at disse skulde have Albuerum og al mulig Komfort. Der rejste ganske vist ingen Millionærer til Californien for at grave Guld; men Konkurrencen var begyndt at blive stor, og det betalte sig godt at sejle med Passagerer. Naar der under Bygning af en Clipper skulde tages slige

Hensyn, skete dette ofte paa Bekostning af Skibets Lasteevne, men dette blev ikke Tilfældet med Comet. Denne Clippers Halvdæk var nemlig ikke som de fleste andre Skibes Halvdæk blot en Benævnelse paa en saadan Overbygning af vilkaarlig Størrelse, men dette svarede her bogstavelig talt til sit Navn. Det udgjorde nøjagtig Halvdelen af Skibets Længde fra Stævn til Hakkebrædt og naaede til foran Stormasten.

Til Vejrs var Comet en tro Kopi af The Challenge — Skysejl paa alle tre Toppe og Læsejl baade foroven og forneden. Der var saa godt som ingen Forskel paa disse to Webb-Clipperses Sejlareal eller deres Spir-Maal, endskønt Comet var 170 Tons mindre end Brødrene Griswolds messingbeslaaede Udfordring, der fire Maaneder før var sejlet ud som forgyldt Elendighed og nu havde fuldført sin første Udrejse som et flydende Helvede.

Men var Forskellen paa disse to Clippere end ringe, saa var den desto større paa saavel de to Mænd, der hver især havde Kommandoen over dem, som paa deres respektive Undergivne.

Det var Kaptajn E. C. Gardner, som fik Kommandoen over Comet. Gardner havde tidligere ført »Celestial«, som ogsaa var en Webb-Clipper og ligeledes tilhørte Brucklin & Crane. Han havde med denne Aaret førud paa dens første Rejse deltaget i den store Kapsejls rundt Kap Horn sammen med »Samuel Russell«, »Houqua«, »Sea Witch« og flere, og han havde gjort sig bemærket med at naa San Francisco med 104 Dage i Søen og komme hjem fra Woosung med Te paa 117. Disse Resultater var ganske vist ikke enestaaende, men Forholdene havde ogsaa paa alle Omraader været ugunstige, og ingen tvivlede om Gardners Evner til at drive en Clipper som Comet frem.

Comets Besætning udgjorde alt i alt 52 Mand — alle udsøgte Folk — men udsøgte efter helt andre Principper, end Kaptajn Howland havde ladet gælde ved Bemanningen af Sea Serpent. Kaptajn Gardner var ikke Passager-Kaptajn. Han gik ikke med hvide Gleehandsker paa i Søen — og tørte Støv af. Han kunde stikke Næverne i en Pøs Tjære uden at plette sin Ære, og han kunde vurdere et Stykke Skibsmandsarbejde efter Fortjeneste. Men han hørte ogsaa til de Clipper-Kaptajner, der havde arbejdet sig sin Vej gennem Ankerklyset og agterud og Læke som William Rogers og flere andre, som var kommen op fra Agtern og var jumpet lige ind gennem Kahytvinduet.

Kaptajn Gardner var selv nærværende under Paamonstring af Mandskabet, og han slyngede selv sin Parol i Hovedet paa de hysesøgende Søfolk, der stod i Klynge udenfor Mønstringskontoret — den Parol, som baade før og senere har lydt saa ofte, saavel naar amerikanske som engelske Sejlskibe mønstrede Besætning, og som var saa kraftig, at ældre Søfolk endnu kan høre den summe i Ørene som et Ekko:

No Englishmen wanted!

Kommentarer hertil synes overflødige. Men det skal dog bemærkes, at engelske Søfolk gennemgaaende var langt bedre, end de havde Ord for at være, selv om Tovværksarbejde ikke just var det, de kunde bedst. Paa andre Omraader kunde Bfiter til Gengæld arbejde som Heste, blot de fik Lov til at gøre tilstrækkeligt Vrøvl, og det var ogsaa hovedsagelig deres Hang til at lave Vrøvl og Spektakel ombord, der gjorde dem mindre vel ansete. De Begivenheder, der forefaldt paa denne Clippers sidste Rejse, som senere omtales her i Forbindelse med »Fiery Stars«, er heller ikke i engelske Søfolks Disfavør.

Resultatet af Kaptajn Gardners Vragen blev en blandet Besætning fra hele det nordevropæiske Kontinent med enkelte Stænk fra Tyskland, Hol-

land og Nordfrankrig imellem. Dette var under Mønstringen en babylonisk Sprogforvirring. Et Par Timer senere var det noget rent fandenivoldsk og drukket Værtshus-Sludder. Men den følgende Morgen ombord i Comet var det Søfolk, som alle talte mere eller mindre perfekt Engelsk, og som nok protesterede lidt, da Styrmanden brækkede Spidserne af deres Skedeknive, men som ellers, efter at Sprutten var dunstet af dem, satte en Ære i Tovværk og Tjære.

Now when you join a merchant ship to sail the seas
at large,
you must be very careful that you have good discharge.
You must be able to your work — and everything exact.
or you won't get a berth in a merchant ship

according to the act.

So haul taut your weather main-brace and ease
away the lee.

Hoist your jib-halyards and let the ship go free.

Hurrah! Boys! Hurrah! We'll sing the jubilee.

God bless the navy — but a merchant ship for me!

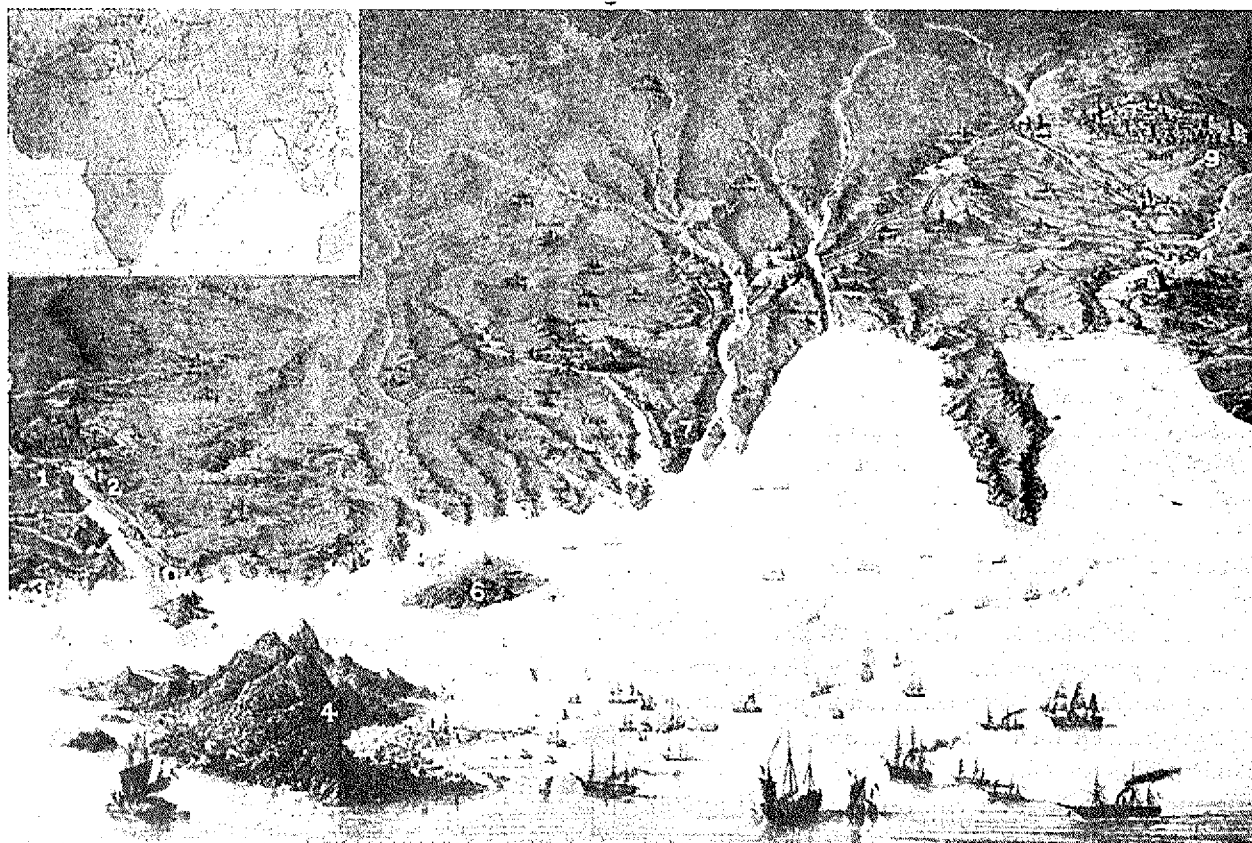
Saadanne Søfolk huede Kaptajn Gardner bedst, og han sigtede altid sine Folk mege: nøje. Naar gamle *shipping papers*, som Tilfældet er, betegner Comet under Gardners Kommando som et ualmindeligt heldigt Skib, saa maa Heldet derfor vist for en Del tilskrives Clipperens nordevropæiske Besætninger foran Masten.

Comet afsejlede fra New York til San Francisco den 3die Oktober 1851 med en lang Hale af Clippere efter sig, som alle var bygget samme Aar. Denne Hale, hvoraf der senere fremstod Stjerner af første Rang som »Hurricane«, »Northern Light«, »Flying Fish«, »Staffordshire«, »Trade Wind«, »Sword Fish«, »Shooting Star« og flere, var dog ligesom Comet sat saa sent i Vandet, at ingen af dem kunde naa at komme med i Kapløbet om dette Aars Rekord. Ingen af dem naaede ud til Californien før 1852. Comet kom ind til San Francisco den 13de Januar efter en heldig Rejse paa 102 Dage.

Fra San Francisco sejlede Clipperen i Ballast til Kina, og Heldet fulgte den videre over hele Stillehavet og op ad Tshukiang, hvor Lykken ogsaa indhentede den i Form af en Te-Last fra Kanton til New York til en Fragt af 30 Dollars pr. Ton.

Naar Kanton saavel her som i *shipping papers* nævnes som Udskibningsstedet for Te, skal hermed ikke forstaaes, at Skibene indtog deres Last eller lossede i selve Kanton. Ingen Te-Clippere kunde flyde helt op til Kanton. De maatte alle ankre ved Whampoa — 12 Mil nærmere Flodmundingen, og al Last besørgeles mellem Kanton og Skibene og omvendt i Sampaner.

Comet afsejlede fra Whampoa den 3die Maj 1852



Øst-Kina i Fugleperspektiv 1860.

1. Kanton, 2. Whampon, 3. Macao, 4. Hong-Kong, 5. Victori, 6. Formosa, 7. Shanghai, 8. Petchili Bugten, 9. Peking, 10. Lintin.

og ankom til New York den 10ende August uden Uheld, men med en Rekord paa 99 Dage. Den afsejlede igen fra New York til San Francisco den 27nde September med en ny Besætning, som var mønstret efter samme Recept som den foregaaende, og dette maa vist ogsaa betegnes som et Held.

Under Bermuda fik Clipperen en Brøler af en Storm fra Sydvest og maatte drejes under for klodsrebede For- og Stor-Merssejl og et For-Stagsejl. Den fik en uhyre Masse Vand paa Dækket. Søerne kom rullende som hele Bjergkæder, og dybt lastet, som Clipperen var, væltede de bogstavelig talt ind over den som Laviner af Vand og rense den for alt, hvad der fandtes ombord af Eaade. En gammel, onskabsfuld, grøn Graaskæg slæbte af med Svinehuset og alle Grisene, og dermed gik den Julemad i Hagerne. Og da Ruffet forude var stærkt udsat for at skulle gøre Svinehuset Følgeskab, gav Kaptajn Gardner Ordre til at bjerge Stagsejlet og svikke Merssejlene.

Dette var et Allemandsjob i et saa forrygende Vejr, og det vilde give Revner i de barkede Næver — og brækkede Negle. Merssejlene maatte tages ind i smaa Portioner, eftersom der slækkeedes af paa de luv Skøder og halede op i Givtov og Gor-

dingen, og et For-Stagsejl, der strittede imod med tyve Hestes Kræfter, og som efter al Sandsynlighed baade vilde sparke og slaa, var ikke Legværk at komme i Kast med. For dem, der maatte tage Tønnen paa Dækket, blev det Hale-Sjov i Vand til Halsen. Men de gik paa med et ukueligt Mod, og de halede med godt Humør.

Oh, when I was a little boy, my dear old mother told me,
Away, haul away! Haul away, Jo!
That if I didn't kiss the girls, my lips would all go
mouldy.

Away, haul away! Haul away, Jo!

First I had a nigger girl, and she was fat and lazy
Away, haul away! Haul away, Jo!
Then I got a spanish lass, she nearly drove me crazy
Away, haul away! Haul away, Jo!

I got an irish scolding wife, she wasn't very civil.
Away, haul away! Haul away, Jo!
I clapped a plaster on her moutn and send her to the
devil.

Away, haul away! Haul away, Jo!

Og saa sprang Stagsejl-Skødet, og Sejlet sang selv videre og slog paa Tromme til, og det røg samme Vej som Chantymandens irske Kælling og havde nær taget fire Mand med sig.

Stor-Merssejlet blev svikket af tyve Mand og »THE GIRL WITH THE BLUE DRESS«, saa kun den læ Skødsbarm blev staaende. Men af For-Merssejlet, som blev voldtaget med »OLD STORM«, blev der kun Trævlerne tilbage, og Folkene var næppe kommen ned fra Raaen og til Dæks, før For-Bramsejlet sled sig ud af sine Sejsinger, og samtidig skifteede Stormen pludselig og uder forudgaaende Tega paa Forandring om i det modsatte Vindhjørne. Den kom hylende med orkanagtig Styrke fra Nordost, og den rev det-halve af Fortoppen med sig og spillede bogstavelig talt Pind med det øverste af Stortoppen. Søerne taarnede sig himmelhøjt op mod hinanden og fraadede i Top-pene af Arrigskab. Comet væltede sig fra Styrbord til Bagbord og fra Bagbord til Styrbord. Vant og Barduner stød snart som spændte Harpestreng, og snart hang de i store Bugter ud over Siderne. Men efterhaanden som den nye Vindretning fik slaaet Sydvesten-Søerne ned, blev Bevægelserne mere jævne, og det lykkedes af faa Clipperen drejet op mod Vinden for det sviktede Stor-Merssejls læ Skødsbarm.

Kaptajn Gardner svor en drøj Sømandsed paa, at han aldrig før havde været ude for en saa meningsløs og uberegnelig Storm. Han bandte paa, at det ikke var nogen Hvirvelvind, han var kommen igennem med Clipperen — og heller ikke noget Orkan-center med indtrædende Stille før Vindskiftet — men slet og ret et Fænomen. — Fa'en ta' ham om det kunde være andet, naar en Storm fra Sydvest med Himlen fuld af Lammeuld og et støttigt Barometer saa pludselig kunde slaa om i Nordost uden mindste Varsko. Og da han havde slaaet Fænomenet tilstrækkeligt fast, og Vejret havde bedret sig lidt, og efter at han selv havde været til Vejrs og taget Skøn over Skaden, gik han ogsaa selv i Spidsen for sine Folk med at udbedre den.

Der blev hjerget, hvad bjerges kunde fra den Fortop, der nys havde stræbt mod Himlen, og som nu laa udeborde i et ynkeligt Rod af brækkede Spir og Rundholdter og indfiltret Rig. Der blev kappet og splejset. Der blev smertet og klædt, knobet og bindslet og fedtet og labsalvet, og Tap-pen var saa godt som ikke i Tjæretønden. Her var Sømandens Ære i Sandhed Tovværk og Tjære. Og den hollandske Tømmermand hævdede sin med Tommestok og Baandmaal og med en finsk Matros til Hjælp, som var født med en Økse i den ene Haand og en Tollekniv i den anden.

Alle de nedstøttede Spir var splittede og brækkede og saa godt som uanvendelige. Kun Beslagene kunde bruges. Og Spaanerne fløj fra Reserve-spirene for Hollænderens og Finnens Økser, og de

raat tilhuggede Bjælker skiftede hurtigt Form. Først blev de firkantede, saa ottekantede og tilsidst runde med udtyndede Ender, og derefter blev de gamle Beslag rammede gloende ind over dem og paa Plads, hvor de ved Afkøling spændte sig selv fast — og saa til Vejrs med Spiret i lange Hal.

A hundred years is a very long time.

Ho, yes, ho!

The explication was not fine.

A hundred years ago!

They used to think that pigs could fly.

Ho, yes, ho!

I don't believe it, no, not I.

A hundred years ago!

They thought the moon was made of cheese.

Ho, yes, ho!

You can believe it if yoy please.

A hundred years ago!

They thought the stars were set a-light.

Ho, yes, ho!

By some good angel every night.

A hundred years ago!

They hung a man for making steam.

Ho, yes, ho!

They cast his body in the stream.

A hundred years ago!

Og saaledes blev der chanted og rigget og raket Vagt efter Vagt baade Dag og Nat. Paa seks Døgn havde Comet sin havarerede Fortop erstattet med en Nødrig saa høj, at den kun manglede Skysejlsraaen, og i Mellemtiden havde Drengene ordnet Stortoppen og faaet alle Pindene paa Plads.

Med denne Nødrig tog Kaptajn Gardner og hans udsøgte Mænd Kampen op mod Kap Horn — og vandt. Den 17. Januar 1853 strøg Comet ind gennem Golden Gate og fortøjede i San Francisco efter 112 Dages Rejse fra New York. Og i Betragtning af det store Havari, Clipperen havde haft straks efter Rejsens Begyndelse, og af Omstændighederne under hvilke denne var fortsat, regnedes dette Resultat for at være ualmindelig godt, og dette kunde kun tilskrives Heldet — og godt Sømandsskab.

Denne Rejse kom Comet ikke til Kina. Der laa et Parti Guld i San Francisco, som hurtigst muligt skulde til New York. Og hurtigst muligt var i San Francisco paa dette Tidspunkt ensbetydende med, at Comet ligesom senere »Sovereign of the Seas« og flere andre af disse berømte Skibe maatte gøre Tilbagereisen rundt Kap Horn som Guld-Clipper.

Med 1000 Tons Strandsand i sit Lastrum og Guldstøv til en Værdi af 5 Millioner Dollars i sin Agterpik og med mange gode Ønsker om Held og Lykke paa Rejsen afsejlede Comet fra San Fran-



Canton, China, 1840.

cisco den 17de Februar efter nøjagtig en Maanedes Ophold.

Ansaret ved at føre en saa værdifuld Last rundt Kap Horn var stort, og Kaptajn Gardner har sikkert ene og alene baaret den fulde Tyngde af det. Men han havde en Besætning, som paa Udrejsen havde vist, hvad den duede til, og selv om disse tjærede Gaster yel ikke direkte kunde lette ham for noget af Ansarets Byrde, saa forskaanede de ham dog for mange Bryderier og Ængstelser, som en mindre duelig Besætning under disse Forhold vilde have forvoldt ham. Han kendte sine Folk og vidste, at hver Mand blandt disse ogsaa var sig et Ansvar bevidst, og han behandlede dem efter Fortjeneste.

But when you join o merchant ship, and you can do
your work.
They'll feed you well with beef and bread, with butter
and with pork.
You'll get your coffee and your tea — and everything
exact —
your vinegar and sugar too according to the act.

So haul taut your weather main-brace and ease away
the lee.

Hoist your jib-halyards and let the ship go free.

Hurra! Boys! Hurrah! We'll sing the jubilee.

God bless the navy — but a merchant ship for me!

Og med Held og Ansvarsfølelse, godt Sømandskab og alle Kofilnagler paa Plads, drev Kaptajn Gardner Clipperen med sin kostbare Last rundt Hornet og tilbage til New York paa 76 Dage. Dette var den hurtigste Rejse, der indtil da var gjort fra San Francisco til nogen nordamerikansk Østkyst-Havn. Og hele Rejsen fra New York og tilbage havde kun varet 7 Maaneder og 9 Dage.

Efter denne Præstation gjorde Comet endnu en Udrejse til San Francisco med Stykgods og Passagerer og vendte tilbage med Guld og Ære. Men herefter blev Clipperen i 1854 chartered til England, og den sejlede fra Liverpool til Hong-Kong paa 84 Dage med en Gennemsnitsfart af 212 miles pr Etmaa! — ogsaa en enestaaende Rekord.

Derefter lastede Comet Te til London, men dens Hjemrejse foreligger der ikke noget autentisk om — ud over dennes Afslutning, men den taler ogsaa tydeligt nok til Clipperens Fordel. Comet var næppe fortøjet i West India Dok i London, før Repræsentanter for de største engelske Raderier mødte ombord med det faste Forsæt at erhverve denne Rekord-Jager og indlemme den i den engelske Handelsflaade.

Der var i 1851 ogsaa fundet Guld i Australien. Englænderne havde under det første Stormløb paa Minerne i den femte Verdensdel saa nogenlunde klaret sig med deres Emigrant-Skibe, men disse langsomme Trillebøre kunde ikke i Længden tilfredsstille Kravene. Saa begyndte man ogsaa i England at bygge hurtigere sejlede Skibe med de amerikanske Te-Clippere som Mønstre. Men der var i saa Henseende ikke den Fart over Englænderne som over Amerikanerne, og det skortede ogsaa paa Sagkundskab hos de engelske Skibsbyggere. Disse kunde langtfra tilfredsstille Efterspørgslen, og Resultatet blev, at Englænderne snart begyndte at købe Clippere fra Amerika og senere bærede New York og navnlig Bostons Skibsbyggere med store Bestillinger.

James Baines købte Comet til den engelske Black Ball Line. Kaptajn Gardner blev afløst af Kaptajn Yule, og samtidig med, at Clipperen skif-

tede Ejer og Flag, blev dens Navn ogsaa forandret. »COMET« blev til »FIERY STAR«.

Clipperen begyndte sin nye Tilværelse med et run fra London og rundt Kap Haab til Melbourne paa 74 Dage, og den kom tilbage rundt Kap Horn med fuld Last af Uld og med Guldstøv til en Værdi af 80,000 Pund Sterling. Herefter forblev den støttig i Australiefarten. Den sejlede ud rundt Kap Haab og kom hjem rundt Kap Horn. Den var blevet til som en flygtig Comet, men som »Fiery Star« afveg den ikke fra sin Bane rundt om Jorden, før den var udbrændt.

Den 1. April 1865 afsejlede Clipperen fra Moreton Bay i Queensland til London. Den var lastet med Uld og havde 62 Passagerer ombord, og det var endnu Kaptajn Yule, der førte den. Kaptajn Yule var Brite, og alle hans Undergivne var ogsaa Albions Søner. Men efter at Clipperen havde faaet installeret Donkey, var dens Besætning reduceret fra 52 til 34 Mand, og af disse var de 13 *Apprentices* og ikke stort andet end Drengene.

Kaptajn Yule gik klods Nord om New Zeeland og holdt derefter en meget sydlig Kurs for saa hurtigt som muligt at ramme Vestern og faa Længden sejlet af med den til Kap Horn. Og han ramte Vestern 20 Mil Øst for Chatham Island — eller rettere sagt, Vestern ramte ham, og den ramte saa haardt, at den splintrede to af Clipperens Baade og sendte i Løbet af 30 Timer Fiery Star 400 Mil Øst over paa sin Bane.

Clipperen havde faaet Vestern den 18. April paa Morgenvagten. Den 19. om Formiddagen kom Kabelrumsgasten farende op fra Kabelrummet forude med en Fart, som om der var Ild i Hælene paa ham. Han raabte ogsaa Brand og klemte paa Klokken, og Kaptajn Yule og hele Vagten kom straks styrtende til.

Kabelrumsgæsten fik straks Skyld for at have væltet Lampen og stukket Ild paa. Men der var ikke Spor af Ild at se, derimod var Kabelrummet fyldt med en tæt og kvælende Røg, og i den hang Olielampen og brændte døsig.

Saa var det klart, at Røgen stammede fra Lasten, og at det var Ulden, der havde antændt sig selv. Og Kaptajn Yule lod straks alle Luger og Luftventiler hermetisk tillukke i Haab om at kvæle Ilden — eller i hvert Fald holde den nede, til han kunde naa en eller anden Havn, og saa lagde han Clipperen op mod Vestern og forsøgte at krydse sig Vej til Chatham Island eller New Zeeland — eventuelt op til Auckland, hvor han var sikker paa at kunne faa Hjælp. Men Vestern var saa haard, at han maatte dreje Clipperen under før et svikket Stor-Merssejl, og for den Stump Sejldug

drev den mere ad Læen til, end den skød over Stævn.

Den næste Morgen slækkede Vinden i Solopgangen, og Clipperen fik straks mere Sejldug — fulde Merssejl og Fok — og nu kunde der først være Tale om at krydse og komme saa smaat Vest over igen. Samtidig blev Spulepumpen rigget til ved Forlugen og sat i Forbindelse med Donkeyen, og gennem en snæver Lugeaabning blev der pumpet Vand ned i Lasten. Men denne snævre Lugeaabning var dog saa vid, at den med Vestern til Hjælp virkede som en Blæsebælg. Ilden brød straks efter ud gennem den bagbords Bov to Fod over Vandlinien, og nu begyndte der en Kamp mellem 2000 Tons brændende Faareuld og hele det store og stille Ocean.

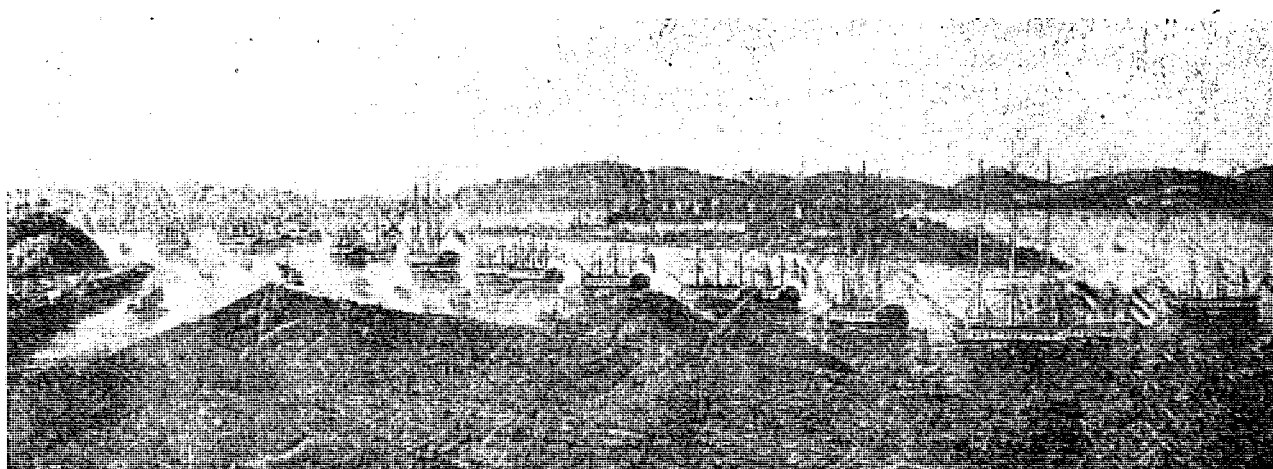
Clipperen satte i Søen og dyppede Næsen, og Ilden hvæsende og spyttede ud gennem den gennembrændte Bov, hver Gang dens gigantiske Modstander gav den en vaad Overhaling. At Ilden paa denne Maade snart maatte bukke under var givet; men det var ogsaa saa temmelig sikkert, at dette »snart« vilde være ensbetydende med, at Clipperen inden længe vilde være fyldt med Vand og synkefærdig. Og for at afværge dette, mindskede Kaptajn Yule igen Sejl og holdt af for Vind og Sø.

Der blev imidlertid gjort Forsøg paa at standse Ilden i Boven med vaade Sejl, men disse blev ogsaa gennembrændte, og da Flammerne trods Pumpningen nu ogsaa begyndte at slaa op gennem Forlugen, udbrød der Panik blandt Passagererne. Disse stormede mod de fire resterende Baade, som Vestern havde skaanet, og det var kun med Revolvere i Hænderne, at det lykkedes Officererne at forhindre dem i at bemægtige sig disse.

Imidlertid var der kommen saa meget Vand i Lasten, at Lænsepumperne ogsaa maatte i Gang. Men saa gik der til alt Uheld Brud paa Donkeyen, og Søfolkene maatte falde i Pumpespager og Sving, og alt imens bredte Ilden sig mere og mere. Midtskibs blev der hjulpumpet Vand op fra Lasten i stride Strømme og med »HAME DEARY HAME«, og henne For blev det lige saa hurtigt nikkepumpet ned igen med dette Monstrum af et Sugeværk, som drevet med Haandkraft altid er bleven kaldt »Matrosens Skræk«. Og Mænnen i Nikkepumpens Spager beklagede sig højlydt.

Oh, pump away in weary strife.
Leave her Johnny! Leave her!
Oh, pump away to save dear life.
It's time for us to leave her!

Oh, Captain, you will loose your ship.
Leave her, Johnny! Leave her!
This is her last unlucky trip.
It's time for us to leave her!



Wampoa, Canton River.

I think we rather leave her now.
 Leave her, Johnny! Leave her!
 The ship will draw us all below.
 It's time for us to leave her!

Oh, Captain, don't you wait for prime.
 Leave her, Johnny! Leave her!
 We better man the boats in time.
 It's time for us to leave her!

Og tilsidst besluttede Kaptajn Yule at forlade den brændende Clipper.

De fire Baade, som endnu var i Behold, blev forsynede med Proviant og Vand og med Sejl og Kompas. Men det viste sig snart, at disse langt fra kunde rumme Besætning og Passagerer uden med den allerstørste Fare for Kæntring. Blev Baadene overfyldte, vilde dette omtrent være ensbetydende med, at alle uden Undtagelse vilde omkomme — men hvorledes saa — — —?

Her var gode Raad dyre — saa dyre, at Kaptajn Yule ikke kunde betale dem. Men saa fik han dem gratis af sin Førstestyrmand; og det, der nu skete, betegnes i den engelske Handelsmarines Historie som et af dennes mest ærefulde Blade.

Førstestyrmand Sargeant kaldte en Del af Besætningen sammen. Han foreholdt dem Sagen, og han og 4 Matroser samt alle 13 Drengene besluttede at blive ombord i Skibet.

Saa blev alle Passagerer og Resten af Besætningen fordelt i Baadene, og disse blev uden Uheld fireret af. Og under Kaptajn Yules Kommando sejlede den lille Flotille for rebede Lugarsejl og med Kurs mod Nordvest bort fra det brændende Skib og den opofrende lille Flok af Helte, der blev ombord.

Alle fire Baade naaede ind til New Zealand uden Tab af Menneskeliv. Saaledes lyder kort og godt den autentiske Beretning. Med Kaptajn Yule beskæftiger Historien sig ikke yderligere; men der er god Grund til at tro, at der den Gang blev talt en

hel Del om ham, og at der fra forskellige Sider blev spurgt, hvorfor han som Kaptajn ikke var den sidste Mand til at forlade sit Skib.

Imidlertid havde Styrmand Sargeant ikke spildt Tiden med Grublerier herover. Saa snart Baadene havde forladt Skibet, optog han og hans kække lille Flok igen Kampen mod Ilden, og samtidig ændrede han Kurs mod Melbourne-Skibenes Rute. I samfulde 21 Dage sloges han og hans 4 Matroser og 13 Drengene med et Ildhav i Skudens Indre og med disse sydlige Regioners uendelige og haarde Storme. Men den 11. Maj om Morgenen indsaa han, at Kampen var haabløs, Clipperen stod bogstavelig talt i lys Lue fra Stævn til Midtskibs. Fokkemasten var omtrent gennembrændt og truede hvert Øjeblik med at gaa over Siden, og det var uberegneligt, hvor meget andet den vilde rive med sig.

Saa gik Styrmand Sargeant og hans Folk i Gang med at bygge Flaade. Dette var den eneste Mulighed, de nu saa for Redning, og den var paa dette Strøg meget lille. De riggede Bom og Gaffel ned og anbragte disse som Underliggere fra Lønning til Lønning agten for Krydsmasten. At bygge udenbords var umuligt i den Sø, der gik. Saa surrede de Læsejlspar tæt ved Siden af hinanden paa tværs af Underliggerne, og oven paa disse anbragte de, hvad de havde af Brædder og løse Luger. De surrede og spigrede, og imens trak Ilden agter over og løb til Vejrs, og Heden begyndte at blive uudholdelig. Hele Forloppen styrtede over Siden i et Fyrværkeri af Gnister, og uheldigvis faldt den til Luvar: og blev hængende, saa Clipperen fik stærk Slagside denne Vej. Det var umuligt at komme hen og kappe den fri, og da Flaaden endelig var færdig og skulde sættes ud, var det ikke muligt for disse faa udasede Mænd og Drengene at faa den slæbt op og ud over den læ Lønning. Saa blev den kuret med Slagsiden ud til Luvar:, og den havde ikke ta-

get Vandet, før Søen klaskede den op mod Skibssiden og spjintrede den totalt.

Saa var ogsaa denne Mulighed for Redning bristet, og de havde opgivet alt Haab. Men i den ellevte Time observeredes en Sejler, som bar ned imod dem, og inden Middag var de alle Mand ombord i det amerikanske Skib »Dauntless« og paa Vej til Auckland. Og det sidste, de saa af Fiery Star, var en rødlig Flamme i en kulsort Sky af Røg.

Saaledes gik det denne Comet. Den begyndte sin Bane som Te-Clipper. Den blev senere Guld-Clipper og Uld-Clipper, og den endte som brændende Stjerne.

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

Foreningen stiftedes 1901 af Redaktør Aug. Maurice Augustson og er fælles for Danmark, Norge og Sverige.

Foreningens Formaal er at arbejde for Oprettelse og Vedligeholdelse af Sømandshjem i de af Udlandets Havne, hvor saadanne med Henblik paa den skandinaviske Skibsfart og de skandinaviske Søfolk skønnes paa-kraevet.

De oprettede Hjem, som i lige høj Grad skal komme alle skandinaviske Søfolk til Gode, tilsigter: 1) at give Søfolkene et godt og hyggeligt Opholdssted med Læseværelse, hvor skandinaviske Blade og skandinavisk Bibliothek forefindes; Afholdsrestaurant og passende Underholdning, alt ledet i kristelig Aand og Tone; 2) at være Søfolkene behjælpelig med at erholde Hyre; 3) at optage forliste og nødstedte Sømænd; 4) at modarbejde Rømning og Drukkenskab; 5) at danne Bindeled mellem Søfolkene og disses Paarørende i Hjemlandet, bl. a. ved at opbevare eller hjemsende deres opsparede Hyre; 6) at yde Søfolkene Lægetilsyn.

Hvert Hjem ledes af en efter Ansøgning ansat Bestyrer, som under Tilsyn af Foreningens Hovedstyrelse og den stedlige Tilsyns-komité forestaar Driften.

Foreningens øverste administrative Myndighed er Hovedstyrelsen, der sammensættes af 3 Medlemmer fra hvert af de skandinaviske Lande. Disse vælges indenfor hvert Lands Repræsentantskab og danner vedkommende Lands Afdelings Bestyrelse. Hver Afdeling ledes iøvrigt ganske selvstændigt af sin egen Bestyrelse, idet Foreningens fælles Grundregler dog stadig er den Ramme, indenfor hvilken de forskellige Afdelings Dispositioner maa holdes.

Foreningens Æresformand er H. K. H. Prins Valdemar af Danmark. Æresmedlem er H. H. Prins Oscar Bernadotte af Sverige. Hovedstyrelsen bestaar i Øjeblikket af:

Kommandør H. F. Kiær, Kjøbenhavn, Formand for Danmark.	Admiral A. Berglund, Oslo, Formand for Norge.
Admiral C. O. Olsen, Stockholm, Formand for Sverige.	Kaptajn i Flaaden F. C. Pontoppidan, Kjøbenhavn, Sekretær for Danmark.

Redaktør
Aug. Maurice Augustsen,
Oslo,
Foreningens Stifter.

Grosserer
Kai Leth,
Kjøbenhavn,
Kasserer for Danmark.

Overlods
Oscar Pedersen,
Drøbak.

Direktør
Wald. Beijer,
Stockholm,
Sekretær for Sverige.

Kommandør
H. Ericson,
Stockholm,

Adm. Direktør:
Pastor Niels Steen,
Hovedkontoret:
Frimannsgt. 16, Oslo.

Hjemmenes Adresser m. m. er:

Antwerpen:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: 44-46-48 Ankerrui. Telefon 5777. Telegrafadresse: »Forhyring«. Bestyrer Kapt. C. B. Gundersen.

Cardiff:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: 217-218 Bute Road. Telephone 4096. Telegrafadresse: »Velkommen«. Bestyrer Karl J. Bøe.

Hull:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: 21 Wilton Street, Holdernes Road. Telephone Central 1139. Telegrafadresse: »Velkommen, Hull«. Bestyrer E. A. Skille.

Hamburg:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: Hafentor 3, Famburg 9. Telephon Hansa 4167. Bestyrer H. J. Hansson.

Liverpool:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: 20 Nelson Street, Telephone Royal 1879. Bestyrer John Cohlmann.

North Shields: South Shields:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: Midlertidig ude af Drift. Nyt norsk Sømandshjem skal oprettes ved Tyne Dock.

Rotterdam:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: Willemsplein 2. Telefon 7174. Bestyrer E. Norenberg.

Rouen:

The Scandinavian Sailors Temperance Home: Rue St. Jacques 22. Bestyrer Ejner Nielsen. Telegr. Adr.: »Scandia«.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptejnernes Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

Foruden danske, norske og svenske Søfolk kan islandske og tildels finske Søfolk optages paa Hjemmene. De islandske Søfolks Interesse varetages af den danske Afdeling.

Den danske Afdelings Adresse er Dronningens Tværgade 5.

Sømandsforeningen af 1856.

Af

Kommandør *I. H. Schultz.*

Det er ofte udtalt til mig i min Virksomhed for »Sømandsforeningen af 1856«: »Vi kender slet ikke denne Forening, vi har aldrig hørt Tale om den.« Før at denne Bebrejdelse ikke mere skal kunne rettes til mig, i ethvert Tilfælde af dette Blads Læsere, skal der her gives en kort Fremstilling af ovennævnte Forenings Maal, Virkeform og Midler.

»Sømandsforeningen af 1856« stiftedes i det nævnte Aar af Matros *Peter Funk* som en gensidig Assuranceforening, udelukkende for Søfolk og specielt for der. menige københavnske Sømandsstand. Men de erhvervede Midler var ikke tilstrækkelige til at naa det tilsigtede Maal, og i 1858, altsaa kun to Aar efter Stiftelsen, omformedes Foreningen til at virke efter Princippet »Hjælp til Selvhjælp«, hvilket opnaaedes ved, at foruden de ordentlige Medlemmer af Sømandsstanden, som ønskede at nyde godt af Sømandsforeningen, kunde enhver anden dansk Mand eller Kvinde, som vilde hjælpe Sømanden, blive overordentligt Medlem af Foreningen gennem et aarligt Bidrag, og derved række Sømanden, som meget sjældent har lukreret ved sit Kald, en hjælpende Haand.

Ti Aar senere, i 1867, skete en anden Hovedændring i Foreningens Virksomhed, idet Bestyrelsen udvidede den til at være gældende for hele Landet i Stedet for som hidtil at være indskrænket til København, og under denne Form har Foreningen virket til den Dag i Dag.

Foreningens Formaal er udtrykt i Vedtægternes § 1 og lyder saaledes:

- a) at hjælpe Foreningens ordentlige Medlemmer, som er kommen i Nød ved Forlis, Sygdom eller anden uforskyldt Aarsag;
- b) at understøtte ordentlige Medlemmers Enker og forældreløse Børn;
- c) at give ordentlige Medlemmer Pension, og
- d) at befordre, saavidt Foreningens Midler strækker til, hvad der kan være til Gavn for Sømandsstanden i Almindelighed, og som kan tjene til dens Udvikling og Velvære.

De under Pktn. a, b og c nævnte Formaal er for Tiden opfyldt paa den Maade, at Bestyrelsen hvert 5 Aar, fra 1920, paa den aarlige Generalforsamling fastsætter Ydelsernes Størrelse, gældende for de næste 5 Aar.



Peter Funk

Ved Generalforsamlingen den 4. Marts i Aar fastsattes:

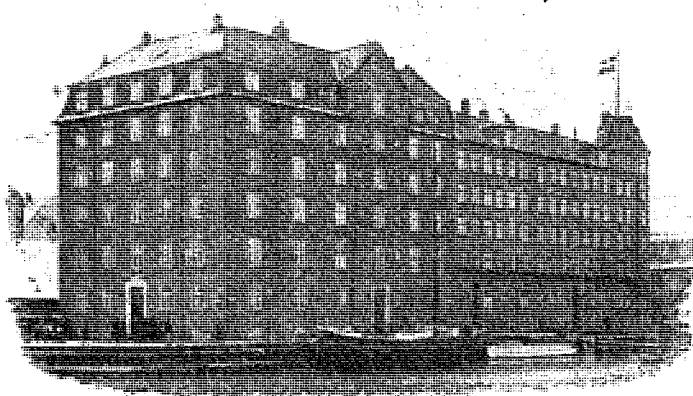
Sygehjælp	4 Kr. om Ugen
Forlishjælp	75 »
Begravelseshjælp	60 »
Sømandspension	120 » om Aaret
Enkepension	120 » » »

Desuden forøges Sømandspensionen med et Tillæg fra Minebøsseindtægten, som for i Aar er 20 Kroner.

Ret til Pension har ethvert ordentligt Medlem, der har faret 15 Aar tilsøs, og har fyldt 60 Aar.

For de to Pensioners Vedkommende er det Foreningens Formaal at arbejde hen til at kunne give saa meget, som er tilladt en Aldersrenteyder at have uden Afkortning i Aldersrenten.

De under Pkt. d anførte Formaal er blevne løste paa den Maade, at Bestyrelsen for Sømandsforeningen, uafhængig af Foreningens Midler, har oprettet »Fonden for Opførelse af Sømandsboliger« af 1874, i hvilket Aar opførtes, paa Hjørnet af Wildersgade og Baadsmandsstræde, en Bygning, som indeholdt ca. 75 Lejeboliger, bestemte for Sø-



Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker.

folk, og i Stueetagen et »Sailors Home« paa 30 Senge.

Den 1. September 1911 indviedes denne Bygning som »Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker«; i 1918—20 forøgedes Bygningen ved en Tilbygning med 24 Lejligheder, og ved dens Fuldendelse er der nu 100 Lejligheder, alle Friboliger.

I Aaret 1917 erhvervede Fonden Ejendommen St. Annæ Plads 18, hvor den ene Kælderlejlighed blev ombygget til Frokoststue for Styrmandseleverne paa Navigationsskolen, hvilket Skolen har været meget tilfreds med, og naar Forholdene tillader det, agter man i Huset at indrette et billigt Pensionat for Styrmandselever.

Ret til at optages som *ordentligt* Medlem i Foreningen har enhver hæderlig dansk Sømænd, der hører til Dæksbesætningen, har faret til Søs i to Aar og er under 40 Aar gammel. Er han mellem 40 og 50 Aar, afgør Bestyrelsen, om han maa optages, og er han over 50 Aar, skal Generalforsamlingens Samtykke indhentes.

»Sømandsforeningen af 1856« er saaledes den ældste Forening her i Landet, som omfatter alle i Danmark hjemmehørende Søfolk, der hører til Dæksbesætningen, fra Jungmanden til Kaptajnen. — Enhver Sømænd bør derfor gaa ind i denne Forening; for det meget ringe Kontingent af 10 Kroner om Aaret faar han Goder, som han ikke noget andet Sted i Verden kan erhverve sig for et flere Gange saa stort Aarskontingent.

Og bliver han saa heldig stillet i Livet, at han ikke behøver at benytte sig af sine Rettigheder som Medlem af Foreningen, har han ydet sin Støtte til hans Kammerater paa Søen, hvem Livets Storme har bragt mindre gunstig Sejlsads.

Vil en Sømænd ikke gaa ind som ordentligt Medlem, bør han indtegne sig som *overordentligt* Medlem, Aarsbidrag 10 Kr., og derigennem støtte sine Kammerater; med den Organisation, som der

er nutildags, hjælper hver Stand først og fremmest sig selv.

Men ikke alene bør hver Sømænd melde sig ind i Foreningen; enhver, der har sine Interesser paa Søen, og enhver, der har Interesse for Søens Folk, bør være Medlem, saaledes at »Sømandsforeningen af 1856« støttes af alle, der har Berøring med Sølivet.

Til ovenstaaende Artikel af Kommandør *Schultz* vil vi gerne have Lov at føje en varm anbefaling af denne smukke Sag, som vi finder, bør møde Sympati hos alle, der er knyttet til Søen eller Søens Mænd. Det er et overordentligt stort Arbejde, der med Kærlighed til Sagen og stor Uegennytte er præsteret af de Folk, som sidder i »Sømandsfor-

eningen«s Bestyrelse, og det skulde glæde os, om rigtig mange af vore Læsere vilde benytte den Kupon, der findes bag i »Vikingen« til Tegning af et Bidrag til Støtte af den gode Sag.

Red.

Stor norsk Fiskerflaade til Grønland.

Ca. 40 norske Fiskefartøjer vil i Aar deltage i Fiskeriet ved de nye Fiskepladser paa Vestgrønland. Flere Fartøjer agter at drive Fiskeri ved Island.

Paa Foatur til Rom for at overrække Mussolini en Flaske »Cloc«.

To unge Vendelboer har besluttet at foretage en Fodtur fra Hjørring til Rom, hvor de vil overrække Mussolini en Flaske Cloc-Likør. Ruten er ad Østkysten til Hamborg, saa til Rhinen, gennem Schweiz, over Set. Gotthard ind i Italien og langs Kysten til Rom. Hele Turen andrager ca. 4000 Kilometer og skal være tilendebragt paa 6 Maaneder. Den er beregnet til tillige at være en Reklame for Dansk Arbejde, idet de begge er forsynede med Armbind, der reklamerer for Cloc-Likør og Aalborg Alkavit, og de tykke Raagummisaaler under Fodtøjet er fra Firmaet S. Sørensen i København og skal gerne være hele Turen ud.

Trykluft til Skibsfremdrivning

er et interessant Forsøg, man har anstillet i England, og som i Principet ligner den hydrauliske Vandudstødning — Thornycroft, Hotchkiss. Forsøgsbaaden er 10 Meter lang og 3 Meter bred, og Trykluften tilvejebringes af en i Baaden opstillet mindre Eksplosionsmotor og udstødes mod Vandet gennem flere smaa Huller i Skroget; Luftens Reaktion mod Vandet driver derved Fartøjet frem. Besparselsen ved at omsætte Motorens Energi til Trykluft skulde ligge i, at Maskinanlægget bliver betydelig billigere, da der hverken behøves Skrue, Skrueaksel eller særlig Rorstævn, ligesom Maskineriets Egenfriktion formindskes betydelig.

Hvorledes Fremdrivningsmetoden kommer til at virke, forlyder der endnu intet om.

For en Rubins Skyld

En af de mange besynderlige Ting ved Afrika er, at man til Tider ligesom lugter det, førend man endnu øjner det. Saadan gik det i det mindste mig, da jeg sejlede fra Marseille til Algier. Atlas Bjergene var kun synlige som et purpurfarvet Dis i det fjerne, da der pludselig rejste sig en Brise fra Syd, der bragte med sig Duften af Blomster og Druer, af den uforklarlige Duft, der strømmer fra en hed og tung Jordbund. Jeg stod og anstillede disse Betragtninger, da en Stemme pludselig talte ved min Side: »Tør jeg spørge, Sir, om De taler og læser Arabisk?»

Det var en lille Mand omkring de halvthundrede, med et ængsteligt, meget tilforladeligt Ansigtstryk.

»Ja, det gør jeg.«

»Maa det da være mig tilladt, skønt Fremmed, at bede Dem gøre mig en stor Tjeneste?»

»Med Fornøjelse, dersom det er noget jeg kan...«

Han saa oplivet ud, da han rakte mig sit Kort. Det mærkeligste af det hele var, at hans Firmas Navn stod i nøje Forbindelse med mit eget Forsæt, med min Rejses private Hensigt. Jeg rakte ham mit eget Kort. Han læste Navnet højt og syntes at være yderst tilfreds.

»Shikarien! Ja, jeg har tit hørt derom. De har mange interessante Medlemmer, ikke?» Inden jeg fik svaret, havde han faaet travlt med at finde sit Pas, som han aabnede og tog en Konvolut ud af. »Vilde De gøre mig den Tjeneste at sige mig, om denne Oversættelse er rigtig eller ej?»

Jeg saa paa Konvolutten; det var skrevet paa Arabisk. Der stod »Fire Gader vest for Markedspladsen. Saa tre mod Syd. Forespørg hos Allilah, Vinhandleren, og følg med ham.« Skriften var en kultiveret Mands; nedenunder var der 3 Linjer skrevet paa Engelsk.

»Det er ganske korrekt,« svarede jeg, idet jeg rakte det til dets Ejer. Jeg var ikke saa lidt nysgerrig efter at vide, hvad der vilde komme ud af denne Sag; den lille Mand, det vidste jeg straks, kunde umulig magte den alene.

Han stod et Øjeblik som om han betænkte sig og spurgte saa:

»Maa jeg plage Dem endnu engang?»

»Vær saa god, med Fornøjelse!»

»Sagen er den, Sir, mit Firma har betroet mig at udføre en Sag, hvis Natur er mig ganske fremmed: jeg skal rejse alene, ganske alene, til denne Adresses Ejer for at købe noget højst værdifuldt. Vil De svare mig ganske ærligt: »Bor det anses for en farlig Ekspedition?»

»Farlig? Der er altid farligt i Afrika, hvørhen man saa vender sig, men først og sidst i Algier, den infame Roverrede. Men det var jo ikke mit Ansvar, Firmaet *Martiers* maatte dog selv være i Stand til at ordne den Slags Sager.«

»Jah, farligt... det er afaængigt af forskellige Ting.«

Han saa vist paa mig, ligesom bedende: »Jeg har Kone og Børn, Mr. Pemberton,« sagde han, i dyb Alvor.

Jeg har ingen Hustru. Det vil sige: jeg havde udvalgt mig een allerede før et Aar siden, men Ulykkens Pine var, at hun kunde ikke faa sig bestemt til at »vælge« mig. Og nu var jeg paa Vejen til Afrika for at finde en Udvej; det var nemlig det, ser De, at han, den anden Fyr, han havde Pengene, medens hun og jeg ingen havde.

»Ser De,« vedblev han, da jeg ikke svarede, men kun saa opmuntrende paa ham, »jeg har ikke megen Fidus til denne hersens Mr. Allilah. For, naa altsaa... hvad jeg vilde have fortalt Dem: for kort Tid siden kom der en mørk Herre... ikke helt sort, men meget mørkladen... op paa vort Kontor og vilde tale med Chefen. De havde ogsaa en meget lang, privat Samtale, med det Resultat, at jeg fik mine Instruktioner, som De altsaa forstaar; det er derfor, jeg nu er her. Det har noget at gøre med en Rubin.«

»Er det Kæmperubinen?« foer det ud af mig.

»De kender den?»

»Ja, det vil sige: jeg saa den i Vinduet; det gjorde vel alle!»

Den vidunderlige Sten havde været udstillet i Firmaets *Martiers* Vindue; der laa den, glødende som et djævelsk, forgjort Vidunder af Ild og Blod; den var ca. ½ Tomme lang og formet som det halve af en Pære, altsaa: den halve Side af denne Frugt. Lilac og jeg havde staaet og set paa den, og hun beundrede den vildt og ønskede sig den heftigt. Vi saa paa hinanden: ingen af os to kunde købe den, men han, den anden, han kunde...

»Naa ja, kort og godt,« fortsatte Mr. Peters sin Beretning, »jeg er nu sendt afsted for at købe den anden Halvdel af »Pæren«. Jeg medfører kun mundtlige Instrukser, men meget direkte. Jeg skal træffe denne hersens Allilah, som vil fører mig til den Mand, jeg skal forhandle med. Dersom det viser sig, at de to Stykker passer ind i hinanden, skal jeg købe den sidste Halvdel for en Check, som jeg medbringer; den er saaledes affattet, at den bærer mit Navn og ikke kan hæves uden *min* Underskrift, ...forstaar De? Kreditbanken *Lyonais i Algiers*, hvor Checken skal inkasseres, har Kopi af min Underskrift. Saa den Del af Sagen er jo fin.«

»Jamen, hvordan kan De vide, om de to Stykker passer sammen,« spurgte jeg. »De har da ikke...«

»Jo, jeg har den her i Bæltet. Det er jo netop det, der begynder at pine mig, nu, jeg er her, i dette Land.«

..... Jeg forstod det saa godt, men spurgte bare:

»Naa, og hvad siger Politiet?«

»Ja, de kan jo ikke gøre meget, eftersom Hovedbetingelsen er, at jeg skal komme ganske alene til Mødestedet. Den Mand, jeg skal møde, hedder Mr. Masrah, og han vil ikke møde mig hverken paa et Hotel eller....«

»Masrah?« udbrød jeg, »er De helt vis paa, at det er hans Navn?«

»Aldeles sikker, De kender ham da ikke, gør De?«

Jo.... jeg kendte ham. Mange Mennesker boende langs Middelhavets Sydkyst kendte den Herre, og frygtede og hadede ham. Der var det Mord paa den græske Købmand, Didescro, Plyndringen af Moskeen i Tunis, ja, og mange flere uhyggelige Ting, som man satte i Forbindelse med Navnet Masrah; nogen virkelig Bevis imod ham havde man ganske vist hidtil ikke været i Stand til at opdrive. Jeg trak Øjenbrynene op, og saa vistnok en Del forbausset ud.

»Ja, jeg ser paa Dem, at De undres over, at mit Firma vil give sig af med slige risikable Affærer, men jeg kan oplyse Dem om, at det er paa udtrykkelig Anmodning fra en af vore mest formaaende Kunder, der siger, at han vil have den anden Halvdel af Juvelen, hvad det saa skal koste. Vor Halvdel, som De saa i London, er forsikret mod Tyveri paa hans Bekostning, saa i den Henseende er der ingen særlig Risiko, men....«

Jeg kunde ikke lade være at smile lidt spottende. »Det maa være Fanden til Mand, den Kunde, De der taler om.«

»Ja, det maa De tro. Jeg har ikke Lov at omtale hans Navn, men saa meget kan jeg betro Dem, at det er Mening, at de to Halvdele af Rubinen skal sættes sammen og saa skal den foræres bort til den unge Dame, som han har i Sinde at gifte sig med; d. v. s. det skal være i Anledning af Forlovelsen. Hvad gør man ikke, under saadanne Omstændigheder, naar man er ung og rig.«

Som et Lyn foer Tanken gennem min Hjerne: det er ham.... den anden Fyr! Han vilde købe den til Lilac. Men hvordan var det hele.... jeg følte, jeg maatte se at komme bort og overtænke Sagen i Ro og Ensomhed.

»Naa,« svarede jeg, »det gaar nok altsammen.« Men min Hjerne arbejdede som et Møllehjul. Masrah, den Skurk! Hvor var det dog muligt, at den anden Halvdel af Juvelen skulde være i hans Besiddelse! Men hcs Martiers havde de jo troet ham. Saa var det vel sandt. Her maatte lægges Planer....

»Skal De bo paa Hotel Mustapha Superior?« spurgte den lille Mand. Jeg nikkede. »Ja, saa vi ses nok der. Farvel og god Rejse, til vi mødes igen.«

Han gik i Land før jeg, og jeg saa ham forsvinde i en Automobil. Jeg selv fandt et roligt Sted, hvor jeg kunde tænke over denne mystiske Sag. Efterhaanden fik jeg lagt en Plan, som jeg selv var tilfreds med; den var ikke let, men dog mulig.

Saa gik jeg ned i Byen, hen til Markedspladsen, der som sædvanlig var et Mylder af Mennesker og Dyr, Hujen, Skraalen, vild Forvirring. Jeg gik bagom de gryntende Kameler ind i en blindt en-

dende Gyde i den østlige Ende af Markedspladsen. Fire Gader længere nede drejede jeg af til højre og kom saaledes hen til Vinhandleren Alilahs Butik; han selv sad udenfor i Skyggen, og et eneste Blik paa hans Ansigt var nok for mig. Jeg vandrede langsomt videre op mod Mustapha Superior. Der fandt jeg Peters siddende under en Dadelpalme.

»Naa,« sa' jeg, »hvordan gaar det, bedre?«

»Ja,« svarede han. »Jeg synes godt om Stedet, yderst tiltalende Omgivelser! Og jeg skal møde Manden Klokkeren 7, saa jeg sidder og tænker paa, at jeg muligt kan faa hele Forretningen afgjort, saa at jeg kan naa at sejle herfra i Aften allerede, det vilde være flot!«

Jeg svarede ikke, for jeg vidste, at han hverken vilde komme afsted i Dag eller i Morgen. Saa gik jeg op paa mit Værelse og skrev et Par Ord til Lilac.... bare i Tilfælde af, at.... Og saa gav jeg Brevet til Portieren og bad ham afsende det, dersom jeg ikke forlangte det tilbage i Løbet af de første tre Dage. Da jeg saa havde faaet noget at spise, gik jeg ud i Byen igen; sikken en Lykke, som Sagerne nu stod, at jeg var huskendt her og vidste, hvorhen jeg skulde vende mig!

Klokken 5 var jeg en forvandlet Mand; jeg havde endogsaa en Følelse af, at mit indre Jeg var forvandlet, at jeg ikke alene saa ud som en Araber, men ogsaa var en Indfødt, for en Stund! Men de 30 Fod Reb snoet rundt om Livet paa mig var meget varmen og yderst generende paa alle Maader, skønt det var et ganske tyndt Reb. Naa hvad, man havde jo været med før!

Klokken kunde vel være et Kvarter i 7, da lille Peters kom langsomt gaaende, banende sig Vej mellem Skarer af Indfødte mod sit Maal. Ingen tog den ringeste Notits af ham, uden en høj Araber, hvis Burnushætte var trykket ned over Panden, saa at man kun kunde se den nederste Del af hans Ansigt. Han stod og saa efter Peters, og da denne var cirka 30 Skridt borte, fulgte Araberen efter ham.

Klokken slog syv, da Peters standsede udenfor Alilahs Vinhandel. Han stod og saa sig omkring, lidt usikkert; men et Øjeblik efter kom Alilah selv ud af Butikken og gik hen til ham. Alilah var en halvnøgen Maurer med et bredt, fedtet Ansigt, et bredt, fedtet Grin, og sort, fedtet Haar. Han saa ud til at være en meget stærk Mand. Hans Paaklædning bestod i et Par snavsede Lærredsbenklæder, Fødderne var nøgne. Han rullede med Øjnene, da han saa Peters, derefter kastede han et hurtigt Sideblik ned ad Gaden uden dog at faa Øje paa den Araber, der havde trykket sig tæt op ad Muren lidt længere nede.

»De er Mr. Alilah?« spurgte lille Peters.

»Ja, hvad ønsker min naadige Herre, at hans Tjener skal gøre?« Hans engelske Sprog var omhyggeligt, men lidt besværligt udtalt.

»Jeg søger en Mand, hvem De kender; hans Navn begynder med »M.«

Alilah nikkede og spurgte: »Og hvad er det næste Bogstav?«

Peters svarede uden Tøven: »A.«



»Det er nok,« svarede Alilah, overbevist: »vil min Herre behage at følge mig.«

Alilah vendte sig og gik tværs over Gaarden med Peters i Hælenc. Jeg fulgte ligesom tilfældigt. Alilah drejede mod Nordvest og paa nogle faa Øjeblikke befandt vi os i Araberkvarterets mest berygtede Del, en sand Mordergrube! Jeg ynkedes over den lille, intetanende Mand, der gik dér, som et Lam, der føres til Slagterbænken! Og Guderne maatte vide, hvor mange Penge han i Grunden havde paa sig.... Prisen havde han ikke betroet mig, men....

Pludselig standsede Alilah og forsvandt gennem en Dør. Peters blev staaende udenfor. Jeg forsvandt ind i en Niche i Muren. Først var det min Mening at antyde min Nærværelse til den stakkels lille Mand, at han kunde have det som Trøst: at han ikke var helt alene; men saa indsa jeg i Tide, at det var meget bedre, som det var. Og heldigt var det, baade for mig selv og ham, at jeg blev i mit Skjul, for i samme Øjeblik kom der to Ryttere hen imod os. Den ene stirrede vist paa Peters, saa stod han af Hesten og gik ind i Huset. Jeg kendte ham

paa Gangen: det var *Masrah*. Det var mig en Tilfredsstillelse at kunne notere, at den Mand, der blev tilbage og holdt Hestene, ikke var højere end jeg. Og saa, med eet, blev der Gang i Tingene.

Alilah stak Hovedet ud af Døren og vinkede til Peters. Denne ligesom tøvede et Øjeblik.... yderst naturligt! og fulgte saa Vinket. Døren lukkede sig efter ham. Der var et eneste lille, tilgittret Vindue, der vendte ud mod Gaden, hvor jeg befandt mig. Jeg tændte en Cigaret, drev langsomt hen mod Manden, der holdt Hestene, og begyndte at passiare med ham. Først bød jeg ham en Cigaret, som han ivrigt greb. Jeg kunde ikke rigtig se hans Ansigt, men hans Burnus var lige saa snavset som min, og hans Sandaler lignede mine. Jeg stod netop og saa paa ham fra Siden, da jeg pludselig fik en virkelig glimrende Idé. Forstaar De: jeg havde ikke beregnet, at *Masrah* havde en anden Mand med sig; han plejede ellers altid at arbejde alene.

»Hvor har han været i den sidste Tid?« spurgte jeg.

»Hvem?« spurgte Hestepassereren

Jeg gjorde en Bevægelse med Hovedet i Retning af Huset. »Han, for hvem intet er skjult.«

Det var Masrahs »Kælenavn« i intimere Kredse.

»Hvad angaar det vel Dig?« spurgte han, ret imødekommende.

»Intet, maaske, men det ved kun Allah selv. Al, hvad jeg, hans ringe Tjener, ved, er, at Masrah sendte Befaling til mig om at møde her paa dette Sted i Aften i denne Time, da han muligt kom til at trænge til min Hjælp.«

Manden kneb det ene Øje sammen og nikkede smilende til mig: »Hvorfor sa' du ikke det straks? Han har været i England fornylig; derfor er det, at du ikke har set ham. Jeg var i Tabled, langt herfra, da han sendte mig Bud, at jeg skulde møde ham her, i Aften, med Hestene.«

Jeg saa paa Hestene; det var to prægtige Dyr, der saa ud til at eje Laade Styrke og Udholdenhed i allerhøjeste Grad.

»Ah, I skal altsaa langt, naar I nu rider herfra?«

»Lige til Bou Saada, ved Ørkenens Grænse. Der findes en Danserinde der, hvem min Herre elsker, og til hvem han vil bringe en kostelig Gave.«

»En Juvell?«

»Jeg ved det ikke, men hun har længe ønsket at eje noget, som kun han kan skaffe hende. Kun han har set dets Skønhed, i hele sin Pragt, siger hun; hun ejer kun det halve deraf, og det gør hende bedrøvet.«

Ah, her var altsaa den Hemmelighed, jeg var paa Spor efter! Naa, saa det var altsaa Masrah, der ejede den anden Halvdel af denne skønne Juvell. Maaske glødede den i dette Øjeblik paa den mørkhudede Dansepiges skønne Bryst.

Her blev mine Tanker afbrudt ved, at Peters Stemme med eet lød ud til os. »Det er altsaa mine Instruktioner, Mr. Masrah, og her er en Check, der vil blive udbetalt, saa snart mit Navn er sat bag paa den. Aah...«

Der blev ganske stille et Øjeblik. Saa hørte man igen den lille Mands Stemme:

»Ja, saa det er altsaa et Aftryk af Originalen; se, den passer jo ogsaa fortræffeligt! Men hvorfor tog De ikke Originalen selv med?«

»Fordi jeg kun optræder som Afsending for Ejeren, og han fordrer, at De selv kommer og henter den, Herre!«

»Hvor boer han da?«

»Ganske kort herfra, mod Syd.«

Igen lød Peters Stemme: »Det er umuligt; mine Instruktioner lyder paa, at Forretningen skal afgøres i selve Byen Algier.«

Der lød ligesom et Dyrs Knurren og saa Araberens dybe Røst: De er langt fra Deres Hjem nu, min Herre.«

Saa kom der en Lyd, som om flere Mænd kæmpede med hinanden; og derpaa hørte man Peters stønne, afmægtigt. Jeg vidste fuldt vel, hvad der var sket; men der var for mange mod een, endnu. Saa hørtes Peters' Stemme i et hæst, halvkvalt Skrig, der hurtigt kvaltes med Magt; saa Tavshed, og derefter maa man have givet ham fri igen, for hans Stemme lød ud til os endnu engang: »Det

skal De komme i Ulykke for, naar jeg faar meldt Dem til Regeringen! Giv mig den Sten, straks!« Man hørte Masrah le højt; Rubinen var altsaa i hans Varetægt, nu! Saa svarede han, haanligt:

»Giv den bort.... nej! Men sælge den vil jeg, og Prisen er to engelske Øren! Deres, min Ven, dersom De ikke gaar ind paa at underskrive en Altes: paa, at jeg har købt Stenen af Dem, paa lovlig Vis! Bah, enten nogle faa Pennestrog eller... et Par engelske Øren!«

»Hellere dø!« hvædede den ulykkelige Peters.

Stilhed i nogle Sekunder; saa Masrahs Stemme; meget bestemt:

»De bliver her, min Ven, i fireogtyve Timer, hos min Ven Alilah. Han vil overtale Dem til at gaa ind paa mine Betingelser! Og dersom De senere skulde ønske at se Rubinen igen, saa kom til Randen af Ørkenen, hvor Stammen Oules Nails har hjemme; der vil De se den hvile paa den herligste Piges Bryst.«

Manden med Hestene vendte sig mod mig. »Nu kommer han, den Mægtige. Nu skal vi ride!« Saa fæstede han sine Øjne paa mig, med pludselig vaagnende Mistanke: »Men hvad er Grunden til Dit Komme? Sig mig det?«

»Her har Du den!« brast det ud af mig, mens jeg langede ham et sikkert Kæbestød, der strakte ham til Jorden i samme Sekund. Som en Sæk sank han sammen, uden en eneste Lyd. Kun nogle ganske faa Sekunder var levnet mig endnu, men jeg naaede at faa ham slæbt bag om Husets Hjørne, hvor alt var mørkt. En af Hestene vrinskede, og jeg fløj tilbage. Saa gik Døren op. Masrah skred hen mod sin Ganger, uden at se paa mig, og med et flot Sving, som kun en Araber kan gøre det, sad han i næste Nu i Sadlen; Hesten gjorde et Spring fremad. Jeg saa lige et Glimt af Allahs fedtede Grin; saa lukkedes Døren. Jeg følte Vinden mod min Pande.

Masrah red hurtigt. Jeg holdt mig cirka 50 Fod bagved. Nu var Legen for Alvor begyndt! Masrah talte ikke til mig, hvad jeg heller ikke havde ventet, at han skulde; en Mand som han betror sig ikke til sin Lejesvend. Fremad for vi, med flyvende Hast; da vi naaede til El Abra, drejede Masrah af og satte Farten mod Oued Djurma Passet, gennem Atlaskæden. Paa den anden Side af Passet drejede vi op ad en ret øde, smal Vej.

Jeg løsnede Rebet om mit Liv. I Arizona havde jeg lært, hvordan saadan et Stykke smidigt Reb i Grunden er meget farligere for Modstanderen end det skarpeste Vaaben.... Jeg overbeviste mig først om, at Løkken var fri, og red saa frem, indtil jeg var cirka 30 Alen fra ham. Saa kastede jeg; det var et flot Kast, der naaede sit Maal, som det skulde. Jeg klemte Knæene fast om Hesten og tvang den over paa Bagbenene; saa trak jeg til. Masrah blev revet af Sadlen som en Boldt hopper ned af et Bord. I Løbet af 30 Sekunder var det hele besørget; bundet og bastet som en Arizona Stud laa den Mægtige der paa Jorden.

Jeg tror, at Forbavselse var det eneste, han følte, lige straks. Det var naturligt. Han kendte mig jo desuden slet ikke, og jeg ønskede af mange Grun-

de, at han heller ikke skulde lære mig at kende. Jeg trillede ham en Omgang rundt, saa Ansigtet vendte opad og tændte mig en Cigaret.

»Rubinen,« sagde jeg, paa arabisk; »eller, dersom De foretrækker, vil jeg købe den af Dem.«

»Han bed Tænderne sammen, og der lurede en Djævel i hans Øjne.

»Prisen«... Lød det, i en uhyggelig hvæsende Tone.

»Et Par Øren.... ikke engelske Øren, men de Øren, der hørte den græske Købmands sidste, fortvivlede Stønnen under Biskras Palmer, for en Maaned siden.«

Han forbandede mig. »Og saa?« snerrede han.

»Ikke andet.«

Han stirrede paa mig, som for rigtig at lære mit Ansigt at kende. Det gav ham øjensynlig ikke megen Tiltro til min Barmhjertighed mod Syndere.

»Her i mit Bælte,« hviskede han, hæst.

Jeg rullede ham om paa Ryggen. Ganske rigtig: Lille Peters' Bælte var om hans Liv. Og saa sikrede jeg mig da Rubinen. Den sitrede som levende Hjerteblood mod min Haand.

»Hvem er Du?« snerrede han.

»En Daare, der ønsker at give dette Smykke til en Kvinde, der er saa skøn, at hun intet trænger til i Retning af Prydelser. Hun vil snart være en anden Mands Brud. Men...«

Skurken saa mig ind i Øjnene og slog en haard, foragtelig Latter op.

»Tusindfold Daare er den, der sætter sit Liv i Vove for en Kvindes Luner, og intet forlanger i Belønning derfor!«

Ah hah! Saa den »Mægtige« havde Sindsro nok til at filosofere! En Kryster var han i al Fald ikke.

»Ved Allah,« fortsatte han, »det er let at tale saadan til en fargen Mand. Dersom jeg var fri, skulde jeg have min Glæde at vise Dig, at Du er en Daare og en Løgner tillige. Hvem lærte Dig at fange en Mand bag fra?«

»Ved Profetens Skæg,« sagde jeg, »meget vilde det lyste mig at se, hvad Du kan gøre som fri. Men min Visdom forbyder mig det, siden jeg stadig maa mindes en vis Didesco, der døde pludselig udenfor Biskras Porte.«

»En Fjende af min Stamme. Meget havde han røvet fra os, mange Saar havde han givet os.... hans Død var velfortjent.« Han holdt inde og saa udfordrende paa mig. »Dersom Du ikke er bange for at komme med mig til Bou Saada, og, ved Profetens Skæg, Du skal sove i Fred og Tryghed under mit Telt, og jeg vil vise Dig den Skønhed, mod hvem alle andre er som intet.«

Den Ed, det vidste jeg, turde ikke engang »den Almægtige« bryde. Desuden, hans Blik var stolt og ædelt, man følte, man kunde stole paa ham i denne Stund; og noget inden i mig hviskede, at her var Anledning til at gøre Forretninger, maaske.

Nogle faa Sekunder, og Masrah var en fri Mand; der stod han, høj og kraftig, og strakte sine stivnede Lemmer. Saa smilede han.

»Om engang der bliver Tid dertil, vilde jeg gerne vide, hvorledes et saadant Reb kastes. Der var vel dem, der havde fortjent at fanges deri.«

Vi red mod Syd ved hinandens Side, og jeg mærkede, at han i Grunden led mig vel. Han talte frit og let om sine forskellige Skurkestreger, som for ham stod som værdige Hævnafter eller »Forretningslif!« Saa begyndte han at tale om Bou Saadas Kvinder, men mest om hende, der var den skønneste af alle, og som var *hans!*

»Ingen andre elsker hun, kun i mine Arme har hun hvilet. Og naar Du ser hende, vil Du indrømme mig, at jeg havde gode Grunde for at handle, som jeg gjorde, med der lille, dumme Engelskmand dernede.«

Vi naaede Bou Saada i den Time, der er hverken Dag eller Nat, naar den purpurfarvede Himmel ligesom overgyder alt med et mystisk Skær, og naar de første Stjerner begynder at komme frem. Masrah talte ikke, men hans Øjne flammede. Ogsaa jeg var tavs; meget kunde der ske paa dette Sted... her og nu.

Gennem Landsbyen red vi, Side om Side, forbi Moskeen, som jeg kendte igen fra jeg sidst var paa dette Sted, over Markedspladser og ud af Byen, indtil vi øjnedes, en Fjerdingvej ude paa Sletten, en Samling af Telte, hvor Ouled Nails Stammen boede. Masrah pegede paa et stort Telt, der stod lidt borte fra de andre.

»Der venter hun, den dejlige, alene, og drømmer om mig.« Der var Triumf i hans Rest. »Om et Øjeblik skal Dit Øje skue hende; saa skal vi nyde vort Maaltid sammen, og hun vil danse for Dig. Er Kvinderne trofaste i dit Land?«

Jeg rystede paa Hovedet. »Der er de, der ikke er det.«

Vi gjorde Holdt udenfor Teltet, og han svang sig af Hesten og traadte hen til Indgangen. Saa var det, ligesom han tøvede et Sekund; derpaa greb han fat i Forhænget og traadte rask ind. Og saa var det, at det skete.

Indefra Teltet hørte man en Kvindes hvinende Skrig og en Mands dybere Udbrud. Men dette sidste blev kvalt halvvejs, for Masrah var som et Vild- dyr sprunget løs paa den fremmede Mand i hans Telt, og det hele var kun et Øjeblik's Sag. Kvindens Klageskrig løftede sig, højere og højere, indtil ogsaa de ophørte og alt blev tyst. Saa kom der Skikkelser ilende hen imod os fra forskellige andre Telte; Masrah traadte ud i det Frie, førend nogen af disse Tililende havde naaet hen til hans Telt.

Han gik lige hen, hvor jeg stod, hans Ansigt var fortrukket af Smerte. I sin Haand holdt han noget, som han nu lagde i min; en lille Ting, endnu varmt og levende at føle mod min Hud.

»Det staar skrevet, at denne Sten skal aldrig hvile paa Brystet af den Kvinde, der er falsk. Tag Du den, og Allah give Dig Lykke til at møde hende, der aldrig skal svigte Dig. Og tøv ikke, for Din Nærværelse vil snart være nødvendig paa et Sted, som vi har forladt i Dag.«

Jeg tøvede ikke et Minut, men overlod det til Masrah og hans Stamme at ordne, hvad der endnu var at gøre; mig kom det jo dog ikke ved mere! Jeg red med en saadan Fart, at jeg naaede Alilabs Vinhandel i mindre end 36 Timer. Han stod og fejede, da jeg bandt min Hest til Pælen udenfor.

»Masrah hilser Dig og beder mig sige, at han

kan ikke komme selv, og har sendt mig i sit Sted. Hvor er den lille Englænder, skulde jeg spørge; Du ved det, har han sagt mig?»

Alilah rullede med Øjnene af lutter Forbavselse. »Hvad, hvorledes?» udbød han. »Hvor er han, som ved alt?»

I Bou Saada, hvor en Sag af stor Vigtighed holder ham tilbage. Men hvor er den lille Englænder, det er for Dig bedst, at Du straks svarer mig paa dette Spørgsmaal, Alilah.»

»Der var kun eet at gøre. Han vendte tilbage til sit Hotel, sørgmodig, men uskadt.»

»Det er, som den »Almægtige« ønskede. Du har handlet vel.»

»Men hans Mand... Masrahs, den Herliges, Tjener? Hvad hændte vel ham? Da Masrah var borte, fandt vi Manden liggende herudenfor, som en, der ikke længere hører de Levende til; lidt efter lidt kom han sig, men han vidste ikke, hvad der var sket med ham!»

»Det var den Herliges Vilje, at denne Livegne skulde ikke vide for god Besked i denne hemmelige Sag. Og, ved Profetens Skæg, der er ogsaa andre, der gør bedst i at vogte sig, at de ikke viser for meget frem af den Viden, de sidder inde med.»

Han ligefrem krøb af lutter Ærbødighed, og jeg skred bort med den Værdighed, der maatte til for at blive i Rollen, hen til Hotellet »Mustapha Superior«. I Haven sad lille Peters; han saa ud som en Mand, for hvem Livet har mistet sin Tillokkelse, helt og holdent.

»Jeg er bedt at give min Herre dette,« sagde jeg til ham, paa daarligt Engelsk, og lod hans Bælte falde ned i Græsset for hans Fødder. Han greb det

med vildt Begær, men førend han havde faaet sat sig op i Stolen igen, var jeg ude af hans Synskreds, ude af Hotellets Have. Tre Timer senere kom jeg ind gennem Portalen som den Fred Permerton, han havde mødt ombord. Han kom løbende mig i Møde.

»Hør her! jeg har den mest forunderlige Historie at berette.»

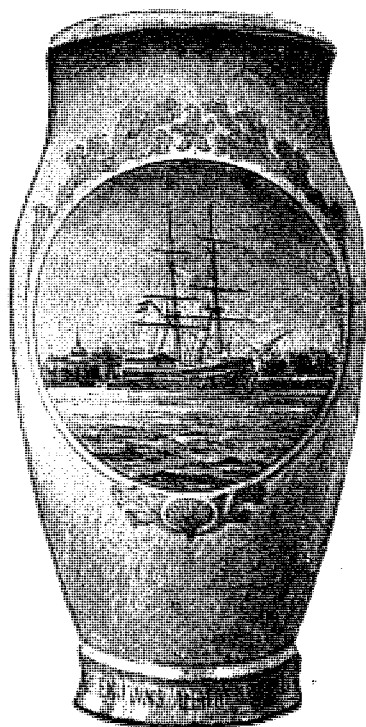
Saa fortalte han mig om alt, hvad der var sket... saavidt han kunde.

»Hvad si'er De? Har De nogensinde oplevet noget tilsvarende?« Jeg benægtede høfligt og udtalte min højeste Bestyrtelse, og Glæde tillige.

Vi sejlede hjemad med samme Skib. Om mine Oplevelser fortalte jeg intet, foreløbig.

Hvad der greb mig mest af det hele var, at da jeg endelig traf Lilac igen, var hun ikke synderlig interesseret i Juveler og udtalte som sin oprigtige Mening, at jeg var en Idiot, fordi jeg saadan var forsvundet fra Byen. Jeg maatte da vide, at alle unge Piger helst vil tages uden videre Sludder, havde jeg bare tvunget hende til at sige »Ja«, saa havde vi nu været gifte!

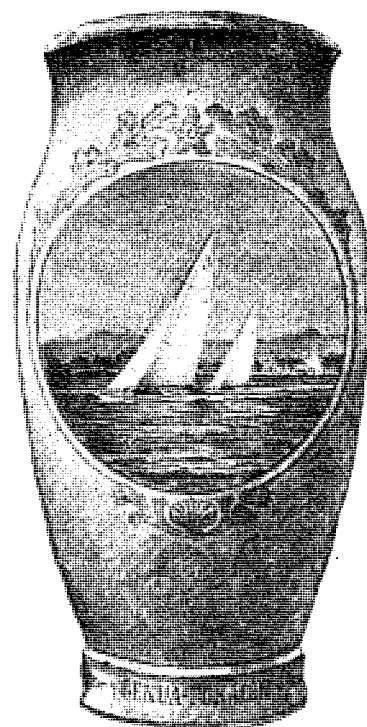
Martiers gav mig 4000 Pund Sterling for Stenen og forespurgte, om det maatte være mig belejligt at fortælle lidt om mine Oplevelser. Det var det nu imidlertid ikke. Heller ikke til Lilac sagde jeg noget, da vi gik sammen ned ad Bondstreet og standsede udenfor Martiers Vindue. Der gik i Virkeligheden flere Uger, inden jeg fortalte hende derom; og saa var det kun, fordi hun sagde, at hun brød sig i Grunden ikke om Rubiner; de ligesom lyste af Blod og Taarer.



GENUA- POKALEN

TIL den internationale 6 Meter Match, der skal afholdes i umiddelbar Tilslutning til »Øresundsugen«, har Københavns Amatør-Sejlkklub udsat en pragtfuld Pokal »The Genua Pokal«, af hvilken vi her bringer en Gengivelse.

Pokalen, der er udført af Københavns Porcellænsfabrik, er smykket med Malerier af Benjamin Olsen, forestillende henholdsvis Københavns Amatør-Sejlkklubs Klubskib »Tjalfe« og »Lidoen« ved Genua.





Forslag til en Ordning af Københavns Havn

Af CHRISTIAN BOGØ

Hvis man stillede følgende Spørgsmaal til en Borger af vor gode Stad København: Hvad er dit Hovedindtryk af Københavns Havn? vilde Svarene blive mangfoldige som Pælene langs Kajerne; og de i Havnen direkte interesserede Parter vilde kunne inddeles efter deres specielle Interesser. For Hovedparten af vor Bys Borgere gælder det vel nok, at det Indtryk, der modtages en Søndag Eftermiddag langs Langelinie er det almengyldige: Havnen det er Lystbaadehavnen med Kaproere og Lystfartøjer; med Yachtpavillonen og Promenaden, hvorfra der er den herligste Udsigt til Værftet, til Trekroner og Sverig! Paa den ene Side et Havneløb, hvor Skibene sejler ind og ud og til den anden Side Frihavnen, hvor store Pakhuse gemmer for store Skibe og hvor Arbejdsdagens larmende Liv er standset. For andre af vore Medborgere er Havnen det fjerne Sted, hvorfra Dampere fører en til andre Dele af Riget; for andre igen er Havnen den besværlige »Flodarm«, der skiller to Bydele og generer Færdselen; andres Hovedindtryk fortæller sig endelig i Kanalernes forskelligartede Poesi. Men de Borgere, for hvem Havnen er den store Landevej og Stapelplads, vil vide, at Havnen under eet er og altid har været Hovednerven i Staden Københavns Udvikling og Betydning. Og de vil med Interesse følge dens Udvikling og Planerne vedrørende denne Havn, der under eet forener saa megen Skønhed, Kraft og Opdrift, og som for vor By som for vor Nation den Dag i Dag betyder mere end Ordet Havn — det er selve København.

At det sidste er rigtigt, ses bedst og lettest ved en Sammenligning med Byen som Viborg, Ribe, Vordingborg, Ringsted og Roskilde. Alle var de engang Sædet for Danmarks højeste Kultur og Handels- og Magtudfoldelse, flere af dem, fordi de da var de betydeligste Havnebyer. Nu er det København, og denne By blev det i Kraft af sin Beliggenhed og — Havn.

Og dog er denne højbesungne, lovpriste Havn — ogsaa kaldet en af Verdens bedste Havne! — for selve Byens Vedkommende en højst upraktisk og umoderne Havn, som Tiden og Tekniken for en stor Del er løben fra. Bedst og mest moderne er, hvad der ligger udenfor Toldbodbommen og

enkelte Fabriksanlæg Syd for Langebro. Naar Havnen nu er aktuel, skyldes dette ikke, at Havnen ellers til Hverdag fører en stille og ubemærket Tilværelse uden Liv, Handel og Færdsel og nu pludselig vaagner op, tværtimod, det er Havnens fortsatte Udvikling og Udvidelse, som er Aarsagen. Dog ikke denne alene! Selve Byens Udvikling, særligt paa Amagersiden, har medført, at Byens og Havnens Færdsel, der gaar paa tværs af hinanden, nu har naaet et saadant Klimax, at Broerne i almindelig Forstand: Knippelsbro og Langebro, ikke mere slaar til. Det har da ogsaa de senere Aar vrimlet med Planer og Forslag om Tunneller, nye Broer og Højbroer, at ingen har turdet tage Konsekvensen af de Millionudgifter, der var forbundet med disse Projekters Udførelse. Og naar Spørgsmaalet om en Højbro over den sydlige Del af Havnen (ca. 14 Millioner Kroners Udgift) i den sidste Tid synes at være trængt saa langt i Forgrunden, at den højærværdige Borgerrepræsentation agter at indbyde til Konkurrence om Forslag til den bedste Løsning, *maa det formenes, at en fundamentalt gennemført Betragtning over Havnespørgsmaalet vil være betimelig og naturlig.*

Det nytter ikke at lappe paa Skaden med en Kæmpeudgift paa Millioner til en Højbro, hvis man ikke daerner sig et Overblik. Og Overblik over Havnen og dens Tarv har hidtil ikke været Kommunestyrelsens stærke Side.

Og for at sige det kort og klart med saa faa Ord som muligt: der maa handles paa langt Sigte! Fremtidens eneste og bedste Løsning af Havnespørgsmaalet vil være følgende:

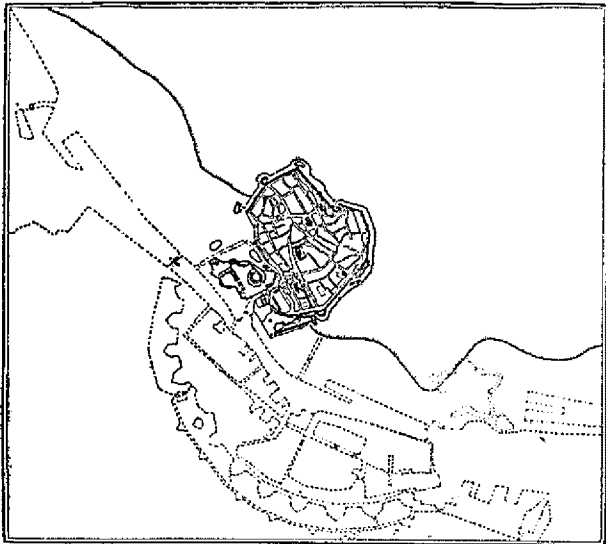
Amager landfast med Sjælland!

Dels ved en Opfyldning af Kalvøboderne helt ned til en Linie Kongelunden—Avedøre, og dels ved Opfyldning af det gamle (nu moderne og alt for snævre) Havnebassin helt op til en Linie: Amalienborg—Dokøen!

En udvidet Nord- og Østhavn!

Og en Omlægning af Orlogsværftet.

For at man ikke skal tro, at denne min foreslaaede Løsning af Havnespørgsmaalet paa nogen Maade er revolutionær eller fantastisk (selv om



Det lille mørke Felt i ovenstaaende Plan er den gamle By fra Absalons Tid og op gennem Middelalderen. Den punkterede Linie viser Grundridset af det nuværende København, hvor baade Kastellet, Frihavnen, Kvæsthusbroen, Gasværkshavnen, Christianshavn og Sundbyerne tydelig anes. Den lidt mørkere (skraverede) bugtende Linje angiver Sjællands Kystlinie i de Tider og viser, hvilke mægtige Arealer der i Tidens Løb er bleven fyldt op: nemlig saa at sige hele den nuværende Havn.

den til en vis Grad bygger paa Begrebet: Fantasi) men tværtimod udledet af saglige, historiske og topografiske Grunde (og underbygget af perspektivisk Oversigt), skal jeg i det følgende give et kortfattet Rids af Havnens Historie og Udvikling. Efter denne skal jeg da under den specielle Omtale af Havnen syd for Langebro komme tilbage til Spørgsmaalet Hængebro.

Af den lille Plan, som viser det gamle København og Havnen, ca. 1600, ser man, hvor stor en Udvikling af Havnen, der har fundet Sted indtil vore Dage. Vi ser Omridset af Byen i alt væsentligt saaledes, som den var i Middelalderen fra Absalons Tid og indtil Christian IV. Frue Kirke er Midtpunktet i Byen, og en opmærksom Iagttager vil gennem Gadelinjernes Labyrinter ogsaa kunne stedfæste Sct. Olai Kirke og Reformert Kirke. Den gamle Strandlinie ligger mod Vest helt oppe ved det nuværende Lavendelstræde og mod Øst ved det nuværende Lille Strandstræde; paa den største af Holmene ses Grundridset af Borggraven om Københavns Slot og desuden Grundridset af det senere Tøjhus. Den punkterede Linie viser Havnen i vore Dage, og det slaar uvilkaarligt Betragteren, hvilket mægtigt Opfyldningsarbejde det hele har været. Vi ser, hvorledes Havnen fra Absalons

Tid (Ved Stranden og Gl. Strand) skubbes længere udefter, bort fra Byen, ud mod det dybere Vand.

Byens (altsaa før Absalons Tid, Borpladsens) første Antydning af Havn var et Landingssted med Pæle, beliggende ved Udløbet af en Aa. *Gentagne Gange flyttes Havnen ud til mere aakent og dybere Vand!*

Men samtidig fyldte man det gamle til!!!

Og saaledes fulgte det gennem Tiderne: Udvidelse, Flytning og Opfyldning (af det gamle)!

Aaen med Landingspladsen oppe i Landet, nu Aabenraa, blev fyldt til!

Landingspladsen ved Silkegade blev fyldt til, da den efterhaanden ikke mere svarede til det voksende Behov! Vandgraven omkring Slottet ligeledes!

Fæstningsgraven om Byen blev fyldt til!

Selv Christian IV's gamle Havn ved Provi-antgraven blev fyldt til!

»Bag Børsen« blev fyldt til!

Ligeledes Holmens Kanal!

Og saa videre! O. s. v.!

Det smulde Farvand mellem Holmene maatte paa Absalons Tid og forud afgive en fortræffelig Naturhavn og et sikkert Tilflugtssted for Datidens smaa Fartøjer, og selv om disse Holme efterhaanden inddrages, ser vi paa Planer, (fra Midten af det 17. Aarhundrede), hvor stort og bredt Farvandet endnu er 1853. Men i det kommende Aar tager Udvidelsen af Havnen fat.

Efter Kvæsthusbroen og Tolabøden anlægges Frihavnen mod Nord.

Men med Kæmpeudvidelsen mod Nord fulgte Kæmpedumheden mod Syd!

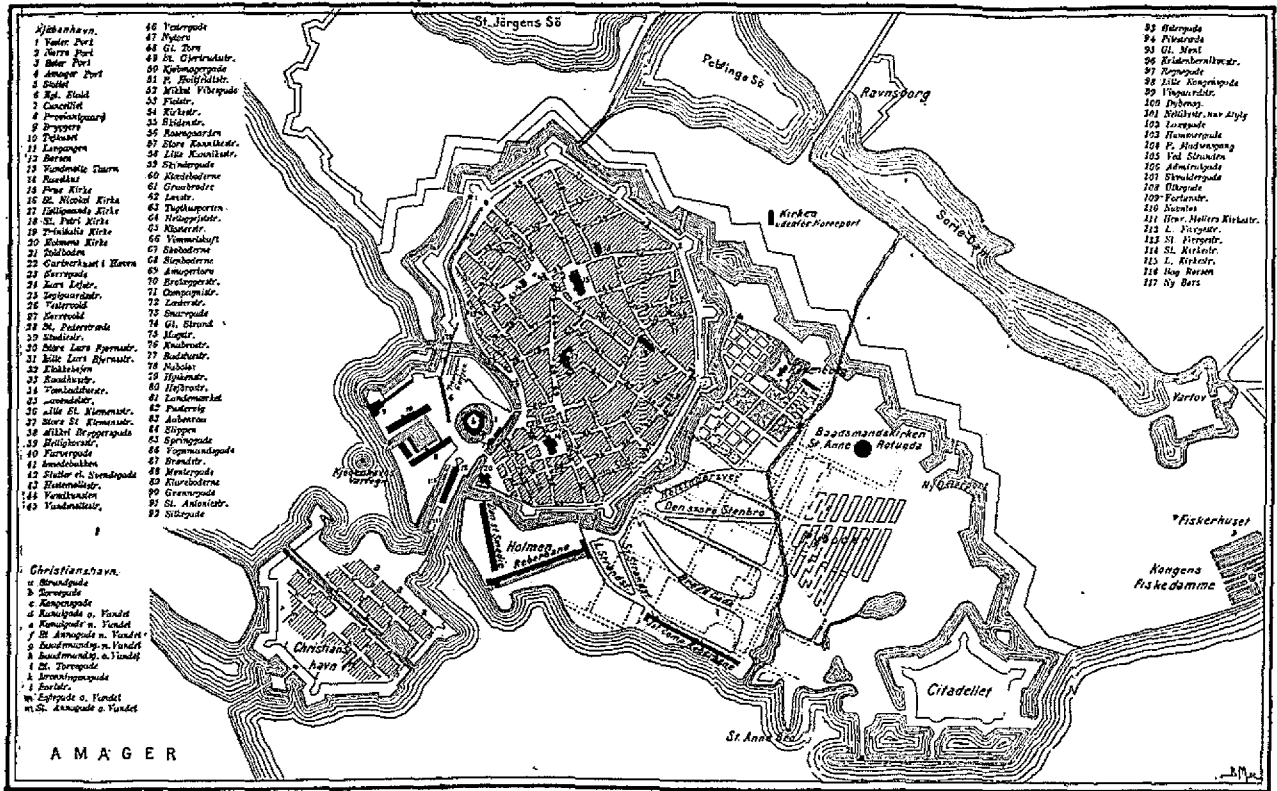
I Arbejdet fremefter glemte man, hvad man i Overensstemmelse med den historisk-topografiske Udvikling burde have gjort — man glemte at foretage en tilsvarende Opfyldning bagtil!!!

En Kæmpeudvidelse mod Nord burde være efterfulgt af en Kæmpeudfyldning mod Syd!

At opfylde den gamle Havn kunde — paa det Tidspunkt — ikke lade sig gøre, og længere end hertil kunde man ikke se. Men havde man lagt Dæmningen og Sluseanlægget ved Langebro, vilde Vejen mod Syd have været lukket!

Og det vilde have været muligt paa denne Maade at forberede den store Opfyldning af Kalveboderne!

Videre vilde man i det grundede Vand, der helt ned til en Linie fra Sydspidsen af Amager og over til Syd for Avedøre ikke er dybere end ca. 1 Meter, kunde have lagt en anden Dæmning tværs over fra Kongelunden (og pumpet Vandet) til Avedøre.



Paa hosstaende Grundplan (Byen ca. 1660) ses Omridset af Byen med Volde og Forstæder, og ganske interessant er Kvarteret mod Øst med det nuværende Bredgade og Amaliegade. Endnu er Voldgraven, Slotsgraven, Bag Børsen og Havnen ved Tøjhuset ikke opfyldt, ligesom Christianshavn ligger ret isoleret omgivet af Vand tæt ind til Voldene, hvilket bedst og klarere end mange Ord beviser, at man stadig op til vor Tid kun opnaar Forbedringer ved at fylde det gamle til.

Paa denne Maade vilde man ved Opfyldning indvinde et Areal, der i Størrelse stærkt nærmede sig Halvdelen af Amagers!

Da dette Terræn aldrig tidligere har betydet noget for Havnen, kunde man ganske roligt have ladet det ude af Betragtning, naar det gjaldt Havneudvidelser. Og vil man gøre gældende, at Transeer til Arealer ved Vand efterhaanden blev stærkere, kunde man fra det offentlige Side enten i Tide have reserveret sig, at der kun blev Pramttrafik gennem Havnen, eller ogsaa henvist de paa gældende Virksomheder til Østkysten af Amager.

Vil man nu indvende, at her forbød Militæret, baade Land- og Sømilitæret, Adgangen, ja, da havde det vel været rimeligere, om man i selve den gamle Havn havde søgt en mere rationel Udnyttelse af denne end Tilfældet til Dato har været.

Som den gamle Havn i Øjeblikket udnyttes, er den et skrækkindjagende Eksempel paa slet Økonomi, hvilket senere skal vises.

Naar man foretog den store Udvidelse den ene Vej, burde Konsekvensen have været den, at man kastede den ubrugelige Del af den gamle Havn til, f. Eks. Strækningen fra Langebro og hen til Nyhavn!

Dette havde været i god Overensstemmelse med hele Havnens topografisk historiske Udvikling.

Gennem det i sin Tid meget omdiskuterede Transeerprojekt, gennem en rationel Udnyttelse af Kristianshavns Kanal og den sydlige Del af Orlogsværftet, vilde man allerede da have været paa Vej mod Øst — den Vej, vi for eller senere alligevel skal!

At de her anførte Argumenter er rigtige, bevises bl. a. af den Kendsgerning, at en meget anset Mand, den i sin Tid betydelige, nu afdøde A. N. Hansen, gjorde sig til Talsmand for det af ham fremsatte saakaldte »Transeerprojekt«. Hans Tanke var den at føre Havneudvidelserne østpaa gennem Transeeren, gennem Fæstningskanalen og ud til det aabne dybe Vand.

Vender vi os nu mod Kortet over Byen fra ca. 1853 og sammenligner det med en Plan over Byen i vore Dage vil man se, hvorledes Opfyldning stadig snævrer Farvandet Syd for Langebro ind.

Vi er altsaa inde paa den rigtige Vej: Amager landfast med Sjælland! Hvorfor da betænke sig paa at gøre Skridtet fuldud? Den kommende Kendsgerning vil alligevel ikke kunne afværges, og vi vil ved i Tide at forberede det rigtige, vinde

Hundreder af Milligner, hvor vi nu i Stedet for staar i Begreb med bogstavelig talt at kaste dem i Vandet!

Indtil Halvfemserne var Egnen Syd for Langebro et fredeligt Sted i Byens Udkant, et Landskab, hvor et grundet Vand, kranset af Siv, dækkede over en Havbund, der langsomt hæver sig. Som bekendt er det bevist ved Maalinger, at den Del af Danmark, som ligger østfor en Linie, draget fra Gedser til Hænstholt, hæver sig, medens den, som ligger vestfor, sænker sig. Denne geologiske Kendsgerning burde forlængst være taget i Betragtning og være kædet sammen med Tanken om en ufuld Opfyldning af den gamle Havn.

Vil man se klart frem i Tiden, maa man ogsaa sørge for et fuldstændigt og helt Tilbageblik for at faa den rigtige Retningslinie. Og følger man Havnens og dermed Byens Udvikling fra dens første Kim og videre frem, saa ser man ogsaa, hvor det vilde have baaret hen, hvis man ikke paa et bestemt Tidspunkt 1895 havde glemmt at holde sig den historisk-topografiske Linie efterrettelig.

Foruden at man paa denne Maade havde forhindret det ulyksalige Sydhavnsprojekts Fremkomst, havde man ved Opfyldning kunnet forøge København med et Areal saa stort som Byen, regnet fra Havnen og helt ud i en Periferi, dannet af Jagtvejen, Fasarvejen og Valby Langgade, med andre Ord: *Fordoblet Areal.*

Byen vilde være vokset i *Pagt med Naturen*, i Stedet for *mod Naturen*. *I Pagt med Historien, Teknikken og den topografiske Udvikling! Opfyldningen af Kalveboderne og den indre Havn vilde ikke forekomme os en revolutionær Ordning — men et Udtryk for Evolution!*

Og det kan siges med det samme, at jo længere vi lever, desto mere skæbnesvangert.

Med Henblik paa fremtidig Udvidelse af Havnen har man i mange Aar været klar over Mulighederne mod Nord og Øst og endda i Syd, men herom senere.

Det, som gør Havnen aktuel i Øjeblikket, er hverken Nordhavn, Østhavn eller forsaavidt Sydhavn, men specielt Ordningen af Trafikken paa tværs af Havnen. Ifølge en Optælling, Havnevæsenet har lade optage, er Antallet af Brooplukninger ikke steget synderligt de senere Aar, derimod er Trafikken over Broerne steget enormt og vil stige yderligere. Saa selv om Antallet af de til Sydhavnen ind- og udgaende Skibe ikke herefter steg nævneværdigt, vilde man være henvist til at søge Trafikspørgsmaalet ordnet. Udenvidere at forbyde Dampere med Skorsten eller Skibe med høj Rig at sejle igennem, kan man selvfølgelig ikke, men

Spørgsmaalet er, om ikke det straks at bygge Højbro vil være unødvendigt og altfor kostbart!

En almindelig 8 Meters Bro — vilde sikkert kunne gøre tilstrækkelig Nytte — foreløbig.

En anden Ting er, at Højbroen skyder Sagens Losning længere ud i det Uvisse og derfor er en meningsløs Udgift. Ikke mindst naar man vil tænke frem i Tiden til en eventuel Udvidelse af Havnen mod Øst, altsaa Østhavnen! Naar denne engang er en Kendsgerning, vil den drage saa mange Ændringer med sig alle andre Steder, at det maa alvorligt overvejes, om ikke hele Havnens Udvikling forinden overflodiggør Højbroen!

Aarsagen til Gasværkshavnens Anlæggelse var en naturlig Udnyttelse af Vandet tæt nedenfor Langebro. Herved var endda ingen Skade sket, fordi man trods alt dog kunde have fyldt op fra en Linie umiddelbart her søndenfor. *Det blev Godsbanegaardens Anlæggelse og senere Hovedbanen og det store Skinnenet i umiddelbar Nærhed af Havnen, som blev af katastrofal Virkning overfor Havnen og dermed Byens Udvikling!*

Dette Skinnelegeme satte nemlig Bom for Byens Udvikling i Retningen Øst-Vest paa de Kanter og aabnede Vejen for Sydhavns-Planen!

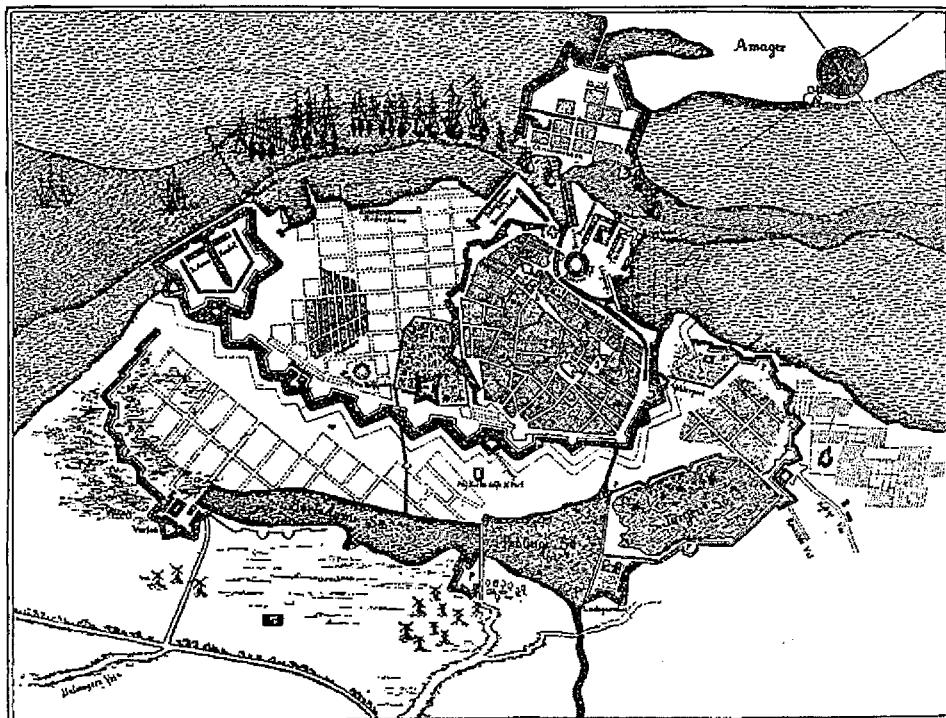
Islands Brygge opstod som Grundspekulation. Dette var i og for sig heller ikke ueffent, blot er man allerede nu klar over, at der er altfor lidt Kajplads, ligesaa vel som Beboerne i høj Grad er generet af Havnens Røg, Støv og Spektakel. De billige Arealer lokkede flere Lysthavende til, og en skønne Dag mødte ogsaa Frederiksholt frem helt mod Syd.

»Blindtarmen« voksede og Betændelsen bredte sig!

Og saa kom Misøren med Broerne og Trafikken. Havde man nemlig sørget for en mere rationel Udnyttelse af den gamle Havn, som man egentlig burde have betænkt at fylde op, saa havde man ikke nu staaet overfor den sorgelige Kendsgerning, at de store Dampere bogstaveligt talt i den indre Havn skal sejle hele Strækningen fra Toldboden til Gasværks- eller Sydhavnen uden at kunne finde et eneste Silopakhus og en tilsvarende Lossekaj, altsaa netop gennem de to eneste Broer, i hvis umiddelbare Nærhed der ikke er Kaj- og Pakhusplads eller nogensomhelst Betingelse for oversøisk Skibstrafik!

Den naturlige midlertidige Løsning er selvfølgelig, at man nøjes med en Klap-Bro i almindelig Brohøjde af 6—8 Meter. En saadan Bro vil kunne aflaste Varetrafikken betydeligt. Naar saa samtidig der kunde træffes en Ordning saaledes, at mindre Skibe fulgtes med større under Gennemsejling,

Dette gamle Kort over Københavns Søbefæstning gentager, hvad tidligere er fremhævet, at Opfyldningen af grundet Vand er et fremherskende Led i en Havns Udvikling. Navnlig naar Tendensen gaar henimod »det dybe Vand« af Hensyn til Trafik og Skibenes Størrelse.



ligesom mindre Slæbere, Fartøjer og Lægtre indrettedes til Gennemsejling, selv naar Broen var nede, da vilde en hel Del være naaet. Endvidere burde man lette Kørselsforbindelsen langs Havnene mellem de enkelte Broer, saaledes at det vilde blive muligt for den Færdende selv at vælge i det givne Tilfælde, om han vedblivende vilde vente, mens Broen er oppe, eller hellere køre en Omvej og slippe hurtigere igennem.

Endelig burde man allerede nu tænke paa at gøre Dæmningen mod Syd saa bred, at den kunde tjene som Færdselsaare til og fra Amager!

Det er selvsagt, at en saa gennemgribende Ordning af Københavns Havn som i denne Artikel foreslaaede vil, om den gennemføres, paa samme Tid øve sine Virkninger langt ud til Siderne.

Ja mere end det! I Virkeligheden vil Forslagets Gennemførelse i Realiteten fuldstændigt forandre Byens Fysiognomi og give København det Præg af Storby, den endnu savner.

Som Havneby ejer vi ingen Strandpromenade for Automobiles, lige fra regnet den lille Bid nedenfor Langeliniemolen. Strandvejen aabenbarer sig først som saadan ude ved Charlottenlund; Strandboulevarden er en kedelig Spøg, og Vestre Boulevard ender ved den kedelige Langebro; Nørrevold er umulig; Dossieringerne uendelig langt fra at være »Flodpromenader« og rent ud sagt skrup kedelige; Grønningen er for kort og

Gasværkshavnen kun for Tipvogne og Jernbaner! Saa er der endelig Fælledparken og Nørreallé »inde i Landet« og Roskilde Landevej!

Selve Byens Distancer er enorme og abnorme i Forhold til Byens Indbyggerantal, hvilket atter bevirker, at Færdselen koncentrerer sig paa alt for faa Punkter.

Alt dette kan vi takke Kalveboderne for, og deres Opfyldning vilde til Gengæld fuldstændig forandre det Hele!

Og endelig har mit Forslag trods sin Rækkevidde og gennemgribende Karakter den Fordel, at det i Stedet for at koste Byen Penge, vil indbringe Milliarder!

Disse vil kunne indvindes dels ved Inddragning af nye Arealer, dels ved Grundværdistigning paa andre! Og endelig vil Igangsætningen af disse Arbejder, der ved den paafølgende Grundværdistigning ikke kan siges at være hverken det »Private« eller »Offentlige« imod, formindske Arbejdsløsheden og ved sin stimulerende Karakter bringe Byen ind i en løfterig og udviklingsrig Periode.

Det er givet, at Havnenes Beliggenhed, som i en længst forsvunden Tid skabte Byen, stadig er god, maaske lige saa god som Gøngang, selv om det samtidig maa staa enhver klart, at Betydningen af Københavns Havn er relativ og paa en Maade mindre nu, end i gamle Dage. Indtil for en Snes Aar siden var nemlig indenfor Skagerak danske Havne (fremfor de svenske) de førende, men dette Forhold har ændret sig betydeligt, siden Sverrig er

begyndt at optræde paa Arenaen — altsaa paa Havet — som selvstændig søfarende Nation. Den svenske Dampskibsflaade og den svenske Fiskerflaade er i hastig Vækst, og Sverrig samt Stat kan med Stolthed se tilbage paa en fortsat og udstrakt Hjælp til hurtigt voksende Havne som Gøteborg, Helsingborg og Malmø. Vi ser altsaa, at det er ikke alene indadtil, men ogsaa udadtil, at Historien spiller ind, naar det gælder om at bedømme en Havns Udvikling og Værdi. *Og det kan siges ganske kort, at en Havns Værdi ikke mindst er bestemt af dens Væren mere eller mindre paa Højde med Tiden — ikke mindst til de konkurrerende Havne!*

Naar man fraregner Frihavnen, der stadig, saa godt Forhold og Plads tillader det, søges holdt paa Højde med Fordringerne til en moderne Havn, vil det staa klart for enhver med nogen Indsigt i Havneforhold, at Københavns Havn i Enkeltthederne paa mange Maader lader meget tilbage at ønske. Den lange Kaj under Langeliniemolen er ganske vist en udmærket Plads for »oplagte« Skibe, men som Stapelplads duer den ikke, grundet paa Mangel af Pakhuses Havelse, som Promenade er den overflødig, eftersom man har Promenader ovenover og desuden som Kørevej er de vis ufarbar for Fodgængere. Ganske vist kan fremmede Orlogsmænd lægge til her, men er det ikke en temmelig lang Kajstrækning at have henliggende til saa liden Nytte i Havnens allerbedste Del?

Selvfølge! Bortødslen af Plads og Penge!

Ganske vist er der Plads til en Del Ankerliggere udenfor Molen, men er det egentlig Pladsen for Jagter, Galeaser og hollandske Kuffer?

Lystbaadehavnen er ogsaa snart for lille!

Og vore Kapsejlere, vore Sejlsportsmænd — eller rettere Sejlsporten savner i allerhøjeste Grad et Sted, hvorfra Tilskuerne kan følge Slagets Gang. Ganske vist er Sporten altid i første Omgang af Betydning for den udløvende eller Konkurrenten, men der er en tredje Faktor, som ikke kan undværes ved nogen anden Sportsopvisning, og det er Tilskuerne. Hvorfor skal Sejlsport ved København være den eneste Art Sport, som ikke kan samle de Hundreder af Tusinder, der kan øve sin ildnende æggende Indflydelse og Stimulans paa Tilskuerne.

Det sejlydte Hav var dog altid Danmarks Eje!

Lad os skabe en Udsigtsplads i Københavns Havn eller ved dens umiddelbare Nærhed, hvorfra Tilskuerne kan følge Kampen paa de blaa Bølger! Hvorfor skal Fodbold, Distanceløb, Tennis og Kri-

cket være Ungdommens Hjertebørn? Vi blev dog aldrig Verdenschampions paa disse Omraader?

Men paa Sejladsens Omraade staar vi som Helhed mellem de ypperste! Her er vort rette Felt! Sejren i Genua ved Kapsejladsen dér vil sætte Spor langt ind i Fremtiden. *Sejlsportsopvisning burde være Hovedbegivenheden i københavnsk Sportsliv!*

— Efter denne lille Udflugt vender vi tilbage til den nedre Havn og er nu naaet over til Karantæne-Stationen, som efterhaanden er kommen til at ligge inde i Landet. *Toldboden selv er Bedrøvelighedens og Tomhedens Apotheose. Frilageret er for lille, Toldbygningen ligeledes, Expeditionen grundet paa Pladsmangel langsom. Lagerbygninger historisk pragtfulde med en krydret Duft af fremmede Verdensdeles herlige Frembringelser, er en gammel dags og upraktiske. Strækningen herfra og til Kvæsthusbroen er den eneste travle og brugelige grundet paa de rummelige Lagerbygninger, men saa kommer vi til Kvæsthusbroen, hvor Forholdene er skandaløse. Kan man ikke se det andre Steder, saa fremgaar det da tydeligt af de kilometerlange Vognrader langt op i Byens Gader — at Havnen er umulig, som den er!!*

Nyhavn er de to Trediedele af Ugen mere eller mindre tom, og Færdselsforholdene i hele denne Bydel skandaløse. Gaderne er for smalle for almindelig Færdsel og umulige, naar det gælder om at optage Fragtkørselens Travlhed!

Havnebanen, som skulde gaa langs med Havnekajen i hele dens Udtrækning, er aldrig bleven til noget!

Kystsejladsen, i sin Tid Københavns Stolthed, har man dræbt, fordi Forbindelseslinierne til Skibene i Havnen blev nægtet af Kommunalbestyrelsen.

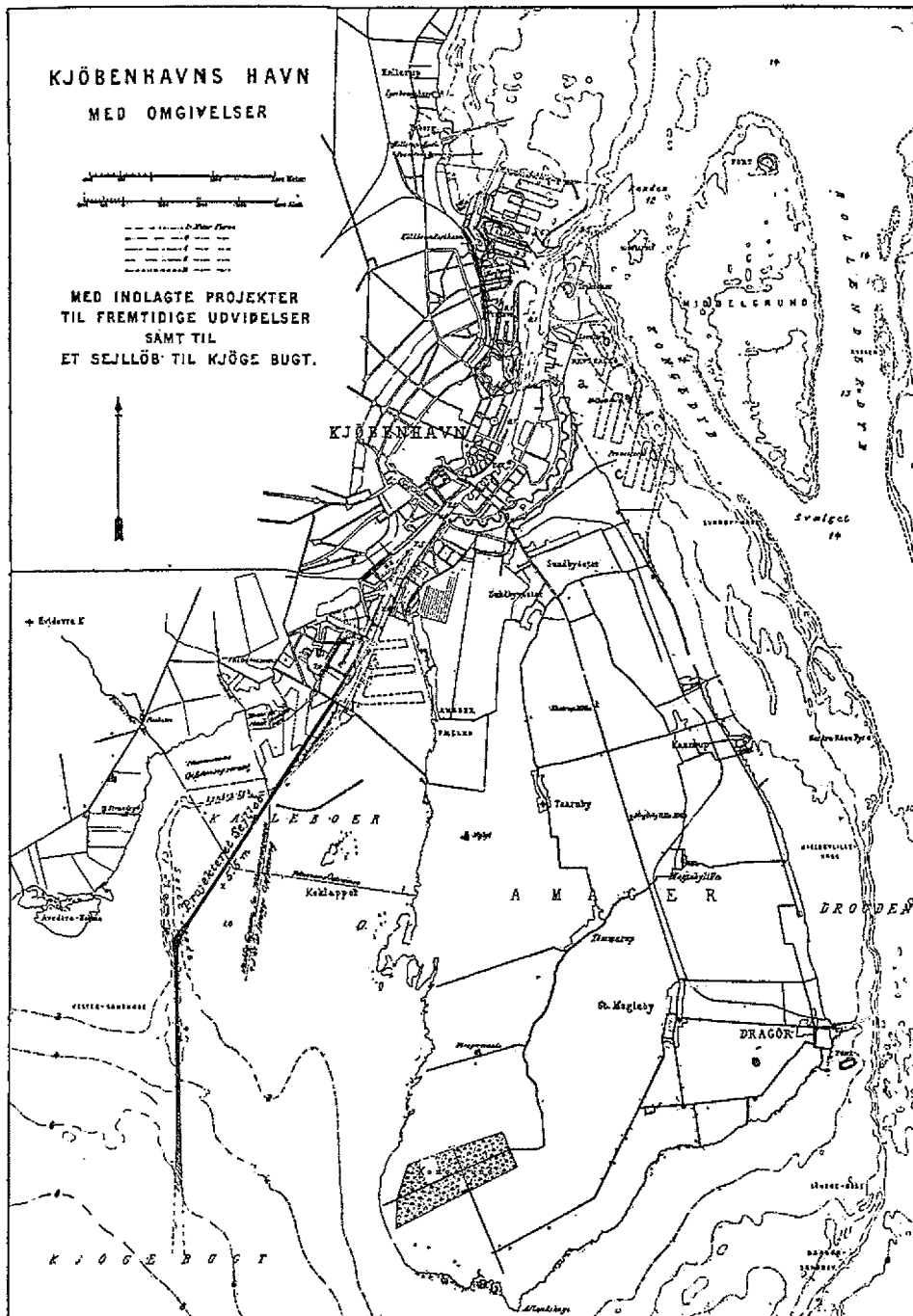
Selve Havnegade ejer ikke eet ordentligt Pakhus, men til Gengæld een Kran.

Kvarteret udfor Holmens Kirke og Børsen lader vi af historiske Grunde ligge, men hvor i svunden Tider de finske Barkers Masteskov knejsede omkap med Børsens slanke Spir, der maa nu danske Fiskere møjsommeligt tiltuske sig Fortjeneste under en høj og ubekvem Stenkaj, ved at sælge Torsk i Punde- og Tommevis, medens kommunale Fiskehaller brilliere ved deres Underskud!

Og nedenfor Børsen burde aldrig være lagt nogen Bygning! Den, der ligger der, har gjort hele Slots-holmsgade med Tilliggender til en Stenørken!

Sukkerfabrikkernes skumle Lagerbygning paa den anden Side Slotsholmsgade (oh herlige Passage!!) faar ligesom sin Genbo paa den gamle Havnemøllens Plads Havnen til at gabe af Tomhed!

Det fremgaar af hoes-
staaende Plan over Kø-
benhavns Havn med
Omgivelser, at Dybden
i Kølveboderne helt ned
til en Linie fra Konge-
lunden til Avedøre (ja
et godt Stykke endnu
længere mod Syd) kun
er 1 Meter, hvilket ikke
er mere end almindelig
god Kælderdybde un-
der Gadens Niveau. —
Læseren vil let kunne
kontrollere, at dette
Areal noget nær udgør
Halvdelen af Amager.



Evor virkede ikke for en Menneskealder siden dette Havneparti malerisk livligt — og hvor var Travlheden her ikke vidunderlig! Men da var Tyngdepunktet heller ikke flyttet mod Nord! Og ikke heller »Blindtarmen« mod Syd akut!

Endelig har Smørbaadene fundet en Plads bag Tøjhusets aarhundredgamle Mure, og for rigtigst at udrytte Pladsen (der allerede er for snæver), byggede man et Bibliotek med Ryg ud mod Havnen og Indgang gennem et Par Huller i Zahlkammergaarden kun type Alen fra Byens Livsnerve!

Bibeholdelsen af Frederiksholms Kanal som For-

tojningsplads og Vinterhi kan ikke retfærdiggøre Varskelighederne ved Trafiken over Havnen, ej heller den lille Kajbid tæt ved Langebro.

Gasværkshavnens Kulpladser og Kajer har haft deres Berettigelse, men bør ikke danne nogen Hindring for en Flytning og Opfyldning af Havnen, da der ved en saadan nu vil kunne gives dem Ækvi-valens andet Sted.

Paa den modsatte Side af Havneløbet (Kajerne syd for Islands Brygge) har ganske vist vort store Handels- og Skibsfarts Kompagni anlagt en stor Fabrik. Det er dog Spørgsmaalet, om denne Ud-

løber af en verdensomspændende Virksomhed skulde se sin Fremtid truet ved en Ændring i Havnens Forhold.

Islands Brygge er (andet Sted omtalt) en beklagelig Fejllagelse for baade Havnens som Husboernes Vedkommende, og for Sukkerfabrikkernes smaa Dampere og Lægtene vil der altid findes en Vej. Burneister og Wain ligeledes! Tyske Plads har vist derimod i vor Tid vist nærmest historisk Interesse, og Havnebolværkerne og Pladserne paa den nordre Side mellem Langebro og Knippelsbro har gentagne Gange maattet mærke Tidens Tand og Teknikens Krav!

Man har beregnet, at Anlæggelsen af Sydhavne og Udgravningen af en Rende i den haarde Kalkbund i Kalveboderne vil koste ca. 32 Mill. Kroner. Men dette er naturligvis under Forudsætning af, at man skal have Ulejligheden med at pramme det opgravede Kalk endnu længere ud. Hvis man nu derimod anvendte det til Fyld indefter, vilde Differencen mellem »Pris paa Fyld« og Udgravningen bevirke, at Udgifterne kom betydeligt ned. Yderlig maa beregnes, at Fylden vil forøge Muligheden for hurtig Benyttelse af Terrænet længere inde, ja maaske endda faa det til at balancere! Og vilde det ikke blive endnu billigere at grave Renden, hvis man til en Begyndelse byggede en lav Dæmning tværs over Kalveboderne fra Amagers Sydspids til Avedøre, ved Hjælp af en Muddermaskine og en Rambuk byggede et Par interimistiske Hjælpedæmninger langs Rendens ydre Sider og forlagde Arealerne paa begge Sider. Det vilde da være muligt, at arbejde paa »tørt Land«, naar Sprængningen skulde foretages paa denne Strækning!

Jo vist saa! Vi kan roligt bevilge Pengene!

Forudsat naturligvis, at de i Sydhavnen interesserede Parter ønsker at forblive derude!

For der var jo naturligvis ogsaa den Udvej, at man gav disse »Parter« Ækvivalent mod Øst i de ny Havnemuligheder!

Apropos Lægtene!

Findes der nogen Havn i Verden, hvor Lægtertransporter spille saa lille en Rolle som netop i Københavns Havn? Her hos os vil vi helst kunne sejle op paa fjerde Lagerloft med Varerne! Derfor er Forholdene saa fortvivlede!

En Rende for Lægtene kunde ikke genere Færdselen, og Kulfirmaerne langs Gasværkshavnen vil ligesaa let kunne klare sig i Havnen mod Øst, der var da den Fordel for Skibsfarten, at store Kulbaade kunde anvendes ogsaa paa København.

Et Blik paa Korte: over København vil hurtigt overbevise om, at *Byens Udvikling mod Syd for det allerføleligste hindres af et Bælte, som repræ-*

senteres af Banegaarden, Godsbanegaarden, Flæskehallen, Vestre Kirkegaard, Søndermarken og Frederiksberg Have. Kommer hertil det bagved Godsbanegaarden liggende generende og delvis ubenyttede Havnebassin, paa hvis anden Side vi har Skydebanen og Amagerfælled, saa ses det let, at i det store Areal, ca. Halvdelen af hele Amager, ligger uhyre Værdier gemt!

Hvor store vil det være Fremtidens Ingeniører og Finansborgmester-Genier forbeholdt at kalkulere. Men da Havbunden helt ned til en Linje draget fra Kongelunden til Avedøre-Hoime, som tidligere omtalt, ikke ligger mere end c. 1 Meter under Havets Overflade, skulde det hverken synes særligt besværligt eller fantastisk at tænke sig »Skatten« hævet fra »Havets Bund«.

En anden Ting er, at denne mægtige Bydel, som Forholdene nu er, har altfor besværlig en Adgang til Vandet. Alene Sporvognskørselen fra Valby og Vesterbro til Østerbro, Langelinje, Kalkbrænderihavnen og Hellerup med deres Baadehavne og Badeanstalter er jo nu en Rejse paa en to Timer, og herpaa maa der raades Bod.

Det skulde synes, at Badeanstalten i Gasværkshavnen ligger ret nær i Forhold til det, der vilde komme, om man fyldte hele Bassinet op. Dette er for saavidt rigtigt, men med ovennævnte Badeanstalt er i Øjeblikket ogsaa alt opnaaet af, hvad under de nuværende fortvivlede Forhold kan raas. Og det er jo kun saare lidt!

Hvad det gælder om, er at give ikke mindst Arbejderbefolkningen fra hele den sydlige og vestlige Del af København uhindret og let Adgang til Køgebugt!

Og dette opnaaes kun ved at fylde det store grundede Vand til (dette Vand, som ikke er Hav, dette Areal, som heller ikke er Grunde), og føre Færdselen tværs hen over det og direkte ud til Bugten?

Begyndelsen bør gøres ved, at man aabner for Gennemkørselen og Trafikken hen over Dæmningen ved Slusehavnen og fører en Vej ud til Kongelunden!

Udsigten fra denne Promenade fra Enghavevejens Forlængelse ud over Dæmningen og ned langs Amagers Vestside til Kongelunden vil blive af en egen betagende Virkning og af den mest storsaaede Karakter. Et helt nyt Billede af København vil i malerisk Skønhed ved de store Linjers Enkelthed og Kraft virke som en Aabenbaring! Byens Silhuet i Nord og Vest vil de lyse Sommeraftener rejse sig som blaanende Eventyrskygger mod Aftenhimlen, Kongelunden og de herlige

Strandskraaninger mod Syd, vil blive Hundred Tusinders Udflugtssted og Køgebugt vil fra Syd- og Vest-Siden af Amager og fra Dæmningen (baade den nuværende og den senere længere mod Syd) drage med en Kraft og Vælde som den friskeste Hilsen fra Havet! Det Hav, den skandaløse Bebyggelse langs Strandvejen Nord for Byen nu i Aartier har berøvet os!

Vil man nu bibeholde Vandforbindelse med Sydhavnen, ses let, at dette opnaaes uhyre simpelt ved en Bibeholdelse af smal Kanal hele Havnen igennem. Broerne over en saadan vil ikke blive kostbare, og deres forøgede Antal bevirke, at Færdselen ingen Gene vil blive.

Ja, man kan endda, hvis man med lidt god Villie, Forstand og Fantasi vil udnytte Forholdene tilbunds, her udføre et Doksystem i Smag med det i London, uden at genere Færdselen og endda indvinde ret betydelige Arealer til Byggegrunde!

Og hvilke herlige dybe Lagerkældere kan her ikke skabes!

Det er givet, at en *Hovedfejl ved Københavns Administration er den ganske hensynsløse og meningsløse Breden sig til alle Sider i Stedet for Koncentration og konsekvent Udnyttelse af Mulighederne paa Stedet!*

Hvad vi vilde spare i Transport, i unødvendige Køb af Grunde udefter, i kostbar Antæggelse af Sporveje og ved Besparelse af rentabel Jord, vil ikke kunne beregnes over eet. Men det vilde blive i Hundreder af Millioner! Banegaardsforholdene vil herved komme ind i en ny Fase, idet Godsbanegaarden kan udvides, blandt andet ved Forbindelse (underjordisk Bane) mod Øst. Og hele Stenørkenen (Saxogade, Istedgade Kvarteret) herude blive et rentabelt, hygiejnisk, moderne Kvarter. Ved den nye Hærordning vil ogsaa Skydebannerne og den ufilmærmelige Ørken, Amagerfælled, saa Dødsstødet, og Byens sunde og naturlige Udvikling i Overensstemmelse med en moderne Byplan være sikret. Og atter Millioner tjent! Thi det siger sig selv, at betragter man Byen set under et, som Tegningen viser, vil det straks falde i Øjnene, at Byen mest af alt minder om en flækket Æggekage, hvori der mangler en fed Bid!

Det er nemlig ikke med København, som Byer, hvorigennem der løber en Flod med kontinuerlig Vanddybde og Bredde, som muliggør en bekvem Forbindelse mellem begge Sider. Som det nu er, raaber Meringsløsheden mod Himlen! *Billedet af København, er Billedet af vor stakkels Krone, som har mistet foruroligende meget af sin Værdi! Byg Havnen om, og vor Krone og vor By bliver hel igen!*

Vi er nu nærmet os Christianshavn og vil begynde med Udenværkerne: Voldgraven.

Selve Volden vil vi i videste Omfang bevare, dog maa den gennembrydes paa flere Steder. Voldgraven derimod er i sig selv den naturligste Basis for en undersøisk Tunnel, der vil sætte Østhavnen i Forbindelse med Hoved- og Godsbanegaarden uden at genere Færdselen — eller ødelægge Poesien! — Den Poesi, der i Fervejen er bleven tilstrækkeligt forkludret.

Forøvrigt er der vedrørende Voldgraven flere Muligheder. Vil man endelig bibeholde Vandet foran Volden, bør man fuldtud udnytte Virkningen og lede Vandet fra Sundet derind, hvorefter man burde aabne den for Robaade og Motorbaade — og frem for alt sørge for en dekorativ, arkitektonisk forsvarlig Indramning.

Og hvilken prægtig Udsigt fra selve Volden ned over den brogede og livlige Færdsel kunde man ikke skabe! Ligesom Voldens Karakter vilde rykke nærmere set nedefra den haadefyldte Vandoverflade.

Den Chausse, der kunde skabes fra Raadhuspladsen og langs Voldgraven, burde naturligvis fortsættis langs denne og ud til der kommende Strandvej mod Kongedybet!

Denne Bilvej vil herovre mod Øst forenes med den (over en Forbindelse nordligere i Havnen) vestfra kommende Trafik! Herom senere!

Paa den modsatte Side af det nuværende Havneløb omkring Christiansborg, vil Frederiksholms Kanal ikke kunne bevares som Vinterlii for Skuder, saadan som nu, men Bevarelsen af Kanalen vil forsvares med æstetiske og maleriske Grunde. Paa samme Maade kan Kanalen bevares for Fiskebaade og Kuttere med Sænkemast, ved at man fører en smal Kanal ned igennem det opfyldte Havneløb. Derimod vil den nuværende Trafik af større Fartøjer, Parketter, Islandsbaade Bornholmerbaade etc., ikke kunne føres herind, til den Tid vil man sikkert have funden en bedre og rummeligere Plads.

Med Hensyn til Kvarteret omkring Slottet er det givet, at disse Kanaler forlængst har overlevet sig selv som Færdselsaarer eller Havn! Vil man endelig endnu nogen Tid bibeholde Fiskehandelspladsen ved Gl. Strand som saadan, kan man gennem en smal Kanal lede Fiskefartøjerne herop. Forøvrigt viser Fiskekvasernes Tilhold ved Privatbankens Bygning tilfulde, at den nuværende Ordning langt fra strækker til. De forskellige Oplagspladser paa den østre Side af Havneløbet: tilligemed Bygningerne der, vil sikkert kunne udnyttes i ligesaa høj Grad som nu, naar Havneløbet opfyldes. Skulde

deres Grundværdi stige, er jo alt godt, og bliver det modsatte Tilfældet, kan der jo gives dem Ækivalens i Kaj-Arealer andre Steder mod Nord og Øst.

To Institutioner vil have særlig Krav paa Opmærksomhed: Kjøbenhavns Flydedok og »Grønlandske Kompagni«.

Som Forholdet er nu, og som det har udviklet sig gennem de senere Aar, er det givet, at disse to Institutioner med Hensyn til Pladsen har generet hinanden.

Om det er gaaet mere ud over »Grønlandske Handel« end »Flydedokken«, er vanskeligt at sige; Flydedokken har i sin Trang til Udvidelse maattet skride til en saa desperat Handling som Anlæggelse af Dokker ved det grundede Vand og Strandarealerne mod Syd, og Grønlandske har, indeklemmt som det var paa Hjørnet af det yderste Christianshavn, ikke kunnet få den Luft under Vingerne, den Plads til fri Rørlighed, som er Basis for sund og kraftig Udvikling. Her skal ikke tales om Ledelsens større eller mindre Dygtighed, ej heller om det uheldige i Monopolets Opretholdelse og dets Indvirkning paa Selskabets hele Virkemaade, men *det er givet, at skal der blive Fart i de danske Planer om et Fremstød mod Nord, baade paa Kolonisationens som paa Fiskeriets Omraade (og hermed samtidig iberegnet det danske Storfiskeris Udvikling) saa er »Grønlandske Plads« skandaløs lille som Operationsbasis for store Foretagender!*

Vi savner den fæste Borg for Færden mod Nord!

Der tales i denne Tid om *Industrilisering af Fiskeriet*. Men naar nu den dertil nedsatte Komité har endt sine Studierejser i Fiske-Industri-Byerne, var det da ikke paa Tide, man gjorde sig klart, at som Havnen nu er, kan det ikke gaa fem Aar endnu, hvis ikke vi vil se disse Aar være tabt og flere til! Ja, i Virkeligheden afhænger hele vor Evne til Fremstød og Udvikling af den Basis vi giver det. Og at »Grønlandske Handel« den Dag i Dag, som for 100 Aar siden, maa nøjes med sin nuværende knapt tilmaalte Plads, skal sandelig ikke give Anledning til Knopskydning!

Flydedokken er vel den Institution, der tilsyneladende vil berøres stærkest af den her skitserede Ordning, om den føres ud i Livet. Men da Værftet i Sydhavnen væsentlig bygger paa Princippet: Bygning af Skibe i Tørdok under Vandspejlet, hvad der ikke forlanger særlig dybt Vand, som f. Eks. ved en almindelig Søsætning, vil den let kunne få sine Nybygninger ud mod Syd, eller gennem en smal Rende op gennem Havnen. Det vil gaa

langsommere end nu, men da Færdselslinierne bliver flere, vil det ikke genere Færdselen.

Med Hensyn til Christianshavn er det givet, at saa at sige hele Kanalen er værdiløs som Vandvej og kun til Gene for Byens sunde Udvikling. Hvad Burmeister behøver af Vand for at få slæbt Pramme med Maskingods til og fra, kan gaa ad det i den nuværende Havneløb bibeholdt smalle Kanal, det samme gælder Sukkerfabrikkerne. Christianshavns Kanal bør eventuelt udlægges til Boulevard — og kan naturligvis bruges som Lægtterkanal.

Men bruges maa den.

Paa samme Maade som Kanalen forlængst har udspillet sin Rolle, har Størstedelen af Christianshavn overlevet sig selv. De Rester af Arkitektur, som endnu findes, vil nemt kunne fredes, og de enkelte Smaahuse hist og her, som i og for sig er en Guldgrube af malerisk, arkitektonisk og kulturhistorisk Forvitring, Kolorit og Forvirring, maatte ligeledes kunne bevares eller — flyttes!

Hvad mener man f. Eks. om den Tanke, at rive dem ned og genopstille dem ude i Kastellet i Stedet for de Uhyrligheder af Magasinskure, som i Tidens Løb er vokset op her! Hvis da Kastellet bliver Løsningen paa Nationalmuseets Skæbne.

Er Kanalen som saadan forhistorisk og i Øjeblikket nærmest kun leveberettiget af Hensyn til sine maleriske Motiver, saa er Størsteparten af de halvgamle og nyere Bygninger paa Christianshavn det ikke!

Hvad mener man om Kvindesængstet ved Christianshavns Torv?

Hele Torvet maa ordnes om!

Man maa være slaaet med Blindhed, hvis man ikke kan se, hvor himmelraabende uligevægtigt Byen udvikler sig i Nord, Syd og Vest, ved at Christianshavn, som en uhyggelig Blanding af godt og ondt, som et uhelbredeligt Saar i Byens Legeme, hindrer al Udvikling!

De mægtige, tomme, men værdifulde Arealer, der som et Bælte fra Nord til Syd strækker sig udenfor Voldene, viser med al Tydelighed, at det er selve Bydelen, som maa skifte Fysiognomi, hvis der skal ske en gennemgribende Forandring heri. Hvordan man end bærer sig ad, vil de rette Færdselslinier aldrig kunnes aabnes, og Udviklingen foregaa naturligt, hvis alt skal foregaa »udenom« Christianshavn. Der maa lages fat fra Grunden af! Orlogsværftet har uden Tvivl alfor megen Plads, en Nyordning her kunde gavne alle Parter.

For det første er det klart, at hvis Orlogsværftet ikke kan blive tilstrækkeligt beskæftiget med Nybygninger til Flaaden, og det er det jo ikke nu,

hvor endda nogle Indskrænkninger har fundet Sted, ja, man vil jo endda foreslaa, at Orlogsværftet paatager sig andet Arbejde — saa kan man jo ligesaa godt vende Forholdet om og lade disse Nybygninger foretage paa andet Værft, eller rettere, lade vore Nybygninger foretage paa private Værftte — saa blev det sikkert billigere! *Men derved er vi ogsaa inde paa den Mulighed, at vi kunde lade Orlogsværftets Port vende udad. Mod Øst sammen med Østhavnen!*

Hvad der er vigtigt at bevare ovre paa Orlogsværftet, det er i Virkeligheden kun to Ting. *Aanden og Minderne om Fortiden!*

Aanden, Villien til at forsvare os, bevarer vi ikke, om saa Orlogsværftet var to Gange saa stort, men det ligger i den enkeltes Hjerte at medvirke til dens Bevarelse!

Det vilde maaske for de fleste og rent overfladisk se ud, som om man udryddede Orlogsværftet, hvis man udlagde de uhyre og kostbare Arealer derovre til Havn. Men dette er ingenlunde Tilfældet. Een Masse forandrer ikke Plads i Rummet, saalænge dens Tyngdepunkt er i Hvile! Det kan højst være i Drejning. *Og saa længe Frederik den V's Kran og Nyholm Vagt bliver, hvor de er, vil ingen dræbende Haand have rørt ved Orlogsværftets og Flaadens Aand!*

Altsaa! Tyngdepunktet, »Vinkelens Spids«, er ved Kranen og Vagten. Vi drejer nu blot hele Herligheden over mod Øst og lader det kommende Orlogsværftstrække sig fra Kranen og Vagten Øst efter ud mod Kongedybet ved Siden af den kommende Østhavn i Stedet for mod Syd. Og vi kan derved fylde Havnen op lige til udfor Amalienborg og inddrage hele Orlogsværftet til Havn for Nærtrafiken, i Stedet for at nøjes med den skandaløse Kvæsthusbro og det snævre Havneløb.

Paa en Plads, der er 20 Gange større end den nuværende, vil de Skibe, som nu maa klumpe sig sammen ved Kvæsthusbroen finde rigelig Kaj- og Stapel- og Arløbsplads ved de vidtstrakte Arealer, der i Stedet for at klemme sig ind i Retning Nord-Syd mellem Orlogsværft og Slotsplads, da vil strække sig den modsatte Vej i Flugt mod Byens Udviklingslinie Øst-Vest.

Ligesom over Østbanegaardens Banelegeme, vil da en ny Færdselslinie faa Plads. Et Blik paa Kortet vil vise, at Nødvendigheden af den paatænkte Bro ved Toldboden bortfalder ved, at Amager bliver landfast indtil Amalienborg.

Og hvilken hurtig Færdselslinie i Øst-Vest!

Den der engang har staaet fortabt i beundrende Beskuelse af Færdselen i London ved St. Poul, Buckingham Palace, Westminster og Trafalger Square eller i Paris ved Place de la Concorde, Madelaine, Place de l'Etoile eller gennem Louvre, vil forstaa, hvilket Præg af Storstad, man vil opnaa i København, ved at lede Færdselen Nord-Syd om i Øst-Vest, med Skæringspunkt over Amalienborg og ved Frederikskirken! Et Par Bygninger revel ned i Store Kongensgade og vi har Linien Gilleleje, Helsingør, Strandvej, Østerallé, Amalienborg, Havnen, Søndre Strandvej, Dragør — eller Østerbrogade, Søndre Frihavnsgade, Kastellet, Amaliegade, Amalienborg, Havnen o. s. v.

Paa det Areal, som nu dannes af Søndre Toldbod, Larsens Plads, Kvæsthusbroen, Kristiansholm, Nyholm og Orlogsværftet, vil en ny og rummelig Havn for Nærtrafiken med talrige Moler kunne anlægges. Ideel vil den være med sin nære direkte Forbindelse med København, ideel fordi den ikke vil genere Færdselen i Byen og dog kunne blive i højeste Kontakt og Forbindelse med denne.

Vi er nu naaet helt ind til det som engang i Fremtiden trods alt vil blive Centret i Københavns Havn. *Havnen ved det dybe Vand!*

Ud mod dette dybe Vand vil ikke alene »Østhavnen« vende sine Moler, men ogsaa Orlogsværftet, Grønlandske Handel, Burmeister & Wain, Flydedokken o. fl. vil faa Plads og dermed Adgang til dybt Vand. Tilsammen en værdig Ramme om Nøglen til Østersøen. *The Key to the Baltic Sea!* Lastdampere af enhver Størrelse vil kunne gaa ind til Københavns Havn. Let og ligeril vil Adgangen være, og ingen Havnetrafik, den være sig nok saa stor, vil genere Byens Færdsel eller dens sunde og homogene Udvikling. Og Millioner til unødige Hængebroer og Tunneller kan spares! Umiddelbart nær og hidtil delvis ubenyttede Arealer vil drages ind under Udviklingens Lov og Københavns Grund, Byer selv vil faa den Fylde af Storhed og Samhørighed, som nu ganske mangler!

Mægtige Arealer ved Byens Centrum (Kallebodern, Gasværkshavnen og Skydebanen) vil give tifold, hundredfold igen, hvad Udgifterne er, og Københavns Havn vil fra at være en forkludret »Flodhavn«, blive en af Verdens bedste.

Saalænge Skibsfart vil være Forbindelsesledet og Hovedmidlet til Varetransport, vil for Københavns Vedkommende denne Løsning være den eneste og enkleste. *Og med Blikket hæftet paa Fremtiden, vil vi finde Lufthavnen i Østhavnens umiddelbare Nærhed!*

Selvfølgelig vil Fremtidsudviklingen med Hensyn til Varetransport ikke ske i Spring, men i naturlig Udvikling, der forudsiger en fremtidig Kombination mellem et Motorskib og en Kæmpe-Vandflyver.

Og selv om en stor Del af vor Trafik — Person- som Varetrafik — vil foregaa i Luften, maa Vandflyverne, jo større de er, kræve saa meget mere Plads (Vand) ved Landing.

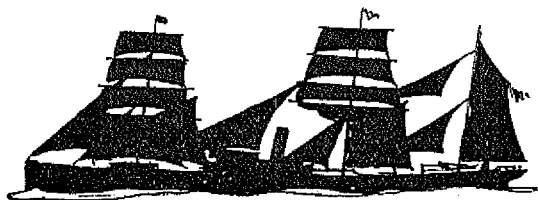
Om det varer ti eller hundrede Aar naar Lufttrafikken for Alvor vil gøre sig gældende, kan ingen sige, men volder Trafik og Skibsfart allerede nu

hinanden Vanskeligheder i »Flodhavnen«, saa er der ingen Tvivl om, at næste Generation vil stille sig liberalt forstaaende og forudseende en kombineret Vand- og Lufttrafik, hvad man ikke kan forlange — men kun haabe — af den nuværende!

Det er dog ikke af Vejen allerede nu at være forvovet med Begrebet Fantasi, selv naar man vil tale om Fremtidsrealiteter!

CHRISTIAN BOGØ

København, April 1925.



Aabenraa Havn udvidet.

En ny, moderne Havn er bleven indviet i Aabenraa af Hs. Maj. Kongen. Arbejdet har taget ca. 5 Aar og har ialt kostet ca. 2½ Mil. Kr., hvoraf Staten bidrager med Halvdelen. Siden Genforeningen har Trafikken paa Havnen været i stadig Stigning, og Varemængden paa Havnen androg i 1924—25 140,643 Tons mod ca. 45,000 Tons før Krigen.

Granat-Ekspllosion paa et fransk Marinefartøj.

Paa det franske Marinefartøj »Vimy«, der ligger i Cherbourg, er sket en alvorlig Eksplodingskatastrofe Under Øvelsen med en af Skibets Kanoner tabte to Marinesoldater en Granat paa Dækket. Granaten eksploderede i Faldet og dræbte 3 Mand, medens 16 blev haardt saaret. Den materielle Skade var saa betydelig, at det var nødvendigt at sætte Skibet paa Grund for at forhindre det i at synke.

Efter »Anine«s Forlis.

Dampskibsselskabet »Heimdals« Bestyrelse har vedtaget at udbetale en Understøttelse een Gang for alle til Enkerne efter de ved »Anine«s Forlis omkomne. Enken efter Kaptajnen faar 10,000 Kr., hver af de andre Enker faar 5000 Kr.

Dette er fra Rederiets Side en fuldstændig frivillig Ydelse, idet Enkerne uberørt heraf faar den normerede Understøttelse fra Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund.

De australske Statsskibe solgte.

Det australske Shipping Board har solgt hele Commonwealth-Liniens Flaade paa 11 Skibe af »Austrak«-Typen for en samlet Sum af 264,500 Lstr., deri indbefattet 7 Skibe, som er solgt til Japan.

En mærkelig Fisk

er af Magister Otterstrøm bleven fanget i Søndero i Viborg. Det er en Krydsning mellem en Brasen og en Skalle eller Ruskalle. Fisken er en Mellemting mellem de to Arter, idet den er i Besiddelse af forskellige af begge Ejendommeligheder. Saadanne Krydsninger forekommer en Gang imellem, naar to Fiskearter har benyttet Legeplads i umiddelbar Nærhed af hinanden.

Havets Skalle.

En Række Dykkere er i disse Dage gaaet i Gang med Forsøg paa at hæve de tyrkiske og ægyptiske Galejer, der sank i Søslaget ved Navarino i 1827. Tyrkerne, der efter Nederlaget selv borede deres Skibe i Sænk, havde Guld og Sølv ombord til en Værdi af 250 Mill. Guldfrancs.

»Patria«s Dampet »Berlin« grundstødt.

Den danske Dampet »Berlin«, paa Rejse fra Bone til Føtterdam, er stødt paa Grund ved Corubeo. Da en Del Vand trængte ind i et af Lasterummene, blev det nødvendigt at sætte Skibet paa Grund paa Kysten ved Coya i Nærheden af Vigo. Der er vistnok ikke sket større Skade ved Grundstødningen, men en Del af Lasten bliver nu løst, for at man kan komme til Klarhed derover.

Norske Fiskefartøjer kapret af Bolschevikerne.

Fem norske Fiskedampere og ca. tredive mindre Fiskefartøjer menes at være taget af russiske Vagtskibe og ført til Murmansk. En telegrafisk Henvendelse fra Udenrigsministeriet til Moskva er hidtil ikke besvaret.

SOMANDENS BILLEDBOG

I.

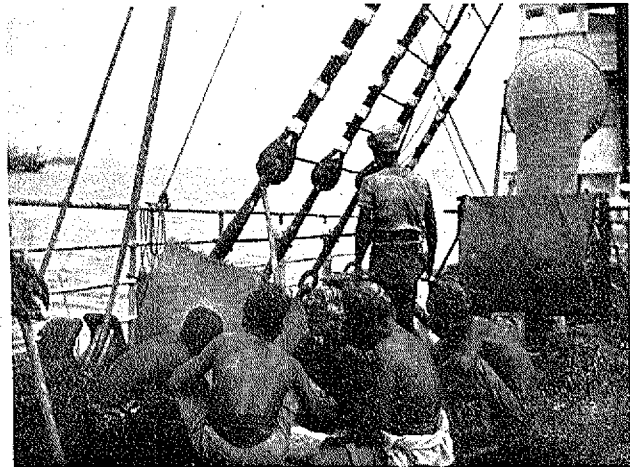
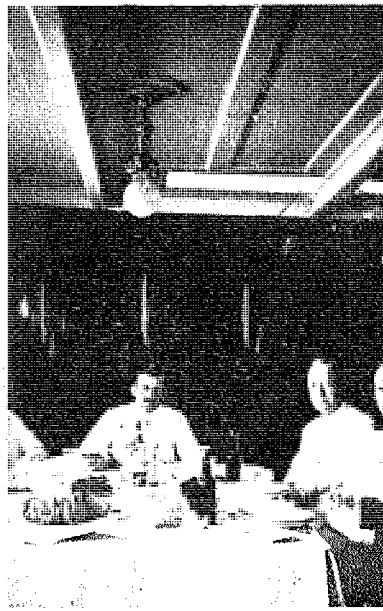
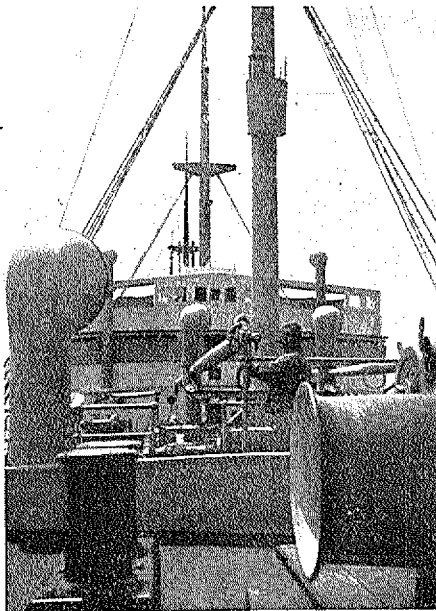
Vi har fra talrige Søfarende til Optagelse i Bladet modtaget Billeder fra Livet ombord eller uerude i det fjerne, og det er »Vikingen« en særlig Glæde at bringe disse Hilsener fra Sø til Havn, fra Skib til Skib. Vi modtager fremdeles gerne saadanne Billeder eller Billedserier, og føler os overbevist om, at de vil blive hilst velkommen af vore Læsere.

Vi griber i Flæng i Posen, og Loddet falder paa følgende Serie Billeder, der er taget af Smører *Alb. Petersen* ombord paa »Ø. K.«s Motorskib »Peru«.

Vi lader nu Billederne tale deres eget »stumme« Sprog, idet vi dog for Tydelighedens Skyld følger med en forklarende Tekst, der absolut ikke er beregnet som en alvorlig, pædagogisk Moralprædiken — snarere som en munter Kahytspassiar.

Paa Midterbilledet i hosstaaende Gruppe begynder vi Rejsen i Kahytten, hvor Kaptajn *Larsen* præsiderer ved Middagsbordet. Paa sin venstre Side har han 1. Mester *Christensen* og 1. Styrmand *Krarup*, af hvem desværre ikke hele Hovedet er kommen med, hvilket naturligvis er Fotografens Skyld — de fotograferede har selvfølgelig »siddet stille«! (Vi haaber ved Lejlighed at kunne præsentere et virkeligt og helt Billede af Styrmand *Krarup*.) Til Gengæld har Passageren paa den anden Side, Hr. *Castensciold*, faaet et ganske godt Lys over sig, og det samme gælder den anden Passager, Fru *Steen*, ved Kaptajnens Side. Skal en endnu bedre »Optagelse« af dette lille Selskab have fundet Sted, eller skulde de to ærede Passagerer paa deres Vej ud i det fjerne Østen (eller maaske paa Vejen hjem) have andre og bedre Billeder at sende os, vil saadanne være velkomne.

Med Glæde bemærker man i dette hyggelige Kahytsinteriør Tilstedeværelsen af det udmærkede danske Øl.



Spørgsmaalet er nu, om det er Carlsberg eller Tnborg! Og naturligvis kunde man ved et Blik henover det af Hovmesteren arrangerede overdaadige Bord spørge paa flere af de lækre Retter, men vi vil ikke være nysgerrige!

Et Blik paa det nederste Billede tilhøjre vil med et Slag forklare, at al Mad smager godt, bare man er sulten. Og det er Middagsretterne paa dette Billede udenfor al Tvivl.

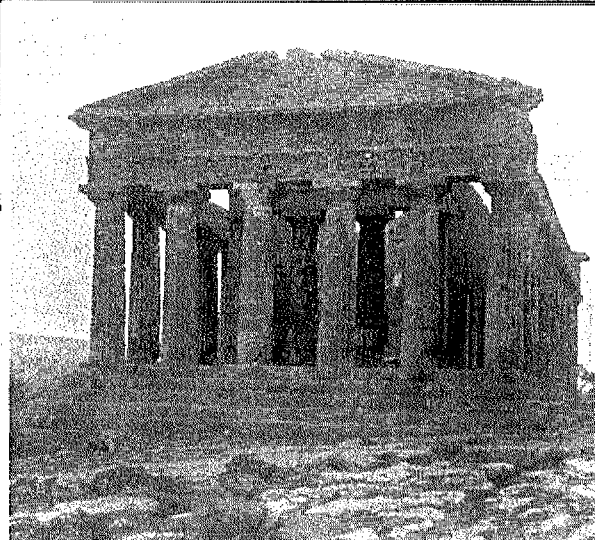
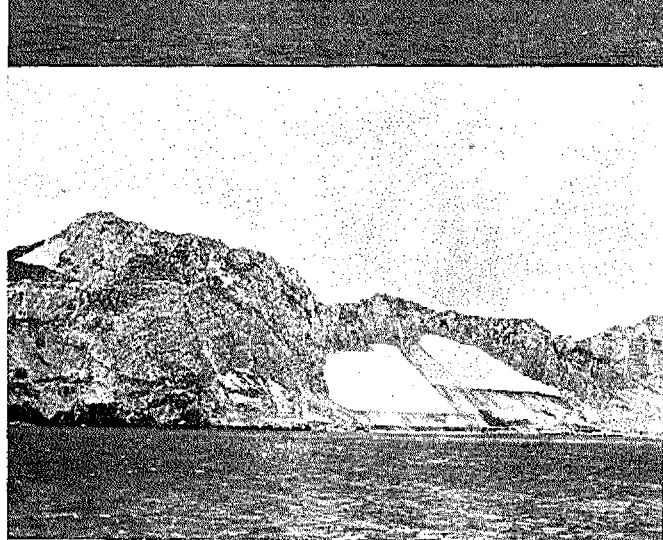
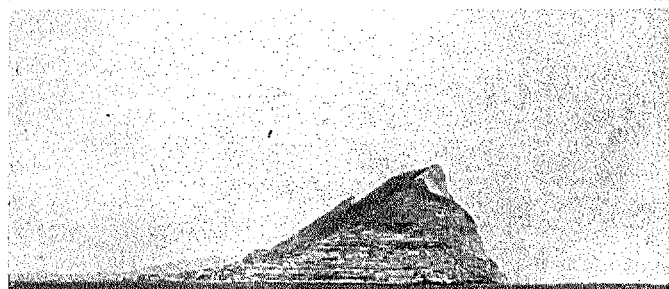
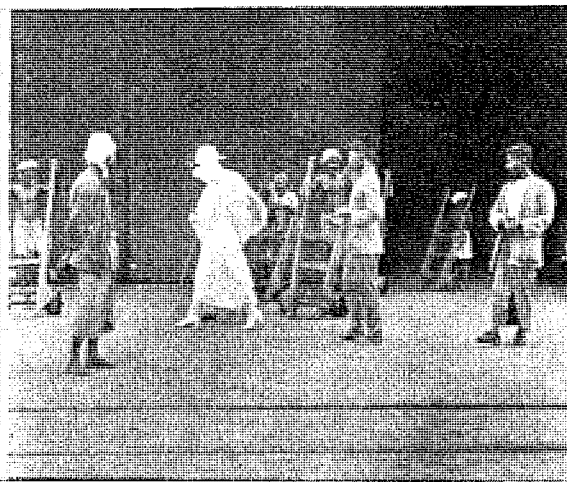


Tjav — Tjav!

Hvem kender ikke Tjav — Tjav — ja Navnet alt-
saa — Navnet paa Kuliernes Yndlingsret: Kogt Ris og
Fisk (helst med en lille Tanke)? Billedet viser en
Gruppe Kulier, der medens »Peru« indtager Last paa
San arengs Red, »indtager« et hastigt Maaltid.

Tjav — Tjav! *

Solen bager over de nøgne Rygge, og Gulvet er For-
dækket om Styrbord. Her behøves hverken Solsejl,
Stole eller hvid Dug, i den fattige Kuliers brune Ojne,
er Glimt af Solen over Java's Urskove og Palmehytter!
Verden er stor! »Peru« er stor, og Kulie »very hungry«!



Hvis vor Fotograf ved Billedet øverst til venstre har givet sin Begejstring Luft med Hensyn til Motorskibets enkle og letfattede Rig, og hvis han fra sit ensomme Stade oppe paa »Bakken« har villet vise os den Stillehed og Ro der kan være i Middagstiden (efter Maaltidet), saa viser han os til Gengæld en livlig Scene i Billedet foroven tilhøjre. Billedet er taget i Port Said og viser arabiske og tyrkiske Handlende, der har »krattet« deres Varer ud paa Stortugan, som nu maa agere Butik. Og hvilke Herligheder bydes der ikke paa, lige fra Gilletteblade til kostbare indiske Tørklæder!

Lad os ikke gaa i Detaljer! Naar »Far« har noget med hjem fra Syden, har han sikkert ikke ladet sig tage ved Næsen. Vel?

Det lader han sig imidlertid gerne paa det nederste Billede tilvenstre! Vi er nu atter i Samarang paa Java, og ikke blot ombord ude paa Reden, nej i Land og placeret ved et af Bordene foran Hotellet. Her optræder en indisk Fakir, men hvad han kan præstere, fortæller Billedet intet om, »det kan ikke beskrives«, det maa »opleves« — eller ihvert Fald fortælles, af den, som har oplevet det. At Tryllekunstneren selv er tilfreds, ses tydeligt af hans brede Grin og det kælnede Hoved paa skraa. Selv hans Elev der dog kender alle Gavyvestregerne, ser imponeret ud. Det samme gør de indfødte udenom, enten deres Beundring nu gælder det Lagen, han aabenbart er i Færd med at sluges, eller de otte Medaljer paa hans Bryst.

Never mind! Det var et godt Kunststykke, det sidste! Det er nok mellem Brødre en Omgang Pilsnere værd! For selvfølgelig kan man faa Pilsnere ogsaa i Samarang paa Java.

Næste Gruppe Billeder! —

Det vilde naturligtvis for Ordenens Skyld være lettest at følge Rejsen fra Sted til Sted — men saa passer Billederne ikke — og det andet giver mere Afveksling. Vi vender derfor et Øjeblik tilbage til Port Said, hvor vi træffer (øverst tilvenstre) den af alle ostindiefarende kendte »Gamle Moses«. Mellem Sjakkerne og Handlende indtager han gennem snart en Menneskealder Hæderspladsen ikke paa Grund af det af ham selv om sig selv givne Skudsmaal, at »Gamle Moses er en af de saa Arabere, der kun *snyder til Husbehov!*«

Og det kan man da tydeligt se paa ham!

Forøvrigt indtager Moses den Hædersstilling at være »Bombaadsmænd«, hvilket vil sige, at han ikke forlanger Kontanter af Køberen, det er nok, man har Konto højre Steds. »Skipperen betaler«, som det hedder; det vil sige, at en »Bonk« er Nøglen til, at Kaptajnen lægger Pengene ud.

Paa det midterste Billede tilhøjre ser vi Passagererne gaa i Land i Port Said, klædt i hvidt fra Top til Taa, og fulgt af de indfødte Havnearbejders misundelige Blikke og Fotografens Kamera. Nu lægger de Vejen op til Bazaren for at gøre Indkøb og sikkert med det faste Fortsæt ikke at lade sig snyde mere end »til Husbehov«.

Paa Billedet nederst tilhøjre har vi den berømte Tempelruin i Gergenti i Grækenland. Ogsaa hertil bliver der under Landlov Tid til en Afstikker, og vi ser saa-



Abonnement paa

V I K I N G E N

Underlegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Halvaarlig à 5 Kr. + Porto 90 Øre = Helaarlig à 10 Kr. + Porto 1,80

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe i udenrigs Fart 10 Kr. + Porto 2 Kr.

Bladet afleveres paa Rederiets Kontor.

Navn

Stilling

Adresse

(Det ikke ønskede Abonnement bedes overstreget).

ledes, at der under en Rejse ogsaa kan blive Tid til lidt »aandelig Føde«.

At Kulierne ved Læsningen af Copra i Penang (øverst tilhøjre) ogsaa har Tanke for det mere materielle, viser Billedet med al Tydelighed. Mellem Coprasække paa Lugen over Størkysten indtages det hastige Maaltid i stegende Solhed, Kniv og Gaffel medbringes!

En Ting er imidlertid klart, at Solheden giver Tørst, og at i Egne, hvor Ferskvand er vanskeligt at skaffe, gælder alle Kneb. Derfor har vor Fotograf vist (paa det nederste Billede til venstre), hvorledes man paa Gibraltar opsamlor Regnvandet ved Hjælp af store skræbende Cementflader indbygget i Klipperne (de hvide Felter).

Paa den tredje Billedgruppe har vi nederst tilhøjre Suez-Kanalens Hovedkontor, saaledes som Bygningen tager sig ud, naar Morgensolenovre fra Sinai's Ørken sender sine Straaler ned over den myldrende Kanal og Havn. Men fra nu af behøver vi kun at nøjes med at kigge paa Sandjorden fra Skibsdækket. Paa Billedet til venstre ser vi 3. Mester paa en rask lille Landgangstur, og hvis man ikke genkendte Eiffeltaarnets slanke Silhuet i Baggrunden, kunde man indbilde sig, at Kanonfotografen havde taget Billedet i vor egen Zoologiske Have. Det frygtindgydende Næsehorn, som knejser over hans Hoved, er dog ikke virkeligt — altsaa »levendes«, men støbt i Bronze og vistnok opstillet foran den berømte Bygning i »Trocadero« i Paris. At »Mester« kunde have været i umiddelbar Nærhed af et Næsehorn, eller i hvert Fald i »de varme Lande«, viser Billedet tilhøjre med de to smaa søde Malayerbørn. Er det ikke et henrivende Billede! Store Søster har maattet tage lille Bror under Armen for at hjælpe ham over Gaden og gennem Trængslen, kun iført en sribet »Nederdel« (et Stykke Bomuldstøj) og Lillebror, nøgen som en nyfødt, kun iført et Par hvide Ringe. Det ser ud, som om Lillebror tager Sagen med den ophøjede Ro, der nu eengang kendetegner rigtige Mandfolk, medens »Søster's forskrækkede Blik op mod Fotografens Kassebeber, at hun er mindst lige saa forskrækket for den, som »Mester« vilde have været ved at møde et rigtigt Næsehorn med i Penangs Gader.

(Fortsættes i næste Nr.)

Skibsfarten paa Nederlandene i 1924.

Antallet af oplagte Skibe i Rotterdam og Amsterdam, der er et ret nøjagtigt Barometer for Tilstanden i Skibsfarten var i Januar 1924 28 med 172,000 B.R.T., i Maj 7 med 34,000, i August 33 med 180,000 og i December 22 med 109,000 B.R.T.

Den nederlandske Handelsflaade forøgedes i Aarets Løb med 25 Dampere og Motorskibe med tilsammen 93,447 B.R.T. Ved Aarets Udgang var der under Bygning paa nederlandske Værfter for nederlandsk Regning 14 Dampere og Motorskibe og paa udenlandske Værfter for nederlandsk Regning 6 Dampere og Motorskibe med 54,000 B.R.T. Af disse Nybygninger er 5 med 33,000 B.R.T. bestemt for Amsterdam, 11 med 65,000 B.R.T. for Rotterdam og 4 med 10,000 B.R.T. for Haag. Samtidig formindskes Handelsflaaden med 38 Dampere og Motorskibe med tilsammen 94,544 B.R.T., hvoraf 1 Damper med 3003 B.R.T. ved Forlis, Resten ved Salg til Udlandet. Den virkelige Formindskelse af Handelsflaaden udgjorde saaledes 13 Dampere og 277 B.R.T., og Flaaden bestod ved Aarets Udgang af 646 Dampere og Motorskibe samt 26 Motorskonnerter med tilsammen 2,360,455 B.R.T. mod 659 Dampere og Motorskibe samt 26 Motorskonnerter med 2,362,832 B.R.T. ved Slutningen af 1923.

De forskellige Nationers Del i Indklareringerne til Rotterdam var i 1924 sammenlignet med det foregaaende Aar:

	1924		1923	
	Antal	Brutto m ³	Antal	Brutto m ³
England	2,567	17,515,589	2,674	16,421,646
Nederlandene..	2,193	17,363,464	2,295	16,421,791
Tyskland	2,075	12,288,578	1,174	7,469,772
Frankrig	587	3,557,179	210	1,070,593
Norge	564	3,307,439	46	2,262,497
Føren. Stater..	198	3,246,549	186	3,034,625
Italien	242	2,956,324	119	1,418,292
Sverige	509	2,579,346	330	1,229,009
Spanien	151	1,706,878	61	801,833
Japan	64	1,321,731	64	1,232,457
Danmark	89	605,896	49	348,067

Som det fremgaar af ovenstaaende, er Antallet af indklarerede danske Skibe næsten fordoblet og vil, efter de forløbne Maaneder at dømme, stige yderligere i det indeværende Aar.

Kan fraklippede
og nedlægges
ufrankeret
i enhver
Postkasse.

„ V I K I N G E N “

KRONPRINSESSEGADE 40

K Ø B E N H A V N

K.

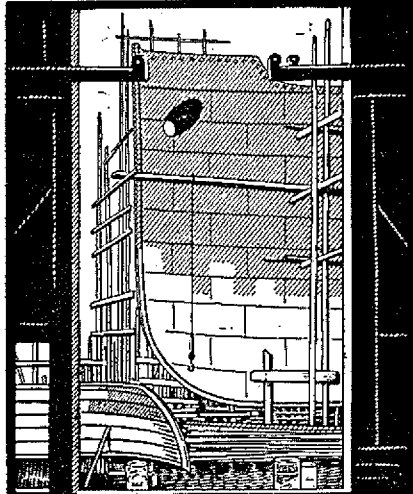
Max Møller A/s

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK



HOLZAPPEL'S
PATENT BUNDFARVER
TLE.C.5601 • ST. ANNE PLADS 16 • TELEGR. HOLZANDIA



NORDISK FLAG
TLE 9752 OG FANEFABRIK TLE 9752
Flag, Standere, Vimpler, Liner.
Frederiksberggade — 26¹

Skibsfarten paa Montreal i 1924.

For Montreals Havn har 1924 været et Rekordaar, idet der ankom 1222 Skibe med samlet Tonnage af 4,096,216 Tons mod 1082 Skibe i 1923 med en samlet Tonnage af 3,683,720 Tons, altsaa en Fremgang af 140 Skibe med 412,496 Tons. Hovedudførslen fra Montreals Havn er som bekendt Hvede, og Havnen har ogsaa i 1924 hævdet sin Position som Verdens førende Kornhavn.

Af de i 1924 til Montreal ankomne Skibe udgjorde britiske Skibe Hovedrængden i et Antal af 898 med en Tonnage paa 3,192,437 Tons.

Løvrigt besøgte Havnen i 1924 af nedenanførte fremmede Skibe:

Norske	99 Skibe med 218,495 Tons
Italienske	71 » » 233,042 »
Hollandske	33 » » 84,739 »
Græske	30 » » 88,763 »
Danske	24 » » 44,506 »

Af andre Nationaliteter var Frankrig repræsenteret med 15 Skibe, Sverige og Danzig med hver 3 Skibe, Spanien med 5, Tyskland og Belgien hver med 3 Skibe, Letland med 2 Skibe, medens Ungarn og Finland repræsenteredes af 1 Skib hver.

Førsaavidt angaar dansk Skibsfart paa Montreal har denne i de fire sidste Aar beløbet sig til:

1924	21 Skibe med 44,506 Tons
1923	30 » » 52,339 »
1922	24 » » 34,870 »
1921	10 » » 17,776 »

Den store Sejlsportsmatch med Amerika

er nu fastsat til Midten af September Maaned. Baade en svensk, en finsk, en norsk og en dansk Baad skal kæmpe med Amerikanerne.

Rotorskibet i Turistfart paa København?

Rotorskibet »Buckau«s Rederi i Kiel har truffet Aftale om fast Rutefart med tyske Turistselskaber i Sommer fra de tyske Østersøhavne til København. Antagelig allerede i denne Maaned vil Ingeniør Flettners Skib med de roterende Staaalskorstere vise sig i Sundet.

Underlegnede indmelder sig herved som

Overordentligt Medlem,

Ordentligt Medlem (kun for Søfarende)

i »Sømandsforeningen af 1856« med Bidrag af Kr aarlig.

den 1925

Navn.....

Adresse.....



PALLE SØRENSENS EFTF.
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
Briller - Kikkerter
Barometre

KAY DYHR

Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altena-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Trafiken paa Danzig Havn.

I April indgik til Danzig 259 Skibe med 132,958 N. R. T. mod 307 Skibe med 64,433 Tons i 1924. Tyskland staar som Nr. 1 med 119 Skibe med 44,327 Tons, Danmark som Nr. 3 med 46 Skibe og 23,379 Tons.

200 døde Gedder.

Fiskene i Tange Sø dør i Massevis. En Mand har paa en Rotur set over 200 døde Gedder, der drev i Overfladen af Vandet.

En Aal paa 20 Pund.

Af Fiskerikompagniet i Vorupør er der førteden til en Fiskehandler afleveret en Aal, der vejede over 10 kg.

En nævgtig Spritflaade ved Amerikas Stillehavskyst.

Just som Forbunds-Myndighederne var begyndt at glæde sig over deres tilsyneladende Held i Kampen mod Spritsmuglerflaaderne udfør Atlanterhavskysten, indløber der Meddelelse fra Kalifornien om Tilstedeværelsen af en betydelig Spritsmuglerflaade udfør Stillehavskysten. Dampere paa 5—10,000 Tons med store Spritladninger om Bord rapporteres fra San Diego. Skibene fører det britiske og det belgiske Flag. Kystvagerne indrømmer, at Spritsmuglerflaadens Kunders Fartøjer er for hurtige i Vendingen for Forbudsflaaden.

Et Skib af Spritflaaden, der bærer Navnet »Gertrude« og fører dansk Flag, og som nylig ankom fra Atlanterhavskysten, har stor Vanskelighed ved at afsætte sin Ladning, fordi denne maa sælges mod Kontant, og de fleste Kunder kun medbringer forholdsvis faa Penge af Frygt for »Sprithajerne«, der med Magt sætter sig i Besiddelse af Konnossementerne for Spritten og beholder dem for at aftvinge Løsepenge.

Reder kontra Skibsfører.

Ved Sundsvall Raadhusret er Skibsreder Enhörning, Rederiet »Høvding«, dømt til at betale en af Rederiets Skibsførere, Kaptajn P. O. Norberg, en Erstatning for uberettiget Afskedigelse. Rederen beskyldte Skibsøreren for Forsømmelse af hans Sømandspligter, men Retten fandt ikke Beviser herfor. Norberg skal have 15,000 Kr. i Erstatning og 6300 Kr. i Sagsomkostninger.

»Svedana«s sidste Rejse.

Den danske Staalbark »Svedana«, der i flere Aar har ligget afrigget paa Lunkebugten ved Svendborg, er nu afhentet fra Hamborg, hvor det tidligere saa smukke Skib — som saa mange andre Sejlere — vil blive hugget op.

S. O. S.

Boerd of Trade har udsendt Meddelelse om, at naar et Radio-Nødsignal bliver udsendt i Nærheden af de britiske Kyster, skal der gives Oplysning om, hvori Faren Lestaer, og hvilken Slags Hjælp der ønskes. Foranstaltningen vil være en Slags Betyggelse for, at Nødsignalet ikke misbruges.

Til

Sømandsforeningen af 1856

Sct. Annæ Plads 18

København K.

SKF

Dansk Kuglelejer Aktieselskab S.K.F.,

Bredgade 32.

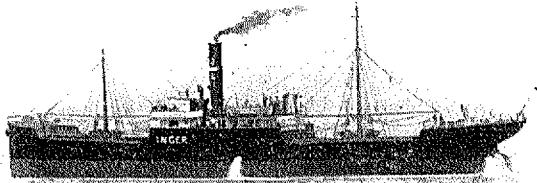
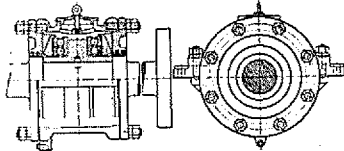
Efter at have anvendt Doreas S.K.F.-Propeller
til Optagelse af Skruens Tryk i 6 af vore Dampskibe paa ca. 2000
Tonn med 620 H.K. Maskine og Gæse har været i Drift siden Aug. 1921
kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket
og uden mindste Anmærkning til Trods for de Pasvirksomheder, de har
været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Ishindringer.

Med Respektfuld

J. Lauritzen

København, den 20 Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærksomheder



9000 Sildekasser brændt i Frederikshavn.

I de store Fiskeaar 1916—17 købte Grosserer Wilhelm-
sen en saadan Mængde Fiskekasser, at de, da de blev
stabet op paa Havnepladsen, fyldte lige saa meget som
et lille 2-Etages Hus. De mange Kasser har staaet om-
trent siden da, men er i Tidens Løb blevet til Tilholds-
sted for en Del løse Eksistenser og Omstrejfer, og pop-
ulært kaldes Kasserne for »Tivoli«. Forleden Nat
brændte alle 8—9000 Sildekasser, der var forsikret for
10.000 Kroner.

En gammel Skude.

Ved Odense Træskibsværft er for Tiden en gammel
Skude, Galeasen »Eller«, til Eftersyn samtidig med, at
den faar installeret en 28 H.K. Maskine.

Den er bygget i Svendborg 1810 af Eg paa Eg og
rigget som Jagt, døbt »De tvende Brødre«, under hvil-
ket Navn Skibet sejlede gennem 77 Aar, til det blev
solgt til Marstal, hvor det gennemgik en sikkert til-
trængt Reparation og samtidig blev forlænget med 20
Fod samt rigget om til Galease. Nu blev den døbt om
til »Karoline«, hvilket den hed endnu i 1917, da den blev
solgt til Bandholm. 1918 er den ajennemhørende under
Læsø med Navnet »Jessy«, og endelig 1921 er den solgt
til Odense og for fjerde Gang døbt om, denne Gang
til »Ellen«. I Sommeren 1924 har den gjort 14 Rejser
med Sten fra Sjællandsodde til forskellige østjydske
Byer.

Ellis Island,

Indvandringsporten til New York, menes at ville
blive lukket som overflødig ved den ny Emigrationslovs
Ikrafttræden, hvorefter Lægeundersøgelser sker ved
Indskibningsstedet.

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 = 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse »Ultra«

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8332, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Telegr. adr »Proviant«

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ København

Telegram-Adr.:

»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

OSCAR ROLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140

- HAVETS BØRN -



Skandinaviens største Tremaster "Bragdø"
strandet ved Harbøre den 1. Nov. 1921.



Bøvbjerg, 1. Juni 1925.

I den sidste Maaned er tre af Havets gamle Søner her ovre paa Vestkysten gaaet ind til den store Hvile. Maa jeg her i Bladet riste disse gamle Kæmper en Mindesrune.

Den første var Redningsmand ved den bekendte Redningsstation Lilere *Kristen Nygaard*, der boede i Fiskerlejet Vrist. Efter faa Timers Sygdom døde han af en hæftig Hjernebetændelse. I 1902 ansattes han som Betjeningsmand ved Redningsbaaden »Liløre« og stod paa denne Plads til sin Død. Gennem 23 Aar havde Nygaard været med til mange haarde Redningsture; den haardeste var, da Besætningen blev reddet fra Sejlskibet »Noak«, der hang som et usselt Vrag paa Revlerne hen under Bøvbjerg. For denne Redningsdaad modtog Nygaard sammen med sine Kammerater en ekstra Belønning fra Texas i Amerika. Den 1. November 1921 var Nygaard med til paa denne ene Dag at redde 30 Sømænd ind paa Kysten. Det var Besætningerne fra en hollandsk Tjalk og Fuldriggen »Bragdø«, der denne Dag under en hylende Orkan strandede udfør Vrist i Harbøre.

Kristen Nygaard, der havde været med til at redde ialt 97 Mennesker, var fra sin tidligste Ungdom en stabil Havfisker, og i Redningsvæsenets Tjeneste har han gennem 23 Aar høvdt sin Plads med Ære. En Søn, *Jens Nygaard*, fortsætter Faderens Gerning paa Havet som Fisker, og det er sandsynligt, at han nu gaar ind som Redningsmand ved »Liløre«.

De to andre, som Døden har hentet, er de gamle Bøvbjergfiskere *Laust Bjerg* og *Mads Knudsen*, der boede i Ferring. For dem begge gælder det, at de

gennem ca. 50 Aar har fisket med deres aabne Baade ud fra den samme Kyst. Det var disse gamle Typer, der kom ind over Revlen for en »uen Fæve«, som de sagde, siddende med bare Ben paa Tofterne selv i 15 Graders Kulde. Dog havde de saa godt som aldrig kendt til Sygdom, før Døden nu henteden, højt op i Aarene.

Laust Bjerg var gennem 20 Aar Opsynsmand ved Fiskernes Faresignalstation i Ferring, og her stod han Vagt de haarde Vinternætter, naar Fiskerne laa ude paa Havet. Han havde et sikkert Kenderblik for, naar »æ Hav blev gal over æ Røvl«, og højste da Ballonen og Lanternen i Signalmasten. *Laust* kaldte da paa Fiskerne, at de hurtig maatte søge Land.

For 16 Aar siden drev *Mads Knudsen* under en Snestorm ud i Nordsoen med sin Fiskerbaad »Svirp«. Han drev mod den visse Død, men blev i sidste Øjeblik reddet af en større Baad fra Harbøre, faa Minutter før »Svirp« gik til Bunds.

Nu er de 3 gamle Kæmper lagt til Hvile paa Kirkegaarden ved Havet, men med disse Havets Børn gaar en haardfør Slægt i Graven, og de ejendommelige Typer ved Vestkysten forsvinder. Men deres Minde vil blive bevaret gennem Tiderne.

Forvard.



DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.


**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, Gyldenda., 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 - 6204

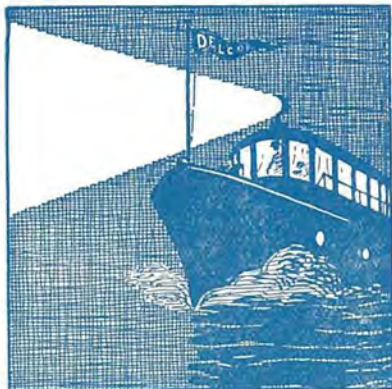
Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Lamper, Radiosender, Projektere etc. Erstatte Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSEN

Ingeniørforretning
Vestervoldg.14, Kbh.vr.B.
Telefon 12.526.



Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Esken er aaben!

D. F. Schnack

Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n I

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

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

Dansk Industri i Udlandet.

Kong Georg indviede forleden første Afdeling af Barking Elektricitetsværk, som skal forsyne det meste af Sydengland. Naar Værket er fuldendt, vil det være et af de største Ingeniørarbejder i London. Arbejdet er udført af det danske Firma Christiani & Nielsen.



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

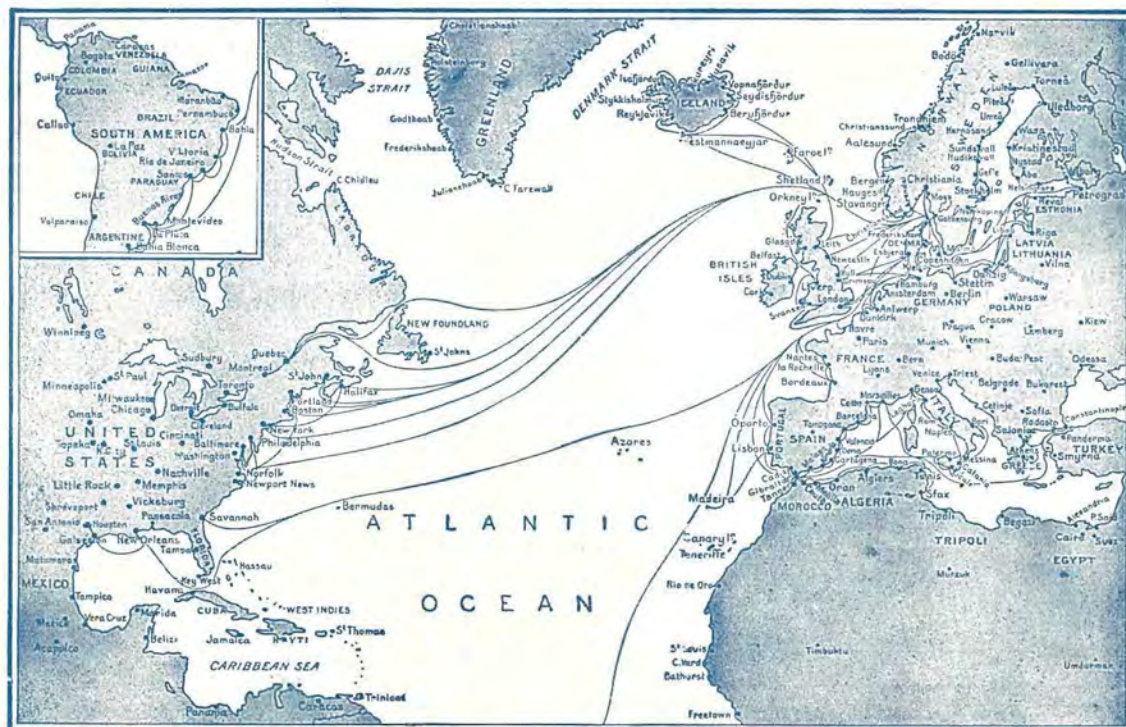
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

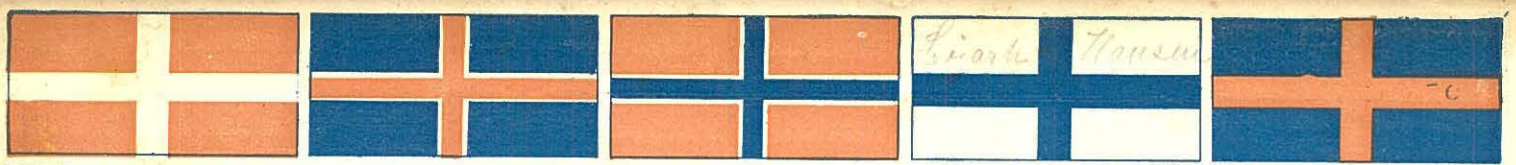
SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibereiderforening, Danske Skibskibereiderier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier 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, Deckhands, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation: . . .

ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORTINDUSTRY





DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

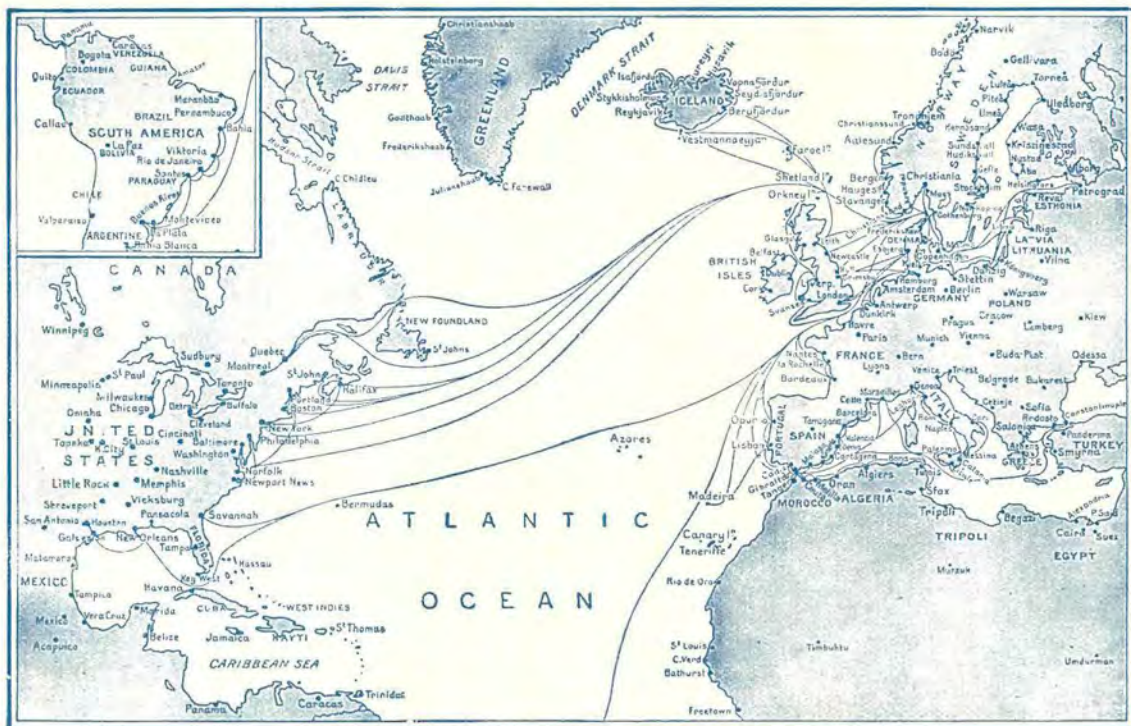
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Sct. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse PACAO

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Sølove-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

Telf. Helrup 1619
Værkt. Dannelsø
Buro 4198
Kirseisngade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

P. Martinussen

Mekanisk Bønsning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbænkning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensnings- og Rustbænkingsmaskiner.**

Brug Kedelrensningssbriketten

„RENZO“

er syrefri og renser fejlfarligt.

To Danske ror over Kanalen.

To unge danskere, Niels Ventegodt og Emil Hansen,
roede den 15. Juli over Kanalen fra Calais til Folke-
stone i en mindre Kaproningsbaad. De forlod Calais Kl.

2.30 Nat og ankom til Folkestone lidt før Middag. Under
Overfarten mødte de en tæt Taage, men de naede over,
uden at der indtraf Uheld af nogen Art. Søen var næ-
sten fuldstændig stille.



Telefon Nr. 1403

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRÜNLAGT 1948

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

H. ELMGREN & Co.
HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Åbo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Kassér ikke gammelt Tøvværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritlef. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

*Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.*

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIP OWNERS

The Steamship Company „NORDEN“

INDHOLD

Omslagsbillede i Farver.

Har København Raad til at afvise en Fordobling af sit Areal? (Med Plan over Havner og Kalleboderne).

Maritimt Nytt.

Fra Kapsejladserne.

Moderne Vikingefærd.

Amerikanske Teclippere ved Oscar Jensen.

»N. B. Palmer« med Illustrationer.

Mowe on! Fortælling af Carl Sørensen. Illustreret.

De eneste to Overlevende. Nøvelle af Kidd Newis. Illustreret af Christian Bcgø.

De stolte Svaner (med Fotografier).

Sømandens Billedbog, med Fotografier.

Høfderne langs Jyllands Vestkyst. 50 Aar siden Anlægelsen. Med Illustrationer.

Havaristernes Havn.

CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822 og 9842.

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

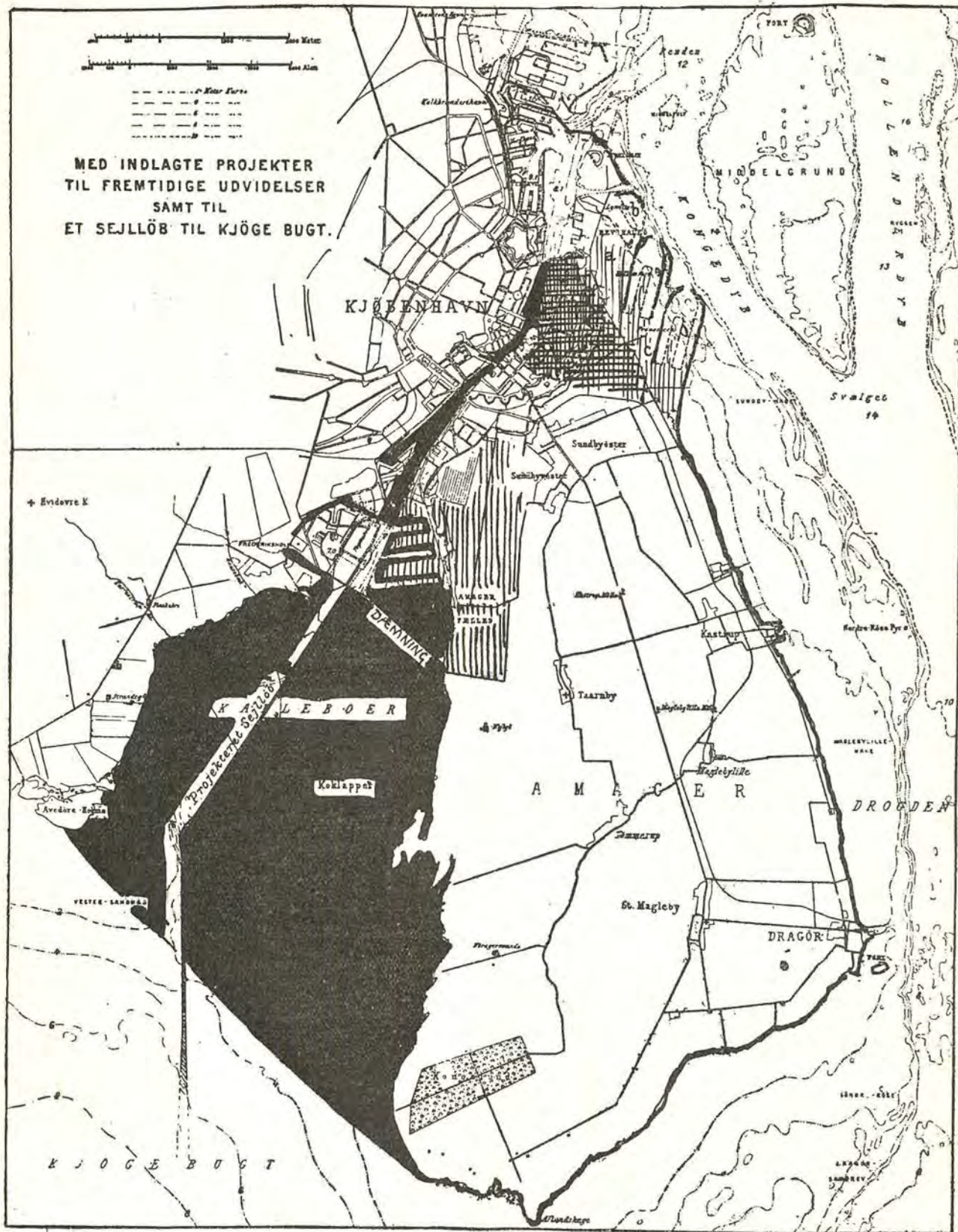
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

KØBENHAVNS HAVN



Paa hosstaaende Plan er det sorte Felt det Areal, som udgøres af Kalleboderne, og som tilnærmelsesvis er lig Halvdelen af Amager eller lige saa stor: som selve Byen Københavns Areal, regnet helt ud til en Periferi, dannet af Fasarvejen. De lodret skraverede Felter vi-

ser (Amagerfæled og Fælleden ud for Christianshavns Vold) de Arealer, som i første Omgang direkte inddrages i Byens Grundareal.

Har København Raad til at afvise en Fordobling af sit Grundareal?

Kronborg Musæets Udvidelser.

Kronborg Musæet har nu udvidet sine Ene-mærker. I den gamle Del, Dronningens Kammer, der tjente til Spisesal for Frederik VII og Carl XV, naar de mødtes paa Kronborg, fandtes lidligere Orlogsværftets Samlinger. Disse er nu flyttet en Etage længere op til »Parolsalen«, og Dronningens Sal er nu helliget Minder om Tycho Brahe og de Astronomer, som stod ham nær.

Kongens Kammer, der var Frederik II's og Christian IV's daglige Opholdsrum paa Slottet, har før været anvendt til Modesal for Museet; nu skal det kun rumme Sager vedrørende Kronborg og Øresundstolden — for hvis Penge, Kronborg som bekendt er bygget. I et Sidekabinet er Væggene fyldt af Malerier og Billeder, og der staar i Hjørnerne Buster af Handelens og Søfartens Mænd fra de forskellige Tider; der hænger saaledes et Par Marstrand'er og et Par Billeder af Etatsraad Ryberg, som er skænket af Generalkonsul Johan Hansen, og vi finder Griffenfelds Buste ved Siden af en Buste af Etatsraad C. Ferslew, skænket af Sønnen, afdøde Fabrikejer Ferslew.

Den anden Sal er helliget vore Forbindelser med Østen. Her findes Ting, tilhørende det gamle Østasiatiske Kompagni og Ø. K. Etatsraad Andersen har bl. a. skænket en flot udført Model af »Fiona«. Meget morsom og interessant er Stuen for de grønlandske Kolonier, hvor man med Stolthed ser Flaget, som *Lauge Koch* i 1921 hejste paa Grønlands Nordspids, og hvor det Dannebrog vejer, som *Ejnar Mikkelsen* i 1924 hejste over Scoresby Sund-Kolonien. Et stort Kort over alle Grønlands Ekspeditioner vrimler med Dannebrogsslag. Hist og her findes ogsaa et amerikansk Flag, medens der bare er eet i de norske Farver. Det er belærende.

Samme Etage rummer desuden en stor Samling nautiske Instrumenter, Minder fra de vestindiske Øer og en sønderjydske Stue. Den nye Afdeling ovenpaa er, som allerede nævnt, helliget Orlogsværftets Samlinger, som blandt meget andet interessant har en ypperlig Tavle med Tovender lagt i Alverdens forskellige Knob, lige fra Sjøverknob til Diamantknob. De Sagkyndige paa staar, at det er en af Museets største Seværdigheder.

Museets Fremtid.

Ved et Glas Vin i den smukke Parolsal tog de Indbudte Afsked med hverandre efter en hurtig Gennemgang af Samlingerne. Der blev holdt et Par Taler, hvoraf vi særlig nævner Generalkonsul *Johan Hansens*. Som ældste Bestyrelsesmedlem tog han Ordet for at udtrykke sin Glæde over, at Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg nu tilsyneladende gaar en god Fremtid i Møde, efter i saa mange Aar at være blevet skældt ud for at være et Pulterkammer. Men Skibsfart og Handel stikker Næsen ind paa saa mange Forhold, at den vanskeligste Kunst ved at skabe et saadant Museum sikkert var Begrænsningens

Kunst. Generalkonsulen haabede og troede, at Museet i Fremtiden vilde være en Attraktion, som kunde lokke et stedse større Antal Besøgende til sig.

Og Museumsdirektør *Lund* sluttede sig hertil med Haabet om, at Museet en Gang maatte blive lige saa verdensberømt som selve Kronborg.

Flaadens Øvelser.

Kommandoen er hejst i Inspektionsskibet »Beskytteren« (Chef: Orlogskaptajn *Augsburg*) og Minekranerne 5 og 6, og Tenderen »Fennis« (Chefer: Kaptajnløjntanterne *Brummerstedt* og *J. A. H. Andersen*, og Reserve-løjtnant *Dam*).

Samtidig har Chefen for Øvelsesafdelingen, Kommandør *Hartung*, hejst sit Kommandotegn i »Beskytteren«.

Efter at Eskadren er kommen hjem fra Togtet til de baltiske Stater, er *Torpedobaadsgruppen* og Mineskibet »Lossen« overgaaet fra Eskadren til Øvelsesafdelingen.

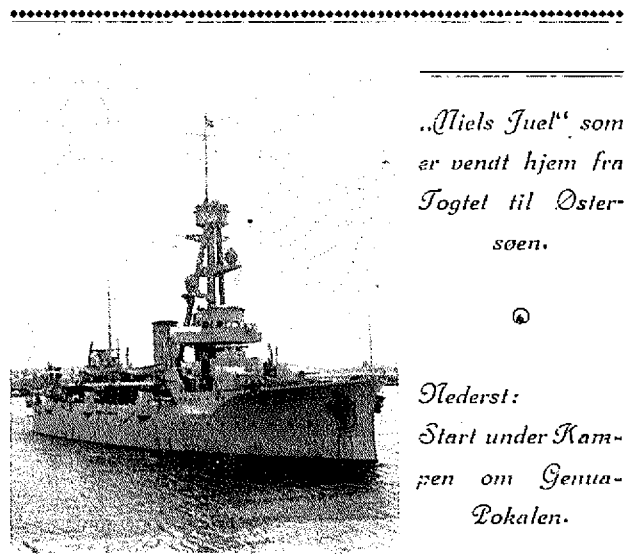
I Øvelserne, der vil blive henlagt til Sundet, Isefjord, Sejrobugt, Storebelt, sydfynske Farvande, Smaalandsfarvandet, Faxe- og Køgebugt, vil ogsaa Undervandsbaade og Flyvebaade deltage.

Roald Amundsen

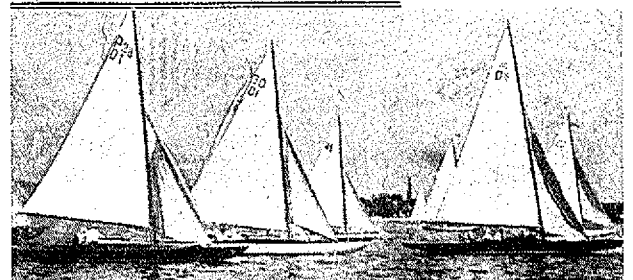
blev ved sin Hjemkomst til Oslo Søndag den 5. Juli fejret af hele Byen.

Orlogsflaadens Propagandatogt til Østersostaterne.

Den danske Eskadre vendte i Midten af Maanedens hjem fra de baltiske Stater efter et vellykket Propagandatogt. Filmen om Danmark gjorde stor Lykke, hvor den forevistes.



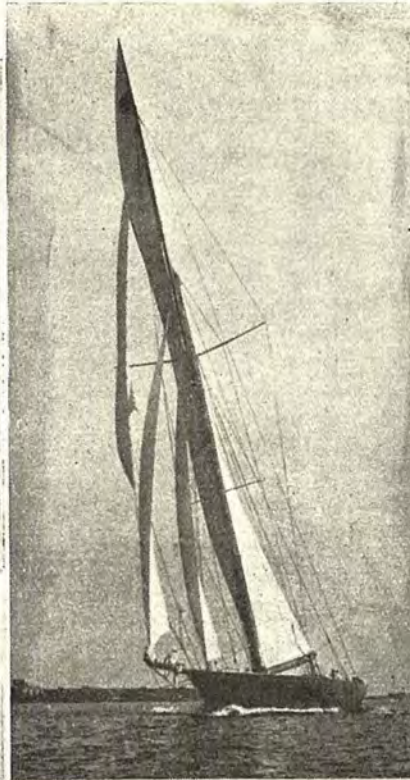
„Niels Juel“, som er vendt hjem fra Togtet til Østersøen.



Nederst: Start under Kampen om Genue-Pokalen.



SHAMROCK
(Sir Thomas Lipton)



BRITANNIA
(H.M. The King)



PAULA III
(Mr. K. H. Preston)



MOONBEAM
(Mr. C. P. Johnson)

PROMINENTE LYSTYACHTER

VED

KAPSEJLADSERNE I COWES (1924)



MOYANA III
(Mr. Wilfred Leuchar)

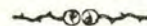
Ovenstaaende Billeder viser nogle af de berømte Racere ved de engelske Kapsejladser ved Cowes, hvor det internale Møde, som andet Steds nævnt, snart finder Sted. Danmarks særlige Interesse vil, som før omtalt, særligt knytte sig til Sejladserne ved New York, thi

som bekendt har den samlede Nordiske Sejsportsverden udfordret Amerikanerne, der møder med fire Baa-de, medens Skandinavien møder med et fra hvert af Landene.

Danmark-Islands Samhandel. — Handelen gaar udenom København.

Det er glædeligt at se de store Fremskridt, der har fundet Sted paa Island med Hensyn til Klipfiske-Produktionen baade kvalitativt og kvantitativt. Mindre glædeligt er det at konstatere, at Handelen med Klipfisk nu for en stor Del gaar udenom Danmark, ligesom danske Skibe heller ikke nu i saa høj Grad som tidligere deltager i Transport af Fisker fra Island til Landene ved Middelhavet. Man maatte prise den Dygtighed, hvormed Islænderne forstaar at udvide deres Forbindelser i Middelhavslandene, bl. a. ved Hjælp af en officiel Repræsentant dernede, en Slags praktisk Konsul. Denne Ordning kunde Danmark lære noget af. Det værste ved disse direkte Forretninger med Spanien var den store Risiko,

som var forbundet dermed. Undertiden lønnede det sig at betale en velvillig Mellemand, især naar denne samtidig bærer sin Del af Risikoen. Dette havde bedst vist sig i Aarene 1921—22, da Tabet paa Salget af islandske Klipfisk til Middelhavet var saa stort. I dette Tab deltog Københavns Handelsstand med en 6—7 Mill. Kr. Det maa haabes, at de islandske Handelsfolk end vil benytte Københavns Havn noget mere, end de har gjort i de sidste Aar.



Moderne Vikingefærd.

Sommernatten lyser over Nordhavet og i Tusmørket skimtes to Nøddeskaller mellem skummende Bølger! Den ene er Løjtnant Pless-Schmidt's Kajak, den anden er den færøske Vikingebaad »Tusk«, ført af Kaptein Ole Svendsen og Dyrhøge Bech.

Som Nordens første Indbyggere skød en udhulet Træstamme ud i Søen og underlagde sig Sunde og Fjorde, har Pless-Schmidt udrustet en bitte Kajak for i den at padle sig over Atlanterhavet. Maalet er som bekendt en Million Kroner, der er udsat som Præmie for en saadan Fart, og Pengene, hvis han vinder dem, vil han anvende, skænke, til Opførelse af en Svømmehal i København. Foreløbig er hans Færd en Træningstur til selve Atlanterhavsturen, men selve Træningen, der foreløbig er berammet til at omfatte Ruten København, Gøteborg, Frederikshavn, Kristianssand, Oslo, Bergen, Skotlandssørerne og Færøerne, ikke saa helt lille endda, og har til Oslo været rig paa Spænding og Farer. Ud for Gøteborg løb han paa et undersøisk Skær, kæntrede, og hele Natten maatte han, da Pumpen var i Uorden, bogstavelig talt »suge« gennem en intermistisk Slange de 30—40 Potters Blanding af flydende Varer, som under Grundstødningen var sivet ind i Kajakens Rum.

Hilst af Begejstring i de forskellige Havne er Pless-Schmidt nu naaet til Hardangerfjord og fortsætter fra Norges Kyst ud over Nordsøen.

Vikingebaaden »Tusk« har den Ejendommelighed, at den er bygget som en almindelig aaben Baad, men i nøje Overensstemmelse med Linjerne i de gamle Vikingebaade. Hjulpet frem af Sejl og Motor har den krydset Nordsøen, og er efter et Togt langs Norges Kyst og overalt hilst med vild Begejstring, nu naaet frem til danske Farvande, hvor den ankom midt i Øresundsugen.

Det var et egent betagende Syn at se den lille Skøjte staa Sundet ind med Dannebrog agter og Vikingsnekens Sejl under Raen. Ved en Fest ombord i Amatørsejlkubbens »Tjalfe« hyldedes da ogsaa de to dristige »Vikinger« af en begejstret og præsentativ Skare af Sejlsportsmænd. Som bekendt indstiftedes sidste Aar, da »Shanghai« kom hertil, en »Shanghai-Plakette« for god Sømandsdaad. Den overrakte nu af Klubbens Formand, Hr. Ingeniør Knud Degn, til Ole Svendsen og Bech, der samtidig udnævntes til livsvarige Æresmedlemmer af Amatør-Sejlklubben.



Havets Eventyr.

I »Pol.« skildrer Kajakmanden Pless-Schmidt sin Rejse langs Norges Kyst saaledes:

Jeg afgik fra Christianssand og skulde nu passere to af de farligste Punkter paa den norske Kyst, nemlig Kap Lindesnæs og Kap Lister — saa har jeg kun den berygtede Kyststrækning *Jæderen* tilbage, inden jeg naar Bergen.

Fra Christianssund fulgte jeg paa Vej af to Flyvemaskiner, hvorefter den ene havde min Filmfotograf om Bord.

De norske Flyvere er uhyre interesseret i min Tur, og ustandselig sker det, at en Maskine passerer lavt langs Kysten for at spejde efter mig. Jeg kan rolig sige, at jeg har faaet den fineste Eskorte, nogen Dansk nogen Sinde har haft i Norge, ligesom jeg tør paastaa, at den danske Nationalsang aldrig før er blevet sunget saa ofte og begejstret som her langs Kysten, hvor jeg stadig overalt faar en enestaaende begejstret Modtagelse.

I Ny Hellesund f. Eks. var det smalle Sund ganske spærret af Motorbaade, fulde af smukke Damer og Børn, der helt omringede mig, tvang mig til at standse og fotograferede mig i det uendelige.

Jeg blev halet op paa Land, beværtet med en fin Middag og forevist Stedets historiske Seværdighed, nemlig Kong Olav den Helliges store Klippeprofil samt det Sund, hvorom Sagnet fortæller, at det aabnede sig i Klippen, da Kong Olav var forfulgt af den fjendtlige Flaade, saa han kunde slippe ud. Det ligner ogsaa ganske en Port i de lodrette Fjeldvægge.

En ung, smuk, tilsyneladende Indianer-Pige viste mig Vej — Lillemor hed hun — med Tilnavnet »Lodsen« — det fik hun, da hun i sin Tid lodsede den danske Tandlæge Dreschers Baad gennem den farlige Skærgaard til Christianssand under hans vovelige Færd til Norge med sin lille Baad.

Hun foreslog mig at tage med ud paa en Kjøletur i Klipperne. Jeg blev noget desorienteret; Kjøletur betyder imidlertid ikke Kæletur, men Kedeltur — altsaa en Udflygt med Kaffekegel m. m.

Det varede næsten 3 Timer, før jeg slap fra Ny Hellesunds Dejligheder, begavet med en ejendommelig Amulet, formet som en Trold, højtidelig overrakt mig af en af »Lillemor«s Veninder.

Naa, endelig slap jeg fra dette jordiske Skærgaardsparadis, ledsaget af Hurraraab fra alle Klipperne, og passerede forbi Mandal og Kap Lindesnæs, senere Far-sund og Kap Lister ud for Flekkefjord, overalt modtaget paa det smukkeste — der er saa sandt ingen, der her i Norge »griner« ad min Tur.

Da jeg var kommet af Sted fra Lister, saa jeg for første Gang de rigtig høje, lodrette norske Fjeldvægge ud for Flekkefjord. Samtidig saa jeg et interessant Syn, der viser Havets enorme Fiskerigdom heroppe.

En Sildestime blev angrebet af en Makrelstime. Sil-dene jog ud over Havet, og Makrelen piskede Vandet til Skum — jeg sad midt i det hele, og Baadens Dæk blev helt dækket af springende Fisk — lavt, som det jo ligger, i Vandskorpen.

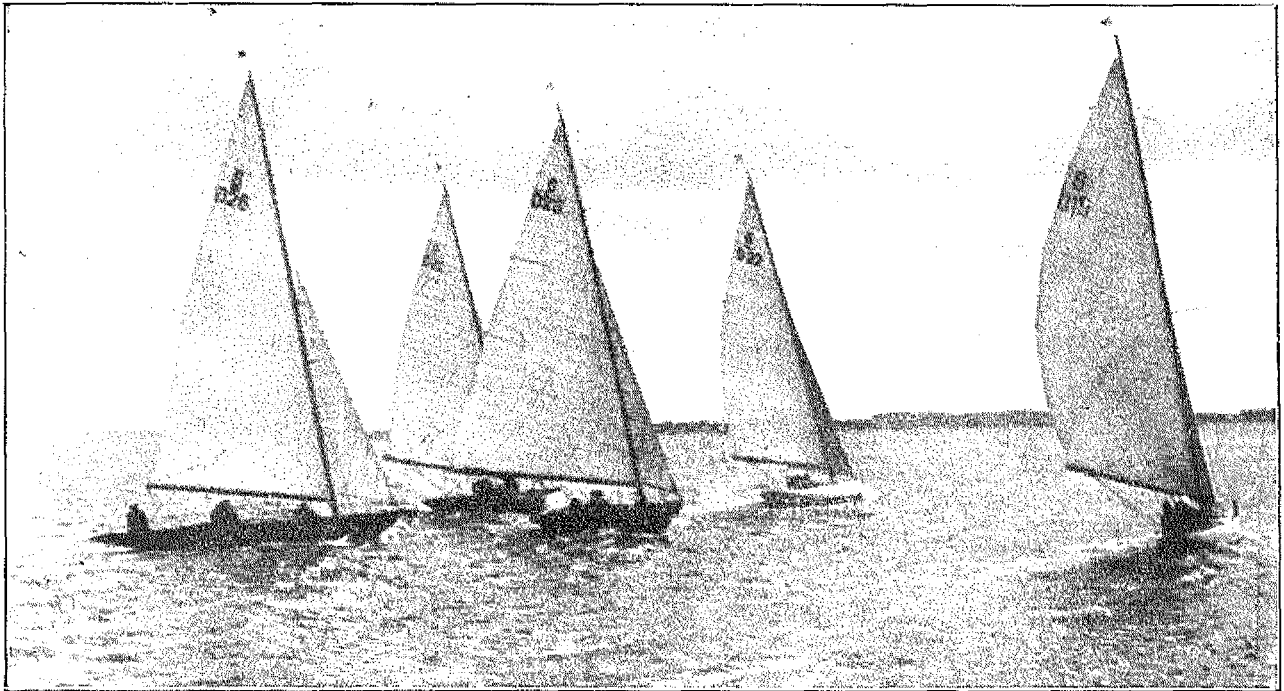
Pludselig kom Havet i endnu stærkere Oprør, idet en Flok Springere (smaa Delfiner) gik løs paa Makrelstimen, der havde Maven fuld af Sild — to Fluere med et Smæk, kan man sige.

Pludselig forsvandt hele Uroen paa Søen, og 10 Minuter efter tørnede jeg mod en mægtig Haj — ca. 5 Meter lang — den største, jeg har set, en rigtig Menne-skeæder, der laa og hvilede i Vandskorpen. Den er rapporteret til 10 km ret ud for Flekkefjord.

Jeg glider jo lydløst gennem Vandet, saa den havde ikke observeret mig, før den nu i et mægtigt Sprøjt fløj 1—2 Meter op gennem Vandet, saa jeg saa hele Uhyret over Vand lige ved Siden af mig. Hvor let kunde den ikke have knust min Kajak og pillet mig ud som en Sardin af en aabnet Sardinaase? Jeg køber nu en mægtig Brodkniv i Stavanger.

Pless-Schmidt.

K A P S E J L A D S



Fra Kgl. Dansk Yachtklubs Provinskapsejlds i Svendborg. — Sekserne efter Passagen af Turøkosten.

Hvide Sejl lyser over blaa Vande, og hvide Skumbræmmer driver som Maager paa Bølgerne Kamme. Nordens Sejlsportsmænd mødtes til Dyst, men stærkest samlede Interessen sig om Kampen om »Genua-Pokalen«. Vi bringer her nogle Billeder fra Kgl. Dansk Yachtklubs Provinskapsejlds i Svendborg og har andet Steds omtalt Kampen om Guldpokalen ved Göteborg. I Øresundsugen var Kongen desværre forhindret

i at deltage, da den nye Baad, grundet paa Arbejdsstandsningen, ikke var bleven rettidig færdig, og Kampen om »Genua-Pokalen« skal vi nærmere omtale i næste Nr. Betydelig Interesse knytter sig ogsaa til Pokalsejldsen om »En-Tonner-Pokalen« i Amsterdam den 3. Aug., Cowes-Ugen 3—7. Aug., og ganske særligt til Pokalsejldsen Skandinavien—Amerika, Long Island Sound den 15. September.

Kanalsvømning i København.

Københavns Svømmeunion havde den 29. Juli arrangeret en Kanalsvømning med Start ved Langebro. Herfra gik Vejen saa ind gennem Christianshavns Kanal, tværs over Havneløbet fra Grønlandske Plads og over til Holmens Kanal, op gennem denne og ud til Langebro, hvor »Opløbet« fandt Sted. I Svømningen deltog 23 Damer og 16 Herrer, der alle fuldførte med Undtagelse af 3 Herrer, som opgav midt i Havneløbet. Af Herrerne blev Viggo Christensen (Sparta) 1.06.40 og af Damerne Frk. Escher Ostergaard (»Vikingerne Svømmeklub«) 1.12.50, Nr. 1. Distancen er 3½ Kilometer. Tusinder af Københavnerne overværede Svømningen, og de gamle Skuder (og Ulke) i Kanalerne fik helt Slagside, naar de smukke Svømmersker passerede. Slagsiden skyldtes dog ikke Beundring, men Vægten af de mange Interesserede, som entrede ombord.

Marseisborg Mindepark

indviedes den 5. Juli. Kengen holdt her en Tale til Dansk-Amerikanerne, endvidere talte Statsminister Stauning, I. C. Christensen og Dr. Max Henius.

En ny Hallandsdamper.

»Hallands Dampskibsselskab« har anskaffet sig en ny og kraftfuld Passagerdamper til Farten mellem Lybæk, København, Malmø og Göteborg. Damperen hedder »Eansa«, er bygget i Lybæk og er den 26. Juni afsejlet paa sin første Rejse.

Damperen er lidt større end den gamle »Svanen«, og maaler 58,5×8,97 Meter, den er paa 500 Dødvægt Tons. Maskinen er 3-Gangs og Farten 12 Knob. Der er Liggeplads til ialt 70 Passagerer.

Hallandsbolaget har nu 5 Passagerskibe og 5 Fragtdampere paa Ruten mellem Göteborg og Lybæk. Passagerdamperne er »Hansa«, »Svanen«, »Ornen«, »Lübæk« og »Westkusten«. Af disse Skibe er »Lübæk« bleven moderniseret. »Hansa« har afløst »Najaden«, der nu sejler mellem Frederikshavn og Göteborg.

Hellere Oplægning.

»Sveriges Sejlskibsforening« har afholdt Møde i Simrishamn, hvor 50 Repræsentanter for Foreningens forskellige Kredse var til Stede. Dagens Emne drejede sig om Tarifsprogsmaal. I Anledning af de ruinerende Fragter, som nu bydes i Østersøfart, besluttedes det enstemmigt at holde paa Tariferne, samt eventuelt oplægge alle til Foreningen hørende Skibe, hvis Tariffra-ten ikke kan holdes.

Nyt norsk Motor-Tankskib.

Det toskruede Motor-tankskib »Nordanger« har været paa Prøvetur fra Amsterdam, hvor Skibet er bygget til Westfal Larsen i Bergen. Det er et Søsterskib til »Varanger«, som er afleveret for et Par Maaneder siden, og er et af de største Motorskibe, der er bygget i Holland, idet det er paa 13,000 Dødvægt Tons. Det maaler 470' \times 60' \times 38½', og er bygget til højeste Klasse i Lloyds og i Norsk Veritas. Det har 18 Tanke og 10 Sommer-tanke, og mellem Tankere og Motorrummet findes Brændselsolien.

Skibet faar 2 Werkspoor Dieselmotorer, hver paa 1800 HK, hvilket paa Prøveturen gav Skibet en Fart af 11½ Knob. Paa Mellemdækket findes 2 skotske Kedler, der giver Damp til Pumper, Styremaskine, Ankerspil etc.

En Udsigt over Verdensskibsfarten. — Lloyds Registers interessante Aarbog.

Den nye Lloyds Register-Bog er udkommen. Dette Værks aarlige Tilsynskomst vækker altid stor Opmærksomhed, thi det er vanskeligt at faa et klart Overblik over Verdensskibsfarten uden netop gennem dette ene-

staaende Værk, udgivet af Verdens ledende Klassifikations-Selskab. Hvert Aar vokser denne Publikation i Omfang, baade fordi Skibene tiltager i Antal, men ogsaa fordi flere og flere Oplysninger indgaar i Værket. For Redere og Assurandører er Detaillerne værdifulde, og for Statistikere bliver Tabellerne mere og mere uundværlige.

En af de væsentligste Aarsager til Depressionen i Skibsfarten er sikkert Overproduktionen af Tonnage i Aarene umiddelbart efter Krigen; og naar Verdenstonnagen af søgaaende Dampere og Motorskibe er forøget fra 42½ Mill. Tons i 1914 til 59 Mill. Tons — en Forøgelse af 38 pCt. — indser man, at Væksten af Handelsflaaderne langt overstiger Tilvæksten i Verdenshandelen. Mange ældre Skibe er dog hugget op — i 1924 næsten 1½ Mill. Tons — men endnu langt flere maa gaa samme Vej, før det faar en mærkbar Indflydelse paa den økonomiske Situation.

Paa den anden Side er Verdenstonnagen i det sidste Aar forøget med 618,000 Tons, et Antal som Verdenshandelen ikke har kunnet absorbere.

Storbritannien har stadig den største Flaade, men Procenten er kun 33, sammenlignet med 44½ i 1914, medens De Forenede Stater indtager den anden Plads med 20 pCt. Dette sidste Tal er dog vilkårlig, da en stor Del af den amerikanske Flaade ikke er effektiv. Den tyske Flaade er mindre end før Krigen, men Genopbygningen gaar Skridt for Skridt fremad, dog langt fra saa hurtigt nu, som i de sidste 2 å 3 Aar.

Ogsaa Tabellerne over Skibenes Alder har sin Interesse. Til nye Skibe regnes Skibe mindre end 5 Aar gamle, og af saadanne Skibe har Storbritanniens Flaade 25½ pCt., medens Tyskland har 51 pCt., fordi saa mange Skibe er bygget i de senere Aar. Krigens Indflydelse ses ogsaa af, at De Forenede Staters Flaade har ikke færre end 81 pCt. Skibe under 10 Aar gamle.

Storbritannien staar overfor en skarpere Konkurrence end tidligere; den japanske Flaade er bleven 26 Gange saa stor i de sidste 34 Aar, og Hollands Flaade er bleven 12 Gange saa stor i samme Tidsrum. Det er Dampere og Motorskibe, som har trængt sig frem, og med Sorg ser mange, at Sejlskibene er gaaet saa stærkt tilbage. For England er Sejlskibstonnagen i de sidste 30 Aar gaaet ned fra 2½ Mill. Tons til 133,000 Tons. Det ser ud til, at Bygningen af Sejlskibe vil ophøre om ganske faa Aar.

Motorskibene forøges stadig, ogsaa Turbinedampere forøges. For første Gang viser den totale Tonnage for Dampere en Tilbagegang, men det er dog for hurtigt deraf at slutte, at Dampere vil forsvinde.

Store Havnearbejder i Italien.

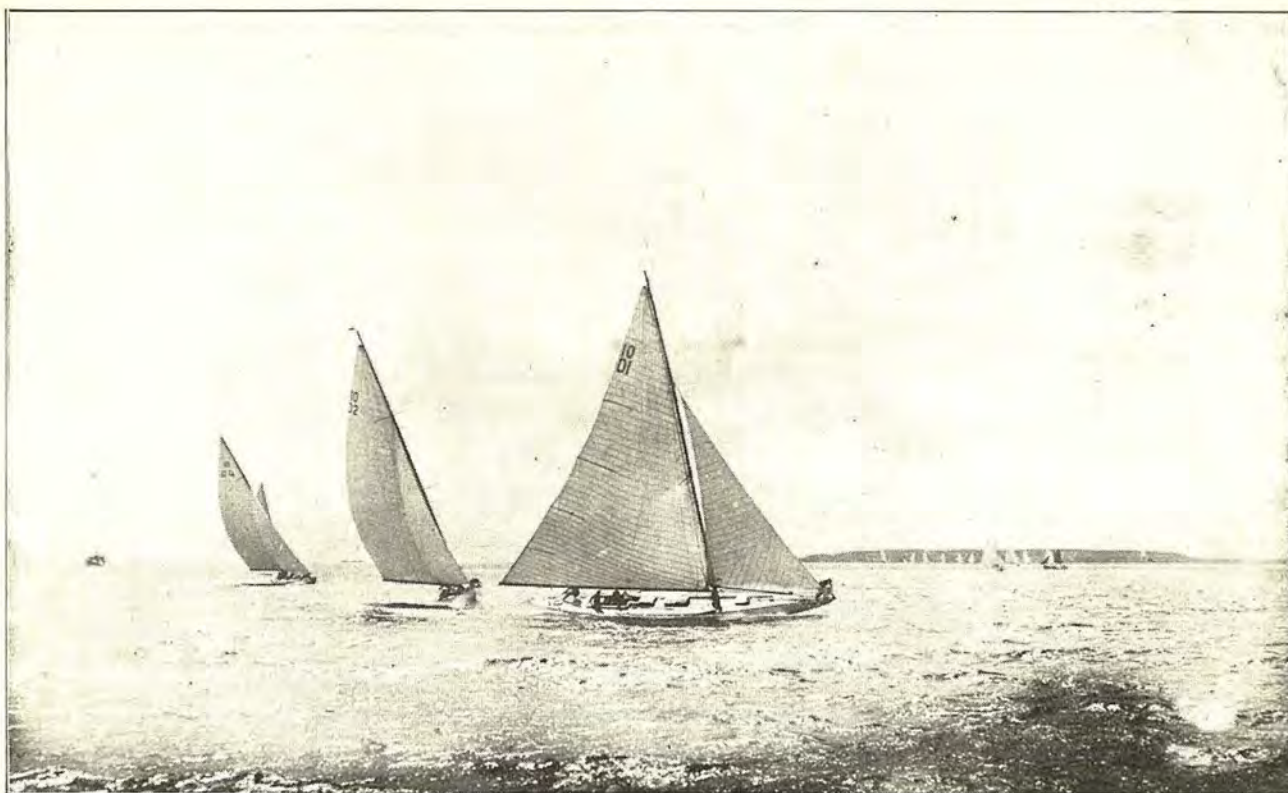
Udvidelsen af Havnen i Palermo skrider rask fremad, og den store Bølgebryder, omtrent 35 Meter høj, som bygges for at beskytte Havnen, er næsten færdig, og med det smullere Vand i Inderhavnen vil det nu være muligt hurtigt at udbygge Moler og Kajer og mudre Havnen op.

I Genua bliver om et Par Maaneder en ny 300 å 400 Meter lang Kaj klar til Brug i Vittorio Emanuele Havnen; her bliver elektriske Kraner installeret.

I Triest har Handelskamret optaget Spørgsmaalet om at gøre Havneadministrationen uafhængig, og man vil bygge en ny Havn i Triest, hvorefter Kajlængden i Triest vil løbe op til 12,000 Meter.



Fra K. D. Y.s Provinskapsejlads. — »Luna« og »Seawanhaka« kæmper om Førstepladsen.



Fra K. D. Y.s Provinskapsejlads. — Timeterne passerer Turø-Kosten paa 2den Omgang.

Skandinavien rundt i Motorbaad.

Paa et svensk Værft løb forleden af Stabelen en af Ingeniør C. G. Pettersson tegnet ny moderne Motorbaad »Viking X«. Det drejer sig ikke om en Racer, men om en Langfartsbaad, og det er Mening, at den skal starte fra Stockholm paa en Tur omkring hele Skandinavien.

»Viking X« er kun 9 Meter lang og 2,15 Meter bred, altsaa forholdsvis lille, men den er bygget saaledes, at den skal kunne staa det haardeste Vejr igennem.

Deltagerne i Turen er Ejeren, Ingeniør Petterson, Sceneinstruktør Carl Barckind, Filmsfotograf Carl Halling og Forfatteren Ragnar Holmstrøm.

Af danske Byer anløbes København omkring 1. August og senere Helsingør.

Orlogsværftets Fremtid. Der forberedes en ny Ordning og Ansættelse af en administrerende Direktør.

I Henhold til den Indstilling, der foretoges af den særligt nedsatte Sparekommission, har man indenfor Marineministeriet og Orlogsværftet været stærkt optaget af Gennemførelsen af de Reformers, som man enedes om at foretage indenfor Orlogsværftets Administration.

Der er nu sket en fuldstændig Adskillelse mellem Flaaden og selve Orlogsværftet, saaledes som det var tilsigtet.

For Flaadestationens Vedkommende fungerer Admiral Scheel som Chef, hvilket han vil vedblive med at være.

Hvad Orlogsværftet angaar, er det, som man ved, Mening, at det skal være et fuldt ud konkurrencedygtigt Skibsværft, efter at man har naaet at faa en bedre

Samling paa de mange Afdelinger, der før laa altfor spredt paa det store Terræn.

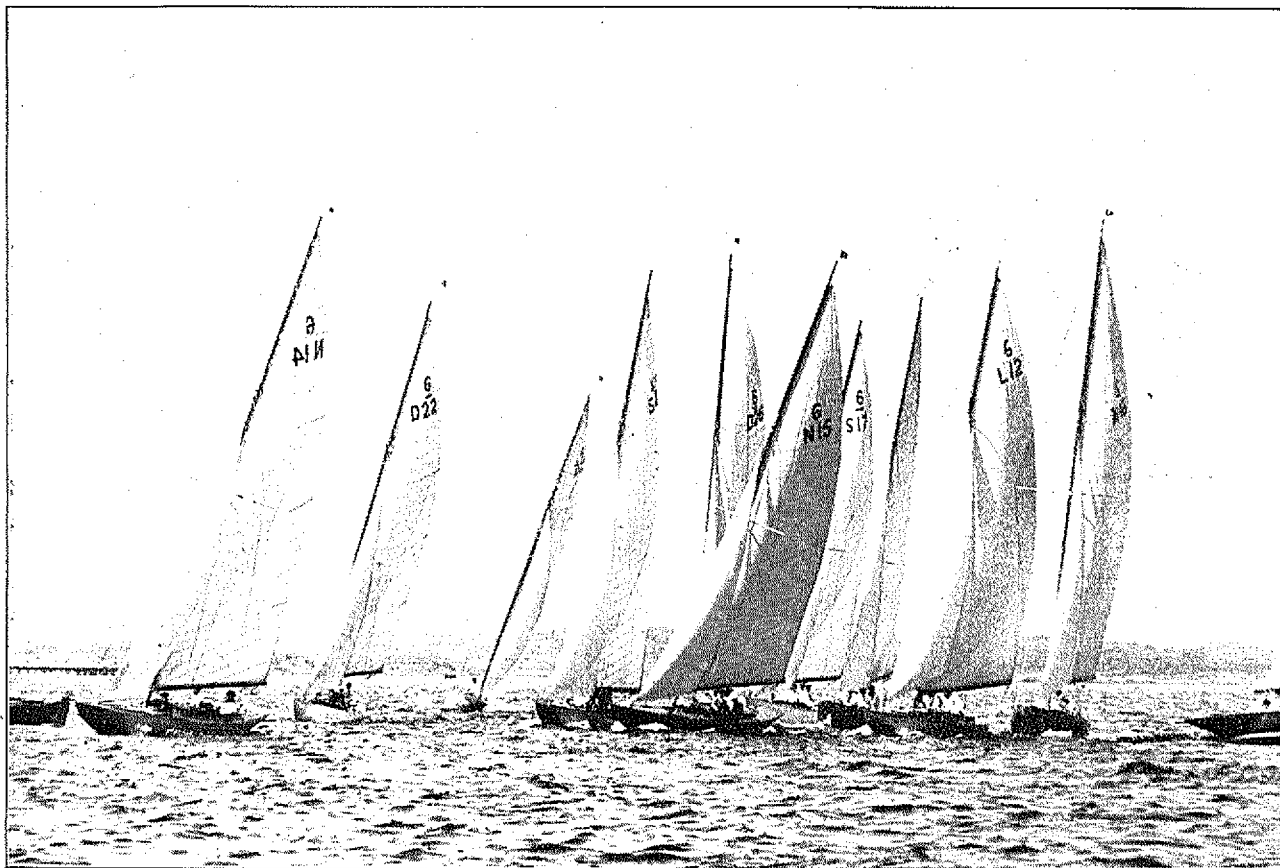
Til at gennemføre denne Koncentration blev Direktør Christensen, der Gang ved Nakskov Skibsværft, antaget af Ministeriet som Kommitteret, men da Hr. Christensen senere modtog Stillingen som Direktør for Helsingørs Skibsværft, kan han ikke vedblive at staa som Leder af Orlogsværftet, da det jo drejer sig om to konkurrerende Virksomheder.

I Marineministeriet er man derfor ved at udarbejde en ny Plan, hvorefter der skal ansættes en administrerende Direktør for Orlogsværftet, og der har allerede



Fra K. D. Y.s Provinskapsejlads ved Svendborg.

FRA GÖTEBORG-REGATTAEN



Blandt Seksmeterne blev den norske Baad »Flaks« Nr. 1 og Svenskeren »Satana« Nr. 2.

været Underhaands-Forhandlinger med forskellige Mænd, der har særlig Kendskab til Skibsbygningsarbejdet, om Overtagelse af Posten.

Underdirektør Adolph vil ikke fortsætte som Direktør, men overtager i Stedet en Stilling som tilsynsørende for Ministeriet.

Det færøske Fiskeri i fuld Gang. Det store danske Ingeniørarbejde Skopen Havn indviet.

Meddelelsen om den færøske Kutter »Vesthavet« glimrende Fiskeri paa Fyllabanken ved Grønlands Vestkyst har vakt stor Glæde paa Færøerne. Torskefiskeriet ved Island er derimod mindre godt i Aar, og flere færøske Kuttere udrustes derfor til at drive Sildefiskeri ved Island i Stedet for. Paa Færøbanken driver norske Dampere i stort Antal Linefiskeri, hovedsagelig af Helleflynder.

Fangsten af Storhval gaar udmærket. Forleden fangedes en Finhval med Tvillinger, et meget sjældent zoologisk Fænomen.

Den 15. Juli indviedes Skopen Havn paa Sandø. Det regnes for den vanskeligste Havnebygning, der hidtil er foretaget paa Færøerne, da Havnen er stærkt udsat for Atlanterhavets mægtige Bølgeslag. Den dækkes godt af en vældig Mole, og er et smukt Eksempel paa dansk Ingeniørkunst.

Efterlyst dansk Sømand.

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Oslo afgik norsk Bark »Janna« fra Sydney den 3. December 1921. Senere er der intet hørt fra Skibet, og det formenes derfor at være gaaet under med hele Besætningen. Med Skibet var forhyret en dansk Sømand Henrik A. Jørgensen.

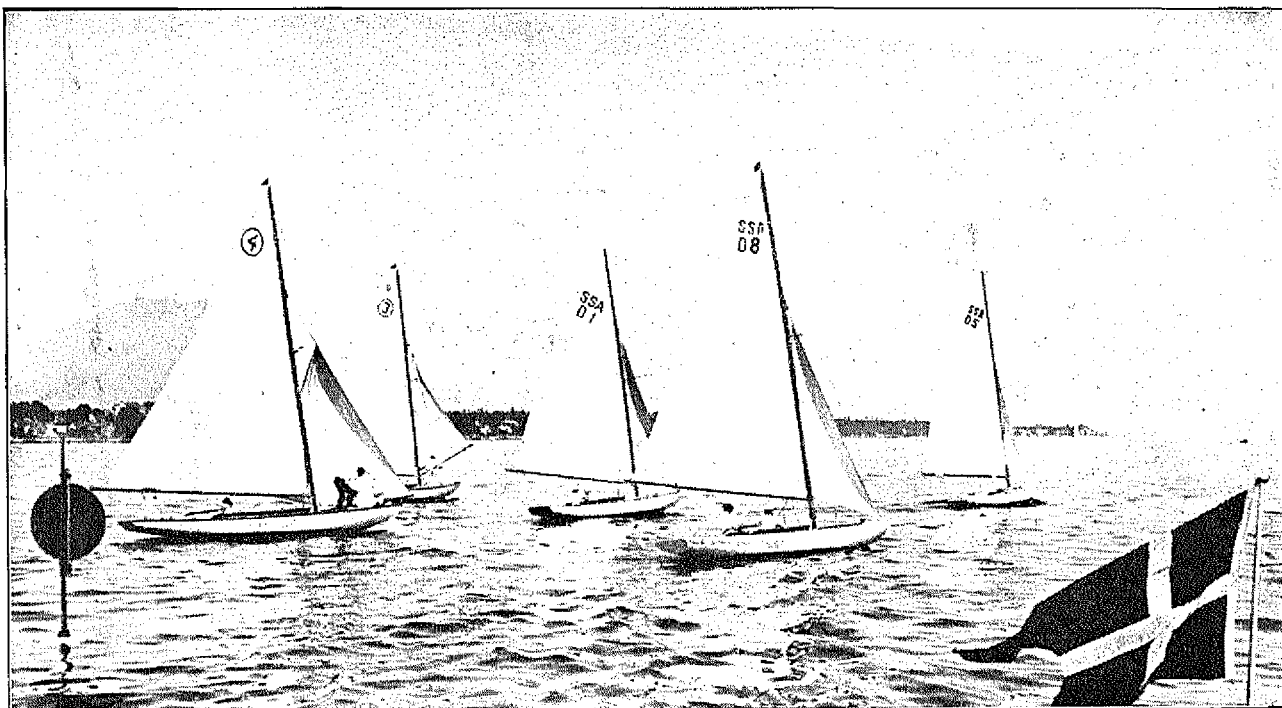
Da et Sømand Jørgensen tilkommende Hyretilgodehavende er indbetalt til Udenrigsministeriet, anmodes hans nærmeste Paarørende eller Personer, der maatte sidde inde med Oplysninger om hans Familieforhold, om at henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriets Retsafdeling, Christiansborg.

Drivende Miner observeret i Østersøen.

Berlin, 2. Juli.

Marineledelsen meddeler, at Efterretningsvæsenet i Pillau har indberettet, at et Motorskib »Luba« har passeret en drivende Mine paa 48 Gr. 44 Min. n. Br. og 19 Gr. ø. L.

For at illustrere Depressionen i den engelske Skibsbygning meddeles, at af de 53 Beddinger i Sunderland er kun 5 optaget af Skibe under Bygning.



Start under Øresundsugen.

Sejlsport.

Gøteborgs-Ugen begyndte den 15. Juli med 6-Meter-Sejladserne paa Rivøfjorden. I disse Sejladser, der nu afholdes paa tredje Aar — de begyndte her i København i Forfjor — deltog 18 aabne og 2 Kahyts-Seksere. I Sejladserne her i Øresund i 1923 deltog 26 Fartøjer, i de finske Sejladser i Fjor 14, og 6-Meter-Klassen er saaledes stadig den, hvorom den »rendyrkede« Sejlsports-Interesse samler sig. Om dette er ubetinget heldigt for Sejlsporten paa lidt bredere Basis, bliver et Spørgsmaal for sig.

I Gøteborg-»tävlingarna« deltog af danske Baade: Direktør Wm. Vetts »Bonzo« (konstrueret af Fife), Hr. Svend Illums »Mulli III« (P. Svendsen), Minister Wes-sels »Carmela« (Estlander) og Skibsreder Hugo Marx-Nielsens »Bambi XI« (Yngve Holm). De to Kahytssek-sere er »Irene V« (Johan Anker) og »Idok« (Holmstrøm).

Samtidig med 6 Meter-Sejladserne afholdes der Matcher for Baade af den nye finske 22 Kvadratmeter-Klasse, der synes at skulle vinde Popularitet.

»Guldpokalen« gik til Norge.

Kampen om »Guldpokalen« ved Gøteborg endte med det Resultat, at den smukke Trofæ, hvis Oprindelse er Danmark, er gaaet til Norge, hvorfra Svenskerne hentede den i Fjor.

Under første Dags Kamp, da der var 8—10 Meter Vind, blev den norske Baad »Elisabeth VI« Nr. 1, Finland Nr. 2, Danmark (»Mulli III«) Nr. 3. Den svenske Baad deltog ikke, idet den havde en Kollision lige før Starten, og Nordmændene vilde ikke vente, til den blev klar. — Anden Dag, da det blæste haardt — 10 à 12 Meter pr. Sek. — blev Norge atter Nr. 1, Sverige Nr. 2, Danmark Nr. 3, Finland Nr. 4. — Tredie Dag var der

kun en let Brise af 2 à 3 Meter pr. Sekund; Finland blev denne Dag Nr. 1, Norge Nr. 2, Sverige Nr. 3 og Danmark Nr. 4. Hermed var Sverige og Danmark slaaede ud, og den fjerde Dag sejlede Norge over Finland med 5 Sekunder og vandt dermed Pokalen.

Fra »Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri« blev forleden et Dieselmotorskib for Burmeister & Wain sat i Vandet. Skibets Dimensioner er følgende: 215' × 35' 6" × 15' 6". Bæreevnen er 1500 Tons d. w.

Skibet, der i Daaben fik Navnet »Mulcra«, skal have Hjemsted i Australien, og det er derfor et internationalt Selskab, der overværede Afløbningen. Der var Chefen for Rederiet, »Adelaide Steamship Co. Ltd., Direktør Omderson fra London og flere andre Repræsentanter for Rederiet, Direktør Filmer og Inspektør Oswald, samt Direktør Bondegaard fra Burmeister & Wain, Bankdirektørerne Mende og Hansen, Ingeniør Clausen, Direktør Fisher-Andersen og flere andre.

Flere af de engelske Herrer havde deres Damer med, og Direktør Andersons nydelige unge Frue slyngede den traditionelle Flaske Champagne mod »Mulcra«s Skrog, da det store Skib præcis Kl. 12 let og elegant gled ud i sit fremtidige Element. Efter Søsætningen fik Mrs. Anderson af Værfts-Direktionen overrakt en pragtfuld Buket Roser og et Guldarmbaad med Skibets Navn i Brillanter. De fremmede Gæster og deres Værter foretog derefter en Sejlur i Sundet, og senere samledes man til Frokost i Christiansminde, hvor Ingeniør Clausen bød Velkommen. Der lød mange rosende Ord til Svendborg Skibsværft for det smukke Arbejde, og der blev udtalt Haab om, at det Samarbejde, der her havde fundet Sted mellem Værftet og Burmeister & Wain kunde fortsættes.



DE STOLTE SVANER

Medens Dampere og Motorskibe indlyrdes kæmper om Pladsen paa Havet med Rotor-skibets Cylindre opdukkende i den østlige Horisont, medens de hvide Sejl synker mod Vest, er Spørgsmaalet »Skoleskibe« stadig aktuelt.

Hver søfarende Nation har sit, et eller flere Skoleskibe, ikke alene Orlogsflaaden eller Staten; men flere af Verdensrederierne, ogsaa herhjemme, har udrustet prægtige Sejlere, der samtidig gik i Fragtfart.

Paa det første Billede ses det norske Skoleskib (tilvenstre) og det tidligere tyske Skoleskib »Grossherzogin Elisabeth« (i Midten). Til højre ses det tidligere russiske Skoleskib »Maria Nicolajewna«, der under Krigen var interneret i Frederikshavn og efter denne blev udleveret til England.

Samtidig bringer vi et Billede af D. F. D. S. stolte Skoleskib »Viking«, der nu indtil videre er »lagt op«. Med Vemod vil man tænke paa denne pragtfulde Sejlers Uvirksomhed, og det er kun en fattig Trøst, at dens monumentale Rejsning derude i Yderhavnen er en glørværdig Erstatning for gamle »Sjælland«s Orlogsrig her ved Indsejlingen til København. Forhaabentlig varer det ikke længe, før »Viking« atter viser det danske Flag over Verdenshavene.

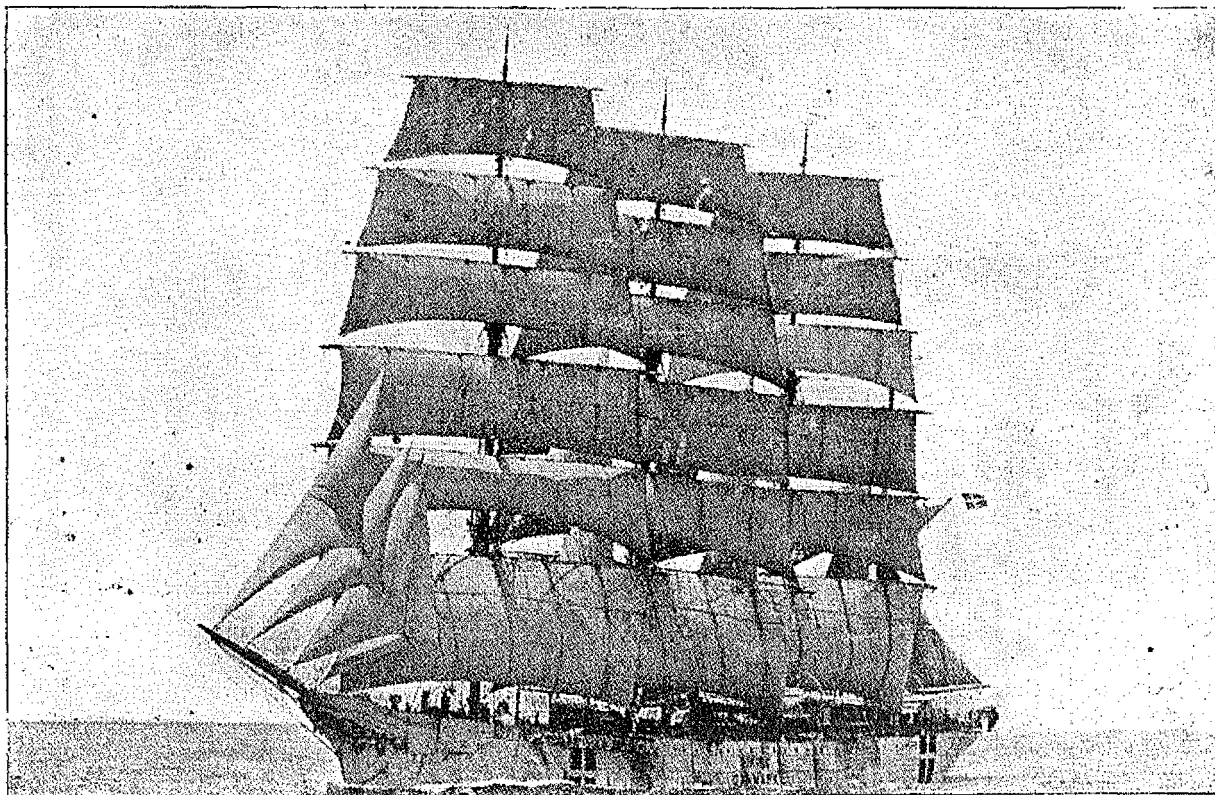
Den 17. Juli ved Halvsyv-Tiden forøjede »Det Forenede Dampskibsselskab«s Skoleskib, Firmastbarken »Viking« i Nordhavnens 10 Meter-Basin, og Føreren, Kaptajn A. Ankersø, kunde lukke sin Logbog i efter et langt og efter Forholdene tilfredsstillende *trip*.

Det er i disse Dage to Aar siden, det smukke Skib efter nogen Tids Uvirksomhed paany stæv-

nede ud paa de lange Rejser, og derefter har det været to Gange i Australien og derimellem et Svip i Santos. Nu paa den sidste Rejse fra Port Victoria anløb Skibet først Falmouth for Ordre og laa dér nogle Dage, hvorefter det gik til Rotterdam, hvor det lossede sin Hvedeladning. Fra Rotterdam blev »Viking« slæbt til Skagen af en hollandsk Bugserbaad, som ved Skagen afløstes af D. F. D. S.'s egen Slæbebaad »Sejrø«. Fra Port Victoria til Falmouth var »Viking« ca. 4½ Maa-ned i Søen. Rejsen er i det hele gaaet godt uden større Begivenheder, om end der naturligvis er faldet en og anden Dravat af paa det lange Stræk. Da Skibet gik her hjemmefra, havde det 15 Lær-linge med, men heraf er flere efterhaanden ble-ven forfremmede til helbefarne.

— Det er just 18 Aar siden, »Viking« stæv-nede ud herfra paa sin første Rejse som »Den danske Handelsflaades Skoleskib« med henved 80 Elever ombord — en stolt firmastet Staalbark paa 2952 Brutto Tons. Formaalet med det Selskab, der paa Generalkonsul C. P. Jensens Initia-tiv lod Barken bygge paa Burmeister & Wains Værft, var at virke for unge Mænds praktiske og teoretiske Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden. Inden Skibet kom ud at sejle, blev der Sensation om det, idet det under Tilrig-ningen væltede ved Værftet som Følge af et Sammentræf af uheldige Omstændigheder.

Det stod saa ud paa sin første Rejse til Callao med Kaptajn Clausen som Fører og Marinekap-tajn Th. Olsen som Skoleofficer, og i 8 Aar sej-lede det som *bona fide*-Skoleskib med forskellige Førere, bl. a. Kommandør E. E. Andersen Fører af det paa en Rejse til Australien og Wladiwo-



D. F. D. S.'s Skoleskibet »VIKING«

stock. I 1905 maatte Selskabet imidlertid likvidere, hvorefter »Viking« blev overtaget af D. F. D. S. for at anvendes i almindelig Fragtfart, idet der dog samtidig skulde tages et mindre Antal Lærlinge med. Nogen egentlig Hurtigsejler har »Viking« aldrig været, der gaar bl. a. Sagn om et uhyre langsommeligt Kryds i Middelhavet fra Sicilien til Spanien, men da var Skibet ogsaa slemt overgroet i Bunden efter en lang oversøisk Rejse. Da D. F. D. S. overtog »Viking«, blev Slingrekølene fjernede, hvilket vistnok forbed-

rede dets Sejlads. I det hele er »Viking« et godt og velindrettet Skib, men Tiderna, der jo ikke er gunstige for Skibsfart i det hele taget, er særlig kontrære for de store Sejlere.

Danmarks anden stolte Svane, Ø. K.'s »København« har paa sit Togt Jorden rundt fornylig anløbet Bangkok, hvor det naturligvis har vakt megen Opmærksomhed. »The Bangkok Times« omtaler det smukke Skib i en længere Artikel og nævner, at flere Medlemmer af det siamesiske Kongehus og af Ministeriet har aflagt

En norsk Damper grundstødt ved Hundested.

Den norske Damper »Østfeldt«, af Tønsberg, lastet med Oliekager til Holbæk, løb den 11. Juli ved 7-Tiden paa Grønnerøve ved Hundested og begyndte straks efter at tage Vand, hvorefter der blev hejst Nødflag. Lodsbaaden fra Hundested løb ud og fik Damperen slæbt over mod Spødsbjerg, hvortil den sank med en Del af Skroget over Vandet. Damperen er paa ca. 400 Tons. Svitzer blev straks tilkaldt til Assistance.

Skibsbygningen paa skotske Værfter.

Skotske Skibsværfter søsatte i Juni 30 Skibe paa 51,186 Tons, heraf var kun 9 over 700 Tons. Produktionen paa Clyde for Halvaaret bestaar af 119 Skibe paa ialt 302,957 Tons, hvilket er 48,590 Tons mere end første Halvaar af 1924, men 45,513 Tons mindre end den tilsvarende Periode i 1913, hvori Produktionen naaede sit højeste Tal. Forsaavidt har Udbyttet paa Clyde været ret tilfredsstillende i Aar, men man venter en udpræ-

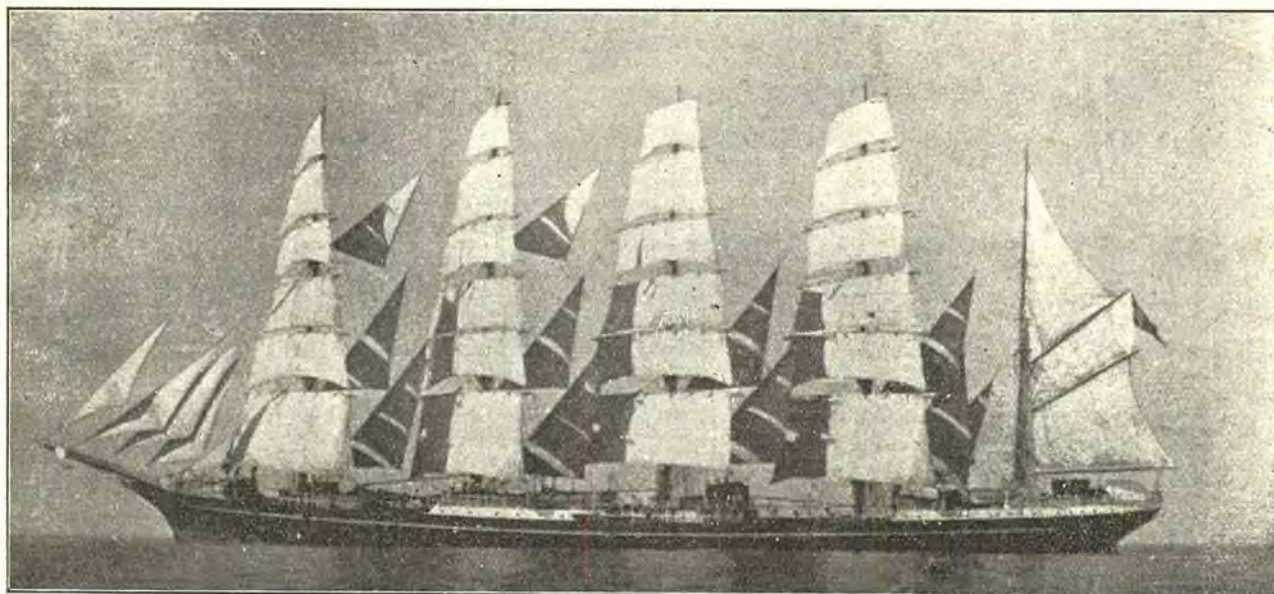
get Nedgang i Produktionen til Efteraaret og Vintren, da de under Bygning værende Skibe bliver færre og færre, og der er allerede nu et kun ringe Antal store Skibe paa Bedding.

Passeret Stumplønde.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Engelsk Damper »Cracksof« rapporterer over Baa-vanés Radio: Passeret en rød Stumplønde med afbrækket Stage Kl. 10,555 G. M. T. paa 56 Gr. 45 Min. n Br. 6 Gr. 20 Min. ø. Lgd.

København, den 9. Juli 1925

Efter en Periode af næsten 50 Aar har P. and. O. Line besluttet sig til at lade deres Dampere paa Østen anløbe Southampton. Skibene vil hveranden Uge anløbe denne Havn.



Ø. K. Femmasteren »KØBENHAVN«

Besøg ombord. Prins Damrong og hans Døtre betragtede Skibet fra Østasiatisk Kompagnis Kaj. Prins D., der i længere Tid har befundet sig mindre vel, følte sig ikke stærk nok til at gaa ombord, men Prinsen ønskede at se det smukke Skib, som hans gamle Ven, Ekscellencen *H. N. Andersen*, har ladet bygge, paa Menam-Flodens brede Vande. Blandt de Besøgende var Biskop *Perros* og Marineministeren, Prins *Sobburi* samt Kaptajn *Julius Meyer*, hvis Erindring naar til-

bage til længst forsvundne Dage, da Sejlskibene dominerede paa Menam-Floden. — »Dansk Samfund« søgte at gøre Opholdet i Bangkok fornøjeligt for »København«s Besætning og var Officerernes og Elevernes Fører paa Udflugter i Byen.

Skibet blev fotograferet paa Meram, og Billedet vil — siger »Bangkok Times« — kunne give »old Bangkok hands« hjemme en Forestilling om, hvorledes »København« tog sig ud foran Rederiets Kontor.

Henry Ford som Skibsreder.

En Faktor, der utvivlsomt vil influere paa Dansk Skibsfart, er *Henry Fords* Plan om til Efteraaret at sætte »East Indian«, et Dampskib paa ca. 5000 Netto Tons, som han har købt af U. S. Shipping Board, i Fart paa København, særlig med det Formaal at transportere hans egne Fabrikater til det store industrielle Anlæg i Danmark.

Formentlig vil han ogsaa forsøge at faa fremmed Retur-Last med fra København.

Herværende Recepter og Skibsmæglere er af delte Mening med Hensyn til, hvorvidt Ford, som Bladartikler synes at antyde, skulde tænke paa at udvide sine Operationer til at drive almindelig Skibsfart i stor Stil. Derimod er de enige om, at han arbejder paa snarest muligt at komme i Besiddelse af den Tonnage, der udkræves til Transport af hans egne Raastoffer og Produkter.

»Tørlægningerne« af Danmark skrider frem. — To Kroer nedstemt.

Der har været foretaget Kommuneafstemning om Spiritusbevilling til Thim Kro i Vestjylland, og Resultatet blev, at der blev afgivet 201 Nejstemmer mod 80 Jastemmer. Der opnaaedes altsaa kvalificeret Majoritet, og der vil derefter ikke blive givet Spiritusbevilling,

og Sandsynligheden taler for, at Kroen helt bliver nedlagt.

Ogsaa i Dalby Kommune ved Kolding har der været Kroafstemning; det gjaldt Spiritusbevillingen til Kroen »Idyl«, og Udfaldet blev, at der blev afgivet 67 Stemmer for og 87 imod Bevillingen, som derefter vil blive nægtet. Udfaldet er saa meget mere overraskende, som Restauratoren iforvejen havde opnaaet Politiets Anbefaling, og 83 Beboere havde skrevet under paa en Anbefaling for Bevillingen.

Grønland som Agerbrugsland.

Ved de sjællandske Husmandsforeningers Møde i København holdt Dr. *Hartz* et Foredrag, hvor han omtalte de Muligheder, der var i det sydlige Grønland for at omdanne det til agerdyrkende Land. Der var navnlig store Muligheder for Kvægavl og Faareavl, og efter Hr. *Hartz'* Mening vilde 50,000 Landmænd kunne skabe sig et godt Erhverv i vor store Koloni.

Efter hvad vi erfarer, har der allerede i nogen Tid været Overvejelser med Henblik paa en Udnyttelse som Agerbrugsland, og efter Anmodning af Lænderbrugsministeriet vil Staskonsulent K. Hansen, Lyngby, rejse til Grønland for at foretage en nærmere Undersøgelse af de Muligheder, der er for at drive ratione. Faareavl.



Gade i Bangkok.

SØMANDENS BILLEDBOG

II.

Mellem alle Østens farverige Byer er ingen Dansken saa bekendt og kær som Bangkok, Hovedstaden i Siam. Her var det Ø. K.'s glørværdige Historie begyndte, og store Koncessioner i det indre af Landet, Savmøller og Plantager, vidner om Dansk Foretagsomhed. Ogsaa Flaadens Organisation, Gendarmeriet, Sporveje og Elektriske Anlæg o. s. v. lededes af Danske. Mellem de europæiske Bygninger indtager da Ø. K.'s Kontorbygning en dominerende Plads ved Menamflodens Bredder.

Langt oppe i Siams U-rskove mod Nord, ja i det Land, som ingen Hvid endnu har betraadt, staar Menamflodens Vugge. Hvis man da kan kalde dens Udspring saaledes, thi Menamfloden hædres af Siameserne med Navnet »Vandenes Moder«, og aarligt afholdes store Festligheder til Ære for Moderen.

Stolte Dampere og Motorskibe bærer den paa sin Ryg, prægtige Sejlere har kløvet dens gule Vande, men ingen saa pragtfulde, som Ø. K.'s Femmaster »København«, der fornylig gled over Barren og ind paa Bangkoks Red. Men oppe fra det Indre, fra Siams Skød kommer de sejlende, de fremmede Fartøjer med Landets Produkter Ris og Sago, store Tømmerflaader kommer ad

Flodvejens brede Chaussé og kinesiske Købmandsbaade fylder Menamfloden og alle dens Bifloder i Bangkok, altsaa Sidegaderne! Fylder dem med broget Liv og Tummel, medens de gyldne Tempeltinder glitrer i Solen. Og Larmen forstummer først, naar Tropenatten sænker sit Mørke over Vandene og Lyden fra Laokon-Teatrets Træinstrumenter tryller sig gennem Stilheden.

Det er en saadan Købmandsgade, skal vi sige Købmagergade, vor »Smører« denne Gang har taget paa Køret under sin Landlov og Vandring gennem Bangkoks Gader.

Bangkoks brogede Liv, mangfoldigt, brusende og støjende, fornægter sig heller ikke i Livets Skyggesider. Medens en Henrettelse i Europa saavidt muligt foregaar bag Fængslets Mure og i Stilhed, hører Henrettelser i Østen til de Begivenheder, der i allerhøjeste Grad hører Folkelivet til.

For nogen Tid siden bragte Dagbladene Verden over og herhjemme Billeder fra Oprøret i Kina, og paa Billederne saaes de nedskudte Oprørere ligge paa Gaden til Skue for alle. Men det

var dog med en saa stor Begivenhed som et Oprør til Baggrund. Anderledes paa hosstaaende Billeder, der hører til den Slags Postkort, Sømænd straks faar paaduttet ved Landgangen. Billederne viser Henrettelsesakten af en siamesisk Morder. Da Billederne ovenikøbet er taget ved to forskellige Lejligheder, viser dette kun, hvor a'mindeligt Sceneriet er.

Øverst tilvenstre ses Processionen, Militærvagten, der fører Misdæderen »gennem Byens Gader« ud til Executionsstedet. Forrest marcherer Bøddelen med sit Sværd over Skulderen, smaa Siameserdrenge flankerer Eskorten, Morderen selv ses længst tilhøjre i Billedet med Cigaret i Munden.

I Billedet tilhøjre er vi naaet ud til Retterstedet, en med Lærred indhegnet Plads, dog ikke mere indhegnet, end at Tilskuerne har frit Overblik, (ja, paa det nederste Billede ses, at Pladser end ikke er afsondret, men at Publikum har *slaaet* Kreds uden om Bøddelen og hans Offer). Vi ser den Dømte sidde lænket til Pæle ved Arme og Fødder, ja, med Bind for Øjnene. Men Bøddelen tilhøjre, der, siddende paa Hug, viser Sværdet frem til fotografisk Optagelse, lader et Øjeblik formode, det hele er en Film. At dette er en Fejltagelse, bliver man hurtigt overbevist om af det nederste Billede.

Dette er taget i det Øjeblik, Bøddelens Sværd har skilt Hovedet fra Kroppen. Med realistisk, uhyggelig Tydelighed er Øjeblikkets forfærdelige Gru fæstnet til Papiret af den fotografiske Optagelsesplade. Bøddelen befinder sig endnu i

Slagets Kraftlinje, hans ene Ben anes kun som en Skygge, han er endnu i Fart efter at have ført det dræbende Hug. Og den Henrettede ses endnu sidde oprejst, men kun hans Krop. Det afhuggede Hovede skimtes i Faldet utydeligt foran Kroppen, medens to Blodstraaler fra Halspulsene hvirvler i Luften. Mest karakteristisk at alt er den Foragt for Liv og Død, der lyser ud af Tilskuernes rolige Ansigtstræk!

Østen lever, Østen dør!

Buddhas Nirvana venter!

Saa er der anderledes Fred midt i Livligheden paa det næste Billede. Vi er her til Folkekoncert i Parken ved Botanisk Have i Sidney. Som København har sin Rosenborg Have og Zoologisk Have, har Sidney sin Folkepark, hvor Musiken spiller om Søndagen og Familielivet leves i Sommersol over Grønsværet. Den farende Mand behøver ikke at undvære »Olfert« eller »Snedler«, som han kender fra Søndags-Landloven hjemme i København — ogsaa paa den lille Tribune midt i Billedet staar en australsk »Olfert« eller »Snedler« og svinger Taktstokken paa Slaget Fire. Det vil sige — naar »Olfert« i Sidney slaar an Klokkeren 4, er Klokkeren kun 6 Morgen i København, og »Olfert« her lige ved at kravle ud af Fjerene! Og omvendt! Naar »Olfert« ude i Zoologisk Have, accompagneret af vilde Dyr's tamme Brøl, af Pelikanens og Kakkeduers Snadren og Hvin, slaar an til »Ridder Rap og Ridder Ro«, ja, da er baade »Olfert« i Sidney, Pelikanerne og Kakkeduerne i Skoven forlængst gaaet til Ro, og Sydens Nat hvælver sin Himmel over dem.

Ad Luftens Veje.

Ifølge Telegram fra Moskva er den russiske Flyverekspedition Moskva—Peking passeret den kinesiske Grænse og ventes at ankomme til Peking. Flyvningen fra Moskva til Peking er gaaet *over de største Urskove, Stepper og ugæstmilde Egne af Jorden*. Over Ørkenen Gobi kom Ekspeditionen *ind i en voldsom Snestorm*, der tvang en af Flyverne til at nødlande.

Ekspeditionen har til Opgave at træffe Forberedelser til Oprettelsen af en Flyverforbindelse mellem Moskva og Peking. I en nær Fremtid kan man derfor regne med en *fast Rute London—Berlin—Königsberg—Moskva—Urga—Peking*. Samtidig meddeles, at Japan agter at udsende en Flyveekadre fra Tokio over Kharbin og Irkutsk til Moskva og derfra videre til Mellem- og Vesteuropa.

Naar Nordmændene tager fat ved Grønland. — Torsk af ukendt Størrelse.

Den planlagte norske Fiskeriexpedition til Davis Strædet er i Aar af større Omfang, ikke færre end 30 Skibe med en samlet Besætning af 800—1000 Mand tager. Det er Torsk, der fiskes, og Kaptajn Blindheim, der tilfældigvis kom gennem Davis Strædet, hvor han slog sig ned en Maanedes Tid, iagttog under sit Ophold vældige Masser af Torsk, deriblandt de største Eksemplarer, han endnu havde set. Skibene gaar for Sejl og Motor, men ledsages af to Dampere og et større Fartøj med 300 Tons Salt til Nedsaltning af Fangsten paa

Stedet. Fiskeriet foregaar 20 Kvartmil tilsøs paa 22—28 Favnes Dybde. Fiskerflaaden ventes hjem i September.

Forliste Skibe i første Kvartal af 1925.

Ifølge Bureau Veritas' Statistik er der i første Kvartal 1925 forlist 242 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 329,363 Tons og 91 Sejlskibe med en Tonnage af 54,129 Tons eller ialt 333 Skibe med en Tonnage af 383,492 Tons.

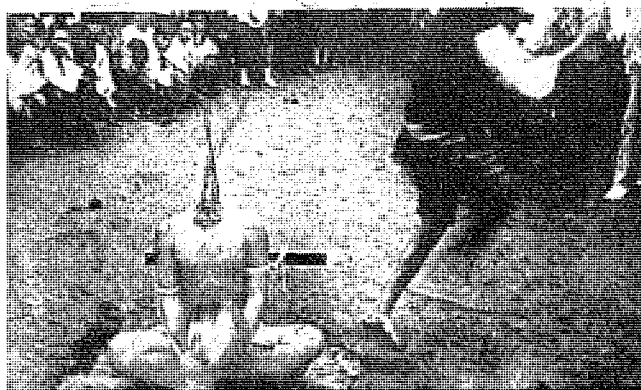
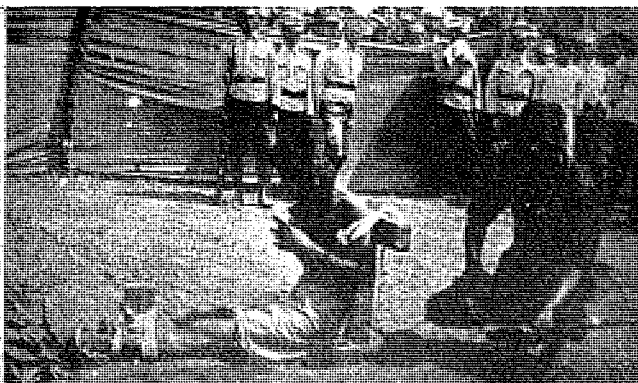
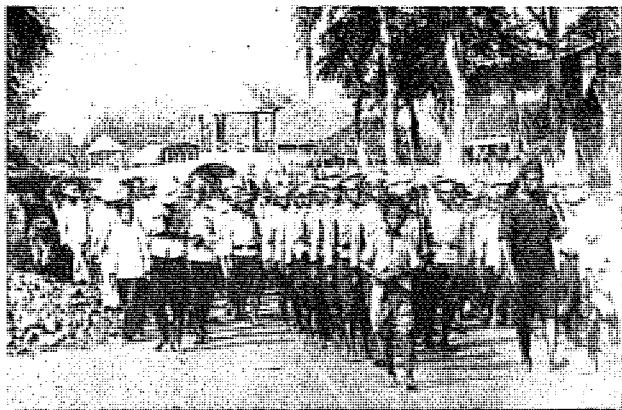
Som Aarsag til Tabene opgives for Damp- og Motorskibe, at 34 er strandede, 7 kolliderede, 7 brændte, 38 sunkne, 8 forladt, 16 savnede. Yderligere er af Damp- og Motorskibe 131 blevet ophugget. Af Sejlskibene strandede 18, medens 5 kolliderede, 7 brændte, 19 sank, 6 blev forladt og 3 savnes. Desuden er 36 Sejlskibe blevet ophugget.

Af 2280 Havarier af Damp- og Motorskibe skyldtes 601 Stranding, 625 Kollision, 129 Brand, 143 Lækage, 274 haardt Vejr og 503 Maskinskade. Af 162 Havarier af Sejlskibe skyldtes 4 Stranding, 51 Kollision, 18 Lækage og 53 haardt Vejr.

Den russiske Handelsflaade bestaar af »Papirskibe«.

Planerne for Genopbygningen af den russiske Handelsflaade er nu udarbejdede, gældende for de kommende fem Aar, og venter nu kun paa Regeringens Vedtagelse. Den samlede Bekostning andrager ialt 192 Mill. Rubler.

Programmet omfatter 207 Skibe paa tilsammen



Stolt knejser »Captajn Cook« paa sin høje Sokkel. Australiens Opdager løfter manende sin

Haand og vidner for Efterverdenen, at det var Sømandens Vej over Havet, som aabnede Jordens Vidder for den civiliserede Menneskehed.

At en Rejse med dansk Fragtdamper ogsaa for Besætningen levner Tid til smaa Udflugter, viser de sidste af Billederne. Det er naturligvis ikke alle Udflugterne, vi kan bringe Billeder fra, men her er nogle. Øverst tilvenstre en mærkelig Palmeallé i Sidney. Intet Under, at vor nordiske Fotograf med aabent Blik for denne ejendommelige Alléindfatning har villet forevige denne i en Hilsen fra vor Antipode. Endnu mærkeligere maa Landskabet tilhøre have forekommet ham. Billedet er taget i Sandørkenen ved Wallarve i Australien og er unægteligt af en egen betagende Virkning. De bølgende Saucmiler og Bakkedrag, af en fuldstændig Sahara'sk Karakter, isprængt Grupper af forskelligartet Vegetation, maa frem-

697.000 Dødvægt Tons, 13 Havne-Bugserfartøjer paa 7800 indiceret Hestekraft og en Flydedok til Petrograd paa 6500 Tons Kapacitet. Blandt Skibene skal 75 bygges til Transport af Tømmer, 3 Skibe skal have Fryserum, 22 er Tankskibe og Resten er Kystskibe til Farten paa Azof, Sortehavet, Hvidehavet og det kaspiske Hav.

Af Flaaden skal 95 Skibe bygges i og ved Petrograd, 40 paa Gomsj Værfterne, 32 i Hvastopol og 40 i Nikolajeff. — Endvidere skal der bygges 7 Skibe i Udlandet. Indtil 1930 skal der i hvert Aar bygges et halvt Hundrede Skibe, og man vil begynde at bygge allerede i Aar.

Hvad angaar de russiske Værfters Kapacitet, siges der, at de fleste Værfter er i Stand til at paatage sig Bygningen, og uden Varskelighed kan fuldende Skibene paa Værfterne.

Antager man, at Programmet kan blive fuldført i den beregnede Tid, vil man fra 1930 forøge den russiske Handelsflaade til 298 Skibe paa tilsammen 732.000 Dødvægt Tons. Denne Flaade bliver ikke i Stand til at transportere al Import og Eksport, men af Kysttrafikken mener man, den kan paatage sig de 60 à 70 pCt. For den udenrigs Fart har man beregnet, at Flaaden kan transportere 20 pCt. af Trafikken.

Naar Fyrskibe »bjerges«.

Et Spørgsmaal af betydelig Interesse for Skibsfarten er blevet afgjort ved skotsk Ret, men Dommeren der

afsagde Dommen, gav Lov til at appellere.

Det Spørgsmaal, der var omstridt, var, hvorvidt Kaptajnen og Mandskabet paa et Fyrskib var berettiget til at fødre Bjergeløn for Bjergning af et forladt Skib, eller hvorvidt Flytningen af et saadant Skib bort fra Farvandet for andre Skibe kun berettigede dem til at kræve en bestemt Godtgørelse efter Loven.

Kort fortalt var Omstændighederne, at en svensk Damper, »Citros«, fra Helsingborg, mistede sine Skrueblæde i Pentland Firth og ikke kunde manøvreres. Den drev Øst om Orkenøerne i haardt Vejr, og medens Storstedelen af Mandskabet blev bjergt af en Redningsbaad fra »Long Hope« og et britisk Krigsskib, var der flere, der druknede. Fyrskibet »Pole Star« gik efter »Citros«, efter at Kaptajnen paa »Pole Star« havde indhentet Godkendelse deraf fra Boardet i Edinburgh.

Det forladte Skib blev fundet, bordet og bragt i Sikkerhed ved Orkneyøerne. Værdien af Ladningen var 58.000 Lst. Føreren og Mandskabet søgte nu Ejerne af »Citros« for en Bjergeløn paa 11.000 Lst. Da Ejerne af »Citros« forespurgte, paa hvilke Betingelser Skibet vilde blive frigivet, var Svaret et Telegram, hvori der forlangtes 1000 Lst., af hvilke 200 Lst. var Udgifter ved Flytningen af Skibet fra Farvandet, og de 800 Lst. til Deling mellem Mandskab og Officererne paa »Pole Star«. De 1000 Lst. blev deponeret, men flere af Mandskabet paa »Pole Star« nægtede at acceptere Beløbet 800 Lst. som tilstrækkeligt. Lord Blackburn i Bisidderretten har paadømt en Godtgørelse af 800 Lst. Det var



byde et mærkeligt Skue, hvori Ensomhedens knugende Stilhed er blandet med et fornøjeligere fra der spredte Vegetation. Til Gengæld har Ensomheden ikke hjemme paa Billedet tilhøjre forneden. Her drives en tusindtallig Faareflok hjemad langs den hegnede Sti. De berømte australske Faarefarme, der leverer Størsteparten af

hele Verdens Uldforbrug, viser her gennem dette »Folketog«, hvilket uhyre Opbud, der har fundet Sted. For ret at understrege Situationenes Betydning, har et Par af Faarene »vendt Ansigtet til« for at »komme med paa Billedet«.

Fra Landets Indre vender vi tilbage til Havet. En Udflugt til Badestræden udenfor Melbourne

med stor Betænkelighed, sagde han, at han kom til den Slutning, at Sagsøgerne skulde have nogen Godtgørelse udover den løvbestemte Dusr.

Den fornemne Spritsmugler.

Det norske Statspolitii's Smuglerjager »Rappen«, der patrouillerede i Langesund Fjord, kom forleden til Skien med Politi og Toldere ombord for at arrestere en af Byens mest kendte Grosserere, *Mathias Andersen*, og beslaglægge hans nye, hurtige Motorracere. Grossereren havde længe været mistænkt for Spritsmugleri. Hans Baad blev for en Maanedes Tid tilbage forfulgt og indhentet af Toldvæsenet. Der lugtede af Sprit ombord, men man fandt intet, da Partiet allerede var kastet i Havet. Efter megen Søgning fandt man endelig forleden det Sted, hvor det var kastet ud, og der bjergedes et større Antal Spritankere, som var nedlagt i store Jernrammer.

Da Grossereren skulde arresteres, fik hans Fæue et saa alvorligt Anfald, at Arrestationen foreløbig maatte opgives. Motorraceren blev derimod beslaglagt, og nu er Grossereren og to af hans Sønner indsat i Fængsel i Skien.

DE SKANDINAVISKE LANDES HANDELS-FLAADER PR. 1. JULI 1925.

I den første Halvdel af indeværende Aar er ifølge norske Veritas' Opgørelse Danmarks Handelsflaade ble-

ven forøget (*netto*) med 5 Skibe (paa 100 Brutto Register-Tons og derover) og ca. 13,000 Tons. Damperskibflaaden er forøget med 15,000 Tons og Motorskibflaaden med 13,000 Tons, men Sejlskibflaaden har haft en Afgang paa 7 Skibe og 3700 Tons. Danmark har i Udlandet faaet bygget 8 Skibe med ca. 13,000 Tons. Under Bygning i Landet var pr. 1. Juli 20 Skibe med 77,000 Tons (pr. 1. Januar 27 Skibe med 75,500 Tons), deraf 4 Dampere med 4000 Tons (1. Januar 10 med 9000 Tons) og 16 Motorskibe med 73,000 Tons (1. Januar 17 med 66,000 Tons).

I samme Tidsrum er Norges Handelsflaade forøget (*netto*) med 11 Skibe og ca. 76,000 Bruttotons. Damperskibflaaden er forøget med 45,000 Tons, Motorskibflaaden med 44,000 Tons, medens Sejlskibflaaden har haft en Afgang paa 9 Farøjer med ca. 13,000 Tons. Nybygnings-Tonnagen udgør ialt 81,000 Tons, deraf 47,000 Tons Motorskibe byggede i Udlandet. — Under Bygning var pr. 1. Juli 28 Skibe med ca. 18,000 Tons (1. Januar 32 med 29,000 Tons), deraf 25 Dampere med 14,000 Tons, (1. Januar 29 med 26,000 Tons), og 3 Motorskibe med 3700 Tons.

Sveriges Handelsflaade er formindsket med 9 Skibe, men Tonnagen er steget med 14,500 Bruttotons. Damperskibstonnagen er reduceret med 5000 Tons. I Udlandet er bygget ét Motorskib (»Svealand«) paa 15,357 Tons. — Under Bygning var pr. 1. Juli 15 Skibe med 54,000 Tons (1. Januar 15 med 50,000 Tons), deraf 5 Damp-



er en Oplevelse, der vækker Længsel efter vore hjemlige Strande og fremtryller Mindet om en Havfrubekranset Strandbred i den danske Sommer. Længsel har ogsaa bemægtiget sig den lille Mops (midt paa Billedet forneden tilvenstre). Med Undren og Bæven eller maaske Beundring

betragter det lille Kræ Menneskenes Leg med de farlige Bølger og afventer spændt sin Herskerindes Genkomst paa det tørre Land. Og heldigvis sidder de da ogsaa nu begge to velforvarede i Sømandens Billedbog!

skibe med 6000 Tons (1. Januar 5 med 5900 Tons) og 10 Motorskibe med 48.000 Tons (1. Januar 10 med 45.000 Tons).

I aaben Baad fra Sverige til Anholt. — En svensk Betlers Eventyr.

Forleden Aften ankom til Anholt en aaben Baad, i hvilken en ung svensk Mand paa 28—30 Aar har roet fra Falkenberg i Sverige.

Efter Mandens Opgivende skulde han i Sverige afsone en Straf, han var dømt for Betleri, og for at undgaa dette, havde han taget en Baad og havde med denne forladt Landet. Det var hans Agt at ro til Jylland, men han naaede altsaa ikke længere end til Anholt, hvor han overnattede, og den stedlige Sognefoged fik derpaa Kaptajnen paa Motorskonnerten »Vera«, som Dagen efter anløb Øen, til at tage ham med til København, og Svenskeren blev her overgivet til Politiet.

Mälaren — en Havbugt.

Gennem Södertälje ny Kanal er Mälaren i Sommer aabnet for Trafik for større søgaaende Skibe, og i den Tid, de søgaaende Skibe har søgt Mälaren, har Trafikken saa godt som udelukkende koncentreret sig paa Västerås. Sveabølagets Kystdampere mellem Göteborg og Stockholm gaar nu gennem Södertäljekanalen ind i Mälaren og fortsætter fra Stockholm til Västerås som Endepunkt for Godstrafiken. Selv en Damper fra Rotterdam er gæet op til Västerås med Kullast.

Den nye Dybvandskaj, der bygges, kan om kort Tid tages i Brug.

En Thury-Skipper forgiftet i sin Kahyt.

En af de kendte Thuro Skipperne, Hans Jørgen Clemmensen, der nu sejlede med Galeasen »Carl«, blev forleder, medens Skibet laa i Stettin, om Morgenen fundet bevidstløs i sin Kahyt. Han blev bragt til Hospitalet, men alle Forsøg paa at faa ham bragt til Live førte ikke til noget Resultat, og i Gaar afgik han ved Døden.

Skibet laa for at laste Briketter, og det menes, at de har udviklet giftige Gasarter, der er trængt ind i Kahytten, hvor alle Luger var lukkede. Medens Clemmensen er forgivet af disse Gasarter, havde Besætningen, som havde Kahyt i den arden Ende af Skibet ikke følt sig generet af den.

Lodsformandens Dannebrogstegn.

En af Søens Folk velkendt Mand, Lodsformand Chr. Nielsen, Nykøbing p. F., har taget sin Afsked efter 34 Aars Tjeneste.

I den Anledning mødte forleden paa hans Bopæl Lodsdirektøren, Kaptajn C. L. Nielsen, ledsaget af Kommandør F. L. F. Gotschalck i Hjemmet hos den gamle Lods hvor Kaptajn Nielsen paa Kongens Vegne overrakte ham Dannebrogsmændenes Hæderstegn, idet han i en lille Tale fremhævede den Trofasthed og Dygtighed, hvormed Lodsens i de forløbne Aar havde passet sin Tjeneste.

Marineflyverne paa Fiskeri ekspedition.

Oppe ved Skagen har der i den sidste Tid været anstillet et interessant Forsøg med Marinellyver-Assistance ved Fiskeriinspektionen i dette saa vigtige Farvand.

En Flyvebaad, ført af Sømineassistent *Petersen* og med Søløjtnant *Petersen* som Observatør, blev sendt derop den 8. Juni og har været stationeret ved Skagen lige til for et Par Dage siden.

— Hver Dag, naar Vejret tillod det, foretog vi Togter, dels ned til Frederiksnavn, dels langs Vestkyster. saa langt mod Syd, at vi kunde overse hele Bugten ved Hirtshals, hvor Fiskeriet væsentlig foregaar — saaledes fortalte Søløjtnant *Petersen*, der nu er hjemvendt hertil. Vi har i hele den Periode kun truffet ganske faa fremmede Fiskere inde paa forbudt Territorium, et Par Svenskere bl. a., og de fik saa en alvorlig Arvarsel, da de indkom til Skagen, hvor alle maa ind for at afsætte deres Fangst.

— Hvordan konstaterer De, at Baadene befinder sig indenfor Tremilegrænsen?

— Det sker ved almindelig Vinkelmaaling og kan fastslaas med fuldstændig Sikkerhed.

— Er det nu Meningen at fortsætte dette Samarbejde mellem Marineflyverne og Fiskeriinspektionsskibene?

— Derom er der endnu ikke truffet nogen Bestemmelse, men vi har Indtrykket af, at Eksperimentet er falden godt ud.

Fra Nakskov Skibsværft er afleveret et nyt Motor-skib til The Siam Steam Navigation Comp., Ltd., Bangkok.

Skibet, hvis Navn er »Malink«, er et Fragt- og Passager-motorskib, bestemt for Kystruten Bangkok—Singapore. Dets Hoveddimensioner er følgende: Største Længde 235' 6", Bredde 35' 6", Dybde 20' 0", og det har en Dybgang i lastet Tilstand paa 12' 11". Maskineriet, som er leveret af Holeby Dieselmotorfabrik bestaar af 2 Dieselmotorer paa ialt ca. 800 EHK., og Hjælpemaskineri saavel som Styremaskine, Ankerspil og Lossespil er alt elektrisk drevet. Skibets Fart er i lastet Stand 10¾ Knob. Det har to Dæk og er forsynet med en meget elegant Kahytsindretning for 1. Kl.s Passagerer med Spisesalon paa Awningdæk, Rygesalon og paa Promenadedæk Veranda. Dækkene er overdækkede med Soltag, og Skibet er helt igennem udstyret som Tropeskib.

Adgangen til Østgrønland. — En Aftale om »Mestbegunstigelse« for England.

Udenrigsministeriet meddele:

Ved en Noteveksling af 23. April—4. Juni d. A. mellem Udenrigsministeren og den britiske Gesandt i København, er der truffet Aftale om, at britiske Statsborgere, Selskaber og Skibe skal nyde Mestbegunstigelsesbehandling i Østgrønland, dog bortset fra de Rettigheder, som Danmark har indrømmet eller fremtidig maatte indrømme Island. Denne Aftale, der kan opsiges med et Aars Varsel, er nu registreret af Folkeforbundssekretariatet i Genève.

Som Følge heraf gælder de Beføjelser vedrørende Adgang n. v. til Østgrønland der ved Overenskomsten med Norge af 9. Juli 1924 er indrømmet norske Statsborgere, Selskaber og Skibe, indtil videre ogsaa britiske Statsborgere, Selskaber og Skibe, jfr. Punkt 7 i den grønlandske Styrelses Kundgørelse af 5. Juli 1925.

Denne Meddelelse kommer ikke overraskende, idet man under Forhandlingerne med Norge vedrørende Grønland havde gjort sig klart, at den danske Stat, saafremt andre Stater skulde fremsætte Ønsker om at optage Forhandlinger om Grønland, ikke vilde stille sig afvisende hertil og vilde forholde sig imødekommende overfor Ønsker om Opnaaelse af en Stilling tilsvarende til den, Norge har opnaaet ifølge Traktaten.

Det i Slutningen af den udenrigsministerielle Meddelelse omtalte Punkt 7 i den grønlandske Styrelses Kundgørelse er blot en Henvisning til Forholdet vedrørende Islands Rettigheder.

50 Aars Jubilæum i Sydtyenske Dampskibsselskab.

»Sydtyenske Dampskibsselskab« fejrede den 20. Juli sit 50 Aars Jubilæum. Selskabet blev startet samme Aar, som man var i Færd med at bygge Banen fra Odense til Svendborg, 1875, og den Kreds af kendte Mænd fra Sydtyen og Odense, som tog Tanken op, vilde i Tilslutning til Banen skabe en Forbindelse med Lolland og de tyske Østersøhavne, Lybæk og Kiel.

Selskabet havde til at begynde med trange Kaar, men dets Virksomhed udvidede sig efterhaanden og nu er det en yderst solid Virksomhed, som netop i sit Jubilæumsaar er blevet færdig med at realisere en ny stor Udvidelse, Færgeforbindelsen mellem Svendborg og Rudkøbing.

Da Krigen begyndte, sattes en Stopper for Forbindelsen med Tyskland, men til Gengæld har Selskabet stadig udvidet sine indenlandske Ruter, og det er nu saa at sige eneraadende i dette Farvand, idet den nu driver Ruter paa Svendborg, Rudkøbing, Marstal, Spodsbjerg, Nakskov, og Ruter paa selve Svendborgsund samt forskellige Fragtruter. I Selskabet er ansat ialt 100 Funktionærer. Sydtyenske Dampskibsselskabs nuværende Bestyrelse bestaar af Direktør *Høst*, Svendborg, Formand, Grev *Ahlefeldt-Bille*, Fjellebro, Driftsbestyrer *Stensballe*, Odense, Grosserer *Chr. Andersen*, jun., Odense, Skibsbygger *Møller*, Faaborg, Bankdirektør *Jensen*, Svendborg, Borgmester *Lund*, Rudkøbing, Overretssagfører *Eli Harder*, Rudkøbing, Landstingsmand *I. A. Hansen*, Langeland, Godsinspektør *Hinrichsen* og Ingeniør *Clausen-Christoffersen*, Marstal.

Burmeister og Wain-Motoren.

Et stort Antal Skibe er i den senere Tid bleven søsat fra Deutsche Werft, som installerer Burmeister & Wain-Motorer i Skibe. I en Maaned søsattes 5 Fragtskibe paa tilsammen 54000 Dødvægt Tons, og alle disse Skibe bygges til skandinaviske Redere.

»Fairplay« skriver, at skandinaviske Redere begunstiger B. og W.-Motoren, og at dette er en af Grundene til, at Deutsche Werft har en større Virksomhed end de andre tyske Værfter. Et andet tysk Værft konkurrerede om et af Skibene, men fik det ikke, fordi Værftet benyttede andre Motorer. Man paastaar, at de enkelte Dele af B. og W.-Motoren hurtigt kan blive erstattede flere Steder i Verden. Hvad angaar Standardiseringen, skriver Bladet, er B. og W.-Motoren langt forud for alle andre Motorer, og denne store Fordel kan man ikke se bort fra.

I Maj indregistreredes i Storbritannien 36 Staaldampere paa ialt 74,132 Tons og 13 Motorskibe paa 14,584 Tons Brutto.

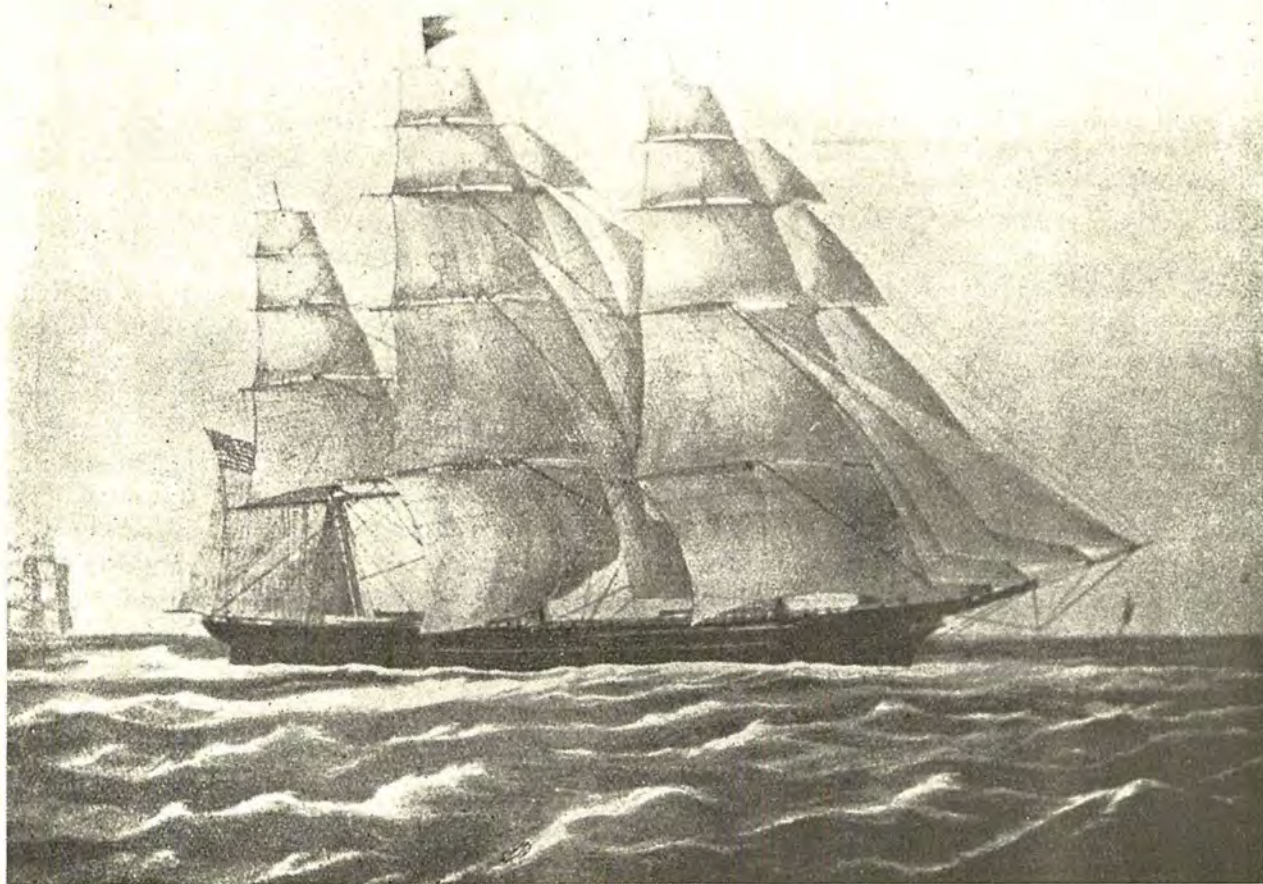
AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED
OSCAR JENSEN

◦◦◦

»N. B. PALMER«



»N. B. PALMER« er tidligere omtalt her i Forbindelse med »Flying Cloud«. Men denne kortfattede Omtale er ikke alt, hvad der vides om »N. B. Palmer«, og da denne Clipper maa klassificeres med de mest berømte af de amerikanske Te-Clippere, skal den ogsaa gøres til Genstand for en nærmere Beskrivelse.

Forinden vil det dog være paa sin Plads at give en lille Karakteristik af den Mand, Clipperen var opkaldt efter — ikke alene for hans store Fortjenester som Clipper-Kaptajn og hans vægtige Indflydelse under Bygningen af flere af de

aller berømteste amerikanske Kina-Clippere og Nordatlantehavs-Paketter — men ogsaa, fordi han i en ung Alder gjorde sit Navn saa verdenskendt, at det endnu kan læses paa ethvert korrekt Kort over de antarktiske Regioner sønder for Kap Horn.

Nathaniel Brown Palmer var født i Stonington ved Long Island Sund den 8. August 1799. Han var Søn af en Skibsbygmester og voksede gennem Drengæarene paa Faderens Værft, hvor der i den Tid altid var nok at gøre med at bygge mindre Skibe — Slupper og Skonnerter og smaa

Brigger, som sejlede i Kystfart og paa Vestindien eller drev Sæl- og Hvalfangst langt længere borte, og hvoraf flere ogsaa undertiden sendtes ud paa Kapertcgt — de saakaldte *Privaters*, som kun var en finere Benævnelse paa Sørøvere. Og mens Stoningtons øvrige Ungdom fordrev Tiden med Leg, gik den lille Nathaniel Værftets Tømmermænd til Haande og fik paa den Maade i en tidlig Alder Indblik i Skibsbygningskunsten. Sine Søndage tilbragte han som oftest i Sejlbaad, hvormed han flakkede rundt i de nærmeste Farvande. Og det hændte, at den lille Nat, som han almindelig kaldtes, ikke havde nok i Dagens Sejlads, men ogsaa maatte have sin Navne til Hjælp og først naaede i Havn igen den følgende Morgen.

I sit fjortende Aar og lige før Krigens Udbrud 1812 gik Nathaniel Palmer til Søs med en lille Skonnert, som sejlede i Kystfart mellem Maine og New York. Fyrene langs Nordamerikas Østkyst var ikke talrige den Gang, og de, der var, blev straks slukkede, da Krigen brød ud. Engelske Flaadestyrker havde allerede længe forinden ligget forberedte ved Kingston paa Jamaica og ved Quebec, og alle Østkystens Havne blev blckerede i Løbet af faa Dage.

Udenfor Stonington laa to engelske Fregatter og holdt vaagent Øje med Indsejlingen og den nærmeste Kyststrækning. Nu og da sendte de en enkelt brummende Hilsen ind mod den lille Havneby, uden at dette dog hverken gjorde Skade eller skræmmede. Tværtimod opflammede disse Udfordringer de gode Stonington-Folk, og de gav prompte Svar paa Tiltalen med en lang Tingest af en Kanon, som tidligere havde gjort Tjeneste som Svingbasse ombord i et Sørøverskib, og som de havde anbragt bag en Forskansning ved Havnen. Dette var ikke noget imponerende Forsvar mod de to Fregatters 140 Kanoner, men Svingbassen rakte længere end disse og holdt Fregatterne paa Afstand, og den lovede med god Virkning Englænderne braadne Pander, hvis de dristede sig til at forsøge Landgang.

Imidlertid begyndte Levnedsmidlerne at slippe op for de gæve Stonington-Folk, som ikke havde været forberedt paa Blokaden, og man begyndte allerede at drøfte Mulighederne for at bryde denne. Men man naaede denne Gang ikke længere end til Drøftelserne, før der kom uventet Hjælp udefra. En begsort Nat med hverken Maane eller Stjerner og under en halv Paalandsstorm kom en lille Skonnert trods slukkede Fyr og Hundreder af vagtsomme Øjne fra engelske Blokadeskibe strygende fra Nord klods inde under Ky-

sten. Den smuttede ind i Long Island Sund og snirklede sig frem mellem Øer og Grunde og stod saa ind i Stonington Havn med Nathaniel Brown Palmer ved Rorpinden, med Skipperen dødssyg i Køjen og med fuld Last af Mel og andre Fødemidler.

Dette var Nathaniel Palmers første bemærkelsesværdige Sømandsbedrift, og at han kunde fuldføre den, skyldtes naturligvis det Kendskab, han under sine Søndagsudflugter havde faaet til de hjemlige Farvande.

I fire Aar gjorde Nathaniel Palmer Tjeneste ombord i denne lille Skonnert, der under hele Krigens sejlede som Blokadebryder. Dette var et Liv fuldt af idel Spænding og Farer paa alle Kanter — et Liv, der udviklede Snarraadighed og Mod, og hvor godt Sømandsskab var en Faktor, der regnedes højt med. Og i disse fire Aar voksede han fra Dreng op gennem Graderne til en seks Fod Kæmpe med Kræfter som en Bjørn — og til en Sømmand, Amerika har Grund til at være stolt af. Ingen kendte Farvandene langs Nordamerikas Østkyst bedre end han, og Mundheldet gik, at han kunde finde Vej fra Helvede og til Stonington med Bind for Øjnene.

Atten Aar gammel gik Nathaniel Palmer som Andenstyrmand ombord i Briggen »Hersilia«, som under Kaptajn Sheffields Kommando skulde paa Sælfangst i Farvandene omkring Kap Horn.

At sejle saa langt bort for at fange Sæler eller Hvaler var i disse Tider i mere eller mindre Grad Opdagelsesrejser. Der havde i adskillige Aar verseret Rygter om en gaadefuld Ø, som man kaldte »Aurora«, og som af Hvalfangere fra Nantucket og New Bedford indhylledes i Mystik og beskrives som beliggende et eller andet Sted øst for Kap Horn. Naturligvis var den Slags Beretninger ikke paalidelige. Datidens Sømandsliv var ladet med Romantik, og der blev spundet mange Ender. Men ikke desto mindre havde adskillige Hvalfanger-Kaptajner spildt Dage og Uger med ørkesløs Søgen efter denne gaadefulde Ø.

Paa Rejsen mod Syd anløb »Hersilia« en af Falklands Øerne for at fylde Vand. Der boede ikke Mennesker paa disse Øer den Gang, men der fandtes mauge vilde Geder og ogsaa en Del større Hornkvæg, som var kommen, Gud ved hvorfra — antagelig i sin Tid landsat af en eller anden Sørøver, som her havde haft et afsides beliggende Forraadskammer. Og da Kaptajn Sheffield indsaa, at der her var en Lejlighed til at faa Proviantbeholdningen suppleret med ferskt Kød, forinden Sælfangsten begyndte og førte ham ud i det tildels Ukendte, lod han sin Andenstyrmand

og en Matros blive tilbage paa Øen for at skyde Dyr, mens han selv gjorde en lille Rekognoscerings-Trip med Briggen — maaske i det lønlige Haa at finde den mystiske Ø, som spøgede i saa mange af den Tids antarktiske Søfareres Hjerter.

Unge Nat Palmer og hans eneste Mand rejste sig et Telt paa Strandbredden ved Ankerpladsen, og Briggen havde aldrig saa saare lettet Anker, før disse to Søens Mænd satte Liv i de ellers saa fredelige Omgivelser med deres højttalende Muskedonnere. Flere større Stykker Kvæg maatte bide i Græsset, og de vilde Geder sprang Buk over hinanden og lige paa Hovedet ind i Evigheden med en Klat Bly i Kroppen. Og da der paa den Maade var samlet saa meget ferskt Kød, at det kunde være tvivlsomt, om mere vilde holde sig friskt, til det engang skulde spises, kom Lassonerne i Brug, og Dyrene blev indfanget levende til senere Slagting.

Efter tre Dages Forløb tonede en Brig i Sigte. Styrmand Palmer antog den straks for »Hersilia«. Men da den kom nærmere og drejede under et Stykke fra Land, opdagede han snart, at det var et fremmed og ham ubekendt Skib. Han skubbede dog uden Betænkning sin Baad i Vandet og roede ud til Briggen, der viste sig at være Sælfangeren »Esperito Santo« fra Buenos Ayres, som ogsaa var søgt ind til denne Ø efter Vand og Proviant.

Styrmand Palmer lodsede Briggen ind paa sikker Ankerplads og overlod den en større Portion af sit indsamlede Kødforraad, og Argentiner-Kaptajnen fortalte ham til Gengæld, at Sælerne vrimlede i Tusindvis ved de Øer, hvor han agtede sig hen med sit Skib, og at man der uden synderlig Ulejlighed meget hurtigt kunde faa fuld Last af Skind. Men han hemmeligholdt dette Fangst-Eldorado Beliggenhed.

Disse Oplysninger og denne Hemmelighedsfuldhed ledte naturligvis straks den unge Nathaniel Palmers Tanker hen paa det mystiske Aurora, hvor der ifølge Sagn og fantastiske Hvalfanger-Beretninger laa Guld-Dubloner i Utaal og Sølv i hele Formuer og glimrede mellem Strandbreddens Sand og Smaasten — Skatte, der efter al Sandsynlighed var ført hid af en eller anden mægtig Galeone, som havde været paa Plyndringstogt langs Sydamerikas Vestkyst, og som antarktiske Storme havde kastet paa Land her og splintret til Vrag for Aarhundreder siden, da Spanien var Havens Behersker.

Saa snart Argentiner-Kaptajnen havde faaet sit Spisekammer og sine Vandtønder fyldt, og

han havde ladet sine Folk strække Benene med en rask lille Løbetur paa tørt Land, skød han sine Merssejl for og lettede Anker og stod til Sø med »Esperito Santo«. Og Styrmand Palmer udviste en saa levende Interesse for denne Skudes Afrejse, at han endogsaa, efter at den var svundet af Syne fra Strandbredden, besteg Øens højeste Punkt, hvorfra han fulgte den med Øjnene, til den ogsaa herfra forsvandt under Horisonten som en Lap Sejldug. Saa bestemte han i Mangel af Kompas Verdenshjørnerne efter Solen og sit Ur, og han konstaterede, at »Esperito Santos« Kurs var omtrent ret Syd.

Tre Dage efter kom Hersilia tilbage, men Kaptajn Sheffield havde hverken set Sæler eller nyt Land. Hvor han havde været, havde han kun mødt en kold og graa Himmel og nogle faa forsultne og skrigende Albatrosser og Kapduer — en Gang imellem en mørk glinsende Ryg af en ensom Hval, der havde slynget sin Blaast højt op i den disede Luft, og som ligesom med et Suk straks efter gik i Dybet igen. Og overalt havde han kun følt de endeløse, lange og tunge Hiv fra dette vilde og mægtige og aldrig hvilende Pol-Hav. Han vendte tomhændet tilbage, som saa mange andre godtroende og sangvinske Søfolk havde gjort før han. Men til Gengæld fandt han sin unge Andenstyrmand hvidglødende af Begejstring over sine Oplevelser paa Øen, mens Briggen havde været borte.

»Hvor »Esperito Santo« kan sejle, kan vi ogsaa«, bemærkede Styrmand Palmer, da han havde aflagt sin Rapport. »Og følger vi efter, kan vi ogsaa finde den.«

Og Kaptajn Sheffield gav ham Ret og fulgte øjeblikkelig Anvisningen. Og et Par Dage efter fandt de virkelig »Esperito Santo« til Ankers i en lille Bugt ved en af Syd Shetlands Øerne, som ved den Tid kun var kendt af nogle faa Fangstmænd, og som slet ikke fandtes anført i Søkortene.

»Esperito Santos« Officerer og øvrige Besætning blev i høj Grad overraskede over Amerikanernes Ankomst. Men Overraskelsen lagde sig hurtigt og de hilste Kollegerne i al Venskabelighed. Her var virkelig saa mange Sæler, at der slet ikke var Plads til Misundelse. Og de følgende Dage gik det paa Livet løs med Knipler og Støvlehæle, med Bøssekolber og Baadshager mod de intet Ondt anende Søhunde, der faldt i Tusindvis for Slag paa Snuden. De to Skibes Besætninger hjalp troligt hinanden baade med Myrderi og Flaaning. Og to Maaneder efter ankom »Hersilia« til Stonington fuldt lastet med 10 Tusind

Sælskind af en saa fin Kvalitet, som man der aldrig havde set før. Disse Skind blev først sendt til Ostindien, hvor ingen vilde købe dem, og derfra gik de videre til Kina, hvor Købmændene ligefrem sloges om dem, og hvor de blev solgt for en meget høj Betaling.

Rygtet om denne heldige Ekspedition fløj som en Løbeild gennem alle New Englands Havnestæder, og Kaptajn Sheffield tilskrev selv sin Andenstyrmand den største Del af Æren for Resultatet. »Hersilia« blev straks gjort klar til en ny Ekspedition, og den nu 29 Aar gamle Nathaniel Palmer fik Kommandoen over Sluppen »Hero« som kun maatte 40 Tons, og som skulde følge med som Depotskib.

Paa denne Rejse blev Falklands Øerne ogsaa anløbet for Vand og Proviant, hvorefter Skibene fortsatte til Syd Shetland. Og »Hersilia« og »Hero« var inden Udgangen af 1819 tilbage i Stonington med fuld Last af Sælskind.

I 1821 sejlede Kaptajn Palmer igen til Syd Shetlands Øerne med »Hero« og sammen med seks andre Skibe. Men ved Ankomsten til de tidligere Fangstpladser fandtes der her saa godt som ingen Sæler mere. Helt udryddede kunde de naturligvis ikke være, og ingen tvivlede om, at de maatte være søgt andre Steder hen for at finde en fredeligere Legeplads — men hvorhen? Meningerne var delte blandt Fanger-Kaptajnerne. De seks af disse holdt absolut paa, at Eytet maatte søges mod Nord, da der ikke var Land andre Steder; og saa sejlede de alle seks til Statens Island. Men Kaptajn Palmers Mening gik i den modsatte Retning, og da han tillige ikke kunde frigøre sig for Tanken om det mystiske Aurora, vendte han Heros Stævn stik mod Syd.

I otte Dage kæmpede Kaptajn Palmer og hans Folk sig frem gennem disse sydlige Regioners barske Snestorme og isenede Taager. Gigantiske Søer tumlede med den lille Slup og kastede den snart højt mod Himlen og snart mod Dybet, og ingen kunde se eller ane, hvor det vilde ende. Men det gik Syd over og stadig Syd over, og da Stormen en skønne Morgen stilnede af, og Solen brød gennem Taagen og jog den paa Flugt, tog Kaptajn Palmer sin Sælskinds-Kabuds af Hovedet og hilste det høje, snedækte Land, der tonede op over den sydlige Horisont.

Dette Land var ikke angivet i noget Kort, og Kaptajn Palmer var ikke i Tvivl om, at han havde fundet det mystiske Aurora. Han sejlede Sluppen tæt ind til Kysten og krydsede frem langs det ukendte Land. Han ankrede i flere Bugter og gik selv i Land med Baad og undersøgte de nær-

meste Kyststrækninger meget nøje — og ikke mindst Strandbreddens Sten og Sand. Han fandt dog hverken Guld eller Sølv, og de eneste levende Væsner, han saa, var Pingviner, som i Myriader sad rundt om paa Roks og Klipper og tog sig ud som Hærskarer af Soldater i snorlige Geledder og Kolonner. Men ikke en eneste Sæl var at se.

Da Kaptajn Palmer saaledes i flere Dage havde sejlet langs med Kysten, gik det efterhaanden op for ham, at dette Land ikke kunde være en Ø, og det stod ham tilsidst klart, at Aurora maatte søges et andet Sted. Og saa lagde han omsider sit Ror om og styrede Nord over for en let Brise.

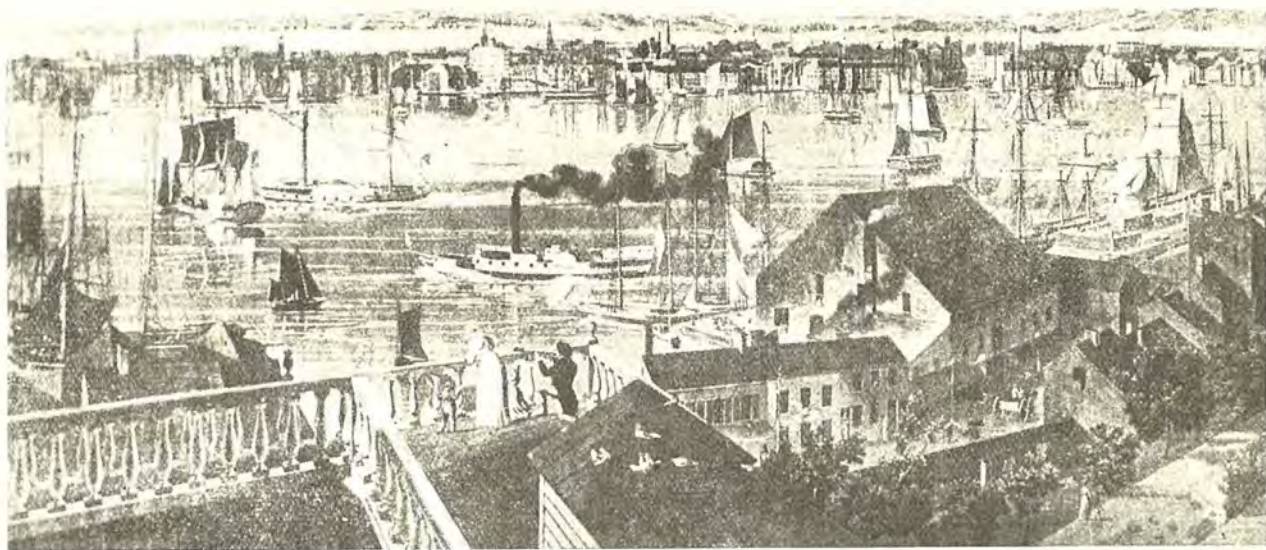
Den første Nat paa Tilbagevejen kom »Hero« ind i en kold Taage saa tæt som en Mur, og saa slækkede Brisen efterhaanden af, og det blev Vindstille. Ved otte Glas Midnat løste Kaptajn Palmer sin Styrmand af og overtog Vagten. Han travede frem og tilbage fra Borde til Borde, og som andre Smaaskippere har gjort saa ofte baade før og senere, trampede han Tiden ihjel paa sit lille Dæk med:

Captain Cottington he went to sea!
 Captain Cottington he went to sea!
 Captain Cottington he went to sea-e-e-e-e-e-e!
 Captain Cottington he went to sea!

Og saaledes fordrev Kaptajn Palmer Tiden med »Captain Cottington«, til Rorsmanden havde slaet et Glas. Saa standsede Kaptajn Palmer brat og lyttede. Hans Øre havde fanget en Lyd fra Bagbord som et Ekko, og straks efter hørte baade han og Rorsmanden den samme Lyd fra Styrbord.

Dette var i høj Grad mystisk. Kaptajn Palmer vidste — eller mente i hvert Fald at vide, at der her omkring ikke fandtes andre levende Væsner end Pingviner og Hvaler og Albatrosser og deslige, og han var langt fra at tro, at disse ringede med Klokker. — Men hvorfra stammede Lyden da? — Overtroen var stor blandt Datidens Søfolk — baade blandt høje og lave, og hele Vagten blev straks alarmeret og fik Paalæg om at holde skarpt Udkig og høre godt efter.

Og disse Søfolk, som selv var ladede med Mystik og haarrejsende Beretninger fra alle Verdens Have, og som alle kendte mere eller mindre til den evig ferdømte og flyvende Hollænder »Vanderdecken«, troede fuldt og fast, at det var dette frygtede Spøgelse af en Skipper, der var ude efter dem, og de korsede sig. Og da den mystiske Lyd igen lod sig høre ved to Glas, trillede den kolde Sved ned ad Ryggen paa dem, mens Væden dryppede fra Bom og Gaffel og klaskede gen-



New York set fra Højderne ved Brooklyn, 1837.

(Efter Maleri af J. W. Hill).

nem Stilheden saa haardt i Dækket, at de uvilkaarligt fo'r sammen for hvert Dryp, der faldt. Og Uhyggen steg, eftersom Timerne skred, og de mystiske Lyde voksede i Antal med Glassene paa »Hero«s Klokke; og den kulminerede, og de stivnede i Rædsel, da pludselig ét hvinende Skrig og et klagende Hyl gennemflængede Luften og straks efterfulgtes af en langtrukken Gurglen ude i Taagen.

Nu var da selve Vanderdecken los i disse skrækslagne Matrosers Hjerner. De stirrede ud i Taagen og troede at se Skygger af Sejl baade her og der. Og Kaptajn Palmer havde sin Hyre med at overbevise dem om, at baade Skrig og Hyl kun var, hvad de havde hørt saa ofte før, og at de til enhver Tid selv vilde tilskrive dette som hidrørende fra et Par forelskede Pingviner. Han selv var ikke længere i Tvivl om, at han var i Følge med et andet Skib — og maaske flere. Og da Styrmanden igen afløste ham Klokken fire, gav han Ordre til at passe godt paa og kalde, hvis Taagen lettede. Saa gik han ned og til Køjs og sov skiftevis med det ene Øje lukket ad Gangen og med begge Øren paa vidt Gab.

Ved syv Glas sprang en let Brise op og slog en lille Flænge i Taagen. Sejlene fyldtes, og Sluppen krængede svagt, men dog saa føleligt, at Kaptajn Palmer var paa Dækket, før Styrmanden naaede at faa ham varskoet. Og da Taagen kort efter splittedes helt og flygtede for Brisens som spredte Disklatter, opklaredes ogsaa Nattens Mysterium.

En lille Mil borte om Bagbord laa en Fregat, og i omtrent samme Afstand om Styrbord saas et andet mindre Krigsfartøj, og begge tonede russisk Flag.

Kaptajn Palmer lod straks Stjernebanneret flyve op under »Hero«s Gaffel Alle tre Skibe brasede bak, og straks efter satte en tolv Aarers Chalup af fra Fregatten. Og da dette Rorfartøj, bemanded med uniformerede Matroser og en guldgaloneret Officer rundede om »Hero«s Agterende og lagde til langs Siden, synede det næsten lige saa meget i Størrelse som den lille Slup.

Den russiske Officer traadte fra Baadens Essing og lige ind paa »Hero«s Dæk. Han talte flydende Engelsk og præsenterede sig som Udsending fra Fregattens Chef, Kommandør Bellinghausen, der udbad sig Æren af at se Kaptajnen fra den amerikanske Slup som Gæst ombord i Fregatten.

Kaptajn Palmer var her som gennem hele sit senere Liv en Handlingens Mand, der gik frem uden mange Dikkedarer. Før ham kom det ceremonielle i anden Række, uden at det dog kunde siges, at han manglede Selvrespekt eller derved tilsatte noget af sin Værdighed. Han tog mod Invitationen paa staaende Fod, og efter at han havde givet sin Styrmand nogle korte Ordre, jumpede han over i Chaluppen, som han stod og gik i Sæskinsdragt og med Sydvest og lange Søstøvler paa.

Paa Kommando stødte Pligthuggeren fra. Paa

en anden Kommando faldt de tolv rejste Aarer, og efter en tredje fløj Chaluppen med taktfaste Smæk i Skvælbordene i strygende Fart mod Fregatten, hvor Kaptajn Palmer blev modtaget paa Falderebet af den vagthavende Officer, der straks ledsagede ham til Chefens Kahyt.

Sceneriet af Mødet her mellem Kaptajn Palmer og Kommandør Bellinghausen blev senere gengivet i Olie og Farver af en amerikansk Marinemaler, og Kopier af dette Billede blev i Tusindvis spredt over De Forenede Stater. Man ser en Del af den luksuriøse Chefskahyt, den ærværdige, hvidhaarede Kommandør i sin straalende Uniform og omgivet af en Stab af højtstaaende Officerer, og foran ham den unge, kæmpestore amerikanske Kaptajn — værdig og dog ærbødig og med Frejdighed lysende ud af Øjnene. Hans grove og slidte Sømundering staar i skarp Modsetning til hans friske, intelligente og i det hele taget tiltalende Ansigt. Man ser den gamle Kommandør med et elskværdigt Smil om Munden række sin Gæst Haanden, og man kan næsten høre hans venlige Velkomsthilsen:

»God Dag, unge Mand og velkommen ombord! Værsgo' og sid ned!«

Efter at Kommandør Bellinghausen havde spurgt ud paa Kryds og tværs, om Kaptajn Palmer selv, om hans Skib og om det Land, han havde opdaget, bemærkede han ligesom tilfældig, at han selv havde været to Aar ude paa Rejse for at gøre Opdagelser, og saa udbad han sig at faa Kaptajn Palmers Kort og Logbog at se. Og mens Kort og Logbog blev hentet fra Hero, indtog han en splendid Frokost sammen med sin Gæst og sine øverste Officerer.

Senere efter Frokosten, og da »Hero«s Kort og Logbog var omhyggelig gennemgaaet, rejste Kommandør Bellinghausen sig pludselig fra sin Stol, og idet han strakte sig op paa Tærne og ligesom faderlig lagde sin Haand paa den unge Kaptajns Hoved, gav han efter nøje Overvejelse Luft for sine Følelser i følgende Tale:

»Til Din Ære kalder jeg det Land, Du har opdaget »Palmers Land«. Men hvad vil nu min høje Majestæt sige, og hvad vil han tænke om min Krydsen omkring i to Aar for at finde dette Land, som nu er opdaget af en Dreng i en Slup, der ikke er stort større end denne Fregats Storkaad?«

Kaptajn Palmer var ikke i Stand til at give noget Svar paa disse Spørgsmaal, men han takkede sin Vært for den Ære, der tillagdes ham og for hans Venlighed og Gæstfrihed, og for øvrigt følte han sig ikke kaldet til at udtale sin Me-

ning om denne gamle Gentlemans Kvalifikationer som Forsker.

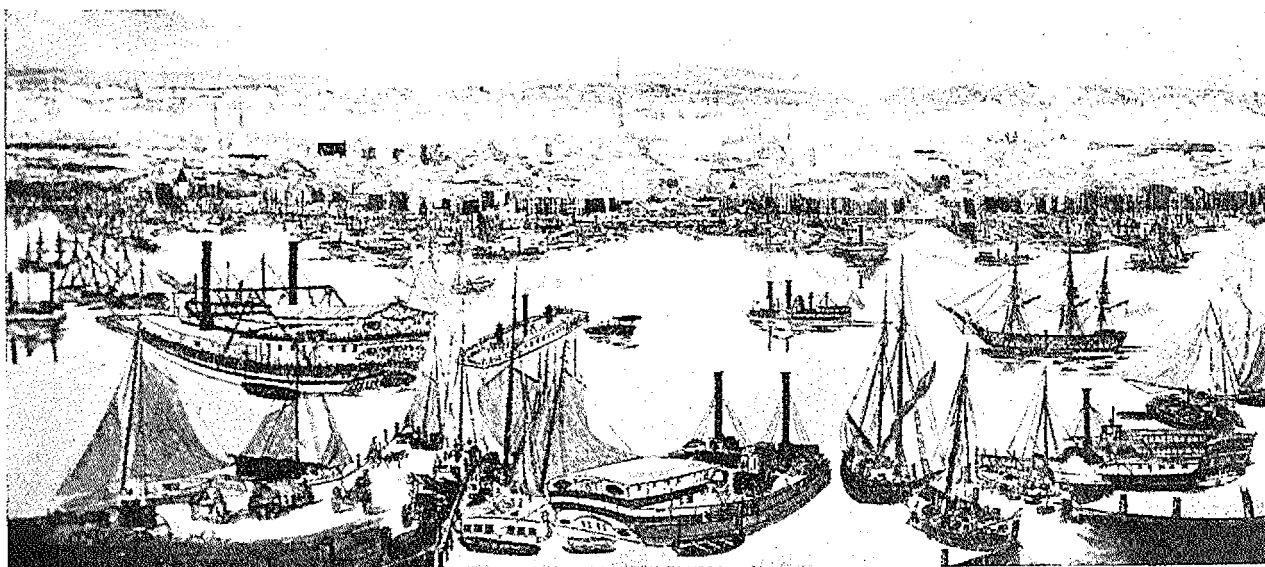
Det skal bemærkes, at den her omtalte Del af det antarktiske Kontinent siden har beholdt Navnet »Palmers Land«, og at der forløb 20 Aar, før det blev genopdaget af den engelske Forsker James Ross, som ledede den berømte Erebus og Terror Ekspedition.

Efter denne Oplevelse sejlede Kaptajn Palmer tilbage til Syd Shetlands Øerne, hvor Sælerne imidlertid var begyndt at indfinde sig paa de gamle Fangstpladser igen. Og han ankom til Storington en hel Maaned før Ekspeditionens øvrige Skibe — med »Hero« fuldt lastet med Sæl-skind og med et Navn, som fløj Verden over, og som New Yorks Skibsredere næsten sloges om at faa anbragt paa Førerpladsen i deres Skibes Bemandingslister.

Borrow & Spooner var de første heldige, og for dette Rederi førte Kaptajn Palmer Skonnerten »Cadet« paa adskillige Rejser til Mexico og de der omliggende spanske Besiddelser. At føre Skib i disse Farvande og paa disse Kyster var paa den Tid ikke nogen helt let Opgave at løse tilfredsstillende, og den kunde maaske synes temmelig stor for en Mand i Kaptajn Palmers Alder. Købmændene i de spanske Besiddelser var for største Partens Vedkommende store Kæltringer, og Farvandene i disse Egne var en yndet Operationsbasis for Sørøvere. Men Nathaniel Brown Palmer var født Verdensmenneske. Han kunde omgaas baade ærlige Folk og Kæltringer, og han blev snart velset i alle Kredse. Skarpsindig, som han var, gennemskuede han alle Købmændenes Rævestreger, og de, der gjorde Forsøg paa at bedrage ham, snød i Reglen sig selv. Han handlede med Fortjeneste og sejlede store Kapitaler ind til sine Redere i denne Fart, og han gav Fanden i Alverdens Sørøvere, og dem, der jagede ham, gav han lange Næser.

I 1826 fik Kaptajn Palmer Kommandoen over Briggen »Tampico«, som han førte paa en Rejse til Carthagena. Efter Hjemkomsten fra denne Rejse indtraadte han i Ægttestanden med en Frøken Babcock — en Søster til den Kaptajn David Babcock, som senere høstede megen Berømmelse for sine Rejser med Clipper-Skibene »Sword Fish« og »Young America«, hvorom der senere skal berettes.

Efter nogle faa Hvedebrødsdage gik Kaptajn Palmer igen løs paa Beskøjterne ombord i Briggen »Francis«, som han førte flere Rejser til Europa. Og i 1829 sejlede han med Briggen »Anawan« ud paa en ny Ekspedition til Øerne om-



New York set fra Brooklyn, 1845.

(Maeri af Wm. Meale).

kring Kap Horn for nærmere at udforske Sælernes Tilholdssteder.

Herefter er det i de nærmest følgende Aar vanskeligt at følge Kaptajn Palmer. Men fra 1833 til 1842 førte han New Orleans-Paketterne »Huntsville«, »Hibernia«, »Garrick« og »Sidons«, og efter den Tid Clipperne »Poul Jones« og som tidligere beskrevet »Houqua«, »Samuel Russell« og »Oriental«, indtil han 1850 officielt trak sig tilbage fra Søen, kendt over hele Amerika, i de fleste større Havnestæder i Europa og overalt paa Kinakysten som »Kaptajn Nat«.

Det var naturligvis umuligt for en Mand af Kaptajn Palmers Støbning at tilbringe Resten af sit Liv i Uvirksomhed, og det første, han gjorde, efter at han officielt havde opgivet Søen, var at føre Damperen »United States« fra New York til Bremen, hvor den blev solgt. Og da hans Paarørende spurgte ham, hvorfor han saaledes straks brød med sit Forsæt, svarede han, at han oprigtigt talt ikke fattede, at nogen kunde regne en saadan Trip for Søfart.

I mange Aar var Kaptajn Palmer den selvskrevne Raadgiver for A. A. Low & Brothers i alle vigtige Anliggender vedrørende dette Rederis Skibe. Hans indgaaende Kendskab til Skibskonstruktion fik stor Indflydelse under Bygningen af »Houqua«, »Samuel Russell« og »Oriental«, ligesom Ombygningen af den berømte Clipper »Great Republic«, som ogsaa senere skal beskrives, blev foretaget efter hans Raad og Tegning. Desforuden beklædte han som Sømand *par excellence* mange andre Tillidshverv. Han var en ivrig Sportsmand, Fisker og Jæger om en Hals,

og ikke mindst dyrkede han Sejlsporten. Han ejede personlig 15 Lystfartøjer, og han var Medstifter af New Yorks Yachtklub. Den pragtfulde Skonnert »Juliet«, som han selv havde givet Tegning til, var hans Yndlingsfartøj, og med den sejlede han Sommer efter Sommer rundt i Farvandet langs New Englands Kyst, som han havde elsket fra Barnsben, og som han kendte ud og ind.

I 1876 ledsagede Kaptajn Palmer sin yngre Broder Kaptajn Alexander Palmers brystsyrge Søn til Santa Barbara. Men da Opholdet her ikke havde den forventede Indflydelse paa Nevøens Helbred, tog den 77 aarige Kaptajn Nat ham med paa en Rejse til Kina med Clipperen »Mary Whitridge«. I Hong-Kong var der den Gang ingen tilbage af dem, der personlig havde kendt Kaptajn Nat. Men Erindringen om ham havde sat saa dybe Spor, at de afdøde Venners Efterkommere beredte ham store Ovationer.

Paa Hjemrejsen over San Francisco med Damperen »City of Pekin« døde Nevøen Dagen efter Afrejsen fra Hong-Kong, og dette var et saa haardt Slag for den gamle Kaptajn Palmer, at han aldrig overvandt det. Ved Ankomsten til San Francisco maatte han for stedse lægge op. Han døde den 21. Juni 1877 i sit otteoghalvfjerdsindstyvende Aar og blev begravet sammen med sin Nevø i Stonington.

Kaptajn Palmer var af Udseende meget robust; men hans Sind var mildt og hans Hjerte varmt, og han følte oprigtigt med andre baade i Sorg og Glæde. Ingen har som han opdraget saa mange unge Sømænd til dygtige Skibskaptajner,



New York set fra Højdedraget ved Brooklyn, 1823.

(Efter Maleri af Wilm. G. Wall).

og mange er de, som aldrig havde sejlet med ham, men som inspirerede af hans gode Eksempel ogsaa naaede frem i første Række.

Nathaniel Brown Palmer regnedes for at være den mest fuldkomne Type paa den Tids Koffardisømand, og han staaer i Mindet for Amerikanerne som alle Clipper-Kaptajners Fader. Derfor er det ogsaa forstaaeligt, at A. A. Low & Brother til hans Ære kaldte deres skønneste Clipper »N. B. Palmer«.

»N. B. Palmer« var bygget hos Jacob Westervelt i New York 1851 og regnedes for at være denne Skibsbyggers Mesterstykke. Clipperen maalte 1490 reg. Tons. Den var 214 Fod lang, 39 Fod bred og 22 Fod dyb, og med Hensyn til dens Stabelafløbning skal her gengives et lille Udtog af et Brev herom, som Clipperens første og mangeaarige Fører, Kaptajn Charles Porter Low, skrev til en Ven. Det lyder som følger:

»Skibet var klar til at sætte i Vandet i Begyndelsen af Marts. Det var fuldt tilrigget med Skysejlsræer i Top, men havde ingen Ballast ud over Ankerkæderne. Paa Dagen overdrog Kaptajn Palmer mig til min store Ærgrelse Førerposten over en Bugserdamper, som var fyldt med unge Piger og Mænd og en Del ældre Kvinder af hans Bekendtskab, som havde ønsket at nyde Synet af Stabelafløbningen fra Søsiden. Jeg selv vilde naturligvis helst have været ombord i Clipperen, da

den løb ud, men ikke desto mindre fik jeg megen Fornøjelse af Turen ombord i Bugserdamperen sammen med alle disse Mennesker af Kaptajn Palmers Bekendtskabskreds, som jeg var sat til at tage Vare paa. Vi havde et langt bedre Overblik over Stabelafløbningen, end nogen kunde have det fra Landsiden, og det var et storslaaet Syn at se dette kolossale Skib med sin flotte Rejsning glide majestætisk ud i Vandet. Og da vi derefter paa Bugserdamperens Dæk havde indtaget en herlig Frokost med Champagne og Cigarer, var vi alle enige om, at en Stabelafløbning altid burde ses fra Søsiden.

Da jeg senere kom op til Værftet, fandt jeg Skibet liggende langs Kajen — lækkende som en Si og Kaptajn Palmer i et saa sort Humør, som jeg aldrig har set det før. Det var imidlertid for sent paa Dagen at faa Clipperen i Tørdok for at finde Lækagen, og der blev saa lejet Mandskab til at holde den paa Pumperne Natten over. Den næste Dag fandt Kaptajn Palmer selv, at der manglede en Bolt i et Hul under Vandlinien.«

»N. B. Palmer« afsejlede fra New York den 6. Maj 1851 og naaede San Francisco paa 107 Dage. En Frisco Lods tog Clipperen ind fra Golden Gate og ankrede den op tre Mil fra Pieren, hvor den skulde losse. Kaptajn Low lod sig straks sætte i Land og opsøgte Agenten, som var en Nantucket-Mand, der selv tidligere havde ført Skib og havde været en Hund til at sejle, og som na-

turligvis udbad sig Forklaring paa, hvorfor Skibet ikke var kommen til Pieren.

»Lodsen nægtede at tage det nærmere ind«, svarede Kaptajn Low.

»Skibet skal til Pieren«, sagde Agenten.

»All right«, sagde Low. »Naar det skal, saa skal det.«

Saa gik han ombord igen. Men Lodsen nægtede stadig at tage Skibet længere ind. Grunden til hans Nægten kendes ikke.

Kaptajn Low kaldte saa alle Mand paa Dækket og satte Sejl. Vinden var laber og ret tværs. Low vidste, at Vind og Sejl kunde standse Skibet lige saa vel som drive det frem, og han lod Clipperen faa al den Sejldug, der kunde hænges paa den, fra Dæk og til Skysejlsræerne, og saaledes kom han strygende ind over, til han var i en Kabellængdes Afstand fra Pierhovedet. Saa brasede han sin Stortop bak og løb flot op langs Pieren, uden at Clipperen saa meget som skurede mod dette Pæleværk.

»N. B. Palmer« sejlede fra San Francisco til Kanton i Ballast og med 75 døde Kinesere, som saaledes gjorde den sidste Rejse til det himmelske Rige for 75 Dollars pr. Lig. Clipperen afsejlede igen fra Kanton den 6. Januar 1852 og gjorde Hjemrejsen til New York paa 84 Dage, og Kaptajn Low havde med denne Rekord sat mange graa Haar i Hovedet paa Kaptajn Creesy, som var sejlet fra Kanton 3 Dage før med »Flying Cloud«, og som hjem over blev sejlet 10 Dage agterud.

Mens »N. B. Palmer« saaledes under hele sin første Rundrejse paa den smukkeste Maade repræsenterede Jacob Westervelts Værft, var samtidig en fuldrigget Model af Clipperen udstillet i Krystal Paladset i London, hvor den vakte megen Opmærksomhed og blev beundret og anerkendt som det smukkeste Eksempel paa den amerikanske Clipper-Type, man endnu havde set i England.

Paa Clipperens anden Udrejse præsterede den det tredie Døgn efter Sandy Hook at udsejle en Distance paa 396 Mil i 24 Timer, og som tidligere beskrevet, overhalede den paa Højden af Pernambuco »Flying Cloud«, som var afsejlet fra New York 8 Dage før den. »N. B. Palmer« naaede dog først San Francisco 3 Uger efter Rivalen, og som ogsaa tidligere anført, skyldtes dette væsentligt, at Clipperen maatte ind til Valparaiso for at landsætte nogle oprørske Matroser, som med Revolver og Haandspage havde forsøgt henholdsvis at lave Førstestyrmand til en Sigte og Andenstyrmand til en Pandekage, og hvis Be-



Captajn Nathaniel B. Palmer.

lægning med Haandjern og Arrest havde en saa uheldig Indflydelse paa en Del af Kammeraterne, at disse tilsidst gjorde Forsøg paa at sætte Clipperen paa den anden Ende i et aabenlyst Mytteri.

Det er i de fleste Tilfælde fra første Begyndelse meget smaa Aarsager, der giver Anledning til Mytteri ombord; og saaledes var det ogsaa her. »N. B. Palmer«s Kompashus — det saakaldte Natius — var en udskaaret Træfigur, der forestillede en tykmavet Matros i Marineuniform. Denne Træmand optog i den Grad Rorsmændenes Opmærksomhed, at disse undertiden helt glemte Styringen. Og da det netop var daarlig Styring, der fra første Begyndelse gav Anledning til de Rivninger mellem Styrmand og Mandskab, som endte med Revolverkugler, Haandspage og Haandjern og ødelagde Clipperens Udrejse, gav Kaptajn Low straks efter Tilbagekomsten til New York den tykmavede Matros Landlov for bestandig og erstattede ham med et rigtig Natius

Efter dette grundige Nederlag paa Vejen ud til San Francisco syntes »N. B. Palmer«s Chancer for en god Rundrejse meget smaa. Men Clippe-

ren, som afsejlede fra San Francisco 10 Dage efter »Flying Cloud«, kom ikke desto mindre først til Kina, og den slog ogsaa »Flying Cloud« fra Kantor til New York.

I 1854 lastede »N. B. Palmer« Tran i Honolulu, hvorfra den afsejlede den 23. April. Clipperen passerede Linien efter 6 Dages Forløb og rundede Kap Horn med Læsejl til og Skysejl i Top og med 38 Dage i Søen. Den passerede Linien i Atlanten med 57 Dage fra Honolulu, og den var 16 Dage foran den berømte »Sovereign of the Seas«. Det er ikke hermed sagt, at »N. B. Palmer« var et hurtigere sejlende Skib end baade »Flying Cloud« og »Sovereign of the Seas«, men det skal slaas fast, at den var af samme Klasse som disse — og en af de hurtigste Clippere.

Kaptajn Low var en af de faa Clipper-Kaptajner, som altid havde sin Hustru med paa Rejse. Hans Skib var hans Hjem. Hans Hustru var ualmindelig smuk, og ved Land var »N. B. Palmer«s Kahyt Centrum for megen Selskabelighed. I Kina kaldte man Clipperen »Yachten«, og med dens Netværk af vel vedligeholdt Rig, dens skinnende

Messingkanoner og andet Messingtøj, Guldstriben udenbords og den Ødselhed paa Traktement og ligefrem Fraadseri, der fandt Sted paa 4. Juli og paa Washingtons Fødselsdag, fortjente den ogsaa Navnet.

Efter den omtalte Rejse fra Honolulu blev »N. B. Palmer« sat i direkte Fart mellem New York og Kina, og Kaptajn Low førte ogsaa Clipperen frem og tilbage ad denne Vej med stort Held og megen Dygtighed, indtil den i 1872 blev solgt til Europa.

Om N. B. Palmers senere Tilværelse foreiigger der ingen autentiske Oplysninger. Alle Spor af Clipperen fra dens sidste Leveaar er udviskede; men der findes i New York endnu et synligt Mind fra dens Glanstid. Her kan man den Dag i Dag udenfor Optikerne Negus' Etablissement for nautiske Instrumenter se en udskaaret Træfigur, forestillende en Sømand, der som Skilt for Forretningen holder et Kompas mellem Hænderne. Og denne Sømand er den samme tykmavede Matros, der i sin Tid sejlede som Nathus med Clipperen »N. B. Palmer«.

Sømanden, der blev sort.

Den danske Sømand, der for et Par Aar siden vakte Sensation i hele Europa ved under et Ophold i England at have paadraget sig en Sygdom, der havde den sælsomme Følge, at hans Hud blev sort som en Negers, er for et Par Dage siden død i Hull.

En vanskelig Rejse.

Den købenaavnske Bugserdamper »Pluto« vendte forleden Dag hjem efter en meget vanskelig Rejse. Dampere afgik sidst i April fra København med to store Lægtene, »Doris« og »Daisy«, som Dampskibsselskabet »Union« havde solgt til Holland. I Nordsøen indtraf der en saa stærk Storm, at man maatte redde Besætningen fra de to Lægtene om Bord i Bjergningsdamperen, hvorpaa Fcrtøjningerne kort efter sprængtes, og begge Lægterne drøv bort. De er dog senere fundne og indbugserede til tyske Havne.

Dieselmotorer til Isbrydere.

Da den sidste finske Isbryder skulde kontraheres, rejstes ogsaa Spørgsmaalet om at anvende Dieselmotoren, og som Fordele anførtes, at denne sidste var klar til hurtig Brug i Modsætning til saavel det kul- som oliefyrede Dampskib. Som Eksempel herpaa kan nævnes Bjergningsfartøjet »Fritiof« paa 1250 I. H. K., som paa ca. ¼ Time kan gaa fra Station, naar Ordre kommer. Den økonomiske Side afhænger af Oliens Pris i Forhold til Kul, men Virkningsgraden bliver tre Gange saa stor for samme Brændselsmængde. Driften maa betragtes som fuldt saa paalidelig som Dampmaskinen, medens de mange og hurtige Manøvrer, som en Isbryder forlanger af sin Maskine, maaske vil volde nogen

Vanskelighed. Det bekendte Götaverkens Direkter udtaler sig med stor Optimisme om nævnte Maskines Muligheder for denne specielle Tjeneste og anser den for Fremtidens Erivmotor i disse Skibe, da Brændselsomkostningerne spiller en meget stor Rolle — 60 pCt. af Driften. Trods alle disse rosende og forhaabningsfulde Udtalelser vakte man Dampmaskiner som Drivkraft i den finske Isbryder.

Da »Dronning Maud«s Kaptajn selv var Lods.

Da »Dronning Maud« paa en af sine sidste Ture var for Indgaaende til Parkeston og som sædvanligt havde signaleret efter Lods, fandt denne paa at forbigaa Rutedamperen og betjene en Lastdamper først til Trods for, at denne kom bagefter »Dronning Maud«. Denne grove Tilsideættelse fra den engelske Lods' Side vilde Kaptajn Rasch imidlertid ikke finde sig i, og da han kender Farvandet saa godt som nogen, besluttede han trods den lovbefalede Lodspligt selv at føre Skibet i Havn, hvilket ogsaa gik glat.

Da Englænderne imidlertid paa dette Omraade ikke er til at spøge med, blev den danske Kaptajn støvnet, og skønt den engelske Lods' Optræden jo kun har været lidet flatterende, er der næppe Tvivl om, at Søretsdommen vil gaa Kaptajnen imod.

En Stør paa 218 Pund.

Løkkenfiskerne fik forleden i deres Snurrevaad en usædvanlig og interessant Fangst: En Stør, der vejede ikke mindre end 218 Pund. Det er den største Stør, der er fanget i danske Farvande, hvor Støren forøvrigt er meget sjælden.



De eneste Overlevende.

Novelle af Kidd Neriss.

Det var ved Daggry, at Jimmy Dean vaagnede til Bevidsthed, langsomt, som en Mand, der var naaet Dødens Lande og nu finder sig selv paa Jorden igen, altfor træt til at tænke. Han laa paa Stranden, skyllet op af Bølgerne, svag og lammet og afkræftet efter sin forfærdelige Kamp med de fraadende Vande, sin Rejse over mange Korallevs spidse Tænder. Stormen var nu forbi, men Havet brølede stadig derude, og Søfuglene skreg efter Bytte.

Da det blev Dag, kom mange nøgne, sorte Mænd, der boede oppe mellem Krat og Junglens høje Træer, listende ned til Stranden paa lette Fjed for, ligesom Søfuglene, at søge Bytte; for at se, hvad Stormen havde efterladt til dem, da Havet atter trak sig tilbage.

Det var sortbrune, abeagtige Mænd, af den laveste Mennesketype, Kulturen kender: med Næseringe af Koral og med lave Pander og tykke,

fremstaaende Læber. Nogle var bevæbnede med Spyd og smalle Skjolde, andre med Køller og nogle ganske enkelte med gammeldags Skydevaaben. Menneskeædere var de, graadige, grusomme og bestialske i hele deres Færd.

Jimmy Dean løftede omsider Hovedet og fik sig med stort Besvær sat op; alle hans stærke Lemmer ligefrem knagede af Overanstrengelse efter Kampen med Bølger og Storm. Han saa sig om. Der var Havet, lige ved ham.... Vraget var der ikke, og det ventede han heller ikke; det var sandsynligvis drevet længere ned ad Kysten Hans egen Baad laa der, i meget beskadiget Tilstand; den kunde muligvis blive nyttig engang igen, sagde han til sig selv, idet han tilkastede den et sløvt Blik.

Der var ingen Lig drevet i Land der, hvor han befandt sig, og da han med eet fik Øje paa den skarpe, opretstaaende Finne af en Haj, der gled forbi, forstod han, at her kom intet spiseligt i Land, saa længe den var i Virksomhed.

Over hans Hovede svajede høje Palmetræer deres yndefulde Kroner, og skrigende Papegøjer fløj omkring deroppe.

Mulig dette var en af de Øer, der endnu bebødedes af Kannibaler, han vidste det jo ikke; mulig der var store Copra Plantager i Nærheden, mulig ogsaa en Missionsstation. Han anede slet ikke, hvor i Verden han befandt sig, han vidste kun, at han havde en uhyggelig Fornemmelse, ligesom om en Kaalorm krøb ned ad hans Rygrad, langsomt, varsomt..... Han gyste.

»Det er Fanden til Fornemmelse«, sagde han højt, og det gjorde ham godt at høre sin egen Stemme. »Og her er sku Frokost i Massevis.«

Han gik ned til Vandkanten og samlede sig en hel Bunke Østers; nok til Dagens Behov. Han var, i al Fald saavidt han selv vidste, den eneste Overlevende fra Damperen »Queen«. Den eneste Overlevende, det er en Kendsgerning! sørger aldrig over Tabet af Kammerater, Skib eller Ejendele; han er fyldt af en Slags Storhedsvarvid over at være sluppet fra det, der dræbte hele Resten af Besætningen og splintrede deres Skik.

Opfyldt af disse Betragtninger fortsatte han sin Søgen langs Strandkanten; Mennesker var her altsaa ikke, men Føde i Massevis!

Lige med et Sæt standsede han og stod som rodfæstet til Stedet: der, paa Sandet, laa noget, et Menneske, altsaa vel Nr. 2, der havde overlevet »The Queen«s Skibbrud! Jimmy gik hurtigt derhen. Han bøjede sig ned og lyttede til Hjerteslaget: det levede endnu! »Det..... ja, før i samme Sekund sagde han, skuffet og ærgerlig, til sig selv:

»Levende..... tja!, men det er bare et »Skørt«. Fanden da osse!

Jimmy Dean hadede ikke Kvinder, men han vilde helst ikke have noget at gøre med dem. Hans Instinkt sagde ham fra første Færd af, at, dersom man, som han, elskede det fri og helt ubundne Liv, gjorde man bedst i ikke at give sig for meget af med Skørter; naa, og saa havde han jo gennem Aarene set, hvordan Kammeraterne ødelagde sig selv, gik i Hundene, over disse her »Skørters« Skyld.

Det var de ordentlige, pæne Piger, han frygtede mest af alt; dem, som man vidste, tog det hele alvorligt og som derfor var de farligste, Evis man ikke vilde bindes af noget.

Naa, og her var en af disse, af den allerfarligste Slags; ung og smuk og fin laa hun der paa Sandet, i Udmatelsens tunge, dødliggende Søvn; tilsyneladende var hun aldeles uskadt, med Undtagelse af en lang Rift paa højre Overarm.

Sikken Skæbnen kan skabe sig, tænkte Jimmy, aldeles fortumlet og indædt gal paa denne Verdensstyrelse. Kaptajnen, Styrmanden og hele Re-

sten af de raske Gutter druknede tilige med alle Passagererne, kun denne ene lille Kvinde var sluppet godt fra det! Hun..... ja og saa han selv.

Ja, der laa hun..... og her stod han.

Naa, og nu var det maaske Skæbnens Mening, at han skulde skaffe hende Føde og Husly og Beskyttelse! Fanden heller! Det manglede bare. Ikke Tale om den Ting.

»Bare to reddede«, gentog han højt, »og den ene af dem et Skørt.«

De lange Øjenvipper løftedes, de store, blaa Øjne saa lige ind i hans, og Livets Rødme steg op i hendes Kinder. En Vredsrødme var det vel, for hendes Stemme lød forbitret, da hun talte.

»Jeg hørte godt, hvad De sagde, maa De tro. Jeg hørte det ogsaa første Gang; De er rasende, fordi det var mig, og ikke en af deres Kammerater, der blev frelst. Men De behøver ikke at gøre Dem nogen Ulejlighed, hvad mig angaar; jeg har været ude for noget lignende een Gang før og skal nok sørge for mig selv, baade med Føde, Ild og Husly. Farvel.«

Hun rejste sig med Besvær, gik nogle Skridt fremad, først usikkert, derpaa mere oprejst og sikkert. Hun tog Vejen til højre, drejede rundt om et fremspringende Næs og var snart forsvundet.

Jimmy stod alene og grinede behageligt. Fred være med hende! Han haabede, at hun kunde vogte sig selv. Men det var netop det, der ikke var muligt; hvor fillig en Kvinde end var, hvad Styrken angik stod Manden dog heldigvis langt over hende, og selv om denne hersens Tingest endogsaa kunde rive og bide som en Vildkat, og det tiltroede han hende gerne, kunde hun umuligt staa sig mod en Flok af nøgne, menneskeædende, beskidte Negere med Spyd og Køller. Hvis een af dem først fik fat paa hende.....

»Fanden da osse, at det kun er et Skørt!« gentog han for tredje Gang og stirrede ubeslutsomt efter hende. Han kunde jo have kaldt hende tilbage, men han mente jo, at hun ikke vilde tage den mindste Notits deraf, saa det kunde selvfølgelig slet ikke have nyttet, trøstede han sig selv.

Nu begyndte Kaalormene igen at krybe op langs hans Rygrad.

Han gav sig til at gaa langs med Bredden den Vej, hun var forsvundet. Saa snart han kom rundt om Hjørnet, saa han hende, hun havde maattet sagtne Farten! Men lige saa snart hun fik Øje paa ham,..... hun maatte vel have haft en Fornemmelse af hans Nærværelse, ellers havde hun vel næppe set ham saa hurtigt!..... satte hun atter Farten op og gav sig til at krybe op af en høj, stejl Skrænt, der helt skjulte Udsigten. Han naaede snart derhen og begyndte at klatre op samme Vej som hun; men lige som han tog de første Tag, saa han hende entre ned igen, forsigtigt, med Fingeren paa Læben som Tegn til ham, om at han maatte være tavs. Hendes Øjne stod stive i Hovedet af lutter Spænding.



Han saa spørgende paa hende, men hun rystede bare paa Hovedet. Det var først, da hun var naaet ned paa Sandet og stod ved hans Side, at hun begyndte at ta'e.

»Vraget ligger derovre,« sagde hun. »Der er en lille Havbugt der, og Vraget ligger paa den modsatte Side. Der er tre Kanoer derude med Bunker af Indfødte, og en hel Mængde staar paa Stranden. Det saa ikke ud, som de vilde komme herhen, men man ved jo aldrig. De ser modbydelige ud, og vældig store og stærke. Jeg ved, at der er Kannibaler paa flere af disse Øer her omkring.«

»Hvem har bildt Dem den ind?« spurgte Jimmy Dean.

»Den Mand, som jeg skulde have været gift med; det var jo derfor, jeg kom ud med »The Queen.« George Ladd. Han skulde have mødt mig i Gizu. Han bor i Rubiana.«

»Godt, naa ja, saa ved De her er Kannibaler.«

Der er jo ikke noget at gøre ved det. Det var ellers det, jeg kom for at fortælle Dem. De Fyre skal selvfølgelig nok snart til at snuse langs hele Kysten efter mulige Skibbrudne. Derfor maa vi holde os omhyggelig skjult i de første Par Dage indtil de er færdige med deres Søgen. Vi kan heller ikke tænde Ild, og vi maa gaa ud efter Føde om Natten. Vi maa holde os fra Stranden saa vidt

vi kan, med mindre vi er sikre paa, at.....«

»Hvorfor si'er De nu »vi?«

Jeg kom tilbage bare af den Grund, at jeg var nødt til at skjule mig for de Indfødte, som jeg nu ogsaa har advaret Dem imod. Men derfor skal jeg nok klare mig selv.«

»Ta'en med Ro, ta'en med Ro, hva'!« sagde han. »De maa for mig gøre lige hvad De har mest Lyst til. Men derfor er det dog ikke just nødvendigt at vise de Sataner, hvor man gaar her, vel? Se nu her paa Deres Fodspor i Sandet, ligner det nu noget, hva'? Hvorfor gaar De ikke lige i Vandkanten som jeg gør, naar De ved saa god Besked, som De fortalte mig lige straks vi mødtes? Husk nu det, gaa i Vandkanten, med mindre det er lige ved at blive Højvande, saa Sporene hurtig slettes. Naa, og saa har jeg tilfældig opdaget nogle gode Gemmesteder; nogle Huler. De kan jo bo i den ene og jeg i den anden, og eftersom jeg har en Kniv og De ingen har, maa De hellere tage min, mens jeg gaar ned og samler nogle flere Østers; Kniven skal vi jo bruge til at lukke dem op med. Saa samler jeg et Par Kokosnødder med det samme, saa har vi Føde nok for i Dag.«

Da han havde samlet Kokosnødderne, saa han, at de Vilde havde forladt Vraget efter at have taget alt med sig, hvad de kunde tænke sig at

faa Brug for; som Myrer var de sværmet op paa det søndrede Skib, havde gennemsoget det grundigt og var nu igen gaaet i deres Kanoer for at ro ind til Land.

Jimmy fandt den unge Pige siddende inde i sin Hule og raadede hende til at holde sig godt skjult.

»De holder jo nok skarpt Udkig her omkring, men jeg tror ikke de kommer herind. Kan være, de kommer tilbage hertil, maaske i Morgen, for at snuse rundt endnu engang.«

Han talte slet ikke om det, han hele Tiden havde i Tankerne: hendes Fodspor langs Stranden. Mulig Vandet vilde stige tidsnok til at slette dem ud inden Kancerne naaede dertil..... det var hvad man kalder Hasard, dette her; jo vist! Nogle af de Vilde stod sandsynligvis op i Baaden; de vilde maaske se Sporene, der førte ind til denne Hule, blive nysgerrige, komme nærmere... Han trak paa Skuldrene, gik tilbage til sin egen Hule og begyndte at aabne Østers og knække Kokosnødder..... nok til to.

Lidt efter kom en Kano til Syne. Den gled let afsted over Vandet. Jim kunde se de vilde, rullende Øjne, der stirrede ind mod Hulen, men nu var der ikke længere noget Fodspor at se. Saa kom der en Kano til, og lidt efter en tredje; de gled forbi og forsvandt hurtigt af Syne.

Jimmy bragte Østers og Kokosnødder ind i Hulen til den unge Pige og satte dem ned ved Siden af hende.

»Saa De dem — Kanoerne?« spurgte hun med blanke Øjne.

»Ja, vel saa jeg Kanoerne«, svarede han. Hvad andet var der at svare? Mon hun gik i den Tro, at han var blind?

* * *

Jimmy Dean sad paa Gulvet i sin Hule, travlt beskæftiget med at flette et Væv af Kokosfibrer til sin Kølle for at sikre Grebet. Det var en tung, svær Kølle, lavet af en stor, oval Ster, han havde fundet paa Stranden og sat ind i en kløftet Stok, lavet af en Brødfrugttræ-Gren, som han først havde hærdet i Ilden. Nu var den flere Gange omvundet med Kokosfibrer, og nu skulde altsaa Grebet paa den ogsaa beskyttes. Saa naar han var færdig, var det nok blevet Aftensmadstid, og saa vilde han spise Fisk, som han havde fanget om Formiddagen; »Skørtet« var dygtig til at stege dem, det vidste han.

Men den Aften hørte man pludselig de Indfødtes Trommer oppe fra Bjernene. Bamm, bamm! det gav Genlyd over hele Øen Ekkoet kastede Lyden tilbage fra flere Sider paa een Gang, saa at det syntes, som om hele Øen var i Oprør.

»Hun« kom løbende hen til hans Hule, raabte hans Navn, rystende af Skræk.

»Jeg kan ikke sidde derovre alene«, stønnede hun aandeløs. »De kommer..... de ved, at vi er her.«

Jimmy Dean beroligede hende med at forklare, at saadan har den Slags vilde Idioter sig altid ad ved Fuldmaane. Han blev nødt til at sidde og

snakke med hende hele Natten for at berolige hende, og om Morgenen takkede hun ham mange Gange for, hvad han havde gjort.

»Det var pænt af Dem«, sagde hun. »Jeg ved godt, De ønsker mig der, hvor Peberet gror, som man siger; det er ogsaa en Skam for Dem, at jeg blev slynget i Land den Gang.«

Han svarede ikke, det var jo sandt, hvad hun sagde, hvorfor skulde han da spille sin Tid med at nægte det?

»Ja, det gør mig ondt, men jeg vil gøre mit bedste for at være saa lidt af en Plageaand som jeg paa nogen Maade kan. Hør nu: der eksisterer slet ingen Mand, der hedder George Ladd fra Rubiana, og jeg er altsaa heller ikke forlovet. Jeg skulde bare rejse ud til min Broder, som har en Forretning i Tulagi; jeg skulde holde Hus for ham.«

Jimmy mumlede noget ved sig selv; han havde set det Blik, hun tilkastede ham.

»Hvad Forskel skulde det vel gøre?« spurgte han. »Dersom jeg havde været af den Slags, tror De saa, jeg havde regnet med, om der saa var aldrig saa mange Kærester og Forældre, hvad?«

Hun svarede blot: »Aah« i en Tone, som der var noget, der havde gjort hende ondt. Og saa tav hun. De talte ikke til hinanden i to hele Dage, og det var netop, som han vilde have det, sagde Jimmy til sig selv.

»Hvorfor hader De dog Kvinderne saa forfærdeligt?« spurgte hun ham nogle Dage senere.

»Mig? Jeg hader dem sku ikke; jeg bryder mig bare ikke om at ha' noget at gøre med dem, det er det hele.«

»Har De da ikke haft en Moder?« spurgte hun.

»Ikke det jeg ved af. Jeg havde en Stedmoder, og hvis rigtige Mødre er noget i den Retning, saa er jeg ikke gaaet Glip af meget«, svarede han.

»Gud, hvor jeg dog keder mig!« udbrød hun med eet. »Dersom der ikke snart kommer et Skib, saa ved jeg ikke, hvad jeg gør..... jeg tror, at jeg drukner mig!« udbrød hun, stampede i Jorden og styrtede bort.

Jimmy saa efter hende. Han var saa temmelig sikker paa, at hun ikke vilde gøre Alvor af sin Trusel om at drukne sig; men han ønskede ogsaa, at der snart vilde komme et Skib og føre ham bort fra dette Sted.

* * *

Maaske var det hendes brændende Ønske om at komme bort, der gjorde hende saa uforsigtig; maaske kom det saadan, at hun fik en impulsiv Ide og ikke engang standsede længe nok til at regne ud, hvad Følgerne kunde blive.

Da Jimmy saa ud af sin Hule fik han Øje paa hende, som hun stod der, højt oppe mellem Palmerne, i det straalende Sollys, med den blaa Himmel over sig og det blaa Hav som Baggrund.

Foran hende slog en mægtig Røgspøjle i Vejret. Hun havde tænkt Baal.

»Hva' Satan!« udbrød han, »nu har hun sku gjort det alligevel!«

Han styrtede hen imod hende saa hurtigt som en Mynde efter en Hare.

Hun saa ham, og vinkede henrykt til ham, saa pegede hun ud over Havet. Han saa derud og fik Øje paa en Skonnert, langt ude, med Kurs mod Port Moresby.

»Nu er vi næsten reddede..... frelste!« raabte hun henrykt. »Det er *mit* Skib, for jeg saa det først!«

Han kunde ligesom ikke nænne at forstyrre hendes Glæde som hun stod der, med skinnende, blaa Øjne, røde Læber og bølgende Lokker, der lyste i Solen. Hun saa godt nok ud for dem, som brød sig om den Slags, det indrømmede han for sig selv; hvad mon hun hed? Han havde aldrig tænkt paa at spørge om hendes Navn.

Det var Ebbe nu, og det vilde vare en Times-tid, førend det blev Flodtid. Det vilde tage et Par Timer for Skonnerten at naa hen til Stedet, og der var jo desuden den Mulighed, at Skibets Kap-tajn vilde være bange for at risikere det..... i den Tanke, at Baalet var tændt af de Indfødte, som en Fælde for at lokke Skibe ind til Kysten.

Jimmy saa paa den unge Kvinde, der var saa glad og ikke havde den ringeste Anelse om, hvor farligt det var, det, som hun lige havde gjort. Dersom de Vilde nu fik Øje paa Ilden og kom farende ned til dette Sted..... hans Læber kneb sig fast sammen og han knyttede uvilkaarlig sine Hænder..... saa vilde hun være et værgeløst Bytte i Hænderne paa disse raa, umenneskelige, sorte Djævla, og alt vilde være forbi. Med mindre.....

»De maa hellere gaa ned i Hulen og sidde der og holde Vagt, naar hun sejler herind«, sagde han i en blidere Tone, end han ellers plejede at benytte overfor hende. »Jeg skal nok passe Ilden. jeg kan sende dem et Morsesignal..... de fleste af os Krabater ombord forstaaer os paa saadan noget, til en vis Grad i al Fald. Jeg skal nok signalisere til dem, saadan at de forstaaer, hvad det betyder. Ellers er jeg bange for, at de ikke vilde tænke stort over vort lille Baal her, men derimod ku' det godt ske, at nogle af disse her Kavalerer, der regerer Øen, kunde faa Lyst til at lege med.«

Glædens Lys sluktes i hendes Øjne. »Aah, det var en Skam..... Aah, at jeg dog ikke huskede paa det! Jeg tænkte blot paa Skibet. Jeg blev saa glad.....«

Jimmy lo, det var en god, glad Latter, og hans Øjne saa venligt til hende. »De finder dem aldrig, naar de bare bliver ganske rolig inde i Hulen. Hvad der end sker, saa maa De ikke komme ud, førend De ser en Baad fra Skibet lægge til her.«

»Men hvis der nu ingen Baad lægger til..... hvis de slet ikke kommer os til Hjælp?«

»De skal nok komme, vær De bare ganske rolig. Om et Øjeblik vil De se dem sætte en Baad ud.«

»Men..... hvad vil De saa gøre imens? De gaar da ikke fra mig, vel?«

»Nej, og hvis der var noget, jeg behøvede Hjælp til, saa vilde jeg ha' bedt Dem om det,«



forsikrede han hende. »Jeg skal nok tage mig i Agt. Inden de Djævla naar herved, er Baaden herinde, skal De se.«

»Og saa kommer De tilbage og henter mig?«

»Jeg vil være lige herved hele Tiden. Skynd Dem nu bare ned i Hulen. Jeg maa signalisere til dem, før de sejler for langt bort.«

Langsomt gik hun sin Vej, standsede nu og da for at se sig om efter ham. Han lo og nikkede til hende; men hans Øjne lo ikke. Der var Ild i dem: nu, Kampens Lue, medens han blæste til Baalet, saa at en lang, smal Flamme steg lige i Vejret; saa tog han et stor Bananblad og holdt over Flammen. Bare et Øjeblik, saa trak han Bladet bort et Sekund og holdt det saa igen over Flammen, saa at Røgen steg op i afbrudte Spiraler, i Stedet for i een uafbrudt Søjle.

Tre korte, tre lange. Tre korte, tre lange.

S.O.S. . . . — — — . . .

Han gentog det tre Gange. Saa saa han Sejlene svinde ind til hvide Streger mod den blaa Himmel, og derpaa svulme ud igen. De havde set hans Signal. Nu kom de.

Han raabte ned til hende.

»De kommer, lille Ven. Sid bare ganske stille og rør Dem ikke af Stedet.« Og fløjtende gik han afsted langs med Strandbredden.

Han gik ikke ude i Vandkanten denne Gang. Han efterlod et tydeligt Spor som straks maatte ses af alle. Sporet af én Mand, der var gaaet hen for at finde et godt Sted for Skonnerten, naar den landede, og som, naar han fandt Stedet, uopholdelig vilde give sig til at signalisere til Skibet. Saaledes maatte det se ud for de Vilde.

De vilde ikke sætte deres Kanoer ud. De vidste, at Skonnerten vilde sende to Baade ind til Land og at, dersom de Vilde forsøgte paa Angreb, vilde de straks faa Svar paa Tiltale.

Han var naaet hen paa den anden Side af den lille Bugt, da han hørte deres første Krigshyl; som Ulvens Hyl, naar den faar Øje paa Byttet.

Naar nu bare »Skørtet« vilde blive, hvor hun var; naa ja, hun blev vel saa stiv af Rædsel, at hun slet ikke kunde røre sig af Stedet.

Jimmy Dean stod med Ryggen mod Lavadiget, i en Kreds af løsrevne Lavamasser, som han i en Fart havde ordnet omkring sig.

Længe kunde han ikke holde Stillingen. Men han skulde i al Fald vise dem, hvordan en Sømand slaas. Og saa..... naar man skulde til det, var dette her ikke den værste Maade at dø paa.

Saa længe han kunde holde dem her, var »Skørtet« sikker; og Skonnerten kom nærmere for hvert Øjeblik. Han havde sikret sig en to—tre gode Sten paa Størrelse med Kricketboldte, der kunde maaske blive Brug for dem.

De Vilde havde ikke engang givet sig Tid til at anlægge Krigsmaling; de havde svært travlt i Dag. Den første af dem slyngede et Spyd mod Jimmy, men han undveg det ved at bukke sig ned; saa tog han een af sine Sten og slog den af al Kraft i Hovedet paa Krabaten. Den ramte ham lige midt i Panden, og han faldt om som en Sæk. Nr. 2 kom farende frem, men Jimmy smadrede Skallen paa ham med sin hjemmelavede Kølle. Og saa gav han dem et »Tjuj!« igen for deres indfødte Hyl; et rigtigt, rungende Bravmands Kampraak, nedarvet fra Fædrene.

Det var Skuddet af en gammel Karabin, man nu hørte; Kuglen ramte Jimmy i Laaret som et sviende Stik, inden han naaede at faa gjort det af med Synderen, der skød.

Saa kom der én til med en Økse i begge Hænder. Trods Smerten i det gennemskudte Ben sprang Jimmy løs paa ham og fik Vaabnet vristet ud af Hænderne paa ham.

Og nu kom hele Skaren til og foer ind paa ham. Han kæmpede som en Rasende med sit nyvundne Vaaben; Øksens skarpe Æg skar gennem Kød og Ben og ramte som Lynet, snart her,

snart der, rundt i Kredsen. De Indfødte veg et Øjeblik tilbage for denne hvide Djævel, der kæmpede for ti.

Skonnerten kom nu ind i Bugten med Farten oppe. De havde set, hvad der gik for sig.

De Vilde havde trukket sig lidt tilbage fra Klippen, hvor en udmattet, bleg og blodig Mand krøb sammen i Forsvarsstilling bag en Lavablok med et underligt, ligesom triumferende Smil paa det fortrukne Ansigt.

Pludselig lød Anførersens Advarselshyl, og alle som een gjorde de omkring og styrtede tilbage til Junglen, medens Skonnerten svingede rundt og gjorde sig rede til Kamp; nogle enkelte Skud fra en Winchester Riffel fløj ind over Sandet i Hælene paa de flygtende Fjender.

Kaptajnen saa en ung Kvinde staa oppe paa Klippens yderste Kant og signalisere til dem ved at svinge et Skørt over Hovedet; hun havde taget det af for at bruge det som Middel til at frelse dem begge. Hun kom løbende hen imod dem, netop som Skonnerten lagde til dér, hvor Jimmy havde ment det.

De fandt Jimmy Dean, omgivet af sine døde Fjender, med Hovedet i den unge Kvindes Skød. Hun saa op paa dem med Øjne, der var stive af Sorg.

»Han døde for at frelse mig!« udbrød hun.

Jimmy aabnede Øjnene endnu engang og saa op i Kaptajnens Ansigt. Denne bøjede sig ned for at kunne opfange de sidste, hviskende Ord:

»Jeg er klar til at vende, Kaptajn! For det var en fin Omgang Klø, jeg gav dem, Gudskelov!«

Hans Øjne gled over den unge Piges Skikkelse; saa lukkedes de laugsomt mens han mumlede ved sig selv:

»Og jeg har altid kunnet klare mig uden »Skørter!«

»Og han ligefrem grinte, da han sa'e de Ord!« fortalte Kaptajnen Styrmanden bagefter, da alle igen var ombord og stod bort fra Øen.

Dansk Damper forlist.

Den danske Damper »Hans Jensen«, tilhørende A./S. Jensen-Linien i København (Albert Jensens Rederier), strandede forleden paa Klipperne ved Whitehead, 125 eng. Mil nordøst for Halifax. Skibet var paa Rejse fra New York til Montreal i Ballast. Det var paa 3914 Brutto-Tons og havde ingen Passagerer ombord.

Senere meddeles, at Skibet igen er bragt flot og sat paa Land, for at der kan foretages nogle midlertidige Reparationer, inden det bugseres ind til Halifax.

En søfarende Gris.

Da Fiske- Chr. Nielsen fra Varbjerg i Brenderup

Sogn forleden var paa Søen i Baaring Vig, opdagede han en levende Gris svømmende i Havet et Par Hundrede Alen fra Brenderup Aas Udløb. Han fik Grisen bragt om Bord i Baaden og førte den til sit Hjem, hvor den nu befinder sig tilsyneladende i bedste Velgaaende. Grisen vejer omved 60 Pund.

Hvor den er kommen fra, vides ikke. Der var ingen Mennesker i Nærheden af Bjærgningsstedet, og der er forspurgt hos mange; ingen vil imidlertid vedkende sig Grisen; men Muligheden for, at den er falden over Bord fra et Skib, er jo ikke udelukket.

Saaftremt ingen Ejerman melder sig til Grisen, vil den som Strandingsgods blive bortsolgt ved offentlig Auktion.



Mowe on! —

Fortælling af Carl Sørensen.

En formiddag klokken ti gik matros Søren Jensen i land i Hoboken med 400 \$ i den indvencige brystlomme i jakken. Han havde dem løse i lommen i sedler, thi han havde ingen tegnebog. Det var lige akkurat to aars hyre for en temmelig livsfarlig sejlads i det sydlige stillehav.

Det var mange penge at gaa med løse i lommen, og oprigtig talt de brændte ham en smule, der hvor de sad. Men han skulde ikke saa langt med dem, han skulde bare se at finde et posthus, hvorfra han kunde faa dem sendt afsted hjem til det land hinsides atlantehavet, thi de 400 \$ var ikke hans egne, men penge, han havde laant, og som det nu skulde gøre godt at faa betalt tilbage igen.

Det kunde ikke nægtes, at Søren Jensen var stolt af de 400 \$, han gik med i lommen, og han havde ogsaa grund til at være det. Hvor mange smaa, personlige forsagelser ja ligefrem savn repræsenterede de ikke. Søren Jensen kom i godt humør ved at tænke derpaa, det var virkelig penge, han havde sparet og sparet sammen, og nu sad de der, her i lommen paa ham. Han kunde ligefrem føle dem udenpaa trøjen, og han følte efter hvert øjeblik for at overbevise sig om, at de endnu sad der.

Der laa desværre ingen postkontor i nærheden af dokkerne ved Hoboken, i alt fald intet, som Søren Jensen kunde finde, derimod laa der en stor og inderlig kold og kedelig restavration, hvor søfolk

og arbejdere og alle havnens folk søgte op for at nyde en genstand, som det hedder, eller spise et maaltid mad. Udenfor den standsede Søren Jensen og saa interesseret til, medens Folk myldrede ud og ind gennem den brede fløjde og op og ned ad den høje, brede trappe. En sømand, der sejler paa langfart, er ikke vant til at se fremmede mennesker hver eller hveranden dag, og derfor virkede det dobbelt oplivende paa Søren Jensen at se saa mange paa en gang. Og hver især af dem gav ham noget at tænke over, der var for eksempel en ung jøde, der slet ikke saa rar ud, det var, ligesom han ikke saa folk, og naar han pludselig saa en, var det næsten, som om han bed ham med øjnene. Og hist kom der en ældgammel mand, der kunde se ud til at være sømand, hvorledes saadan en mand bar sig ad med at tjene føden, det gad Søren Jensen nok vide. Saa var der en ung knægt, en ren dreng, som det var synd for allerede at skulle begynde det liv; han burde have haft Lov til at lege et par aar endnu. Og saa var der en pæn mand, nej en fin herre var det, han hørte absolut slet ikke til her, men maaske han skulde træffe nogen eller vilde se lidt paa livet, saaledes som det var i en bevertning som denne.

Søren Jensen kunde godt nok tænke sig det, for han holdt selv at se paa folk og danne sig en mening om dem, og der maatte jo altid være noget at

se paa, hvær saa mange mennesker var samlet som her. Han kunde, hvor han stod, se ind i det store rum, de mange mennesker, den høgende tobaksrøg og de hastende opvartere og høre larmen, den skrabbende og bumsende lyd af stole, der blev flyttet, den summende lyd af stemmer og klirren af glas, flasker og tallerkener, det hele mindede om de kendte lyde fra folkelukaffet men forstærket ud-sat for stort orkester. Der var noget i dette, der tiltrak ham og kaldte paa samfundsfølelsen i ham, vilde have ham derind blandt de andre.

Men pengene i hans brystlomme holdt igen, og de holdt haardt. Det er ikke noget helt ringe ansvar at gaa rundt i en fremmed by, som man slet ikke kender, med fire hundrede gode dollars i lommen. Selvfølgelig kunde det aldrig falde ham ind at bruge af de penge, de var jo som sagt slet ikke hans, og desuden havde han penge nok i sin pengepung i baglommen, til at han kunde købe sig saa meget øl, som han havde lyst til og meget mere til, men alene ansvaret afskrækkede.

Skønt hvad fanden! Han var jo en stor og stærk mand. Han skulde vel nok være i stand til at passe sig selv og en til, om det skulde være, og naar han saa ydermere knappede jakken og brugte de gode øjne, som vorherre havde givet ham i netop samme øjemed, saa skulde det være en ualmindelig dreven tyveknægt, der skulde faa fat i pengene, og, hvad der næsten var det sikreste af det alt sammen, han skulde fra naturens haand være udrustet med en ganske usædvanlig fin næse, for at lugte sig til, at de sad der, for det var der jo nemlig ikke andre end han selv og Søren Jensen, der vidste.

Saa, nu skete der noget derinde. Han kunde se, hvorledes folk stimlede sammen i et hjørne af lokalet, han kunde se dem gestikulere og svinge arme og ben i luften, naa det var ganske vist kun stoleben, men noget var der los derinde, det var tydeligt nok, thi der strømmede stadigvæk flere og flere folk til og nu var der saadan en opstandelse derinde, at han ganske rolig uden at nogen mærkede det, kunde gaa derind og se, hvad det var, der foregik, han behøvede saamænd ikke engang at ryde nogeting, bare gaa igen, om han havde lyst. Det vilde han gøre, og, — han havde allerede knap-pet frakken, det opdagede han først nu.

Da Søren Jensen gik op gennem midtergangen i restaurationen, var troen allerede stillet af, og da han naaede frem til aastedet, skiltes folk og gik hver til sit, som om intet var sket, og det ærgrede ham. Havde det været en aftalt sammensværgelse med det formaal at lække ham ind, kunde det ikke have gaaet nydeligere for sig. Der var absolut ikke noget som helst mærkeligt at se henne i det hjørne, det kunde for saa vidt godt have været en øjenforblændelse.

Det var ikke underligt, om Søren Jensen følte sig forurettet ved dette her. Han var blevet narret, syntes han, og det var han ogsaa og det i dobbelt forstand. Det, at der ikke havde været noget paa færde og først og fremmest, at der ikke havde været slagsmaal, var i sin orden, og der var for øvrigt intet som helst paa jorden, som Søren Jensen hadede mere end netop slagsmaal, hvad enten det nu toregik paa knytnæver eller kanoner, han var

jo gud være lovet en dansk mand og som saadan i besiddelse af et vist lavmaal af dannelse og fornuft, men det, at han havde ladet sig lokke herind af slet og ret nysgerrighed, det harmede ham, nej ikke nok med det, det var ligesom et grundstød i hans karakter.

Det var slet og ret et nederlag han havde lidt; det var gud ved hvor mange gode og prisværdige forsætter, han havde svigtet. Han følte sig betydelig, ja han følte sig ikke saa lidt mindre, end han havde følt sig, den gang han stod nedefor trappen derude. Det var ligesom han i dette øjeblik følte sig forsvarsløs i sjælen, og da der i det samme kom en opvarter og standsede spørgende foran ham, bestilte han et glas øl for at han ikke skulde tro, han var kommen herind af Nysgerrighed, og lod sig dumpe ned paa den første den nærmeste stol, og først, da han sad der, huskede han de 400 \$.

Naa ja, hvad Fanden! De sad der jo for saa vidt ogsaa godt nok, der hvor de sad. Og selv sad han egentlig ogsaa meget godt. Han havde saa at sige rundskue over hele salen der hvor han sad, og der var adskillige typer i nærheden, der ikke kunde undgaa at interessere ham.

Søren Jensen kunde have siddet der hele dagen, hvis han ikke havde haft andet at gøre og de 400 \$ at tænke paa. Der var stadigvæk toner i luften, der førte hans sjæl bort fra ham selv, en klirren af en gaffel et sted kunde vække hans opmærksomhed; men hvad i alverden kom den gaffel ham ved. Men Søren Jensen var ikke af den slags, han var ikke gammel eller svag nok til at være slet og ret egoist, og han havde aldrig haft nødig at allue sig fattigdom og sult bort fra sin vej. Det er en svaghed nedadtil, men en styrke opad, og en fare udad, og faren skulde meget snart vise sig.

Faren sad nemlig i Søren Jensen selv og var ganske uafhængig af de 400 \$. Han syntes blandt andre mærkbare ting, som vi ikke skal komme nærmere ind paa i øjeblikket, men gemme til andre skipperhistorier, at han fyldte saa forargeligt lidt i det store lokale med sit lille glas øl foran sig, men det syntes opvarteren aabenbart ikke, han kunde i hvert fald slet ikke undgaa at se paa Søren Jensen med et misbilligende blik, hver gang han kom i nærheden af ham, et blik som Søren Jensen nok forstod grunden til, hvorfor han bestilte sig endnu et glas og gav gode drikkepenge.

Det blev efterhaanden en del glas, som Søren Jensen fik paa den konto, som i grunden slet ikke var hans egen. Men disse glas havde den mission, at han efterhaanden følte sig mere hjemme der hvor han sad, end da han kom. Det var ligesom om han steg i sin egen agtelse, eftersom han drak, det vil sige, det var nok ikke agtelse, det var ikke det rette ord, men betydning. Han var nok ikke nogen helt tosset karl endda, det var Søren Jensen nok ikke, og det var nok ikke nogen ren tilfældighed endda, naar han var kommen her ind, det var ikke bondefangeri det eller noget saa simpelt som nysgerrighed, der havde ført ham herind, det var skæbnens bestemmelse. Gud fader bevar os, hvor man kunde grine af saadan noget sludder, men der var alligevel noget i det. Hvor mange mennesker havde han ikke stiftet bekendtskab

med, mens han sad her saadan paa tredie haand, naa ja, hvad, han syntes, at hans erfaringskreds var blevet større, mens han havde siddet her, alene ved de faa samtalebokker han havde opfanget rent tilfældigt havde han jo set ind i ganske andre verdensdele, end dem, der ellers bliver en matros aabenbaret i lukafet i en damper.

Ja han havde set ind i helt nye verdener hvis ellers Mennesker har nogen værdi og han syntes, og det var maaske ikke helt sindsyge eller øl, der gjorde det, men han syntes, at han ligesom svævede over dette, havde en vis værdi, netop fordi han kunde se det. Se det var farlige tanker for en matros, og det var netop det, der førte ham i ulejlighed.

For som han sad her, var han ikke længer matros Søren Jensen slet og ret, i morgen skulde han ganske vist staa paa bunden af skibet og arbejde med losningen, men sligt interesserede ham ikke større netop nu, og naar han et øjeblik tænkte derpaa, var det nærmest med et anstrøg af humor, og naar alt kom til alt, saa var jo ogsaa det, at han arbejdede, en ganske frivillig sag. Det var netop den befriende følelse, der blev stærkere og stærkere hos ham, jo længere han sad her, og som gjorde, at han følte sig saa vel. Han var en fri mand med kraft og mod og lyst og lejlighed til at leve livet med blandt andre mennesker og tage del i deres glæder og sorger.

Det var en forunderlig grøde, der kom i al ting, mens han sad og drak dette daarlige øl, der alt-saa maatte indeholde en del spiritus. Rummet omkring ham blev stort og betydningsfuldt, blev en verden, blev hele verden, og folk omkring ham blev ogsaa store og betydningsfulde, og selv svævede han højt over det hele befriet for al jordisk bekymring næsten som en gud, og saare tilfreds med det hele. I sandhed, der var langt fra ham og til matrosen Søren Jensen, der gik i land i formiddags klokken ti med 400 \$ i lommen.

Søren Jensen tænkte sig om og steg et øjeblik ned fra olympens højder for at føle efter i inderlommen. Sandelig om han ikke et øjeblik fuldstændig havde glemt de penge, men de laa der da, gud være lovet, endnu i god behold.

Da han havde forvissat sig derom, knappede han atter trøjen lidt skodesløst til over dem, det var jo et ansvar han bar paa, og han havde en vis pligt overfor de penge, de var jo, naar alt kom til alt, slet ikke hans egne, og han skulde som mand af ære nok vide at varetage den pligt, men der var da saa vist ogsaa andet, der forpligtede en mand her paa jorden end netop penge, han havde da for eksempel ogsaa nok pligter at varetage overfor mennesket Søren Jensen, der netop nu var i fuld grøde og udvikling og begyndte at udfolde smukke og mærkelige blomster. Ret beset var de 400 \$ jo kun en død ting mod ham, det levende, tænkende, lidende og følede menneske. Bedst var det imidlertid at skille sig hurtigst muligt af med dem og deres krav, der i øjeblikket syntes ham en smule anmasende.

Han kaldte derfor paa opvarteren og gjorde op med ham, ikke som den beskedne mand, han var, da han kom; men som den størrelse, han i mel-

lemtiden var vokset op til. Beløbets størrelse foruroligede ham en smule da han havde betalt en gang i forvejen, og han tillod sig at regne det efter uden dog at komme til noget bedre resultat end opvarteren, men hvad, han ofrede jo ikke saadan en Landgang paa sig selv hver anden dag eller blot en halv snes gange om aaret, og nogenlunde vel-fornøjet med sig selv forlod han lokalet med faste, maalbevidste skridt.

For nu gjaldt det først og fremmest om at finde dette posthus, »postoffice« hed det, vidste han, saa han kunde altid spørge sig for, naar tid var. Men det kunde selvfølgelig ikke nytte at spørge her, han maatte se at komme ind til byen med de 400 \$, saa fik han med det samme lejlighed til at se lidt af New York, som han havde hørt saa megen tale om.

Han kom over floden i en færge, der mest af alt lignede en stor pakkasse, og undervejs undersøgte han sin kassebeholdning, de penge altsaa, som var i hans pung, og som var hans egne, og som han kunde disponere over, og der var højvande, og det slog han sig til ro med, han var ikke af de folk, der tæller deres penge, naar det ikke netop er nødvendigt. Og saa var der jo desuden de 400 \$. Selv om de laa som en død kapital i lommen paa ham, og han selvfølgelig aldrig kunde finde paa at bruge dem, gav det alligevel en vis velhavende følelse at vide, at de sad der godt gemt i brystlommen.

Det skal nu indrømmes, at Søren Jensen maaske nok ikke holdt saa skarpt udkig efter dette her posthus, som han burde have gjort, det kom dels af, at pengene og ansvaret ikke tyngede saa stærkt i lommen paa ham som i begyndelsen, og dels af, at der var saa voldsomt meget nyt at se i denne forunderlige by, den var helt anderledes, end han havde tænkt sig, og han følte sig som en myre, der er dumpet uforvarende ned i en fremmed myretue. Han standsede raadvild og saa sig om efter et holdepunkt og fik tilfældigvis øje paa ikke et postkontor men en bar, og der gik han ind, dels for at hvile sig og faa en drink, thi han var blevet baade træt og tørstig af at flakke rundt, og saa kunde han altid, inden han gik, spørge sig for om vejen til posthuset.

Det viste sig at være en god ide med den bar. Whiskyen, han fik, strammede ham saa godt op, at han købte sig en til, inden han gik. Han glemte ganske vist at spørge sig for om posthuset, men den forsømmelse kunde han snart rette i den næste bar han traf, og der var nok af dem. Og nogen fare ved at gaa ind og købe en drink kunde der jo ikke være, naar han bare passede paa og saa sig for, hvad det var for et sted, han kom.

I den næste bar huskede han det, og fik virkelig besked om det nærmeste posthus. Men det lod til at være langt borte, i alt fald var den beskrivelse, han fik af gader og gadehjørner, saa indviklet, at han indsaa, han umulig kunde hitte ud af det; men det lod han sig naturligvis ikke mærke ræd, han lod tvært imod, som om han forstod det alt sammen saare godt, for at de ikke skulde tro, han var idiot. Kort efter stod han paa gaden igen ligesaa klog som før men en smule omtaaget af whisky.

Det var for resten kedeligt, at han ikke havde faaet det klarat med det posthus, for selv om han ikke var fuld, det skulde der meget mere til, og det skulde han nok passe paa ikke at blive, saa kunde han mærke, at han havde faaet en smule at drikke, og det var nok for ham, til at gøre ham forsigtig, saa han ikke indlod sig med alle og enhver og navnlig da med de 400 \$ i lommen, og det var nok til, at han ikke turde realisere en ry og herlig tanke, han havde faaet, nemlig at spørge sig for om vej hos en af de folk, han mødte, han turde simpelthen som fremmed i byen ikke indlade sig med alle og enhver, og de enkelte, han syntes saa tilstrækkelig tillidsvækkende ud, havde saa forbavsende travlt. Naar, der var jo ikke noget at gøre ved det, og posthuset vilde selvfølgelig ogsaa komme saa at sige af sig selv, naar han drev ned ad gaden og passede rigtig godt paa.

Men det var, som om posthusene i denne by var forheksede. Han gik og gik og fandt ingen, og til sidst blev han vred paa alverdens posthuse og vilde blæse dem et stykke, at lade ham løbe græsset her og ligefrem holde ham for nar, det var mildest talt uforskammet, men nu skulde det ogsaa være slut, nu vilde han se sig om og have lidt udbytte af turen, og saa fik de par øre vent til den anden dag, han kom i land.

Han gik nu rask til og kom snart ind i midten af byen, ind i det store forretningskvarters hjerte. Men det svimlede ikke for ham ved at se de mange forjagede mennesker, og han blev ikke døvet af beundring over de mange køretøjer, der færdedes gennem gaderne og den helvedes larm de gjorde. Han havde selv været med til at lave larm for ofte, til at slikt kunde imponere ham, og desuden var al denne hvirvlen rundt jo kun et levis paa, hvor daarligt mennesker forstod at indrette sig, og saa var deres valgsprog endda, at »tid er penge«.

»Tid er penge«, ja det var sandt, desværre, ingen vidste det bedre end han. 400 \$ var jo to aars arbejde for ham. Men at danne sig et saadant valgsprog, et saadant krigsraab, thi dette her, han saa ske for sine øjne, var krig paa livet, at ligne uendeligheden med et rødt metal og opveje sin tilværelse sit liv i klingende dollarstykker, det var gudsbespottelse langt under Søren Jensens værdighed, og han følte sig i dette øjeblik som Mosa, da han stod paa bjærgene og saa jøderne danse om guldkalven, og kunde sige som han: »ak, dette folk har syndet en stor synd og gjort sig guder af guld«.

Thi Søren Jensen var nemlig mere end slet og ret matros, han var noget af en digter, vokset op af den gamle verdens aartusinder gamle kultur, det følte han en dag som denne, som han stod her paa gaden, begavet med en vis myndighed, en smule af den skaberkraft, der skabte verdensrummet, før kloderne blev til. Han byggede ikke af sten, cement og jernbjælker, han byggede ikke op i luften eller hen ad gaden, men i en tredje og dybere dimension, som slet ikke eksisterede for disse trælbundne og jordbundne dollarjægere, thi han skabte den selv i samme nu, han vilde bruge den, uden arbejde, uden at røre en kaand og ligesom gud skaberen af intet.

Og derfor sank han ikke i knæ ved synet af skyskraberne, disse storskrydende, smagløse og kedsommelige gravsten paa denne civilisationens yngste kirkegaard, nej han ynkedes ved synet af dem og deres armod. Det var jo kun huse, bygget af staa, sten og cement som andre huse. De var høje, sandt nok, men de havde groet sig høje lidt efter lidt i følge sunde og naturlige principper. Der havde ikke været plads til dem at brede sig, derfor havde de prøvet sig frem og var gaaet i vejret som granerne ude i skoven; de var slet og ret sidegader, som der ikke var plads til paa naturlig vis, og som man derfor havde stillet paa enden, og de repræsenterede menneskets første famlende forsøg paa at gøre sig rummet underdanig i anden dimension, saaledes som de havde underlagt sig en del af jordens flade. Der var intet som helst imponerende ved det, og de var absolut slet ikke i familie med eventyret om Babelstaarnet eller drømmen om Jakobsstigen. Skyskrabere havde deres bygmestre kaldt dem i deres drøgeovermod, og det navn var netop betegnende for dem med sin muldlugt og sin klang af dollars, de stræbte at naa til skyerne, ønskede ikke at naa højere og vilde aldrig naa himlen. En gang vilde de vel staa for efterslægten som monstrose seværdigheder ligesom pyramiderne. Drengestreg, som de var, af store, nævnyttige drenge, der havde leget videre paa barndommens leg med byggeklodsar, en ganske vist mere tiltalende leg end de europæiske drenge, naar de slap deres tinsoldater for at lege videre med bondekarle, gasgranater og 42 centimeters kanoner.

Søren Jensen var som de fleste matrosen næsten blottet for al sentimentalitet, men han følte det, som kunde han græde af medlidenhed med disse mennesker med de haarde, sammenbidte ansigter, der hastede forbi ham, spildende livets kostelige gave paa jagt efter det, der ikke var det værd. Var han prinsen i eventyret, vilde han tage haandfuld efter haandfuld af guldstykker og kaste dem i grams imellem dem, bare for at se dem standse et Øjeblik, bukke sig og samle dem op og blive glade, for hvad er penge vel værd mod livet, Guds enbaarne søn, født som menneske.

Det er let nok at forstaa efter dette, at i dette øjeblik var de 400 \$ i Søren Jensens lomme ikke ret meget værd, men han havde jo foruden dem, der i grunden slet ikke tilhørte ham selv, rigeligt penge nok til sit forbrug i dag, og i de højtider, i hvilke han nu befandt sig, tænker et menneske ikke paa dagen i morgen, og hvis han gør det, da kun som paa noget fjært, fjært hinsides sol, maane og alle stjerner, hvad det jo i virkeligheden ogsaa er, thi gud har skabt verden saa forunderlig fuldkommen i stort som i smaat, at vi hvert døgn ser hele universets vidunderverden svimle forbi os i forrygende fart og i ethvert sekund skimter et glimt af evighedens bundløse dybde, rummets uendelighed og tidens nærværende og umaalelige fjernhed.

Der standsede en stor, tyk betjent ude paa kørebanen og saa mistroisk paa denné fremmede sømand, der stod der som himmelfalden midt paa fortovet og næsten standsede trafikken for at gabe i maalles beundring over vestens vidunder. Be-



tjenten kneb øjnene en smule sammen, som en karikaturtegner, der tager maal af sit offer, idet han kom nærmere.

— Mowé on, sagde han bydende og gjorde en lille, fejende eller udviskende bevægelse med haanden, og Søren Jensen steg ned fra bjærget og *movede on* om i en sidegade for at skjule sin fornødrelse, thi betjentens blik havde ligesom et slag af den onde troldmands tryllestav i et nu forvandet ham til et lavere væsen, til en værdiløs ting, der havde rørt ved ham som en klingspids, der kunde støde ham ned, som et giftigt kryb, der sli-mede ham til ved sin ligegyldighed for alt mulig andet end, om han var fuld eller ædru, ja næppe nok det, betjenten havde simpelthen fjernet ham fra fortovet, som man sparket til en sten, der ligger i vejen, han havde blot en brøkdæl af et sekund set paa stenen, Søren Jensen, for at beregne, hvilket spark der vilde være det hensigtsmæssigste, og saa havde han med en lille, umærkelig haandbevægelse, mindre end den, hvormed man jager en flue, sparket Søren Jensen og hans illusioner og storsyn pokker i vold, rundt om gadehjørnet og ud af tilværelsen.

Helt ind i den nærmeste bar havde betjenten sparket ham, thi det blik havde kaldt noget til live i ham, noget, der mindede ikke saa lidt om en daarlig samvittighed, og Søren Jensen havde hverken lyst eller tid til at tumle med en daarlig samvittighed netop i øjeblikket, dertil var der an-

dre og vigtigere opgaver, der laa for, og som det gjalt om at finde og finde løsningen paa, og derfor gik han ind i baren for at finde den tabte traad og noget af sit overlegne syn paa tilværelsen ved en drink. Og saa for resten ogsaa af trods. Det var nok ham og ikke betjenten, der fik afgøre, om han var fuld eller ej, og han kunde taale meget, naar han vilde, ingen vidste det bedre, end han selv. Og derfor tog han endnu en whisky af trods mod den store, tykke betjent, som han sandsynligvis og forhaabentlig aldrig skulde se mere i dette Liv.

Da han gik videre, var han i straalende humør, og han havde genvundet sin overlegenhed saa vidt, at han kunde more sig over sit sammenstød med betjenten. Han havde nok selv været i færd med at gaa til vejrs op over skyskraberne, da den tykke snuppede ham i benene og halede ham ned igen. Han kunde ikke andet end le, en lille, privat latter, ved tanken om det komiske i denne luftgymnastikpræstation. Og saa betaget havde han været af betjenten og hans nævenyttighed, at han rent havde glemt at spørge ham om et posthus, bare han havde husket det, ikke for de 400 \$ skyld, men det vilde have været grin.

I det hele taget var han nu svært oplagt til at se alt fra den lyse side, og han var i grunden glad, fordi han havde mødt den betjent og det blik. Det var ligesom han i det blik havde faaet nøglen til skyskraberne, nøglen til de haarde, tillukkede ansigter, han havde mødt, og hastværket, nøglen til



New York og hele Amerika og de samlede fristater, dette var slet og ret jorden, før kristendommen og næstekærligheden kom til verden, det var Babel under den store taarnforvirring, hvor folk løb omkring imellem hinanden og ikke kendtes ved brødre og slægt, fordi de talte hver med sin tunge og ikke forstod hinanden. »Mowe on« havde betjenten sagt, og det var som feltraabet for alle disse, befalingen, der drev dem afsted.

Og det var det samme, Vorherre havde sagt, da han studsede over den pjalt myreture, menneskene havde stablet op, og harmedes over deres vanvittige blindhed, selvglæde og uforstand, at de vilde bygge et taarn, der naaede helt op til himlen. »Mowe on« havde han sagt, og de havde gjort, som han bød. »Mowe on« havde betjenten gentaget, selv en lille vorherre, der havde forstyrret hans lille, private byggeri, der ogsaa nok var et stykke paa vej op mod himlen, og saa havde han væltet hans babelstaarn, der skulde føre menneskene til himlen og gøre dem alle til brødre, væltet det med en haandbevægelse, som en voksen, der vælter en drengs byggeklodser.

Men han havde haft ret, betjenten, som Vorherre altid har ret. Det er ikke i himlen, mennesket skal søge sin opgave, men her paa jorden, og »mowe on« er valgsproget, som det skulde være hans valgsprog i dag, han vilde gøre byen, nu da han havde lejlighed til at gøre det og saa at sige nøglen til den i haanden, han vilde gennemtravle den paa kryds og tværs og lære den at kende lige ind til dens inderste sjæl. Det var en opgave, der turde lignedes med babelstaarnet, og som i gigantisk og taabelig uforstand var netop stor nok for et menneske.

Det var et fingerpeg af gud selv, at han havde truffet den betjent, han var sendt som fra himlen med denne besked til ham, og det var en velberegnet skæbnens tilskikkelse med det spark, han havde faaet, og som havde drevet ham afsted i den rigtige retning.

Hvad det egentlig var for en retning, havde Søren Jensen nu ikke noget større begreb om, men det bekymrede ham heller ikke, han mærkede sig i store træk den retning han gik, det var ham nok med den stærke stedsans han havde, til at han til enhver tid vilde kunne vende sig om, pege mod den kant, hvor skibet var, ligesom kompasset altid peger imod nord, og for øvrigt lod han sig drive afsted, hvorhen skæbnen og hans indskydelser førte ham. Byen omkring ham var som et stort og ukendt fastland fuld af opdagelser for ham for næsten hvert skridt, han gjorde, og som han vidste, fuld af farer for andre, men disse farer eksisterede ikke for ham, han var frygtløs, som den troende, der gaar paa herrens vej, frygtløs, som det gamle testaments profeter, naar de traadte frem for herskeren med deres frygtløse tale, frygtløs, som selve guds sendebud, thi hele denne by hørte ham til i denne stund, og saa vidt han kunde overkomme den, og selv havde han rystet denne verdens forgængelige støv af sine fødder i aandelig forstand ogsaa indbefattende hans eget legeme og var en aand, der svimlede afsted gennem tiden og rummet baaret af sit legeme som en slave, heldigvis en stærk og en lydig slave, men kun en slave, som han betragtede som slave og behandlede som slave, en værdiløs ting ud over de krav, der blev stillet til det, og mindre end værdiløs, naar det laa under for disse krav, netop saaledes som enhver sund mand betragter sit legeme.

Søren Jensen var ikke noget forfaldent menneske, men han kunde som de fleste søfolk slaa sig løs til tider, og nu var tiden for ham til gøre det. Det vil sige, den var egentlig forbi nu, han havde drukket en del i dag uden at spise noget dertil, han kunde ikke undga at mærke det, og han havde drukket nok nu og brød sig ikke om mere. Naar han nu paa sin vej lod sig falde ind et par steder, der saa særlig tilløkkende ud, var det af nysgerighed for at se, hvorledes livet artede sig derinde, og naar han da nød en genstand eller to, var det, fordi skik og brug var saaledes, og fordi det vilde have voldt anstød, om han ikke havde gjort det. For øvrigt var det ikke andet, end han med rette mente, han kunde tillade sig. Han var et stort og stærkt menneske med et stort og kraftigt hoved og usædvanlig aandkraft, og han havde aldrig, siden han blev voksen, drukket saa meget, at han mistede sin bevidsthed eller blot tabte herredømmet over sit legeme, og mente ikke, at sligt kunde ske.

Han oplevede imidlertid intet af interesse, før han hen ad aften dumpede ned i en obskur bekvæmning et sted under Brooklynbroen. Han vilde ganske sikkert ikke være gaet ind i den, om den ikke netop havde ligget under Brooklynbroen, men den tiltalte ham ved sin halvt underjordiske hygge og ved den muntre stemning, der herskede derinde, der hang smaa, kulørte papirstrimler og oplyste papirballoner paa snore hen under loftet, og det hele havde et hjemligt og muntert præg, som fejredes der en større familiefest som for eksempel værtens fødselsdag. Alt dette saa meget lovende ud, derfor besluttede han at blive her. Men det, der havde lokket ham herind, var som sagt Brooklynbroen.

Han havde set dens mægtige jernkonstruktion i skumringen højt oppe over husene spændt over brotaarnet som en mægtig violinstreng, der forsvandt ude over floden, og som klang og dirrede i en tone, der stod i luften omkring den som et vejr, og den mægtige streng med dens evigt rullende tone imponerede ham, her stod han, syntes han, endelig ansigt til ansigt med noget stort. Thi denne tone, der var en og var ens, skønt de stadig skiftende menneskemasser, der hastede afsted over broen og frembragte den, var ham som en af byens nervestrenge, der vibrerede blottet for hans øjne, hvert sekund sendende tusinde menneskeklager ud i rummet samlet i en eneste, dirrende, aldrig nuanseret tone, der hørtes tyve meter nedad, maaske to hundrede meter til siderne, og som steg maaske en smule højere opad mod himmelrummets døre, taalmodigt lyttende øre. Og det var stort. Det var ham som et timeligt billede paa tilintetgørelsens uendelighed.

Det var, som kunde han ikke skilles fra den, denre stadig rullende, uforanderligt ubarmhjerlige tone, og han forstod den. »Mowe on, mowe on«, klagede den i forfærdende ensformighed som dødsbudskabet fra antennen paa et synkende skib. Naar man havde staaet en tid og hørt paa den, blev man klog og gammel og forstod, at folk kunde dræbe sig i haabløshed.

Men man kunde ogsaa lytte og komme til at elske denne klang, thi af den ene tone steg et helt orkester. Det var som at sætte en konkylie for øret og lytte til uendelighedens gaadefulde tale, som kun de kloge og dumme af os forstaar. »Mowe on, mowe on«, det var jo selve den forbandelse, med hvilken Gud udjog Adam og al hans slægt af paradisetts drømmehave.

Naar Søren Jensen lyttede, kunde han høre broens brummen ned i beværtningen, og det var han glad ved, den satte et vist alvorligt præg paa det hele, ved siden af, at det gav ham en tilpas overlegen følelse som en medsammevoren, han sad jo her og saa det hele en smule ovenfra takket være den, gennem en art tredie dimension, som de andre ikke kendte, som gav det hele og navnlig det, at han sad her, et præg af komik, der virkede befriende, og som sammensluttede kæden af dagens oplevelser for ham.

Saaledes mindede den fede opvarter ham om betjenten, og det var, som havde han gjort betjentens ord til sine, væver og stonnende for han afsted, naar der var noget at gøre for ham. Han havde et fuldkommen skaldet rundt hoved uden fremtrædende næse, men til gengæld havde han store, kuglerunde Øjne, der var blodsprængte, og som syntes at true med at trille ud af hovedet paa ham, munden var stor og aaben, og de korte buttede arme strittede ud til siderne fra den runde krop ligesom et par finner. Han lignede, hvad der var betegnende baade for beværtningen og hans livsstilling, en undervandsfisk, en umættelig, graadig køffertfisk, der fimrede afsted nede paa havbunden med aaben mund og opspilede øjne, spejdende efter aadler eller letsindige smaa fisk, der kunde skuffes ned i dragkisten.

Søren Jensen var klog nok til, at han vilde have



holdt en slig mand paa afstand til enhver anden tid, men i dag følte han, at han kunde magte ham, og derfor betragtede han ham med en vis medlidende interesse. Der var noget ved denne vimse tyksak, der satte ham i godt humør, og forunderligt nok var der noget hjemligt ved ham, noget der paa samme tid tiltrak og frastødte ham, og hver gang han satte sig i bevægelse, mumlede han uvilkaarlig dagens omkvæd »mowe on«, der tonede ned til ham oppe fra broen, og hvis alvorlige og dystre tone denne Falstaf paa en herlig maade for mildede. Den tykke havde nok ogsaa paa sin side haft Søren Jensen i kikkerten, viste det sig, skønt det ikke havde været at se paa ham, thi da han stillede den anden bajer foran ham, aabnede han munden endnu mere og sagde:

— Hvem skal ingenting ha?

Søren Jensen for op af henrykkelse som skuddet ud af en kanon. Han greb den tykke mands haand og trykkede den begejstret, som var han en længe savnet, kærlig broder, han havde mødt igen ganske uventet. Ikke et øjeblik havde han tænkt sig den nærliggende sandsynlighed, at der rimeligvis fandtes andre danske mænd end han selv i denne fremmede by, og at han muligvis kunde løbe paa en af dem. Men her var altsaa haandgribelig en, thi den dialekt og jargon kunde ikke eftergøres, en landsmand, en dansk, altsaa et af de allerbedste mennesker i hele verden.

Opvarterens begejstring var maaske knap saa stor som Søren Jensens og en smule behersket. Men Søren Jensen lod sig ikke sige, lagde maaske ikke engang mærke dertil. Der var noget opdæmning i ham, der nu havde faaet luft, og maatte frem, og som sprængte alle skrænker. Han var rent ud overstrømmende i sin gensynsglæde, han gjorde plads ved sit bord, stillede stol frem og trykkede den tykke ned paa den. Og den tykke opvarter lod sig trykke ned for straks efter at springe op igen

med en bestilling paa hvad som helst, han helst vilde drikke.

Opvarteren var beskeden, han vilde gerne have en ølbajer med en konjak til, om der var raad til det, tilføjede han forsigtig.

Om der var. Søren Jensen var krænket og rodede rundt mellem de 400 \$ nede i inderlommen, thi han forstod nu, at han var nødt til at laane af dem for at fejre dette uventede møde med en prægtig landsmand paa tilbørlig maade. Han haledede et par mindre sedler op viste dem frem, uheldigvis fik han en større seddel med ved samme lejlighed, men det gjorde nok ikke noget, thi hans tykke ven var øjensynlig vant til at se større sedler hernede. Og saa havde synet af den en heldig beroligende indvirkning paa hans landsmand, han slog sig ned ved hans bord, saa vidt forretningens tarv tillod det, de kom i selskab sammen og i snak sammen. Det var nu mest Søren Jensen der talte. Han fortalte om sin ensomme vandring igennem byen og sit indtryk af den, som man taler om en svær men heldigt overstaaet sygdom, han fortalte om sit møde med skyskraberne og om sin udlægning af dem og af travlheden i gaderne, han fortalte om sit skærmydsel med betjenten, og hvorledes hans ord ligesom ved trolddom havde forvandlet alt for ham, og om hvorledes han havde tolket brooklynbroens sang. — Tys, jo den sang endnu, bare man lyttede til, men den havde faaet en anden tone, en mere livsglad tone, nu han havde faaet en, han kunde dele sine tanker med, udøse sit hjerte for.

Hans nye ven interesserede sig tilsyneladende mærkelig lidt for alt dette, men Søren Jensen tog ham det ikke fortrydeligt op. Det var jo altsammen gammelt for ham, der havde været i byen i tretten aar. Desuden forstyrrede gæsterne stadig, og det irriterede Søren Jensen paa det stadium af udvikling, han nu var. Han vilde helst have sin landsmand ganske for sig selv, og dette ønske, nej det var ikke noget slet og ret ønske, det var en trang, blev mere og mere levende, jo mere de drak.

For der var to ting, som opvarteren nok kunde følge med i, og det var ølbajerne og konjakkene. Det blev efterhaanden til ikke saa lidt, og selvfølgelig fulgte Søren Jensen med og gjorde besked som vært. Det begyndte for resten saa smaaat at andre ham, at han alligevel kunde taale at drikke saa meget, som han gjorde.

Men hans ven kunde ogsaa drikke. Det var som at slaa vand paa et gaas. I det hele taget fandt Søren Jensen flere og flere tiltalende træk hos ham, jo længere han saa paa ham, ellers havde han jo heller ikke fortalt ham alt det der om ham selv, det lignede ham ellers ikke at være saa aabnemundet.

Og jo bedre Søren Jensen syntes om ham, jo mere harmede det ham, at de andre gæster gjorde deres krav gældende og lagde beslag paa hans tid. Til sidst syntes det ham en ligefrem krænkelser af hans menneskeværdighed, at hans gode ven saaledes skulde springe omkring, bare de kaldte, og han kom ligefrem til at hade dette sted, hvor han før havde befundet sig saa vel.

— Lad os gaa vor vej, foreslog han ligefrem, som

var det den simpleste ting af verden. Men den anden havde betænkeligheder, selv om han ikke manglede lyst, han skulde jo passe Butikken, sagde han. Man da fik Søren Jensen en god idé.

— Kan du ikke faa en mand, en af dine kolleger mener jeg, til at afløse dig, sagde han. — Jeg betaler, hvad det koster.

— Jeg skal prøve paa det, sagde den anden og rejste sig langsomt og med en mine, som gjorde han sin ven, Søren Jensen, en stor tjeneste alene ved at tage det under overvejelse. Og det gjorde han jo ogsaa. — Hvis du altsaa virkelig mener det, at du gerne vil have mig med.

— Mener det, sagde Søren Jensen. — Jeg kan simpelthen slet ikke undvære dig. Og det var fuldkommen sandt, thi han havde regnet ud, at slig en lejlighed til at se New-york rigtig efter i sømmene, som denne, fik han efter al rimelighed ingensinde mere i sit liv. Han havde jo penge nok i lommen, han kunde laane af, og en bedre fører end hans nye ven her, kunde han umulig ønske sig. Og, som allerede sagt, han var fra naturens haand en nysgerrig sjæl.

En lille halv time efter kom afløsningen, og den tykke opvarter, der i løbet af mindre end to minutter havde forvandlet sig til en velnæret middagsherre, der gaar en smule paa livet, men helst incognito, steg op af kælderens og satte sig i den ventende droske. Søren Jensen fulgte bæret og en smule benovet bagefter med de endnu næsten urørte 400 \$.

Hvad der ellers skete denne aften jog forbi Søren Jensens blændede blik som de hastig skiftende lysreklamer paa toppen af et tag, noget han ikke saa rigtigt og ikke rigtig lærte noget af. Der var for meget, og det gik for hurtigt. Han havde stadig takten »mowe on« i hovedet men i en gladere toneart, og den fulgte ham i ren kropslig form eller rettere den gik foran ham som ildsøjlen, der viste Israels folk vej gennem ørkenen, i den tykke opvarters lignelse.

Søren Jensen var nu helt holdt op med at drikke, han morede sig rent passivt med at se til og befandt sig ubegribeligt vel. Kun naar der skulde betales, skred han ind, eller naar det kom til en standsning eller en forhindring, da løftede han haanden ærværdigt, idet han indvendig fniste af hemmelig moro, og saa vinkede han med netop den lillebitte smule bevægelse, betjenten havde gjort, da han fejede ham bort fra fortovet, en smule haandbevægelse, der godt kunde passe for gud, netop naar han satte et blad paa en nælde.

— Mowe on, sagde han med tyk og dyb stemme, og verden rullede videre frem.

— Mowe on, sagde han ogsaa, da han et sted paa en pænere dansebule friede sin tykke ledsager fra narlæstelse og maaske død ved ganske frygtløs og naturlig i sin egenskab af vært og beskytter at stille sin tre alen høje skikkelse og brede skuldre mellem ham og fjenden. Fjenden saa paa ham et øjeblik i tavs overvejelse og fulgte raadet.

— Mowe on, sagde han til sig selv, da han skiltes fra sin ven et eller andet sted i byen og søgte ned til sit skib. — Mowe on, mumlede han for sig selv, da han gik over landgangen og ned i lukafet, hvor

de andre laa og sov. Han skubbete i mørket støvlerne lydlost af fødderne for ikke at forstyrre, knappede jakken sammen omkring sig selv og de medtagne 400 \$ og tørnede ind i køjen med alle klæder paa. — Mowe on, sukkede han med en befriende lille, lydlos latter, da han lagde hovedet til puden og straks efter faldt i søvn.

Søren Jensen vaagnede op tidlig næste morgen med en pinlig følelse af utilfredshed. Han var utilfreds med, at han vaagnede, og han var utilfreds med, at det var morgen, han var utilfreds med køjer, han laa i, med skibet og med hele verden.

Det var underligt nok med den følelse af utilfredshed. Han kendte den godt nok fra før i tiden, naar han havde lavet galskaber af en eller anden art, men han havde aldrig haft den saa nær paa livet, bogstavelig ansigt til ansigt som denne morgen. Og han havde aldrig set den tage saa tydelig og selvstændig form, som var den et selvstændigt væsen udenfor eller indenfor ham selv, der var vaagnet op om natten, medens han sov, og som ikke havde undt ham at sove ud, for der var ikke tvivl om, at det var den, der havde vækket ham, for at kræve ham til regnskab for noget, der var fælles for dem begge, vækket ham, for at tale lidt i enrum med ham, mens de andre i skibet sov.

— Naa, hvad fik du saa ud af New-york, min dreng, sagde den ikke skadefro men en smule haanlig. Fik du maalt dig med skyskraberne? og hvor stor var du? Gaa ind og se paa dem, de staar der endnu ligesom i gaar, akkurat ligesaa sikkert, som navde du aldrig set paa dem med dit skeptiske blik, og her ligger du i dit bedste tøj i en sølle skibskøje, krøllet og snavset til, og hvorledes gik det med de 400 \$?

Se det sidste vilde Søren Jensen nu ikke have noget at gøre med, ikke i øjeblikket i alt fald, han havde laant af de penge, og han skulde nok være mand for at betale dem tilbage, men det, at han laa her i søndagstøjet, saa ikke godt ud, og det var udmærket brilliant, at ingen af de andre var vaagnet før ham. Han stod op, trak det blaa tøj af og hængte det paa plads. Men idet han hængte trøjen op, stak han haanden ned i den indvendige brystlomme. Han havde laant af de 400 \$, hvorfor ikke sige det rent ud, at han havde taget af de penge og brugt dem til det, som ikke var det værd, men oprigtig talt, han var ikke klar over, hvor meget han havde taget, hvor meget han havde brugt.

Saa tog han mod til sig og stak haanden lidt dybere ned. Det var jo ikke det, at han vilde tælle pengene, han vilde bare ved at føle paa bundtet dernede danne sig et løseligt skøn over, hvor meget han havde laant og skulde betale tilbage. Dybere og dybere sank haanden, til sidst var den helt nede. Lommen var tom, men det varede en tid, inden han formaaede at sanse det fuldtud, saa lamrende var slaget, og haanden blev længe efter ved med at famle og fumle saa gammelmandsagtigt mistroisk paa hunden af den tomme lomme, og da han endelig tog haanden til sig, stak han den straks ned i lommen igen, som var det ham umuligt at tro, at det var sandt.

Du store Gud, du almægtige Gud. Lommen var tom, og den var hel, havde der endda været et hul

paa den, men det var der ikke.

Et øjeblik stod han som lammet, berøvet tænkeevnen. Der var noget, der var knust i ham. Der var noget værdifuldt, han havde mistet sammen med de 400 \$, noget som han ikke syntes, han havde raad til at miste.

Pludselig kastede han sig febrilsk og rasende over tøjet som over en fjende. Han endevendte det, ruskede det, befølte det mistroisk, som vilde det skjule noget for ham, og krængede lommerne, resultatet var nogle og tyve cent i en vestelomme og lidt over en dollar i smaamynt i pungen, det var alt. De 400 \$ var sporløst forsvundne, som var der gaaet en skypumpe hen over ham og havde suget dem op af hans lommer.

Da han endelig var færdig med tøjet, hængte han det ligegyldig fra sig og krøb i køjen igen for at tænke sig om. Men han kunde ikke tænke. Hans hjerne havde mistet al selvstændighed, og han kunde i øjeblikket ikke løsrive sit blik fra de 400 \$, de stod med flammeskrift for hans syn, hvorhen han vendte blikket, og hvor meget han end kneb øjnene sammen ligesom det advarende, nej det tilintetgørende *Mene Mene* paa asyrenkængens væg. I sandhed ogsaa han var vejet og fundet for let, og havde det staaet i hans magt i dette øjeblik at udslette Søren Jensen af de levendes tal blot med et ønske, vilde han ikke betænke sig paa at tilintetgøre sig selv for samtidig at udslette de luende 400 \$, der sved og brændte ham i hjernen som brændemærket paa galejsslavens skulder. Hvis han havde turdet, vilde han have grædt, saa barnlig hjælpeløs følte han sig under det uafvendelige, han var kommen ind under, men han turde ikke for de andre.

Da de andre begyndte at røre paa sig og vaagnede, laa Søren Jensen, som om han sov, og der var ikke noget særligt at mærke paa ham, da han endelig besluttede sig til at rejse sig. Han var mere tavs, end han ellers plejede at være, men det var jo rimeligt nok, at han kunde være træt, for øvrigt lykkedes det ham oven i købet at smile et par gange over de andres skoser, men det var umuligt at faa ham til at udtale sig nærmere om dagen i gaar. Det havde været fornøjeligt, for han var gaaet lidt ud for at more sig, efter at han havde sendt de 400 \$ afsted, sagde han. Men hvor han havde været, var det umuligt at faa at vide, og han vendte straks igen tilbage til sin egen, tavse verden.

Senere paa Dagen, da han begyndte at genvinde tankeevnen, stod han nede i lasten og hidsede sig op, som havde de 400 \$ svedet hans sjæl til blodigt kød. Han tumlede rasende med de svære kasser, som var de fjender, han sloges med. Men det var hans egne triste, skamrødmende tanker, der nu begyndte at vokse frem paa Skibsskottene og pakkasserne ved siden af de 400 \$, han tumlede med, og det var Søren Jensen, han sloges med.

At noget Menneske virkelig kunde være saa grænseløs en kraftidiot, som han havde været i gaar, og smide 400 \$ bort i rendestenen paa en dag. Nu havde han da endelig engang faaet syn for sagen for, hvad han i virkeligheden var for en ussel og elendig torskepande. Han kunde sandfær-

digen brække sig alene ved at tænke derpaa. 400 \$. 2 aars arbejde. 2 aars savn. 2 aars beherskelse. 2 aars sparsommelighed. Ja, det var jo i virkeligheden to aar af hans liv, han havde smidt i rendestenen foruden de 400 \$.

Og havde det saa endda været hans penge, men det var det ikke, det var andre penge, det var penge, han havde laant, og som han skulde betale tilbage og havde lovet at betale tilbage. Og det var netop sagen. Det var en tillid, han havde svigtet. Det var sit ord, han havde brudt. Det var simpelt hen til at blive gaa. over af fortvivelse. Men det værste var, at det ikke alene var andres tillid, han havde forskertset ved den lejlighed, det var hans tillid til ham selv, der havde lidt et knæk, thi aldrig i sit liv havde han tænkt sig muligheden af, at han kunde gaa hen og bære sig saa ovenud taabelig ad, og ikke alene taabelig, nej rent forbryderisk. Det maatte være ualmindelig dybe brist i hans karakter, som han ikke før havde lagt tilstrækkelig mærke til.

Og nu begyndte han at digte indad, at holde dommedag over sig selv. Han erindrede sig begivenheder fra fortiden, smaating, han aldrig havde fæstet sig ved som noget af betydning, men som nu voksede op og blev skæbnesvangre. Tanker, han før havde ladet passere todfri, ledte han frem og visiterede, og der var ikke meget, der vandt naade for hans øjne, thi Søren Jensen var en haard dommer i dag.

Han lod sig selv gennemleve hele livet ligefra barndommens sorgløse dage, medens han med en ældre broders ubarmhjertige kritik fulgte ethvert skridt, han tog. Det var en smelleprøve, han underkastede sig selv med selvfordømmelsen som brændsel til at fyre op med under ovnen, en smelteprøve, som ikke ret mange mennesker med sund sans og selvkritik vilde være sluppet godt fra, og det resultat, han fik ud af prøven, var et helt andet og meget ringere, end den Søren Jensen, han plejede at se til daglig, og som dagen før kl. 10 om formiddagen gik i land i Hoboken med 400 \$ i brystlommen.

Og resultatet blev værre og værre, jo mere han tænkte paa det, der var sket, jo dybere han gravede ned i sin egen barm. Og samtidig steg hans raseri over denne fremmede plebejer, der havde svunget sig i vejret, da han selv sank dybt under al menneskelig lavmaal, der havde taget magten over ham i et øjeblik svaghed, og som et dyr, ja, som en abe havde udleveret ham til alverdens spot og moro og i nogle saa, vanvittige timer havde forødt hans liv i fortid, nutid og fremtid, thi hvorledes skulde han efter dette kunne rejse penge til styrmandseksamen næste aar.

Hen ad Aften, da hans raseri havde lagt sig en smule, og det var jo det velsignede ved arbejdet, at det ofte forhindrer folk i at forgribe sig paa sig selv, naar de har mest lyst til det, skød han sig selv i baggrunden, og han kunde gøre det, ikke fordi han var færdig med den side af sagen, det var han ikke, og det vilde han aldrig blive, indsa han, men han var naaet saa vidt, at han foragtede sig selv tilstrækkelig tilintetgørende til at kunne se bort fra personen Søren Jensen, begyndte han

at skænke de omgivelser i hvilke dette abemenneske stod, en smule opmærksomhed.

De 400 \$ var traadt tilbage nu. De var tabt for stedse og spillede for saa vidt ingen rolle, det var andre og større værdier det gjaldt, men de dannede stadig den svidende, brandgule baggrund, hvorpaa han saa alt det andet.

Og paa denne baggrund traadte den tykke, forædte, kvabsede opvarterers trivelige skikkelse frem som en klump fortættet modbydelighed. Og som de fire hundrede dollars havde forfulgt ham for og vist sig for hans blik, hvorhen han end saa, saaledes forfulgte dette ansigt ham nu, og jo mere han saa paa det, jo mere overbevist blev han om, at det var opvarteren, der havde stjaalet de 400 \$.

Thi det var ikke gaaet rigtigt til med de mange penge. Han tilbragte en søvnløs nat med at ligge og regne efter, hvor meget de kunde tænkes at have brugt i løbet af aftenen, og han kunde, naar han regnede med den største ødselhed, ikke naa højere end til 100 \$, ud over det beløb kunde det umuligt komme, saa meget huskede han af aftenens omsætning. Selvfølgelig kunde en anden have taget de resterende 300 \$, men denne mulighed svandt ligesom langt bort i det fjerne, hver gang opvarterens fladnæsedede, grinende forbryderfjæs dukkede op i hans bevidsthed. Det maa være ham, tænkte han hver gang.

Og hvis det var tilfældet, havde han plyndret ham, Søren Jensen, hans landsmand og gode ven, der havde trakteret paa ham mere end ødselt, og som havde aabnet sin pung og sit hjerte for ham, efter at de havde drukket dus med hinanden og han, Søren Jensen havde stillet sig i breschen for ham og friet ham for overlast. Det var særdeles ondt og smudsigt gjort, men det kunde ikke nægtes, at situationen havde et vist lighedspræg med Judas, der forraadte sin gode ven og beskytter. For øvrigt var der, naar han nu tænkte tilbage, flere træk hos den tykke opvarter, der kunde minde om Judas, om en daarlig samvittighed. Saaledes havde han slet ikke vist nogen glæde og taknemlighed over, at Søren Jensen havde frelst ham fra Prygl, tvært imod, det var, som om han følte sig ilde derved, hvilket ikke stemmede med en aaben karakter, som om han var blevet paabejrdet en erkendelighed, der nagede ham, og det kunde maaske være den form af samvittighedsnag, han evnede at føle. Det kunde det ansigt nok tyde paa.

Se, der kom det frem igen, det grinende, modbydelige fjæs, og det var ham, Søren Jensen, det lo ad. Ja han kunde rigtignok gaa rundt og grine for sig selv over denne dumme, taabelige matros, der vilde se New-York ved nat, men han kunde ogsaa gaa rundt og fortælle om ham, og udlevere ham til spot, spe og skændsel, ligesom Judas forraadte Jesus; han havde ved sin dumme, vidtfavnende godmodighed givet sig i denne uslings magt, udleveret sig til hans naade.

Næste aften, da arbejdet standsede, gik han i land med 30 \$, som han havde skaffet til veje, dels ved at sælge sit uhr og dels ved at sætte sin skibskiste med dens værdifulde indhold af klæder og navtiske bøger i pant hos en af matroserne. Han maatte se det ansigt, der forfulgte ham, endnu

engang, han maatte gense de steder, der havde været vidne til hans fornedrelse endnu engang. Det var en besynderlig hemmelighedsfuld og uforklarlig magt, der drev ham til dette. Det var ikke tanken om de 400 \$, de var tabt, og dem var han færdig med. De havde foruden pengeværdien en anden og større værdi, der aldrig kunde erstattes. Nej, han maatte simpelthen vide, om den tykke mand, som han havde betragtet som sin ven og udøst sit hjerte for, havde bestjaalet ham eller ej.

Det var ikke for hans egen skyld, han maatte have denne klarhed og vished, thi intet i verden vilde kunne rokke ved den dom, han havde fældet over sig selv i disse timer, ej heller var det for skændselens skyld, den havde han nu gjort sig fortrolig med som med tabet af de 400 \$. Han følte sig som en mand, der har læst den første del af en spændende historie, og som vil føle sig bedraget, hvis han ikke faar slutningen. Og nu gik han i land for at faa slutningen paa historien, ikke af lyst, men af noget, der maatte være i familie med det, man kalder pligt.

Han gik akkurat samme vej, som han havde gaaet den dag, og han gik ind og tog en genstand, hver gang han kom forbi et sted, hvor han havde været den dag, for at se dem i en ny belysning. Og han saa dem i en ny belysning, han gensa dem med den følelse af forladthed og vemod, hvormed man atter færdes paa et sted efter aar gennemlevede i kamp og lidelser, han gensa disse steder, hvor han for to dage siden var traadt ind som en ung stærk og livsglad mand, som en gammel nedbrudt olding, der har mistet sine idealer, sine haab og sit maal.

Og saa stod han atter ansigt til ansigt med skyskraberne, thi de stod der endnu uanfægtede af de storme, der i mellemtiden var gaaet hærgende gennem hans hjerne, ak det var jo kun at regne for en orkan i et glas vand og viste kun, hvor lille og ubetydelig han var. Hvor taabeligt at han nogensinde havde vovet at haane disse kæmper og hovmodige sig over deres bygmestre; den skyskraber af et luftkastel han havde skabt i sin grænseløse selvbehagelighed, sidst han stod her, var jo blæst over ende i mindre end tolv timer. Og for de mennesker, der hastede forbi, følte han nu en sky frygtsomhed, som ventede han, at de skulde standse for at fordømme ham, som han havde fordømt sig selv.

Den tykke betjent, der havde fejlet ham af vejen sidst, saa han ikke, han var maaske paa post et andet sted i dag, men alene tanken om ham var nok til at drive Søren Jensen omkring hjørnet og ned i den nærmeste bar.

Søren Jensen drak af et godt hjerte og en tung sjæl, mens han mere og mere nærmede sig den obskure beværtning under Broklynbroen, thi han følte, at i den bedemandstemning han nu var, vilde han ikke magte at føre sagen til nogen lykkelig afslutning, og han spændte sine evner mere og mere, som man spænder en bue, før man afskyder pilen, og det var nogenlunde lykkedes for ham at ryste alverdens daarlighed og den personlige usselhed af skuldrene, da han endelig ikke længe før lukketid traadte ind i beværtningen og i samme nu som ved et instinkt fik Øje paa den tykke opvarter, der

var travlt beskæftiget mellem de mange, støjende gæster.

Mærkelig nok var det aldrig et øjeblik faldet ham ind, at manden maaske kunde have fri, han havde hele tiden haft en indre vished for, at han var her og ventede, alligevel følte han det som en lettelse at se ham. Søren Jensen havde ikke lagt nogen som helst felttogsplan, det maatte komme af sig selv, født af øjeblikket, og hvis ikke, maatte han lirke sig frem til resultatet, men at det var ham sikkert nu, vidste han, og med et forventningsfuldt smil gik han hen til sit offer.

Den tykke opvarter for ikke sammen, da Søren Jensens haand lagde sig paa hans skulder; men hans øjne blev store og runde af forundring eller glæde, da han saa op i hans røde, ophedede ansigt med de leende øjne.

— God dag gamle og tak for sidst, sagde Søren Jensen og greb hans haand.

— God dag du og selv tak, ak kære gud for en dag saa fuld har jeg ikke været siden jeg blev tyve aar, sagde den tykke og rystede hans haand med taknemlig hjertelighed.

Søren Jensen saa ham et øjeblik ind i øjnene med et tilfreds smil, thi dette øjeblik var han ikke vred paa ham men kun fuld af forventning.

— Det var ogsaa en dyr dag, sagde han let og hovmodig som den, for hvem penge ikke spiller nogen rolle, og saaledes var det i virkeligheden ogsaa, og det var slet ikke nogen fælde han stillede nu, og hvis det var det, en ganske ubevidst.

— Hvor meget tror du den aften kostede mig?

Opvarteren saa paa ham en smule forvirret, maaske lidt mistroisk, men han havde ikke tid til at tænke sig om, og Søren Jensen saa hverken farlig eller lumsk ud bare tilfreds, og fuld var han jo ligesom sidst. I virkeligheden vidste Søren Jensen slet ikke, at han havde gjort et godt skud, han var bare glad over sin utvungenhed.

— Trehundrede Dollar, sagde den tykke og fortrød det i samme nu han hørte ordene i sin mund, men overfaldet var kommen saa pludselig, saa overraskende, og han var træt, havde maaske ogsaa drukket lidt mere, end forsigtigheden udkrævede. Imidlertid var det jo sagt nu, og — —. Men hvorfor i alverden, det tossede bæst af den slags fyre har jo som bekendt ikke begreb om penge og hvad de bruger dem til.

Men hvorfor i alverden gav det tossede bæst af en drukkendidrik sig pludselig til at danse rundt paa gulvet og slaa sig paa laarene.

For det gjorde Søren Jensen nemlig pludselig og tilsyneladende umotiveret, det var kommen saa pludseligt og nemt, at han ikke straks havde været klar over sit held, derfor havde det overvældet ham, men nu tog han sig sammen og blev rolig og overlegen, mere overlegen end nogensinde før.

— Plet, sagde han og slog den anden paa skulderen, og det var et slag, han sank i knæerne for. — Dobbelt plet, gamle dreng. Tak for de ord og »mowe on«, du gamle. Og lad os saa faa et par eller hen i et hjørne af salonen, hvor vi kan tale fornøftigt med hinanden. Bare rolig og »mowe on«, nu skær den, akkurat som den skal.

Den tykke Opvarter saa højtideligt og en smule

krænket ud, da han serverede øllet og satte sig i hjørnet overfor Søren Jensen. Han vilde sætte pris paa at faa at vide, hvad han mente med sin mærkelige opførsel, sagde han.

— Hvad jeg mener, sagde Søren Jensen stadig henrykt og forsøgte at være alvorlig. — Jeg skal sige dig, min ven, det ved jeg oprigtigt talt ikke selv endnu da. Men det kommer maaske senere, tilføjede han betydningsfuldt og nikkede opmuntrende. Jeg skal sige dig, vedblev han fortroligt, — jeg blev bare saa glad for de 300 dollar du stak mig ud. Jeg blev saa glad for de penge, som om du havde givet mig dem. Ja, for jeg har jo ikke kunnet begribe, hvor de var blevet af.

Søren Jensen lænede sig fortroligt længere og længere ind over bordet og saa den anden fornøjet ind i øjnene.

— Jeg blev saa glad for de tre hundrede dollar forstaar du, som om du havde taget dem op af min inderlomme her og gav mig dem i haanden.

Den tykke opvarter for op i raseri og vilde sige noget. Man han fik det ikke sagt, thi i det samme var der nogen, der havde brug for ham andetsteds. Søren Jensen lo en lille, lydløs og munter latter efter ham, da han gik.

Men da opvarteren kom tilbage, satte han sig ikke paa stolen, men stablede sig op paa den anden side af bordet overfor Søren Jensen. Han gjorde sig høj ja næsten højere, end han vel kunde, og han dirrede over hele kroppen som blev han underkastet en behandling af stærkstrømme ladet med ædel harme. Han vilde nok vide, hvad Søren Jensen mente med sine hentydninger?

— Tag det nu bare lidt roligt, foreslog Søren Jensen elskværdigt. — Jeg var ogsaa ved at blive skrup tosset over det en dags tid eller to, men nu er det overstaaet. Og han satte sig til rette paa stolen paa en maade saa man kunde se, han havde ret.

Men den tykke opvarter kunde ikke tage det roligt. Han vilde vide, om det var Søren Jensens mening at tyvte ham, at beskyldte ham for at have taget hans penge. Han vilde vide, hvad Søren Jensen havde til hensigt med sin opførsel?

Søren Jensen havde ingen anden hensigt i øjeblikket end at sidde i sin krog og drikke sit øl i fred. Han var ikke af de mennesker, der yndede at lægge sine kort aabne foran modspillerens øjne, sagde han. Og saa gjorde han den lille bevægelse, han havde lært af den tykke betjent, og som var værdig for en gud, naar han satte et blad paa en nælde.

— »Mowe on,« sagde han.

Opvarteren stod et øjeblik og saa paa ham og dirrede nogenlunde i ro, saa fulgte han raadet.

— De er fuld i dag ligesom i forgaars, sagde han forarget, idet han gik.

Søren Jensen fik sit ønske opfyldt. Han sad i fred resten af aftenen i sit hjørne og drak sit øl, mens han med et fornøjet smil fulgte opvarterens gang mellem bordene, som en fallent, der har stukket sine sidste penge i et aktieselskab og interesseret følger dets fremgang i verden. I virkeligheden syntes han, han havde en vis ikke ringe del i opvarteren der. De 300 \$ havde jo været afgørende, thi hvorledes skulde manden kunne tælle penge-

ne, naar en anden havde stjaalet dem, eller han havde tabt dem.

Selvfølgelig vilde han ikke melde nogen til politiet. Det var ikke derfor, han var kommet her i aften. Men han havde gjort ham forskrækket og vist ham, at han ikke var saa stor en idiot, som han maaske havde troet, og han behøvede ikke at frygte for, at han skulde gøre sig lystig over ham for eftertiden. I grunden var han færdig med ham nu og kunde lægge ham til side, og han saa jo heller slet ikke saa farlig ud nu, som han havde syntes, da han laa vaagen i nat og ikke kunde sove for at tænke paa ham, ja han kunde egentlig ganske godt lide det ansigt nu igen, og behøvede i alt fald ikke at være bange for, at det skulde forskaffe ham flere søvnløse nætter.

Og saa at sige med facit givet gik han sin oplevelse igennem endnu engang. De 400 \$ var givet grumme daarligt ud, men de 20 \$ han havde brugt i aften, thi han havde 10 igen, var vel anvendte og gjorde næsten tabet af de 400 forsvarligt. Det var pengene. Og saa var der det andet, og heller ikke det saa saa helt haabløst ud nu mere, efter at han havde faaet den oprejsning, som denne aften havde givet ham. Maaske kunde ogsaa det trække sig en smule bedre i lave med tiden, naar han fik tænkt nærmere over det og fik det en smule paa afstand. Herregud for forskrækkelig højtidelighed ogsaa, bestjaalet er vi jo blevet allesammen en eller anden gang i vort liv.

Da han ved lukketid forlod beværtninger, var han i glad ligevægt og fuld af taknemmelighed mod styrelsen, der havde givet ham den oprejsning, der var ham nødvendig, for at han kunde fortsætte livet. Ja, der var endog, ligesom om morgenen, naar solen staar op og faar himlen til at lysne, begyndt at brede sig et forsonende skær af komik over hele tildragelsen. Det var næsten for humoristisk med den fæle, tykke mand, der bestjal ham, den fattige velgører, der ikke vidste, hvad han vilde gøre ham. Han maatte flere gange undervejs ned til skibet standse og le med sig lille, lydløse latter, naar billedet blev alt for tydeligt. Han bemærkede ikke, thi hans sjæl havde i virkeligheden ikke taget skade af begivenheden, og han var ikke blevet tilstrækkelig mistroisk, at en mand, der var fulgt efter ham fra beværtningen, hver gang dette skete, søgte skjul og krøb sammen i en Portniche med hænderne sammenknyttede i lommerne af raseri og frygt.

— Mowe on, sagde han, og denne gang var der klang og befrielse i hans stemme. Det lød som et fremtidsprogram, næsten som en fanfare, og med et lysende smil strakte han armene op over sit hoved op mod himlen, som nedkaldte han en velsignelse over sig selv og hele verden.

— Mowe on, raabte han, og saa lo han for sidste gang den lille, lydløse latter.

I samme nu var det, som om byen bag ham fulgte raabet; som vilde den ikke slippe sit tag i denne mand, der nu vendte den ryggen og forlod den som fri, styrtede den sig over ham bagfra med hele sin frygtelige vægt. Han følte et smertende hug i ryggen, og idet han snappede efter vejret, tabte han fodfæstet og styrtede ud fra kajen.

Manden, der havde stødt ham ned, blev et øje-

blik staaende og stirrede ned i vandet efter ham, saa løftede han haanden for at slynge den lange, spidse kniv ud over havnen efter ham.

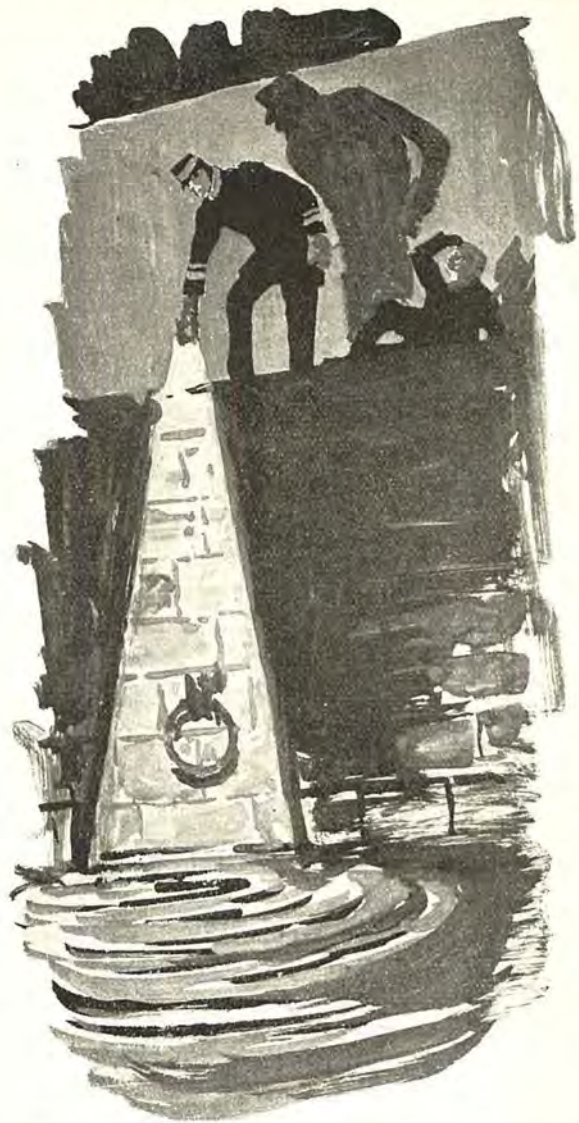
Men i samme nu skete der en række frygtelige begivenheder paa engang i løbet af et nu. Armen standsede, mistede sin kraft i et frygteligt slag som ramt af et sort lyn, og i samme nu forgik alverden. Himlen styrtede ned og sønderbrødes paa hans hoved, verden gik under og alt blev mørkt, og med sønderbrudt arm styrtede han til jorden.

Betjenten slap staven og lod den dingle i remmen om haandleddet, saa greb han lynsnart sin fløjte og satte den for munden, og en lang skingrende, klagende, skrigende, tryglende, bydende og befalende trille rullede ud over havnen og ind mod byen op mod den sorte, bundløse nat som et nyfødt barns første fortvivlede skrig.

Han slap fløjten, stirrede endnu engang ud over havnens overflade, der var rolig og død, bøjede sig ned og lod sin lygtes lyskegle glide som en bleg, famlende spøgelsehaand over den blodige stilet og den tykke opvarterens fede, opsvulmede og fortrukne ansigt. De store, kuglerunde øjne aabnede sig modstræbende mod lyset.

Møve on, sagde betjenten og gav opvarteren et kraftigt spark under sædet; det var den samme store, tykke betjent, der havde tiltalt Søren Jensen med netop de samme ord to dage før foran skyskraberne, og havde han set det, vilde det nok have moret ham, ja maaske han vilde have let sin lille, lydlose latter over det, der hvor han nu var.

— Møve on, gentog betjenten og gav Opvarteren, der nu begyndte at vaagne op, endnu et velment spark.



En dansk Maskinmester som Opfinder.

Udnyttelse af Havbølgenes Energi.

Herom skriver Hr. C. E. L. Mengdberg i »Berl. Tid.«:

Som tidligere meddelt, agiterer en svensk Ingeniør for Udnyttelse af Bølgeenergien. Vi oplyser nu om, at en dansk Maskinmester allerede tidligere har anmeldt Patent paa en Motor af denne Art, som tilsyneladende løser Spørgsmaalet paa fyldestgørende Maade.

At Bølgerne indeholder en betydelig Kraft, kan let beregnes. De løfter og sænker et flydende Legeme hvert sjette Sekund med et Tryk, som er lig med Vægten af den Vandmængde, som de under Legemet virkende Bølger indeholder, og denne Vandmængde er noget mindre end det flydende Legemes Areal gange den halve Bølgehøjde.

Ved en Bølgehøjde paa 2,2 m og et Areal af Flydelegemet paa 30×3 m kommer denne Vandmængde til Virkning ca. $\frac{2}{3}$ Gang hvert Sekund. Dette vil sige, at en Vandmængde paa ca. 1 m Højde og 30×3 m = 90 m² Areal, altsaa ialt 90,000 kg Vand bevæges

90 m² Areal, altsaa ialt 90,000 kg Vand bevæges = 876 Hestekraft eller 9,73 Hestekraft pr. Kilometer.

= 0,73 m pr. Sekund, hvilket teoretisk svarer til

Ved Uregelmæssigheder i Bølgeslaget, Omsætning af Bølgearbejdet gennem flere Trin til Energiens endelige Form, tabes der formodentlig ca. 50 pCt., saa at der altsaa bliver næsten 5 Hestekraft pr. m³ Bølgeindhold tilbage, medens jeg for Sikkerhedens Skyld kun antager 2 Hestekraft pr. m³ eller 180 Hestekraft for ovennævnte 90 m².

Et Fartøj paa 30×3 m Bundareal er ikke ret stort, men man vil med Sikkerhed kunne gøre Regning paa den ovennævnte Kraft i Form af elektrisk Strøm.

Selve Maskineriet inkl. Ponton er yderst simpelt og vil formodentlig kunne eksklusive Dynamometerens Driftsmotor.

Denne Bølgemotor har den Ejendommelighed, at den er flydende, altsaa ikke bunden til landfaste Punkter, Cementfundamenteringer og Møler, som vilde sluge Summer, der let kan gøre Anlæggets Rentabilitet helt illusorisk.

Dette »danske« Arbejde bør støttes af det danske Samfund og med danske Midler. Opfinderen er ubemidlet.



PALLE SØRENSENS EFTF.
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
Briller - Kikkerter
Barometre

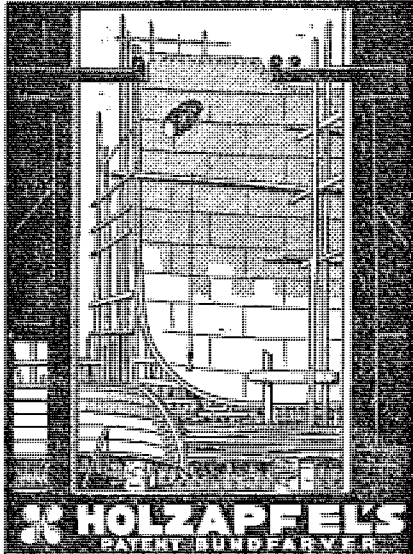
Max Møller A/s

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK



HOLZAPFELS
PATENT-BUNDFARVER
TELEF. C. 5601 - ST. ANNE PLADS 16 - TELEGR. HOLZANDIA

Damperen »Falernian«, tilhørende Ellerman Line, og som for et halvt Aar siden strandede paa Klippebund i Sortehavet, skal nu slæbes til England eller Rotterdam for at blive repareret, idet næsten alle Bundpladerne skal fornyes. Et Bugserfartøj er gaaet fra Rotterdam for at bringe Skibet hjem.

KAY DYHR

Nyhavn 43 Københavns K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Danmark og Finland. — Flaadebesøget og Erhvervspropagandaen.

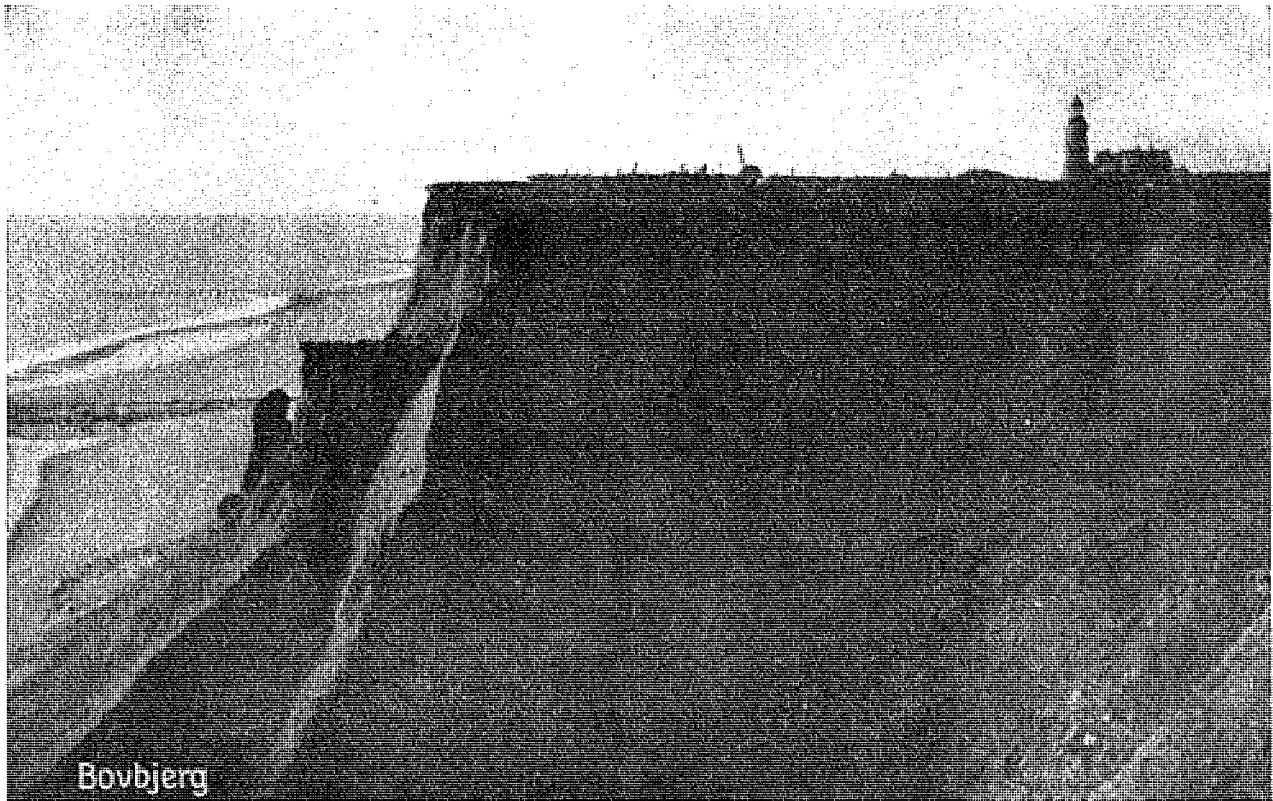
Under Overskriften »En Danmarksuge«, skriver det finske Handels- og Finansblad »Mercator« en Række velvillige Betragtninger om det danske Flaadebesøg, Fremvisningen af Danmarksfilmen og Afdelingschef Valeurs Foredrag. Det hedder saaledes at det var en god Idé at forene det for os kærkomne Flaadebesøg med en Repræsentation af Danmarks Erhvervsliv. Dette har for os meget stor Interesse dels paa Grund af den betydelige Udstrækning, Handelsforbindelsen mellem Finland og Danmark har, og dels fordi Danmarks højtstaaende Landbrug og Industri kan staa som Forbillede.

For os her i Finland, slutter Artiklen, staar Danmark som Følge af sin høje materielle Standard og sin stærkt udviklede Folkeoplysning som et lykkeligt Land. At selv Danmark har sine Vanskeligheder, har man for nylig erfaret gennem den tre Maanedes lange Kæmpeskandale paa Arbejdsmarkedet, som afbøstes for knap en Maanedes siden, og som sikkert har efterladt sig dybe Spor. Men selve denne Konflikts Opstaaen, ræsonnerer Bladet, viser, at Danmarks Erhvervsliv staar stærkt, idet det kan gennemgaa den Slags Prøvelser for at skabe gunstigere Betingelser for Produktionen.

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. TELF. CENTRAL 5410



Bovbjerg

Høfdernes 50 Aars Jubilæum.

Vestkysten, 1. April 1925.

Fra Tidernes Morgen og indtil sidste Halvdel af forrige Aarhundrede, laa hele Jyllands Vestkyst blottet og bar ud mod Nordsoen. Den store Nabo havde da frit Slag, og Aar efter Aar sank store Stykker Land i Havets Gab. Der var da ingen, der tænkte, at den Dag skulde komme, da der blev optaget et Arbejde for at beskytte Landet mod Havets Overgreb, man mente vel, at

mod den urolige Nabo i Vest var der intet at stille op.

Det kan da mulig have sin Interesse at erfare lidt om det Arbejde, der er udført i Kampen mod Vestervov, for at beskytte Vestgrænsen, nu, da 50 Aar er gaaet siden da. Ved Rejser langs Jyllands Vestkyst og ved Oplysninger fra paalidelige Kilder, skal jeg her give et lille Billede af denne gigantiske Kamp mod Havet og

Abonnement paa

VIKINGEN

Undertegnede tegner herved Abonnement paa VIKINGEN for

Halvaarlig à 5 Kr. + Porto 90 Øre — Helaarlig à 10 Kr.

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe i udenrigs Fart 10 Kr. + Porto 2 Kr.

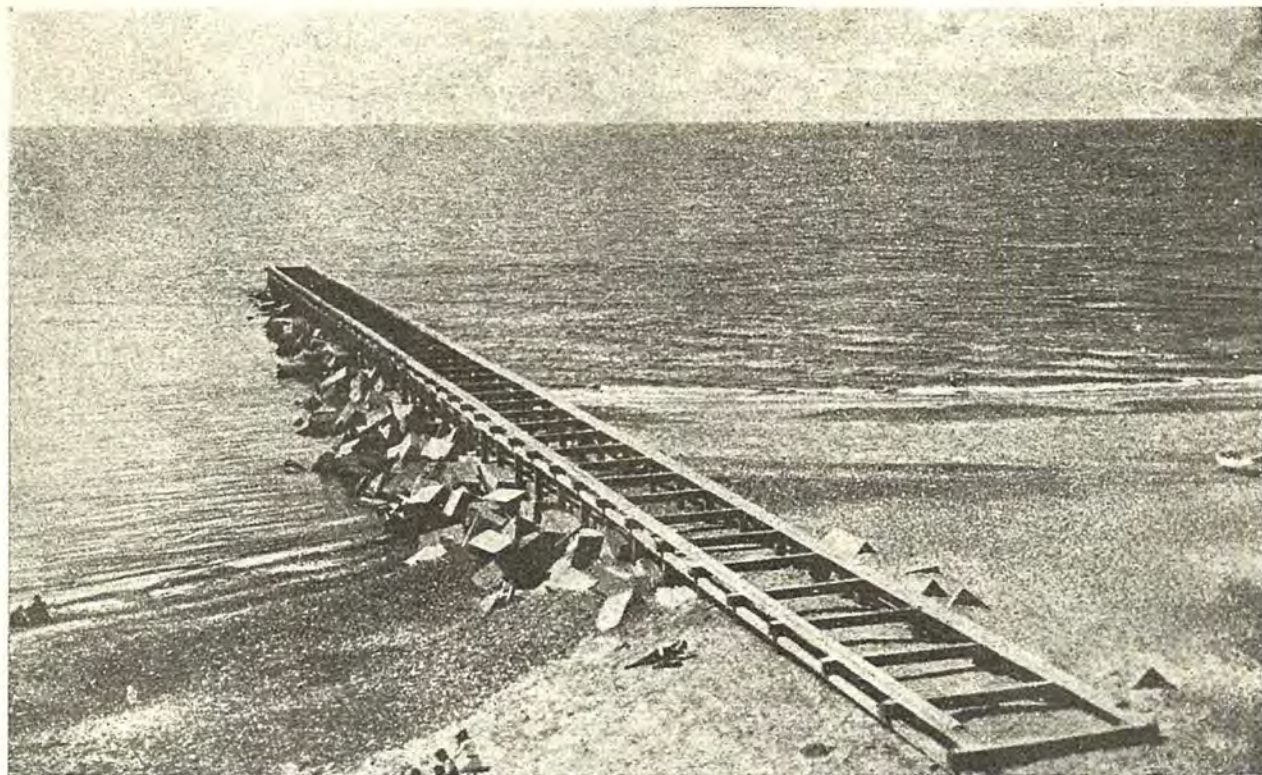
Bladet afleveres paa Rederiets Kontor.

Navn

Stilling

Adresse

(Det ikke ønskede Abonnement bedes overstreget).



hvad Resultat det har ført til. — Jyllands Vestkyst er et meget rummeligt Begreb, og Betegnelsen gælder saa at sige fra Skagen til Esbjerg eller til Fanø, der er Esbjergs Skærmebrædt. Kystformationen er forskellig, og der er store diametrale Modsætninger. Ved Nymindegab er der et lavt sandet Landskab, og det samme gælder ved Nissum Fjord, hvorimod man ved Blaavand har ligesom et blaat Bjerg staaende ud mod Havet, hvor fra Horns Rev, populært kaldet »Vestkystens Skarpretter«, strækker sig Mile nordvest ud i Nordsøen.

Men det er først, naar man kommer til Bov-

bjerg, at Leer- og Mergelskrænter staaer stejlt ud mod Havet. Paa en Kyststrækning paa ca. 1 Mil fra Kjældbjerg ved Dybaa til Høfde Nr. 1 udfor Ferring staaer disse ca. 200 Fod høje Leerskrænter brat ud mod den urolige Nabo.

Bovbjerg er en Glacialformation, der menes at være opstaaet i to Istider. Herfra begynder det flade Land, og ved Thyborøn Kanal og over en Aal til begge Sider har man saa at sige det fladeste Land i hele Danmark. Ved Agger og Lodbjerg træffes igen smaa Leerpartier, og ved Hanstholm skyder Kalken pludselig frem og her er »den sandede Vestkyst« blevet til et stejlt

Kan fraklippes
og nedlægges
ufrankeret
i enhver
Postkasse.

„ V I K I N G E N “

KRONPRINSESSEGADE 40

K Ø B E N H A V N

K.



Kalkbjerg, hvorimod Nordsøens Bølger ruller. Men paa den anden Side Haustholm bliver Sandet atter dominerende, indtil Kalken atter viser sig ved Bulbjerg, hvorfra Sandet igen fortsætter helt op til Skagen.

Man vil saaledes se, hvor uhyre stor Forskel der er paa »Vestkyst« og »Vestkyst«. Det vil ses, at Jylland hovedsagelig ligger fladt ud mod Nordsøen.

Gennem Aarhundreder har Jyllands nøgne Bryst staaet ubeskyttet ud mod den store Nabo, og det førte til, at Jyllands flade Legeme blev sønderrevet af »Manden i den blaa Kappe«. De evig rullende Bølger mod Danmarks Vestgrænse, fik Skrænter til at styrte, fik Sandbjerge til at flytte sig og drev Beboerne paa Flugt fra Havet. I et gulnet Pergamentblad saa man saaledes, at 1709 skrev Præsten i Fessing Præstegaard, at Havet stadig skar bort af Bovbjerg, saa Beboerne maatte flytte mod Øst.

I 1825 slog Havet Aggerkanalen, der holdt sig i et halvt Aarhundrede, indtil den lukkede sig i 1875. Men allerede i 1863 havde Thyborøukanalen afløst Aggerkanalen. Stormfloderne paa Vestkysten var da voldsomme, og de var frygtet af Beboerne, der havde Hus og Hjem ned mod Sandmolerne.

Stormfloderne der jævnedes og rev alt med sig, kaldte de gamle Kystboere »Havgaang«, naar Bølgerne rullede ind over Markerne. I Februar 1867 gik Nørre Langen mellem Knoppen og Thyborøn under. Jyllands Vestkyst laa da bar og nøgen, Havet havde frit Slag mod Strand og Klitter. Vilde man i hine Tider have profeteret, at Havets Mægt skulde blive bundet ved Bygning af Høfder udfra den aabne Kyst, da vilde Kystboerne have protesteret, mod det for en ganske Umulighed.

Men Ingeniørkunstens praktiske Mænd fattede Planen om at oplage et Arbejde for at beskytte Vestgrænsen, og Planen realiseredes i Form af

Høfdebygning. I 1875 begyndte Sikringsarbejderne for Jyllands Vestkyst paa den søndre Limfjordstange. Det var tildels Faskinhøfder der byggedes. Høfderne Nr. 1, 2 og 3 blev bygget, og i Aarene derefter fortsattes. I 1877—78 byggedes Strømbryderen paa den søndre Tange. Der nedrammedes Skundsvægge af Tømmer som Indfatning for en Stensætning af kløvet, »forhugget« Granit.

Indtil 1882 udførtes der Forsøgsarbejder for 1,713,000 Kr. Det store Foretagende, Kystsikringen for Jyllands Vestkyst, havde da lad mig sige, ligesom gennemgaaet sin Barnesygdom. Der blev nu taget fat paa at bygge Høfderne af de store støble Cementblokke, der hver vejede sine godt 4000 kg. Man anvendte til Betonen Portland Cement, Sand, Grus og Cement sammenblandet mod Skovle (Haandblanding), og i 1904 var Blandingsforholdet 2-5-11, og det viste sig at være godt nok. At faa disse kolossale Blokke ført ud i Havet var et uhyre Arbejde, der foregik paa Blokvogne, som løb paa Skinner. For at faa denne ud, maatte der lægges Stillads. Uhyre svært Tømmer maatte her anvendes, thi naar Vognen med sin Blok hængende under sig løb ud, maatte Stilladset bære mindst 6000 kg. Til et saadant Højdestillads krævedes ca. 1000 m. Tømmer. De kolossale Blokke støbtes paa Havstranden. Foruden den almindelige Cement anvendte man ogsaa Moleer-Cement, der viste sig at være meget praktisk.

Fra 1875 til 1908 havde man faaet bygget 68 Høfder der havde kostet 1032 Millioner Kroner, men i denne Sum var det aarlige Reparationsarbejde iberegnet og dette havde kostet saadan noget som ca. 200,000 Kr. om Aaret. Paa den søndre Limfjordstange var der bygget 43 Høfder fra Thyborøn Kanal til Bovbjerg, og de fleste af dem var 600 Fod lange, ved Bovbjerg kun 300 Fod, men i Nærheden af Thyborøn var Længden større. Hjørnehøfden Nr. 59 ind til Thyborøn

Kanal er saaledes 1000 Fod lang. Paa Aggertangen har Høfderne ogsaa en Længde af 600 Fod. Den normale Afstand fra Høfde til Høfde paa Havkysten er 380 Meter. De store Vestkyst Tanger var sikret mod Havet.

Ved Lov af 29. Maj 1914 blev der givet en Bevilling paa 1,800,000 Kr. til nye Arbejder ved Thyborøn, nemlig Bygning af en Havn i Kanals Sydside og Bygning af en Havnemole paa Nordsiden. Havnen fuldførtes i 1916. Det var nemlig nu en bevist Kendsgerning, at Høfderne kunde holde Kystlinien.

Før 1875 stod Bovbjergs Leer- og Mergelskrænter som en fremspringende Pynt ud mod Havet. Kystlinien for Limfjordstangerne, der bestod af de løse Sandklitter, trængtes hurtigere tilbage, blev hurtigere slugt af den graadige Nabo i Vest. Bovbjerg stod da som en Vøgter, som den mørke solide Mergelkæmpe ud mod Vesterhavet, cænd ogsaa han langsomt trængtes tilbage.

Nu er Forholdet omvendt. Siden 1875 og indtil vore Dage, er Kystlinien for Tangerne blevet stabil, saagodt som ikke trængte mod Øst af Havet. De solide Cementhøfder har holdt den store vestlige Nabo i Skak.

Det blev snart en Kendsgerning, at Havet skar bort af Bovbjerg, der stod ubeskyttet. Bøigerne rullede ind mod Bovbjergs Fod, underhulede den gamle Kæmpe, saa Overdelen styrtede ned i Havets Gab. Bovbjergs forrevne Bryst stod blottet. Dette førte til, at i Løbet af en halv Snes Aar maatte 8 Bygninger nedrives paa Bovbjerg, fordi Havet slugte Jordarealerne vest for den. Inden Bygningernes vestlige Gavle kom til at hænge ud over Skrænten, maatte Bygningerne nedrives og Beboerne retirere.

Den sidste Fjerdedel af Bedelund Sogn (Ferring) var paa Retur. Sagnet om Bedelund Kloster, der sank i Havet, om Klosterkirkens Klokke, der kunde høres kime nede paa Havets Bund i ondt Vejr, er et af disse Sagn, der har holdt sig op gennem Tiderne. Men hvad der var en Kendsgerning var dette, at Bøndergaarde, Ferring gamle Præstegaard, Redningsstationen maatte nedrives og flyttes mod Øst.

Flugten for Havet fortsattes. Det stod klart, at skulde Bovbjerg Fyr, Ferring Kirke og Baadeby reddes fra at lide samme Skæbne, da maatte ogsaa Bovbjerg sikres mod Havet ved Bygning af Høfder. I modsat Fald vilde Manden fra Vest i den blaa Kappe faa disse Taarne til at hælde som i sin Tid Taarnet paa Nørre Vosborg. Bovbjergs Fald i Vesterhavet blev foruroligende og gennemsnitlig skar Havet ca. 3 m bort af de høje Skrænter om Aaret.

Der maatte nu ogsaa bygges Høfder her. I Aarene 1908—11 opførtes de to første Høfder, A og B, for Bovbjergs nordlige Fod, og der blev senere bygget to til, C og D, i 1914—18 og i 1917—21 blev yderligere bygget to, E og F. De to sidste kostede ca. 880,000 Kr. at bygge. I 1917—23 byggedes for tre nye Høfder, der kostede ca. 920,000 Kr.

Der staar nu bygget under Bovbjerg 6 permanente Høfder, og Bovbjergs Fald er standset paa

Strækningen fra Høfde Nr. 1 og op til Syd for Bovbjergs Fyr. Skrænten styrter ikke, et slaaende Bevis paa, at Høfdeanlægene har virket.

I 1915 begyndte de nye store Arbejder ved Thyborøn, nemlig Bygningen af den store Hav- og Dækmole paa Nordsiden af Thyborøn Kanal. Det er noget af det største Molearbejde, der er udført paa Vestkysten, og kan nævnes som et Led i Sikringsarbejdet paa Jyllands Vestkyst. Den blev bygget ud fra Høfde Nr. 72 og strækker sig 900 Meter ud i Havet.

Molen blev bygget paa gennemgaaende 4—6 Meter Vand, og der blev nedrammet i Havet 12—15 Meter lange Pæle, der blev forsynet med svært Stræktømmer. Det var Meningen, at denne Kæmpemole skulde have været bygget af Søsten, og der blev udlagt ca. 7000 Tons. Men under Krigen kunde man ikke faa flere sejlet hertil, og der maatte saa anvendes de store støbte Cementblokke paa 2—4000 kg. Den bevilgede Sum paa 1,800,000 Kr. til Bygning af Molen og Thyborøn Havn kunde ikke strække til, begrundet paa de voldsom stigende Priser under Krigen. Indtil 1920 var der til disse Arbejder bevilget en Sum paa ialt 2,914,796 Kr. Og indtil 1. April 1923 havde disse Arbejder kostet ialt 3,805,000 Kr. Nu ved 50 Aars Jubilæet staar der bygget for de to Limfjordstanger og under Bovbjerg ialt 80 Høfder. Opførelsen af denne og Vedligeholdelse og Anskaffelse af det uhyre Materiel, Blandingsmaskiner, Kraner, Blokvogne, og der til hørende Værksteder og Bygninger, har gennem de 50 Aar kostet ialt 16,947,000 Kr.

Ved den nordligste Spids af Bovbjerg staar rejst en Mindesten, der fortæller, at med Bygning af Høfde Nr. 1 grundlagdes Kystsikringen for Jyllands Vestkyst. Det er en Kæmpegranitsten, der vejer ca. 3 Tons. Den staar vendt ud mod Havet og er forsynet med Indskriptionen:

C. F. Grove 1822—1883
grundlagde Kystsikringen
Aar 1875.

Uden om selve Mindestenen er sat en Stensætning af store Kampestenen der viser Aarstallene for de Stormfloder, der gennem Tiderne har hærget Vestkysten og bortskaaret Landet. I 1277 havde vi Stormflod og derefter 1362, 1533, 1593, 1624, 1634, 1682, 1717, 1825, 1839, 1862 og 1873.

Denne Mindesten staar som et Symbol paa Kampen, der er ført mod Havet gennem de sidste 50 Aar. Den vil til de sildigste Tider staa som et Minde om de store Høfdeanlæg paa Jyllands Vestkyst fra 1875 og indtil vore Dage og vil gaa over i Historien som et mægtigt Foretagende, der vil fortælle om, at Vandbygningsvæsenet, som dette Arbejde sorterer under, dets ledende Mænd i Forbindelse med den store Stab af Arbejdere, har vist, at kunne løse den mægtige Opgave tilfredsstillende.

Arbejdet gennem 50 Aar har brudt Havets Magt mod Danmarks Vestgrænse. Det er ikke alene Jordarealerne man har ønsket at sikre, nej, ogsaa andre Værdier er der her taget Sigte paa, saaledes Fiskeriet paa Havet og i Limfjorden.

Det er ikke ubetydelige Værdier her er Tale om. Som Eksempel kan nævnes, at i 1920 beløb Saltfiskeriet sig til en Værdi af ca. 4,188,000 Kr. og desuden blev der samme Aar optaget 4 Millioner Østers. Desuden Værdien af Thyborøn Kanal med Havn som Basis for et søgaaende Nord-søfiskeri og en stigende Skibstrafik ind til Limfjordsbyerne.

Forvord.

Dygtigt Arbejde paa en Tyne-Damper.

Under denne Overskrift fandtes forleden i et engelsk Blad en interessant Beretning om et Kapløb med Tiden for at reparere og udruste Dampsk. »Wen.worth«, saa at den naaede at blive færdig 5 Minutter før dens Charter udløb.

Dampsk. »Wentworth«, som ejes af »The Dalgliesh Steam Shipping Co., Ltd.« var blevet forsinket i Antwerpen paa Grund af nogle uforud sette Vanskeligheder med dens Ladning fra La Plata. Den gik fra Antwerpen den 5. Maj Kl. 11 Eftm., naaede Tyne Torsdag Middag. 7. Maj, og blev tørdokket i »The Mercantile Dry Dock«, Jarow, umiddelbart efter Ankomsten. Det var nødvendigt at faa den malet og at udtage Skruerakslen for at ombytte Støbejernsskruen med en ny Bronceskruer. Disse Arbejder blev udført paa 26 Timer og Damperen blev halet ud af Dokken Fredag Eftm., 8. Maj. Den forhaalede til »Albert Edward Dok«, hvor den indtog 1200 t Bunker kul mellem Fredag Eftm. Kl. 5 og Lørdag Eftm. Kl. 4. Damperen naaede Montreal Fredag den 22. Maj Kl. 8 Eftm. efter at have tilbagelagt en Distance af 2970 mile paa 13 Dage og 4 Timer, til Trods for, at den havde haft Taae og maatte sagtne Farten af Hensyn til Isbjergene. Den skulde her have et fuldstændigt Sæt Langskodder monteret, og dette blev udført saa hurtigt, at Assurandørernes Certifikat blev præsenteret Befragterne Lørdag Form. Kl. 11,55, saa dens Charter blev redde: 5 Minutter før Tiden udløb.

Bladet tilføjer med Rette, at der endnu er Liv i Fyndspøget »Old Tyne dog yet«.

SKF


Dansk Kuglelejer Aktieselskab S.K.F.,
Bredgade 33.

Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propellejer til Optagelse af Skrueens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tone med 620 HK. Maskiner og disse har været i Drift siden Aug. 1921 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste anmærkning til Trods for de påvirkninger, de har været udsat for paa Grund af håardt Vejr og Ichtindringer.

Med Høflighed
J. Lauritzen

København, den 26 Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden anmærkninger



NORDISK FLAG

TLF 9752 OG FANEFABRIK TLF 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26¹

Jens With

Skibsproviantering
19, Nyhavn 19
Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18
Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Nyhavn 45 - 47, København

Telegram-Adresse: »Ultra«

Proviand, Dæk- og Maskin-Stores.

Telefon 387, 10,387

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Memmsen — A. P. Melgaard)
 Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.
 Telf. 8332, Øbro 1862 x, 3757 y, Palæ 967 y. Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedeistensremedium Telegr.adr. »Proviand«

NYHAVN 53

BERG & LARSEN

SKIBSPROVIANTERING

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

KØBENHAVN

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Telegram-Adr.:
»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

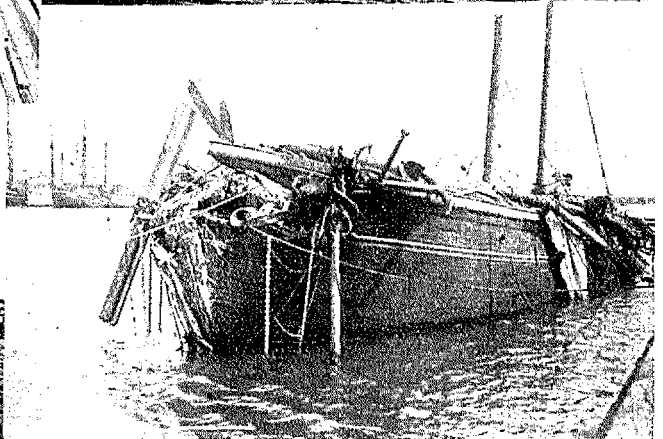
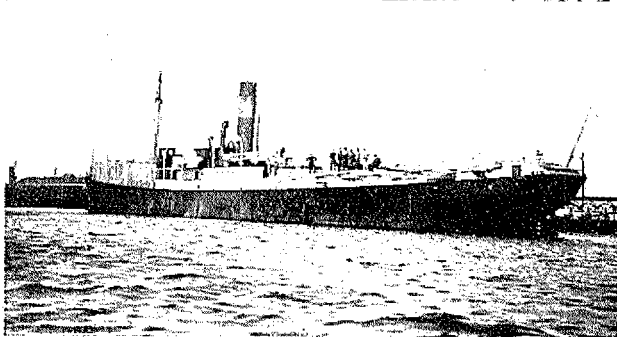
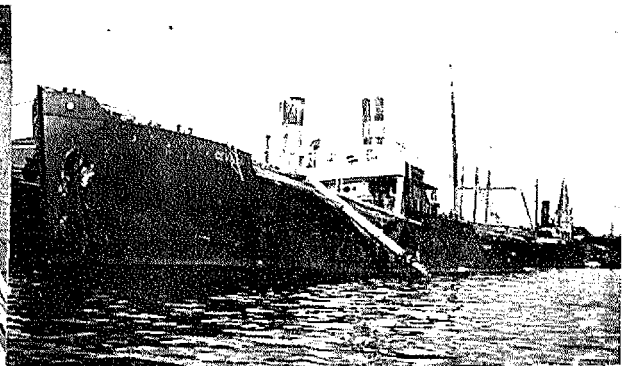
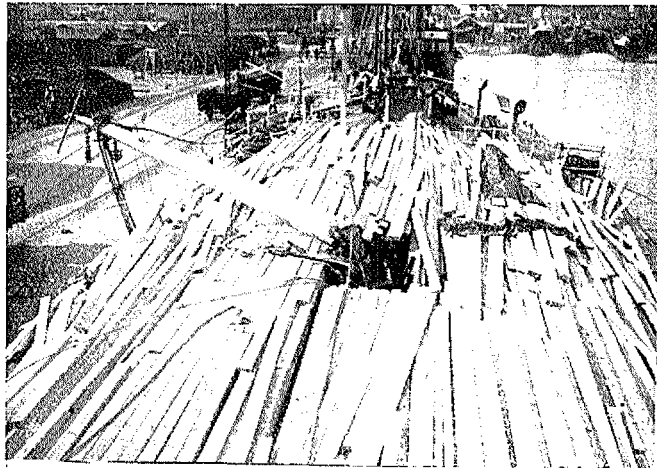
Holbergsgade 24 ♦♦ København

TELEFON: 7262
Privat Telef. Byen 3336

OSCAR DOLFF, St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant

Telefon: Central 4140



„HAVARISTERNES HAVN“

Ovenstaaende Billeder viser Havarister i Frederikshavn. Øverst tilvenstre ses Forskibet af en Dampers, hvis Dækslast har forskubbet sig i saa høj Grad, at det har forarsaget Brud paa Formasten. Som Papir er den svære Jernmast klappet sammen og har sprængt Vant og Barduner.

Samme Skæbne har Damperen »Cevalina« tilhøjre maattet lide. Masten, der ser ud til at være brækket paa flere Steder, ses hængende ud over Lønningen.

Nederst tilvenstre ses en Dampers, som har mistet Stormasten efter Stormen i Nordsøen

Nederst tilhøjre har vi Billedet af 3-mastet Skonnert »Dagny« efter Sammenstød med en Dampers. Ved Sammenstødet er hele Stævnen knust, og Resterne af For- og Stormast og Rig ses i sammenflettret Virvar henover Dæk og Lønning. (Foto.: Herluf W. Jensen, Frederikshavn).

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

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 - 6204

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Esken er aaben!

D. F. Schnack
Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n I

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

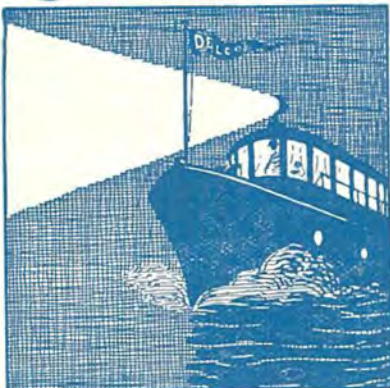
ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Lamper, Radiosender, Projektører etc. Erstatte Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog

J. INGVARSEN
Ingeniørforretning,
Vestervoldg.14, Kbhvn.B.
Telefon 12.526.



Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

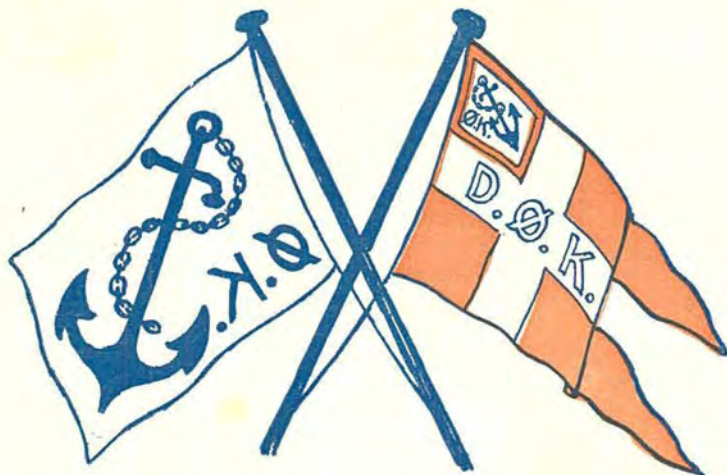
Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

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

Amerikas Frihedsdag fejres paa Jyllands Højderyg.

Den 4. Juli samledes over 20,000 Mennesker i Ræbild Bakker for at fejre Amerikas Frihedsdag. De hjemvendte Dansk-Amerikanere havde her sat hinanden Stævne og Dagen fik et straalende Forløb.



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 fart

paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter,
Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.
Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

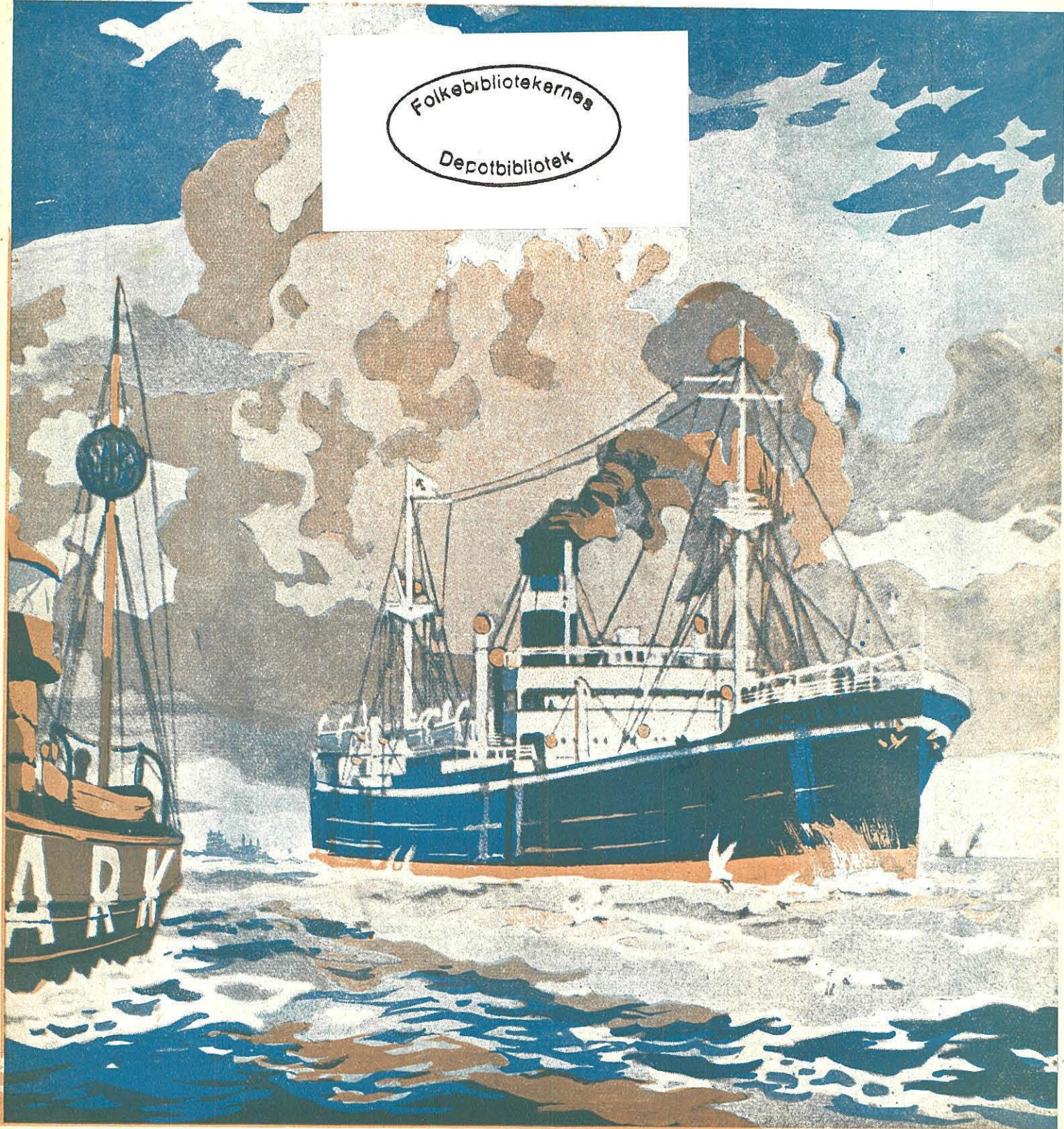
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Stjlskibsejerforening, Forening for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforening, Dansk Fiskeriforening, Havnes og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri, interesserede Partier og The International Seafarers Federation.

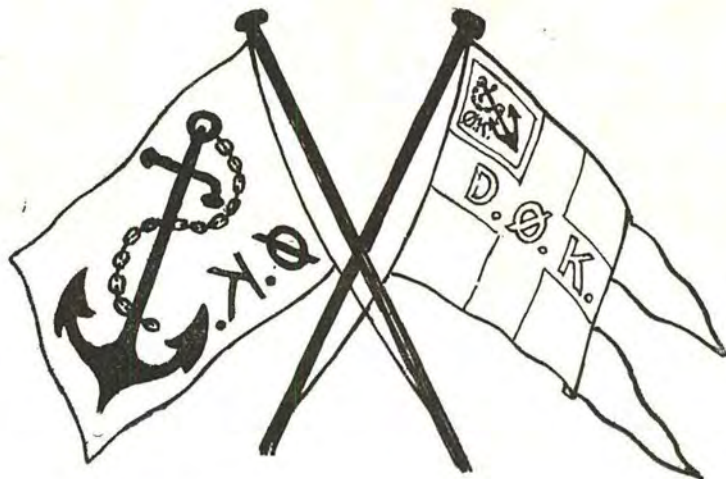
"THE VIKING"

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 Export-Industry and The International Seafarers Federation.

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

Folkebibliotekerne
Depotbibliotek





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,
*Ekspor*t til oversøiske Pladser af evropæiske Produkter.
*Skov- og Savmølle*drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Set. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Sølove-



Olietøj

N. J. Petersen & Sønns Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

telf. Helrup 1619
Værkt. Dannisøe
Øbro 4198
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensning- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningbriketten

„REN SO“

er syrefri og renses ufejlbarligt.



P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIPOWNERS

The Steamship Company „NORDEN“



**BELLS UNITED
ASBESTOS CO. LTD.**

Telefon Nr. 1403

M. B. COHN

TOLDBODV. 22.

KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRUNDLAGT 1848

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

H. ELMGREN & Co.
HELSINGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Abo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1737

HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL — COPENHAGEN — BALTIC

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Telf. 1243-12343. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

INDHOLD

Forside i Farver. Ved Danmarks Grænse. Efter The Lockout man.
Hilsen til Dansk Amerikanerne: Sang fra Folkeskuespillet »Manden fra Amerika« af Christian Bogø og Ravn-Jønsen.
Fra »Dansk Brodersamfund's« Besøg og Afrejse med Billeder.
Kapsejladser om Genuapokalen.
Forlagsboghandler Chr. Erichsens Filmsekspedition til Grønland (med Billede).
Motorskibet »Parkeston« (med Billeder).
Skoleskibene »Georg Stage« og »Abraham Rydberg« (m.

Billeder. Foto. Herluf W. Jensen, Frederikshavn).

Ostasiatisk Plantagekompagni (med Billede).

Amerikanske Teclippere ved Osc. Jensen (m. Billeder).

Fregatten »Havmandens Togt til Vestindien. En Mytteri fortælling. Historisk Skildring efter utrykte Kilder af Kay Larsen. Illustrationer af Christian Bogø.

Baadsmændens Demmesjon, Skitse af Martha Lichtenberg-Madsen.

Nyt fra Søen.

CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

Abonnement paa

V I K I N G E N

koster halvaarlig à 5 Kr. + Porto 90 Øre = Helaarlig à 10 Kr. (Provins II Kr.)

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe i udenrigs Fart 10 Kr. + Porto 1 Kr.

Bladet afleveres paa Rederiets Kontor.

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

Et Spritsmugler-Automobil jaget af Politiet. — 1800 Liter Sprit beslaglagt.

Den 12. August om Natten blev der ved Dragsholm lagt Mærke til et Automobil, der betænkeligt mindeue om et Spritsmuglerautomobil. Politiet i Holbæk blev underrettet, og nogen Tid efter kørte Autdmobilet gennem Holbæk.

Politiet vilde standse Vognen, men den fortsatte uanfægtet. Politiet lejede saa et andet Automobil og satte efter Smuglerne, men Politiets Automobil fik Motorskade, saa Forfølgelsen maatte indstilles.

Politiet i Roskilde blev underrettet, men i Stedet for at fortsætte mod København var Spritsmuglerne drejet af til Skoven mellem Knabstrup og Torbenfeldt. Der fandt Politiet hos en Husmand ved Navn Larsen 1800 Liter Sprit. Husmanden blev anholdt og blev straks ført til Holbæk, hvor han kom i Forhør. Han oplyste, at Spritten tilhørte kendte københavnske Spritsmuglere.

Afgiften til Staten af Spritpartiet andrager ca. 30.000 Kroner.

Portugals Minister om Danmark. — »Verdens mest civiliserede Land«.

Danmark har en utrættelig Ven i den portugisiske Charge d'affaires her i Byen, Dr. Ferraira de Almeida, som har benyttet sin Sommerferie til at holde oplysende Foredrag om vort Land i Lissabon. Oporto og andre portugisiske Byer.

Det store Lisabonblad »O. Seculo« bringer et udførligt Referat af de meget smigrende Udtalelser, Dr. de Almeida fremsatte i sin Tale i det geografiske Selskab. Foredragets Titel var »Mønsterlandet Danmark«, og dette Land skildrede Ministeren uden Forbehold som Verdens mest civiliserede Land, idet han som vore Dyrer bl. a. fremhævede den hygiejniske Fuldkommenhed, Landbrugets videnskabelige Drift, Pressens førsteklasses Standard, de fredelige (!) Arbejdsforhold og den Omstændighed, at her ikke findes en eneste Analfabet.

Amerikansk Handels-Luftfart. — Luftskibe til Trafik over Havet. Flyvemaskiner over Landjorden.

Senator Bingham har med Præsident Collidges Billigelse medelt, at han vil forelægge den næste Kongres et Lovforslag om Bevilling til kommerciel Flyvning. Han mener ikke, at styrbare Luftskibe er saa praktiske til Trafik over Land som Flyvemaskiner. Han vil derfor foreslaa, at styrbare Luftskibe bruges til den transoceanske Trafik og Aeroplaner til Trafiken over Land.

Over Atlanterhavet i Flyvemaskine. — To franske Flyvere vil uden Melemlanding flyve fra Paris til New York i en 510 HK. Potez-Maskine.

To franske Flyvere, Kaptajnerne Paracson og Coli, træffer i Øjebliket Forberedelser til med en 510 HK. Potez-Maskine af samme Mærke som den, hvormed Arrachart i tre Dage fløj Europa rundt, uden Landing at foretage en Flyvning over Atlanterhavet fra Paris til New York, en Strækning paa 3600 miles.

Ruten gaar over Kanalen og Sydspidsen af Irland, hvorfra det store Spring over Atlanten gøres.

Flyverne beregner 40 Timer til Turen.

Dette første Forsøg paa direkte Flyvning over Atlanterhavet med Aeroplan gøres antagelig i de første Dage af September, hvor Vejrforholdene menes at være gunstige.

Italiensk Trawlerstation paa Færøerne. — Italienske Repræsentanter paa Inspektionstur i færøske Havne.

En Del italienske Repræsentanter har i Motorbaad været rundt til forskellig færøske Havne for at undersøge Muligheden for at anlægge en Station for Trawlere.

Nu har Lagtinget modtaget en Skrivelse, hvori det oplyses, at Trawlernes hidtidige Station i Cuxhafen ønskes flyttet til Færøerne. Der vil blive anlagt Reparationsværksteder, Netværksted, Flydedok og Kul- og Saltdepoter, saafremt Planen møder Sympati hos Befolkningen og Myndighederne.

Den nye Højbro. — Et halvt Hundrede Skitseprojekter fra Ind- og Udland.

Københavns Kommune udskrev for nogen Tid siden en Præmiekonkurrence angaaende Skitseprojekter for den planlagte Højbro over Havnen. Broen tænkes lagt fra Amager til et Sted ud for Dybbølgade.

I disse Dage udløber Fristen for Indlevering af Projekterne. Man venter, at der vil vise sig at være indkommet et halvt Hundrede Projekter alt i alt. Mange af dem er af fremmed Oprindelse. I alt Fald kom Halvdelen af de Forespørgsler, der er indløbet i Anledning af Konkurrencen, fra Udlandet, deriblandt flere fra Amerika.

Snurrevaadsfiskeri efter dansk Mønster langs Palæstinas Kyst.

Det danske Snurrevaadsfiskeri gaar stadig sin Sejrs- gang Verden over. Til Esbjerg er saaledes indkommet en stor Fiskekutter »Niolkat«, der skal gøres i Stand til Snurrevaadsfiskeri. Kutteren ejes af en engelskfødt Jøde, der er stærkt interesseret i Palæstinas Kolonisering, og som har købt den til det Formaal at benytte den til Snurrevaadsfiskeri langs Palæstinas Kyst. Kutteren skal føres derned af en dansk Skipper Nielsen fra Lemvig, og Besætningen skal være delvis dansk. De danske Fiskere skal saa være Læremestre i Palæstina.

Hauge som Filmør.

Indenrigsminister Hauges Grønlandsrejse vil blive filmatiseret af Chr. Erichsens nationale Grønlands-Filmsekspedition. — Forfatteren Hauge Bangsted og Filmsfotograf Strand. Filmen vil komme hertil sammen med Indenrigsministeren selv med »Hans Egede« i Oktober og vil sandsynligvis straks derefter blive forevist i et af vore Filmteatre.

Det eventuelle Resultat af Chr. Erichsens Filmsekspedition er allerede paa Forhaand købt af den amerikanske Films-Repræsentant i Berlin.

»Sturmvogel« endelig i Havn.

Den savnede tyske Skonert »Sturmvogel« er nu indkommet til Horsens i god Behold.

Forsinkelsen skyldes uheldige Vindforhold.



Sangen til Amerika.

Tusinder af Landsmænd drog
 bort fra Hjemmets snævre Krog
 fulgte Længslens Bud
 over Havet ud.
 Og i fjerne vilde Vest
 drømte æe sig Lykken næst.
 Frihedsland! Trods Sult og Savn
 blev der dem et helligt Navn!

Landet løkker med sit Guld!
 Guld, Præriens fede Muld!
 Guld, Maskinens Sang!
 Guld, Motorens Klang!
 Guld i Børsens lumre Luft!
 Guld i Kaliforniens Duft!
 »Fattigper« derhjemmefra
 »Borger« i Amerika!

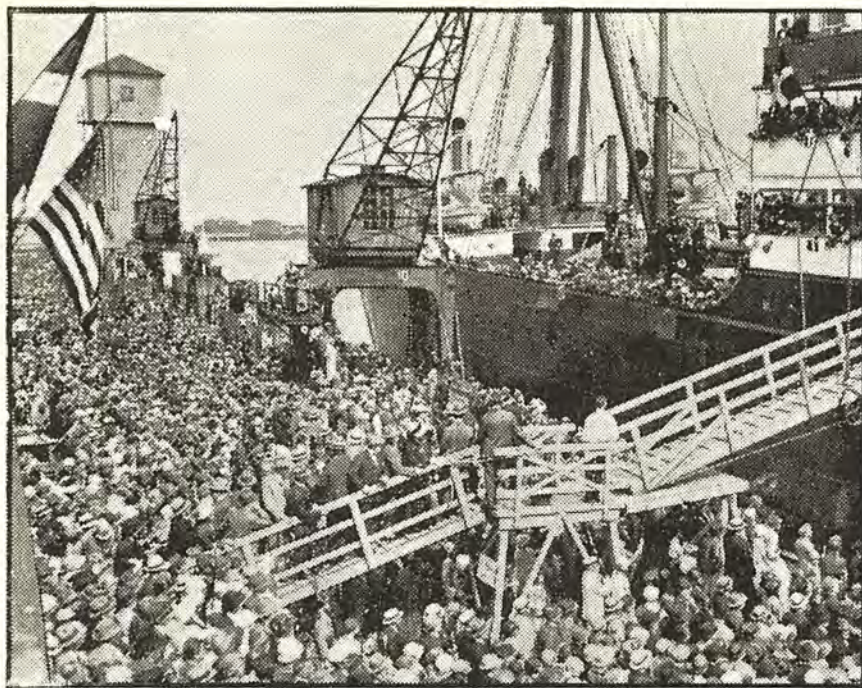
Christian Bogø.

Sangen om det gamle Land.

Der ligger et Land bag det store Hav,
 du vor Barndoms velsignede Hjem!
 Du i Arv vel af Minder en Rigdom gav
 de os følger, hvor end vi gaar frem!
 Vi elsker vort Land bag det store Hav,
 Du os drager i Vinter og Vaar!
 Og vor Længsel vil følge os til vor Grav,
 Dig vi priser, mens Hjertet det slaar!
 Der er Sang i dit Navn!
 Der er Smil i din Favn!
 Du Barn af det blaanende Sund!
 Under Lyngbakkens Hæld
 har Kilden sit Væld,
 og med Sang vugges Børnet i Blund!
 Under Bøgenes Tag
 og det rødhvide Flag
 sig ranker hver jordbunden Mand!
 Himlen er blaa, som det vaarblanke Vand!
 Det er Danmark, vort ældgamle Land!

J. Ravn-Jensen





Dansk- Amerikanerne hjemme.

Det danske Brodersamfunds
Danmarksrejse.

Billedet øverst:

Tusinder af Mennesker var forsamlede paa Kajen i Frihavnen for at tage Afsked med Dansk-Brodersamfundets Medlemmer, da de rejste med »Oscar II«.

Billedet nederst:

Den fungerende Statsminister Borgbjerg, overrækker Fru John Christensen Blomster. Til højre staar Fru Borgbjerg og John Christensen, Brodersamfundets Vicepræsident og Fællesrejsens Leder.

Et Eventyr, en herlig Drøm er forbi! Som en Pilgrimsrejse til Hjemstavnens hellige Steder, som et Tog af Sønner, der vender hjem til Moder Danmark, saaledes formede dette Besøg sig. Var det Nysgerrighed, der drev de 20,000 Mennesker til Modtagelsen derude i Frihavnen, eller ved Afrejsen? Var det Slægt og Venner! Thi saa maa i Sandhed Baandet mellem Danmark og Danske i U. S. A. være stærkt og inderligt! Eller var det ikk esnarere en vaagnende Følelse af dette Baand. Festen i Rebild Bakker, Mindeparken ved Aarhus og Mindehøjen i Søndermarken er Milepæle paa den Tusindaarsvej, der vil binde os til vore Landsmænd og disse til os.

Hvad de lærte hos os, er det ikke vor Sag at dømme om. Sagens har de fundet meget smukt herhjemme og Værdier, som kun en gammel Kulturstat kan give. Men hvad de lærte os, var, som Minister Borgbjerg indrømmede ved Afskeden, det at elske vore Sange og forstaa vore Sange!

Aå ja!

Det har vi haft saa svært ved i snart et halvt Hundrebaar.

Danske Sange var ikke i Kurs, de skulde være internationale! Og saa kom Sønnerne af den mest internationale Nation, Sønner af et internationalt Folk og lærte os at synge vor Nations Sænge.

Tak fordi I lærte os det!

— — —

Der er Kraft i det internationale Broderskab, men der er ikke mindre Varme i »The Danish Brotherhood«.



Toldvæsenet faar et nyt Vaaben i Kampen mod Smuglerne. — Danmark undertegner den baltiske Konvention om Bekæmpelse af Spritsmugleriet. — Smuglerskibe kan fremtidig anholdes 12 Sømile fra Land. — Skærpet Kontrol med Spriteksporten.

Udenrigsministeriet har nu modtaget fra Helsingfors Underretning om, at den danske Gesandt i Finland paa Danmarks Vegne har undertegnet Konventionen om Bekæmpelse af Smugleri af alkoholige Varer.

Udkastet til Konventionen blev udarbejdet i Efteraaret paa en Konference i Helsingfors, som Finland havde indbudt en Række Østersøstater til. Den finske Stat har taget Initiativet til hele Sagens Rejsning, men i Kongressen deltog Repræsentanter for Danmark, Sverige, Finland, Sovjetrusland, Estland, Letland, Lithauen, Polen, Tyskland og Norge. Og alle disse Stater var med til Konventionens Udarbejdelse.

Efter Konventionens Undertegning gælder nu dens Bestemmelser for Danmark. I første Række forpligter Danmark sig til en skærpet Kontrol med Udførselen af spiritusholdige Varer. Det blev paa Konferencen anset for overordentligt rigtigt, at det for de enkelte Varepartier blev nøje fastslaaet, hvor de gik hen, og hvem de kom i Hænde. De interesserede Stater mener ved en saadan Kontrol at have faaet Midler i Hænde til en nøje Overvaagelse af den mellemrigske Spiritushandel.

Desuden udvides de kontroherende Landes Rettigheder paa Bøen ganske væsentligt. Den gamle Søgrænse paa tre Sømil bortfalder ganske for Kontrollen med Spritsmugleriet, og fremtidig opnaar Toldvæsenet Ret til Anholdelse af Smuglerskibe paa indtil 12 Sømil's Afstand. Og selv udenfor den nye Grænse kan Smuglerskibene anholdes, hvis de er observeret indenfor de 12 Mil under mistænkelige Omstændigheder. Ganske særlig regnes der med, at denne Bestemmelse vil sætte en Bøm for den livlige Forbindelse mellem større Smuglerskibe hinsides Grænsen og de Smaa- baade fra Land, som besørger Varerne i Land.

En ungarsk Havn.

Det er en gamle. Vittighed med »Admiralen for den schweiziske Flaade«, og den har efter Versaillesfreden kunnet varieres med »den ungarske Flaade«. Men for Tiden forhandler Italinerne og Ungarerne i Fiume, og man mener, det fører til, at Ungarn faar en Havn. Saa kan Flaaden jo altid komme.

Store Flaadeøvelser.

Hele den danske Øvelseseskadre samles den 1. September i Store Bælt under Kommando af Viceadmiralen Hr. Konow.

Der deltager ike færre end 22 Enheder i Øvelserne: De 3 Krydsere »Niels Juel«, »Heimdal« og »Gefion«, desuden 9 Torpedobaade, Mineskibet »Lossen«, Tenderen »Fenris«, 2 Minekraner, 6 Undervandsbaade, deres Moderskib og et Værktøjsskib.

Øvelserne varer hele Maaneden ud.

Amundsen er færdig med sin Bog om Polflyvningen. — Den 12. September begynder han en Foredragstourné i Europa og Amerika.

Manuskriptet til Roald Amundsens Bog om Polfær-

den er nu færdig. Bogen bliver paa 300 Sider og rigt illustreret. Amundsen har skrevet om selve Flyvningen. Riiser Larsen om Forberedelserne, Ditrichson om Adskillelsen fra »N. 25«. Polfærdens Journalist har skrevet en Artikel, betitlet »Mens vi venter«, og Dr. Bjercknes har behandlet den videnskabelige Del.

Det norske Gyldendal har Eneretten for Norge og Danmark. Bogen bliver samtidig udsendt over hele Verden paa 13 Sprog, antagelig allerede i første Halvdel af Oktober.

Den 12. September begynder Polarflyvernes Foredragstouhne med, at Amundsen rejser til Stockholm og København, hvorfra han tager til de øvrige Hovedsteder med Urdtagelse af Paris, der først faar sit Foredrag efter Amundsens Hjemkomst fra Amerika. Amerika-Rejsen foregaar med »Mauritania« den 3. Oktober. Ditrichson holder Foredrag om Polflyvningen i de nordiske Byer og i England. Han er allerede begyndt i Oslo.

Det danske Fiskeri under Island. — Fiskeskipper Sørensen fra Esbjerg, der er vendt hjem fra tre Ture, mener, at der næppe kan drives dansk Fiskeri i større Stil deroppe.

Fiskeskipper S. P. Sørensen, som i Foraaret startede en Ekspedition for at undersøge Muligheden af dansk Fiskeri under Island, er vendt tilbage til Esbjerg.

Ekspeditionen har foretaget tre Ture, hvis gennemsnitlige Udbytte har været 20,000 kg Rødspætter.

Ekspeditionen har konstateret, at Fiskebestanden i de islandske Farvande er saa lille, at der næppe kan drives Fiskeri i større Stil deroppe.

En 10,000 Tons'er afleveret fra Odense Værft.

Odense Skibsværft har holdt en vellykket Prøvetur paa Værftets sidste Nybygning, en 10,000 Tons'er, Motorskibet »Touratine«, der er bygget til Rederiet Wilhelm Wilhelmsen i Oslo.

Et helt interskandinavisk Selskab af Sagkyndige deltog i Prøvesejladsen: Rederiets to Skibsinspektører, Kaptajnerne Kjørboe og Petersen, desuden Skibsreder Fritz Olsen og Kaptajn Andersen af Rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo, endvidere Ingeniør Conradi, Oslo, Direktør Blache fra Burmeister & Wain, Fabrikant Thirge, Odense, Ingeniørerne Rosen og Kruhøffer fra Lloyds Register of Shipping, Ingeniør Tuxen, Norsk Veritas, den tidligere Fører af »Frederik den 8.« Kaptajn Thomsen, Maskininspektør O. Mærsk-Møller og flere. Værftets Ejer, Skibsreder A. P. Møller, København, var til Stede som Vært.

Prøveturen forløb til Rederiets Tilfredshed.

»Touratine« er forsynet med dobbeltskruet Dieselmotoranlæg fra Burmeister & Wain; den laster nøjagtig 9,500 Tons og løber 13,6 Mil.

To Dampskibssulykker.

Berlin, 19. Aug. Fra New York telegraferes den 18. Aug., at Kedlen eksploderede paa en Udflugtsdamper »Mickinal« fra Newport. 17 Mennesker blev livsfarligt forbrændt af den udstromende Damp, 75 andre blev haardt saaret.

Fra Rom medeles, at Dækket paa en Damper ved den italienske Kyst gik i Stykker. 8 Kvinder og Børn druknede, og flere blev haardt kvæstet.



Den danske Filmsekspedition til Grønland.

Hans Egedø glider fra Bolværket; ved Skibets Lønning ses Forfatteren Helge Bragsted hilsende løfte sin Hat til Farvel. — I Billedets højre Kant ses Indenrigsministeret Hauge's karakteristiske Profil.

Det danske Folk er trægt og for Tiden fattigt paa Følelse. Vi trænger til stærke Impulser — udefra. Anderledes for et Aarhundrede eller blot for et halvt Aarhundrede siden. Verdenskrigen formaaede næppe at samle Danmark til en Nation, Spørgsmaalet Sønderjylland endnu mindre; de danske Søfolks Indsats under Verdenskrigen allermindst. Og der skulde det unge friske Norges Paagaanenhed til for at vække den offentlige Mening — og de skiftende Regeringer — i Spørgsmaalet Grønland! Kække danske Forskere har efter Nansens berømmelige Færd over Indlandsisen udført endnu større Bedrifter højt mod Nord, men endnu mangler der meget i, at Danmark har røgtet sin Opgave deroppe.

Saa meget desto mere maa vi takke en dansk Mand, Forlagsboghandler Chr. Erichsen, for det Initiativ og den Offervilje, han har vist ved at bekoste en Filmsekspedition til Grønland. En Ekspedition, der ikke alene vil filme Sommeren igennem, men som i Polar-nattens Mørke under Nordlysens glimtende Kaskader vil følge det Liv, der er Eskimoens Aaret rundt.

Det er ike første Gang, Hr. Erichsen ræd rund Haand

har givet af sit eget til 'det Almenes Vel. Hans Uselviskhed, da Nansen bad for Ruslænds hungrende Millioner, vil endnu være i frisk Minde. I dette Tilfælde er det i allerhøjeste Grad en national Opgave, han har støttet, og naar Lederen af Ekspeditionen, Forfatteren Helge Bangsted siger: »Meningen med denne Ekspedition er at give Danmark et umiddelbart og nøgternt Indtryk af Grønlænderfolket og de haarde Vilkaar, det maa friste Livet under — saaledes at der gennem dette populære Arbejde kan knyttes en fastere Forbindelse mellem Grønland og Danmark —«, kan man kun med gode Ønsker følge ham paa hans Vej i det høje Nord.

Bangsteds Ekspedition er en Filmsekspedition, det er derfor naturligt, at vi nævner, at det er Filmsoperatøren Georg Strand, der skal optage Billederne. Bangsted var med paa en Knud Rasmussen Ekspedition og er saaledes kendt med de Forhold, under hvilke han kommer til at arbejde. Vi vil haabe, at Indenrigsminister Hauge, initiativrig, som han er, og som med samme Skib tog til Grønland, maa hente Impulser, der kommer Grønland og Danmark til Gode.

Danmark har ingen Tid at spilde!

»Langelinie«-Affære i Randers. — Unge Piger fra Aalborg som Gæster hos Søfolkene.

Politiet i Randers fik fornylig Meddelelse om, at alt vist ikke var saa vel om Bord i en af de danske Dampere, der i denne Tid loser i Havnen.

Politiet fandt derfor Anledning til at aftægge et lille Besøg, og det viste sig, at der om Bord paa Skibet logerede to unge Piger i 19 Aars Alderen, som Søfolkene havde bragt med sig fra Aalborg. De havde taget sig en lille Ferie og maa have følt sig tiltrukket af Livet om Bord, idet de var fulgt med, da Skibet sejlede fra Aalborg.

De blev begge »konfiskeret« af Politiet og anbragt paa Fatiggaarden for senere at blive sendt hjem til deres Forældre.

Den glemte Postkasse.

Romantiken er endnu ike død.

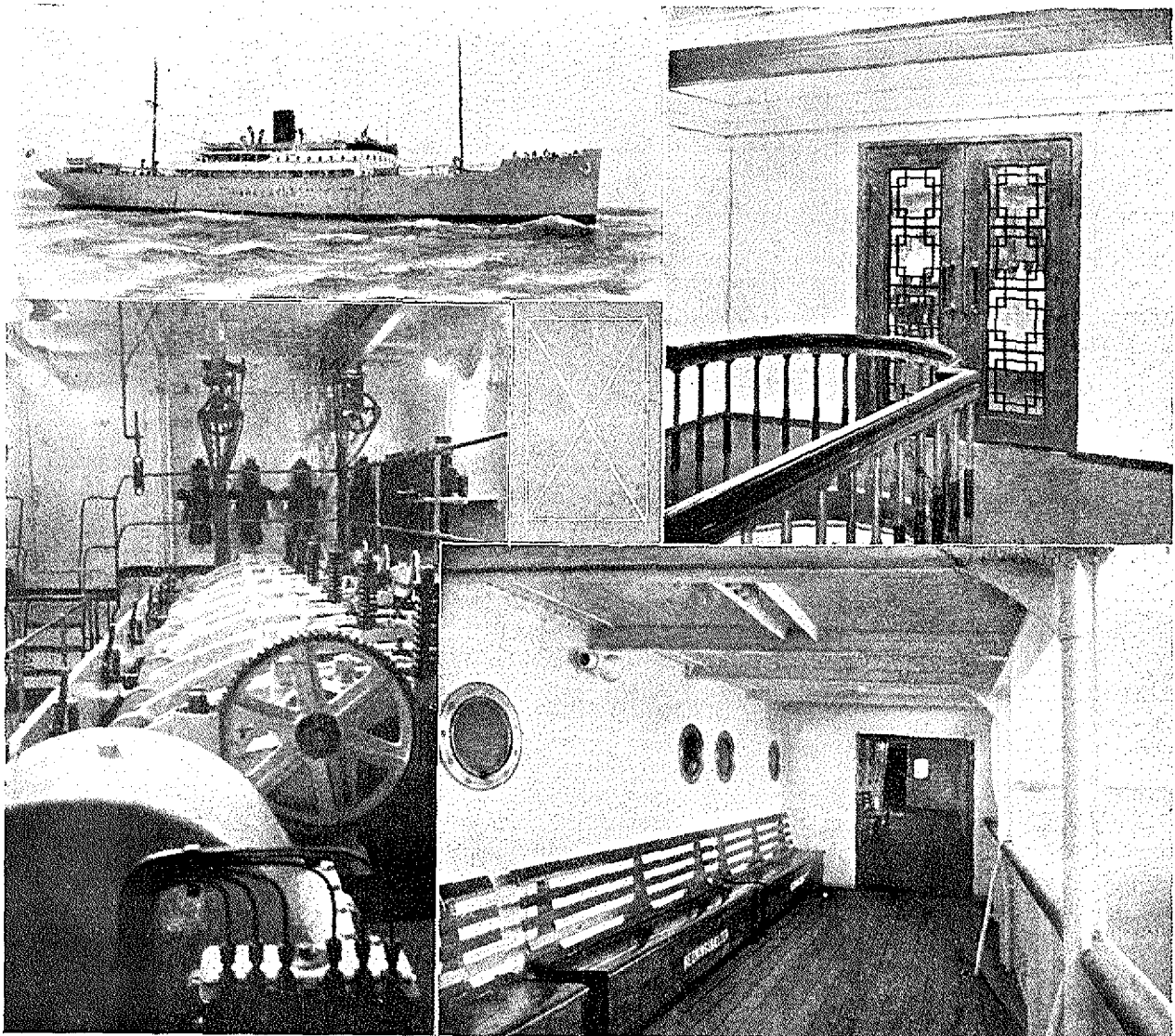
Forleden da man skulde rive en gammel Bygning ned i Byen Strood i England, fandt man i en Niche en Postkasse, der var helt skjult under et Vedbendæke.

I over 20 Aar havde Postkassen gemt sig dér, uden at nogen havde tænkt paa dens Eksistens . . . og da man aabnede den, fandt man tre Breve, der unægtelig var blevet lidt forsinkede.

De blev øjeblikkelig videresendt til Adressaterne . . . og nu er det, Romantiken daler skøn og rosenrød ned paa Arenaen:

Det ene af Brevene var Svar paa et Frierbrev, sendt fra en ung Dame i Strood til hendes Ven i London — og Svaret var Ja!

DIESELMOTORSKIBET „PARKESTON“



Øverst til venstre: Motorskibet »Parkeston«. — th.: Indgang til Spisesalen.
Nederst tv.: Maskintoppen. — th.: Promenadedæk.

Dieselmotorskibet »Parkeston« er bygget af »Aktie selskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri« og er udrustet med Dieselmotorer leverede af »Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri«. Skibets Hoveddimensioner er følgende:

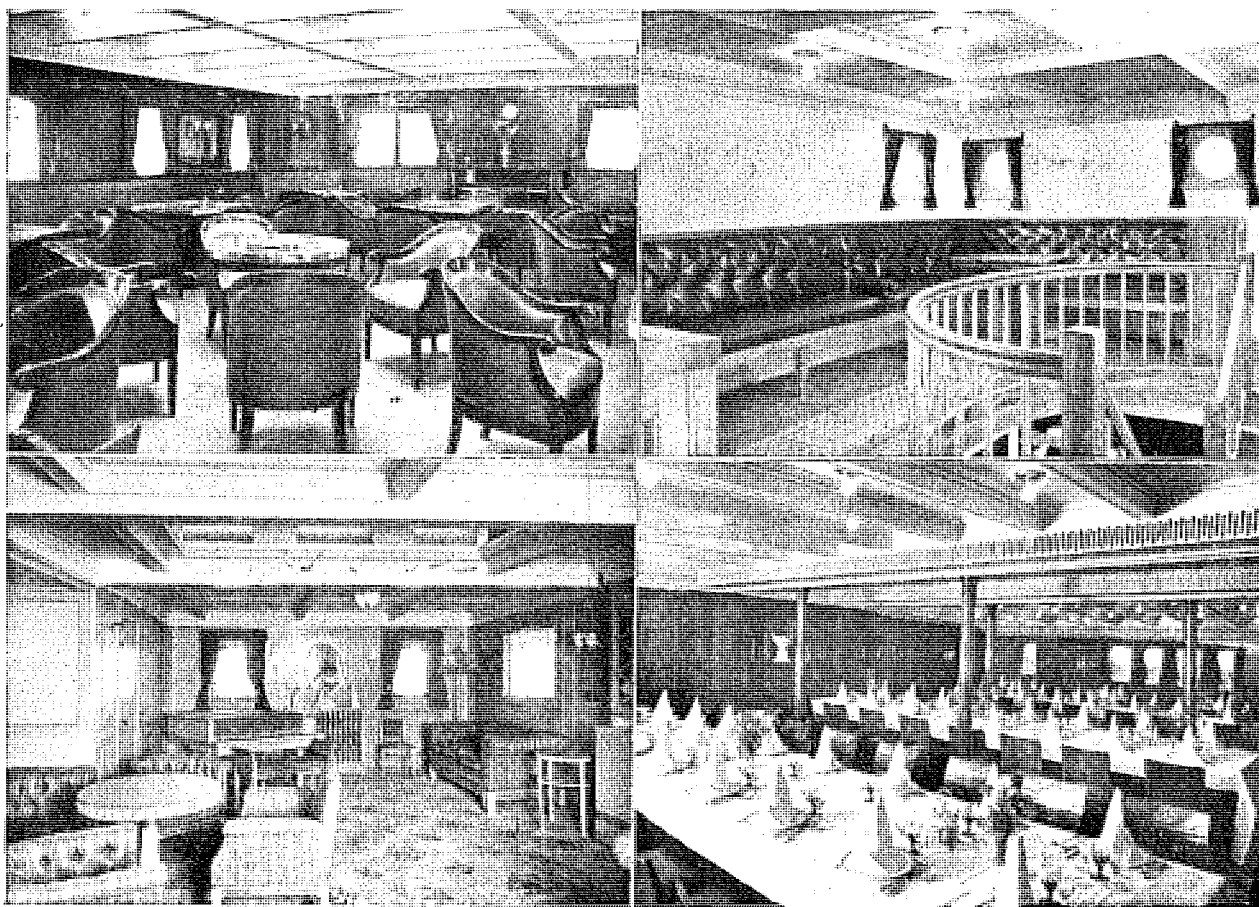
Største Længde	321' 0"
Længde mellem Perpendikulærerne....	304' 0"
Største Bredde	44' 0"
Dybde til Awningdæk	28' 6"
Dybgaende lastet	17' 3"
Displacement	3805 Tons
Brutto Tonnage	2761 »
Netto Tonnage	1572 »
Dødvægt	ca. 1500 »

Skibet er bygget med det særlige Formaal at befordre baade Passagerer og Landbrugsprodukter fra Danmark til England i »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Esbjerg—Parkeston Rute.

Det egentlige Skibsskrog har 3 Dæk, nemlig Awningdæk, Hoveddæk og Mellemdæk.

Paa Awningdækket findes forskellige Ophygninger forude en Bak og midtskibs og agter Dækshuse. Over den midterste Del af Awningdækket findes Promenadedækket og over dette igen Baaddækket. Skibet er ved 6 vandtætte Skodder delt i 7 vandtætte Afdelinger, og endvidere er det forsynet med dobbelt Bund igennem hele dets Længde. Rummene mellem Bundene er vandtætte og inddelt i flere mindre Rum, der dels er indrettede til Vandbalast og dels benyttes til Opbevaring af den til Dieselmotorerne nødvendige Smøreolie. Derimod opbevares Dieselmotorernes Brændselsolie i 2

I RUTEN ESBJERG — PARKESTON



Øverst tv.: Rygesalon. — th.: Rygesalon III Klasse.
Nederst tv. Musiksalon — th.: Spisesalon.

Højtanke, indbyggede paa Forkanten af Maskinrummet.

Indretning for Kabytspassagererne lindes midtskibs. Paa Mellemdækket, Hoveddækket og Awningdækket findes en Række Kamre, hvoraf de fleste er indrettet som Een- og Tomands-Kamre; men der findes dog desuden enkelte Tre- og Firemands-Kamre. Kamrene er udstyrede med gode, magelige Metalkøjer af nyeste og bedste Konstruktion, og desuden findes der i hvert Kammer Porcelænservanter med direkte Tilgang af varmt og koldt Vand, samt Klaphænke, Tæpper, Gardiner og Køjenet m. m.

Ialt er der i Kamrene Plads til 124 1ste Kabyts Passagerer.

I umiddelbar Nærhed af Passagerkamrene findes veludstyrede Toilettrum samt Badeværelser, der alle er forsynede med varmt og koldt Vand.

Opholdssalonerne for 1ste Kabyts Passagererne bestaar af Spisesalon, Rygesalon og Musiksalon.

Spisesalonen findes paa Skibets Hoveddæk. Den er bygget ud i Skibets fulde Bredde og har 87 Sidepladser for Passagerer. Paneler, Døre og Møbler er udført i poleret Birketræ. Gulvet er beklædt med matgraat Gummi, og Stolesæderne er betrukket med sort Læder. Paa den forreste Væg i Spisesalonen findes to Por-

trærelieffer i Bronze af Deres Majestæter Kongen og Dronningen, udførte af Billedhuggeren Svend Rath-sack.

Rygesalonen ligger paa Forkant af Promenadedækket. Den er for et Skib af denne Størrelse ualmindelig stor, idet den har Sidepladser i magelige Lænestole og Sofaer for ialt 50 Personer. Paneler og Døre samt Møbler er udførte i poleret Mahogni. Gulvet er ligesom i Spisesalonen beklædt med Gummi.

Musiksalonen findes i Agterkant af Promenadedækket, Paneler og Døre er udført i graalilla Matlak med udskaarne gyldne Lister, og Loftet, der i Midten løfter sig i bred Dom, er rigt udsmykket med udskaarne Forsiringer. Møblerne, der bestaar af brede magelige Sofaer og Lænestole, er betrukket med haandvævet Silkestof i rødilla Grundfarve med afstemte røde og graablåa Striber. Flyglet er, ligesom de i Salonen værende Borde, udført i graalilla Matlak med Forgyltning.

Salonen oplyses om Aftenen ved indirekte Lys fra Lamper, der er anbragt skjult i en under Loftet løbende Forsækning, samt ved tre Grupper Lamper i Loftet, anbragt under kunstnerisk dekorerede Silkeskærme. Tillige findes forgyldte Stænderlamper med smagfulde Silkeskærme og paa Væggene forgyldte Bronce-lampetter ligeledes forsynet med Silkeskærme.



Det svenske Skoleskib »Abraham Rydberg«.

Sommeren igennem gæster Skoleskibene Danmarks Farvande. Kendt er de tre svenske, (de to Fuldriggere

og Barken) hvoraf vi hosstaaende bringer et Billede af »Abraham Rydberg«, men endnu mere genkendt er

Gulvet er dækket af et tykt Tæppe i Farver afstemte efter Salonens øvrige Udstyr.

Vægge og Møbler i 1ste Kahyts Saloner samt den kunstneriske Udsmykning af disse er udført efter Tegninger af Arkitekt C. Brummer.

Endelig skal det fremhæves, at der ved Indretningen af Passagerapteringen er taget det mest vidtgaaende Hensyn til de hygiejniske Fordringer. Før det første er der, som allerede nævnt, i Kamrene aabne Porcelæns-servanter med rindende Vand, og desuden er alle Forhæng omkring Køjer og Koojer i Kamrene fremstillet af lyst vaskebart Stof, og endvidere har man ved at anvende Gumibeklædning paa Gange og Trapper, i Spisesalonen og i Rygesalonen, sørget for, at Renholdelsen af Skibet kan gennemføres paa den mest omhyggelige Maade.

Omkring Promenadedækkshuset findes et bredt Promenadedæk, der er helt lukket paa Forkant og langs begge Sider indtil Dækkets halve Længde saaledes, at der her findes et Opholdssted for Passagererne, hvorfra de igennem brede Vinduer kan nyde Udsigten under Sejladsen uden at være generet af Vejrliget.

Agten for Musiksalonen findes en aaben Veranda forsynet med magelige Bænke og smaa Borde, hvorfra Passagererne vil have en fortrinlig Udsigt agterud.

Apteringen for Passagererne paa 3die Klasse findes i Agterskibet. Paa Aawningdækket ligger en Rygesalon og ved Nedgangen fra denne findes paa Hoveddækket en Spisesalon, der strækker sig i hele Skibets Bredde.

Foran Spisesalonen findes Kamre for 88 3die Klasses Passagerer, samt Toiletter og Vaskerum for disse.

Kamrene er hvidlakerede og veludstyrede i enhver Henseende, og i Toilettrumene findes et stort Antal Vaskekumer med rindende Vand.

Kaptajnens Kahyt og Bestiklukafet samt Kamre for 1ste og 2den Styrmand findes paa Baaddækket saaledes, at disse Officerer til Stadighed kan være i Nærheden af Kommandobroen. For de øvrige Officerer findes Kamre og Messe paa Aawningdækket og Hoveddækket. Tjener- og Kokkepersonalet er indlogeret paa Hoveddækket midtskibs; Motormændene agterude og Matroserne forude i Baken. For enhver Del af Besætningen findes særlige Toiletter og Baderum. Der er lagt særlig Vægt paa at gøre Besætningens Opholdsrum saa hensigtsmæssige og gode som muligt.

Opvarmningen af Skibet foregaar dels ved varm Luft og dels ved Dampradiatorer. Dene varme Luft blæses ved Hjælp af 2 store Centrifugalblæsere ind til Størstedelen af Skibets 1. Kahyts Aptering. Det vil her ved opnaas, at Opvarmningen af Saloner og Kamre ved



Det danske Skoleskib »Georg Stage«.

(Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn).

vor egen »Georg Stage«. Nu er Sommerens Eventyr forbi, og de raske Stageunger søger over i det prak-

tiske Liv med Ønsket om en Hyre, hvor det rigtig gaar paa Langfart.

Vintertid vil blive jævn og behagelig for de deri værende Passagerer, samtidig med at Ventilationen af Rumene vil blive meget effektiv.

Rumindholdet af Lastrummene er ialt ca. 88,530 Kubikfod, hvoraf ca. 50,340 Kubikfod er isoleret og forsynet med Kølerør og saaledes egnede til at føre Landbrugsprodukter.

Skibet er forsynet med 6 kraftige elektriske Losse-spil samt elektrisk Ankerspil og elektrisk Varpespil agter. Roret bevæges ved Hjælp af en Styremaskine af den elektrisk-hydrauliske Type, der kontrolleres fra Broen ved Hjælp af Telemotor.

Hovedmaskineriet består af 2 Seks-Cylinders Skibs-Dieselmotorer, byggede af Burmeister & Wain, København, og specielt konstrueret for Anvendelse i hurtig-gaaende Passagerbaade.

Motorerne har en Cylinderdiameter af 550 mm og en Slaglængde af 900 mm og udvikler under normal Gang i Søen 3800 I.H.K. ved 190 Omdrejninger.

Som en særlig Nyhed ved dette Maskinanlæg skal fremhæves, at der i Forbindelse med Hovedmotorerne findes en Luftpumpe, der kan blæse den til Forbrændingen nødvendige Luft ind i Cylinderne og herved gøre deres Ydelse større, saafremt det skulde ønskes, for at forøge Skibets Fart ved særlige Lejligheder.

Foruden Hovedmotorerne findes der 3 Hjælpedieselmotorer paa tilsammen 400 E.H.K. Disse Motorer driver elektriske Dynamoer, der giver Strøm til Skibets Belysning, Drift af Spil, Styremaskine m. m.

Udover de til Hovedmotorernes Drift nødvendige Hjælpedieselmotorer findes der desuden i Maskinrummet installeret en mindre Dampkøde, der fyres med Olie, og som leverer Damp til Skibets Opvarmning og Badeindretning, samt den til Afkølingen af Lasterne beregnede Kølemaskine.

Skibet blev inden Afleveringen fra Skibsværftet underkastet indgaaende Prøver, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende. Farten i lastet Tilstand blev maalt til 15¾.

»Parkeston« er forsynet med de mest moderne Hjælpedmidler for Navigationen, traadløs Telegraf, Retningsfinder og Undervandssignal-Apparat, og vil ved Hjælp af disse være i Stand til selv under usigtbare Vejrforhold sikkert og hurtigt at følge sin Rute.

Sejladserne om Genuapokalen, d. 28—30 Juli.

Efter den danske Sejr i Genua ytrede indenfor dansk Sejlsport Ønsket og Haabet om, at vi ogsaa her i Norden turde vente at se Italienerne, Franskmand og Engländerne som Parter og Deltagere i en Match, og der udsattes en pragtfuld »Genua-Pokal«.

Til Matchen om denne var ialt anmeldt 16 Sekserer, 11 danske, 1 estnisk, 1 finsk, 1 norsk og 3 svenske. For at komme i Kontakt med det store Publikum havde

man henlagt Matchen til udfør den nye Strandvej, uden at det egentlig kan siges, Besøget var overvældende. Og det var Synd, for i Virkeligheden blev det en interessant og spændende Dyst. Men da Matchen strakte sig over 3 Dage og var Pointssejlad, var det vanskeligt for »et stort Publikum« at følge Enkeltighederne og vedligeholde Spændingen. Vi gengiver nedenfor i hosstaaende Tabel de forskellige Dages Resultater:

Fartøj	28. Juli.			29. Juli.			30. Juli.			Samlet Points-antal.
	Sejltid.	Nr.	Points.	Sejltid.	Nr.	Points.	Sejltid.	Nr.	Points.	
Tornado	2.06.17	1	15	2.12.42	4	11	2.39.23	7	6	32
Carmela	2.07.02	2	14	2.14.08	6	9	2.35.23	1	12	35
Bonzo	2.07.51	3	13	2.09.40	1	14	2.37.38	4	9	36
Tutti	2.09.10	4	12	Stikke	0	0	Stikke	0	0	12
Hangø	2.09.22	5	11	2.10.37	2	13	2.38.00	5	8	32
K. D. Y. 1925	2.15.21	6	10	2.14.20	7	8	2.34.50*)	12	1	19
Mariposa	2.10.45	7	9	2.15.20	9	6	2.41.02	10	3	18
Oui-Oui	2.11.04	8	8	2.16.20	10	5	2.37.13	2	11	24
Star VI	2.11.24	9	7	2.11.35	3	12	2.42.38	11	2	21
Mulli III	2.15.25	10	6	2.14.42	8	7	2.40.43	9	4	17
Tutlan	2.15.53	11	5	Stikke	0	0	Stikke	0	0	5
Sjollen	2.17.14	12	4	Udgik	0	1	Stikke	0	0	5
Bambi XI	2.19.29	13	3	2.20.08	12	3	2.40.13	8	5	11
Gaviota	Udgik	0	1	2.16.28	11	4	2.37.28	3	10	15
Nixflu II	Udgik	0	1	2.13.48	5	10	2.38.01	2	7	18
Dart	Stikke	0	0	Udgik	0	1	Stikke	0	0	1
Flax	Stikke	0	0	Stikke	0	0	Stikke	0	0	0

*) Diskvalificeret.

Præmiendelingen.

Ovrrækelsen af Pokalen og de øvrige Præmier fandt Sted umiddelbart efter Matchens Afslutning ved en meget vellykket Fest ombord i Klubskibet »Tjalfe«, hvor Dommeren, Admiral Jøhrcke, forestod Uddelingen. Blandt Gæsterne var den italienske Minister, Prince Alliata de Montereale samt Chargé d'affaires Adolfo Cittadini. Den norske Grosserer Lars Ekenæs fra Genua var mødt som Repræsentant for Regio Yacht Club Italiano.

Formanden, Ingeniør Knud Degn, bød Velkommen og rettede en særlig Tak til den italienske Minister i en Tale, som vi hidsæter:

Your Excellency, Members of Committee and Gentlemen!

As you all certainly know, there were two Danish boats, which had the honour to take part in the regatta at Genova in February last. In an endeavour in some way to return the very many kindnesses and courtesies we Danes received during our visit to that delightful country Italy, some of our yachting friends here have donated the »Genova Cup« and have honoured this Club, the »Copenhagen Amateur-Sailing Club« by asking it to organize a regatta in connection with this Cup.

There has always been the most kindly feelings between Italy and Denmark and these feelings were intensified and strengthened by recent yachting visit to Genova and we had hoped that during this regatta we should have seen the charming Italian flag flying from

some Italian boats but I understand that circumstances prevented this. Naturally we much regret not having seen our yachting friends here, however we are honoured to-night by presence of His Excellency Prince Alliata, Italy's honoured representative to this country.

We thank Your Excellency for being with us to-night and trust you will convey to Your charming countrymen Denmark's most good wishes.

It gives me great pleasure to ask you all to join me in the toast of Italy.

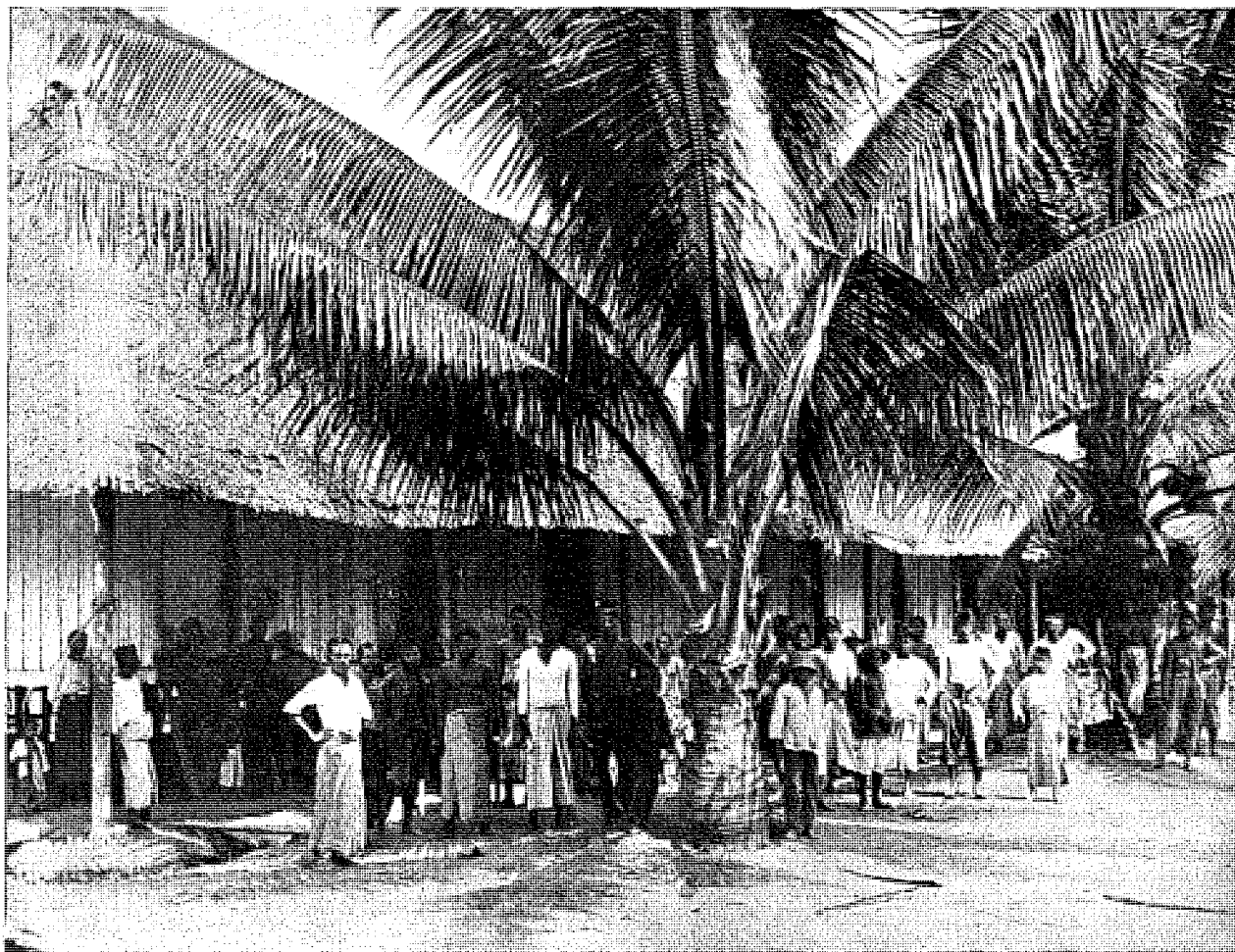
— Et begejstret Leve beseglede dene Tale, og da Vinderen af Pokalen, Dir. Wm. Vett, senere paa Aftenen overrakte den vundne Pokal til Hr. Lars Ekenæs, Repræsentant for Regio Yacht Club, Italiano, vakte dette uhyre Jubel.

Vi ønsker af Hjertet, at Danmarks ædleste Sport, Sejlsporten, en Dag maa være den Sportsgren, hvorom Nationen samles mere end om nogen anden, men hertil kræves ikke alene Vilje fra de to førende Klubber, men ganske særligt Forstaaelse hos Staten, Borgerepræsentationen og Finansborgmesteren.

Før Kaptajner og Styrmand.

Ved Flaadestationen her i København bliver der fra Nytaar oprettet en Reservekadetskole, beregnet for Kaptajner og Styrmand under 28 Aar.

Flaadestationens Skibsinspektion giver nærmere Oplysninger.



Fra Ø. P. Plantagen. Typer paa indfødte Arbejdere.

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni.

Østasiatisk Industri- og Plantagekompagni har udsendt en foreløbig Regnskabsmeddelelse for Aaret 1924—25. Den udviser en smuk Fremgang, som giver sig Udtryk i, at der udbetales 1 pCt. mere i Udbytte end i Fjor: 15 pCt. mod 14. De to forudgaaende Aar var Udbyttet henholdsvis 12 og 0 pCt.

Aarets Overskud er 6 Mill. 295,000 Kr. Fremgangen fra sidste Aar er 265,000 Kr., foruden at der i Fjor fra det foregaaende Regnskab var overført 526,000 Kr., medens der til Regnskabet

for i Aar kun overførtes 347,000 Kr. Den samlede Fremgang er altsaa 444,000 Kr. Det skyldes sikkert for en væsentlig Del Stigning i Gummipriserne paa Verdensmarkedet.

Af det samlede Overskud afsættes der ligesom i Fjor 1 Mill. Kr. til Dispositionsfondet. I ny Regning overføres 906,000 Kr., og der udbetales Aktionærene 15 pCt., hvilket med en Aktiekapital paa 20 Milioner bliver 3 Mill. Kr. Resten, 1 Mill. 389,000 Kr., gaar til Afskrivninger, Tantieme og Skat. Paa Regnskabet i Fjor afskrevet 991,000 Kr., til Skat henlagdes 600,000 Kr., og til Tantieme medgik 80,000 Kr.

Generalforsamlingen finder Sted den 21. September.

Den nylig afsluttede Konflikt mellem Redere og Maskinmestre.

Vi har anmodet Formanden for Maskinmestrenes Forening om en Udtalelse vedrørende Konflikten. Forliget og Forholdene i Almindelighed og har medtaget følgende:

Resultatet af Forhandlingerne med Rederiforeningen og den derefter følgende Konflikt, der førte til Forligsmandens Indgriben, var følgende Forbedringer af de hidtil gældende overenskomstmæssige Forhold.

Lønningerne — der er fastsatte pr. Maaned — blev forhøjede med 3 % og derefter afrundet opefter til nærmest med 5 deteligt Kronetal, et Gennemsnit af 3,7 %. Der blev indført et nyt Tillæg paa 5 % for al Sejladts udenfor Europa i ½ Aar eller derover, saaledes at Tillæget forfalder til Udbetaling med tilbagevirkende Kraft efter ½ Aars Forløb. Ferien, der for den søfarende Maskinmester ikke alene betyder en haardt tiltrængt Hvile, men ogsaa en Smule Samvær med Hustru og Børn, har hidtil været 3 Uger for 1. Maskinmester og 14 Dage for Undermestre, og blev nu udvidet til 3 Uger for Undermestre med 8 Aars Anciennitet

i samme Rederi. Endvidere blev der fastsat Bestemmelser ang. Rejseudgifternes Fordeling, naar en Maskinmester for at faa Ferie maa foretage Rejse fra Skibet til sit Hjemsted, saaledes at Rederiet kan forlange, at den ferierende selv skal betale sine egne Rejseudgifter. For at forhindre, at en Maskinmester — der jo er fast ansat Funktionær i Rederiet — efter endt Ferie ikke skal faa for lang en Ledighedsperiode uden Gage, blev der fastsat Bestemmelser, der sikrer Maskinmesteren halv Gage, hvis Ledighedsperioden — efter Feriens Ophør — varer over en Maaned.

Endelig blev der indført en Reguleringsbestemmelse i H. t. Pristallet; for hver 3 Points Pristallet falder eller stiger, formindskes eller forhøjes de gældende Lønninger med 1 % Reguleringerne finder Sted hver 1. Oktober og 1. April, dog tidligst d. 1. April 1926.

Overenskomsten kan opsiges fra hver af Siderne med 3 Maanedes Varsel til Ophør en 1. April, dog tidligst til Ophør d. 1. April 1927.

Skal man bedømme danske, søfarende Maskinmestres Løn- og Arbejdsvilkaar, kan dette gøres til 2 Sider. For de unge Undermestres Vedkommende, danner Smede- og Maskinarbejdernes Lønningsvilkaar et godt Sammenligningsgrundlag, idet den unge Maskinarbejder, der efter at have udstaaet en 5-aarig Læretid, gennemgaar fra 2 til 4 Aars teoretisk Uddannelse, Haandværksprøve og senere Sø-Uddannelse gennem 2 Aars Assistenttid, naturligvis bør kunne opnaa en højere Løn, end han kan tjene som Maskinarbejder. For de lavere Lønklasser i Overenskomsten kniber det imidlertid for Maskinmesteren at konkurrere med Maskinarbejderen; Gennemsnitslønnen for disse ligger omkring 400 Kr. pr. Md., men Begyndelseslønnen for en 3. Maskinmester er nu Kr. 265,— pr. Maaned.

I Forhold til andre Funktionærer er det nærliggende at drage en Sammenligning imellem de Funktionærer, Maskinmestrene arbejder Side om Side med om Bord, nemlig Navigatorerne. Den Gerning der ydes, kan vel, uden at fortrædige nogen af Parterne, taale en Sammenligning, saavel hvad selve Tjenesten som det dermed forbundne Ansvar angaar; hvad de to Kategoriers Uddannelse angaar, er Forholdet uden Tvivl det, at Maskinmestrenes Uddannelse er den kostbareste og den, der tager længst Tid — som Følge af den tekniske Udvikling om Bord er dette Forhold gennem de senere Aar uddybet betydeligt, idet de omfattende og stedse mere komplicerede Maskinanlæg, der installeres om Bord — ikke alene til Fremdriften, men til hele Skibets Drift — stiller større og større Krav til Maskinmestrenes, saavel praktiske som teoretiske Uddannelse og Ydeevne. Jævnside med denne Udvikling er der imidlertid sket en beklagelig og uforstaalig Deklassering af Maskinmestrene i Lønforholdet til Navigatorerne.

For 20—25 Aar tilbage var en 1. Mester lønnet paa det nærmeste lig med Skibsføreren og 2. Mesters Løn laa en Del over 1. Styrmands; dette Forhold var gældende nedefter i Graderne og holdt sig i det store og hele indtil 1914, hvorefter der med Mellemløb er sket en Forskydning i Disfavør af Maskinmestrene. Til Exempel kan anføres, at medens Maskinmestrenes Lønninger siden 1914 er steget med ca. 160 %, er Styrmandenes Lønninger i samme Tidsrum steget med over 200 %. Det er klart, at de Forbedringer, der ligger i den sidst afsluttede Overenskomst, ikke har ændret dette Forhold, der selvsagt stadig er en Kilde til

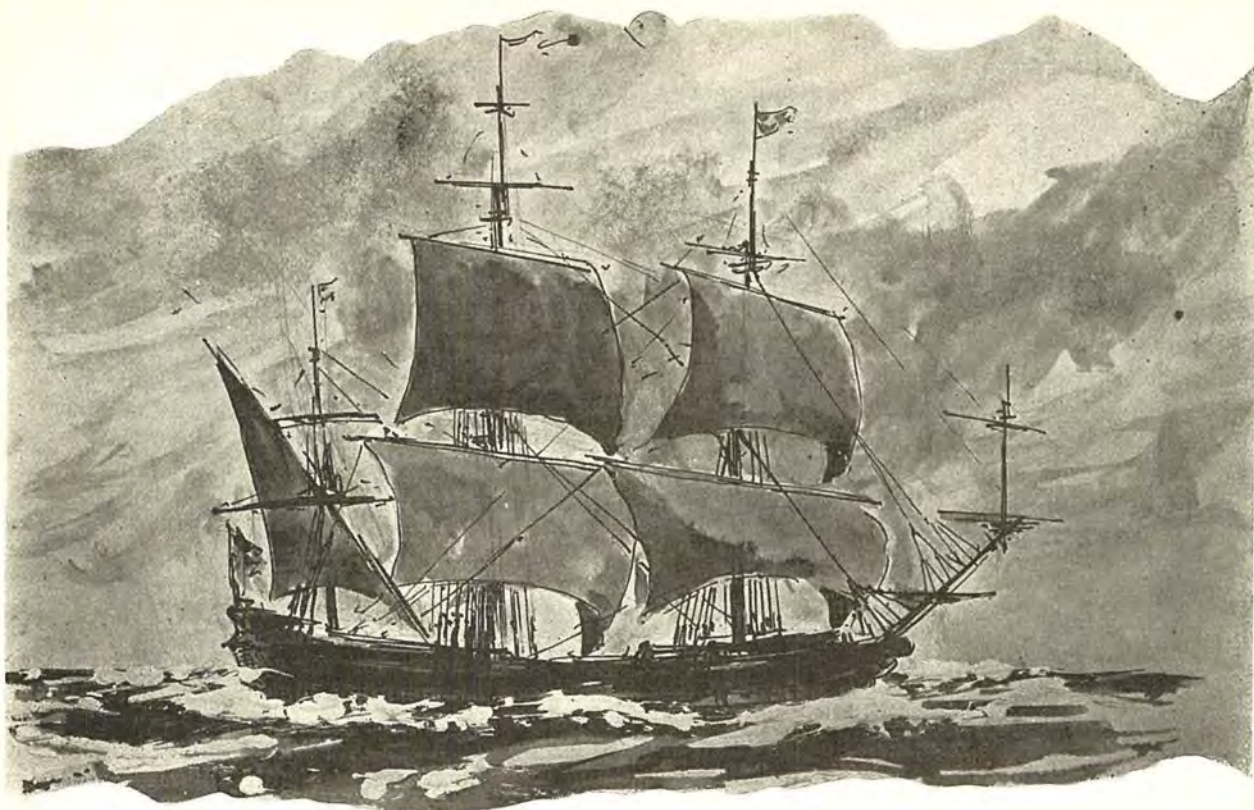
Utilfredshed blandt danske Maskinmestre og truer med at svække Tilgangen af virkelige dygtige og fuldtud kvalificerede Maskinmestre til den danske Handelsflaade.

Skal man drage en Sammenligning med Udlandet, skal det først bemærkes, at Princippet: 1. Styrmand og 2. Mesters Ligestilling, hvad Lønningerne angaar, er gennemført — eller rettere stadig i beholdt — i alle andre Søfartslande undtagen i Sverige, hvor Forholdet paa det nærmeste er lig Danmark. Men skal der forøvrigt drages en Sammenligning mellem danske og udenlandske Maskinmestres Lønnings- og Arbejdsvilkaar, maa der naturligvis tages et rimeligt Hensyn til Uddannelse, og Arbejdsintensitet; med Henblik paa dette sidste, er det værd at bemærke, at der i alle Søfartslande — undtagen Danmark — ydes Betaling for Overarbejde, dels i H. t. gældende Love og dels i H. t. overenskomstmæssige Bestemmelser. Dette betyder naturligvis ikke alene et Plus til Lønnen for det underordnede Maskinpersonale, men medfører ogsaa en Begrænsning af Arbejdstiden til Søs, noget der ret ofte kan tiltrænges.

Hvad selve de faste Lønninger angaar, maa danske Maskinmestre vistnok siges at staa noget over Gennemsnittet af de øvrige Lande — et Forhold, der naturligvis udvikler sig i vort Favør parallelt med Kroens Stigning mod Pari.

Naar Talen iøvrigt er om, hvad der ydes danske Maskinmestre i Forhold til deres udenlandske Kolleger, bør Pensionsforsikringen nævnes — et Forhold, der forøvrigt ogsaa gælder for de øvrige Skibs officerer, saavel Skibsførere som Styrmand. — Som bekendt, er de søfarende Maskinmestre, der ikke er ansatte i Dampskibsselskaber med selvstændige Pensionskasser, indmeldte i Pensionsforsikringsanstalten. Der betales en Præmie af 12 % af Gagen, hvoraf Rederen og Maskinmesteren bidrager med Halvdelen hver. Gennem denne Pensionsforsikring sikres der Maskinmesteren en Alders-, Invalide- og Enkepension, saaledes, at han i nogen Grad er økonomisk betrykket overfor svigtende Arbejdsevne som Følge af Invaliditet, en Pension til Enken i Tilfælde af Dødsfald og en Alderspension, der — efterhaanden som Pensionsforsikringen kommer til at virke paa Baggrund af en passende Anciennitet — sikrer en nogenlunde økonomisk sorgfri Alderdom og Fritagelse for at blive andre til Byrde. Gennemførelsen af denne sunde og humane Tarke — Oprettelsen af en Pensionsordning, der følger den pensionsforsikrede fra Plads til Plads — skyldes beredvillig Medvirkning fra de danske Redere og blev gennemført i 1919, da den første Overenskomst efter Krigsperioden blev afsluttet.

De danske Dampskibsredere viste da en Forstaaelse, baade samfundsmæssigt set og overfor deres Maskinmestre, der er al Anerkendelse værd, og glædeligt — og utvivlsomt til Gavn for dansk Skibsfart — vilde det være om danske Dampskibsredere vil vise en lignende Forstaaelse overfor andre rimelige og retfærdige Ønsker fra deres Maskinmestre, saaledes at Konflikter, som den sidst afsluttede — eller Konflikter i det hele taget — i Fremtiden kunne undgaas; Konflikter fremmer vel næppe det venskabelige Forhold mellem Parterne, og et venskabeligt Tillidsforhold er sikkert den naturlige og — i ethvert Fald i Længden — den sikreste Basis for Opnaaelsen af et godt Resultat. Maalet er jo det samme: at bringe det bedst mulige ud af dansk Skibsfart. K. A. Rasmussen.



FREGATTEN „HAVMANDEN“S TOGT TIL VESTINDIEN

HISTORISK SKILDRING

(Efter utrykte Kilder)

af KAY LARSEN

Alerede for over 250 Aar siden begyndte Danmark Skibsfarten paa Vestindien. Dansk Søfartsdrift og -Evne til Langfarer til Troperne er af gammel Dato, men vi, som har oplevet Østasiatisk Kompagnis storslaaede Virke, baade dets Begyndelse og riverde Udvikling, har dog svært ved at forstaa Forskellen mellem dengang og nu.

Dengang var Skibene smaa, Erfaringen ringe og den Kapital, der var at arbejde med, saare lille. Naar der skulde sættes et større Værk i Gang, maatte Kongen, den enevældige Hersker, med til at yde. Det, som det skortede alermest paa, var dog — Mennesker!

De første danske Ekspeditioner til Vestindien, hvor St. Thomas var kommet under dansk Flag i 1666, havde været saa æventyrlige, at der var gaaet Ry, eller rettere Vanry, deraf viden om. Fra 1672 var Kolonien blevet bedre organiseret, og mange Fremmede flyttede til Øen, men det var mest haarde Halse, der maatte behandles haandfast for at der kunde blive Orden i det lille, fjærne Samfund.

Hjemmefra udsendtes der Embedsmænd, Soldater og »Servinger«. Disse Servinger skulde danne Grunden for en dansk Kolonibefolkning. De fik fri Overrejse og kunde saa enten straks faa udlagt Plantagegrund, eller hvis de var helt ubemidlede, tjene det dansk-vestindiske Kompagni 2—3 Aar, spare Penge sammen og saa slaa sig ned som Plantere.

Inden der blev ryddet i Urskoven, var det imidlertid saa slet bevendt med Sundhedstilstanden, at det var saare faa, som kom frem. Paa Rejsen ud, var der adskillige Dødsfald, men værre blev det, naar de unge Danskere gav sig i Lag med Arbejdet derude i Tropeklimate. Næsten alle Servingerne døde eller rømte, og de enkelte, som blev tilbage, fik saa strænge Vilkaar, at de regnede St. Thomas for et Helvede.

I Almuen sagdes der almindeligt, at det var værre at tjene i Vestindien end at være »Slave udi Barbariet«. Og noget forfærdeligere paa Jorden kunde ikke godt tænkes i Dannevang.

St. Thomas var en Aarrække blevet styret af

den djærve Guvernør Jørgen Iversen (fra Helsingør); han havde faaet sat Skik paa Arbejdet, haardt trængt af sine Undergivne, men mest de mange Hollændere, Englændere og Franskmænd, som havde slaet sig ned paa Øen og nødig vilde bøje deres stive Nakker under Disciplin.

Der var efterhaanden blevet bragt Slaver til Øen for at udføre det grove Arbejde, men ogsaa de maatte holdes haardt til Ilden og paa den anden Side beskyttes mod altfor groft Tyranni fra Ejernes Kant.

Guvernør Iversen var blevet afløst af Holsteneren Nicolas Esmit, der kun var lidet dansksindet, og Iversen var kommet tilbage til København næsten udslidt. Esmit kom straks i Vanry, og den anerkendte Administrator Iversen, som baade havde indrettet Plantager for Kompagniet og for sig selv, blev atter udnævnt til Guvernør.

Da han igen skulde udsendes, havde Kompagniet ikke Kapital nok. Kongen maatte hjælpe til og afgav Orlogsskibet »Neptunus« til et Vestindietogt under Kompagniets Flag. Skibet blev omdøbt til »Havmanden« og fik en Besætning paa 50 Mand.

Dengang tog man det ikke saa nøje med den »danske« Nationalitet. Monarkiet omfattede jo flere Nationer, og dette mærkedes ogsaa paa Personellet til Ekspeditionen. Som »Opperhoved« for Kolonien fik Iversen kgl. Bestalling d. 26. September 1682, og saa fulgte de andre Udnævnelser efter:

Overkøbmand blev Sv. Jacobus Bronkhost; han var fra Holland, som dengang var Foregangsland hvad Handel og Søfart angik, og bragte selv Varer med for 4000 Daler. Bronkhorst skulde særlig tage sig af Slavehandelen paa Guineakysten. Det blev bestemt, at »Havmanden« først skulde overføre Guvernøren og hans Følge samt Forsyninger til St. Thomas og derefter sejle til den danske Koloni paa Guineakysten i Afrika efter Slaver, bringe dem til St. Thomas og saa vende hjem.

Ogsaa Kaptajnen blev en Ikke-Dansker, Jan Blom, som allerede 1681 havde været med dansk Skib i Vestindien og ved Esmit's Kabaler var blevet Ven af ham i Modsætning til den djærve Guvernør Iversen. Han var ansat i kgl. Majestæts Tjeneste, men var ikke bundet ved nationale Baand og tog imod ethvert bedre, nyt Tilbud. Allerede 1. Juli gik han i Arbejde paa det Skib, Kompagniet gav ham at føre. Eden, som han maatte allægge skriftligt for det danske Handelsselskab, nedskreves paa hollandsk!

Til Skibsassistent antoges den unge Københavner Simon Simonsen Braad, hvis Livstraad blev spundet baade mærkeligere og længere end hans Familie anede, da den tog Afsked med ham, formodentlig for bestandig. En anden Dansker, Niels Larsen, fik Ansættelse som Bogholder paa St. Thomas, og som Assistent derude den unge Vendelbo Laurs Tøgersen Rosenberg.

Allerede 13. Maj 1682 blev der udsendt offentlig Indbydelse til Besættelse paa St. Thomas, og det blev nævnt, at Sundhedstilstanden nu ved de

store Rydninger var blevet saa god, at der i de sidste 6 Aar kun var død 11 Danske i Kolonien. Overfarten var fri mod Betaling af Kosten, og den kunde endda afbetales efterhaanden. Udsigten for Folk af den jævne Klasse til at faa egen Plantage var lovende, — men der meldte sig ikke en eneste Sjæl!

Med Skibsbesætningen var det heller ikke helt vel, men det kunde gaa an. Nu var man kommet saa vidt, at der var Skib, Skibsfolk og Embedsmænd, — Resten maatte saa ogsaa bringes i Orden. Da intet andet hjalp, ansøgte Kompagniets Direktør Kongen, om at faa Straffanger ud som Kolonister, og det gav Frugt, omend den var delvis raadden. Det var nemt for Myndighederne at blive Straffanger kvit paa den Maade.

Allerede i Sommerens Løb (11. Juli) gav Kongen Admiralitetet Ordre til at allevere Kompagniet saa mange, det ønskede, af de Fanger, som var dømt til at gaa i Jærn paa Holmen paa Livstid. For at de ikke skulde være ene, blev der givet Direktionen for Børnehuset Befaling til at afgive 20 Kvinder, der var sat fast for Letfærdighed. Paa Bremerholm blev der udtaget 100 arbejdsføre »Slaver«.

I sidste Øjeblik var der enkelte Almuefolk, som tog Mod til sig og meldte sig som Servinger, ialt 15 Mænd og Kvinder, som ikke havde meget at miste, og som mente, at de vilde blive betragtede som en Slags Overklasse fremfor Straffangerne.

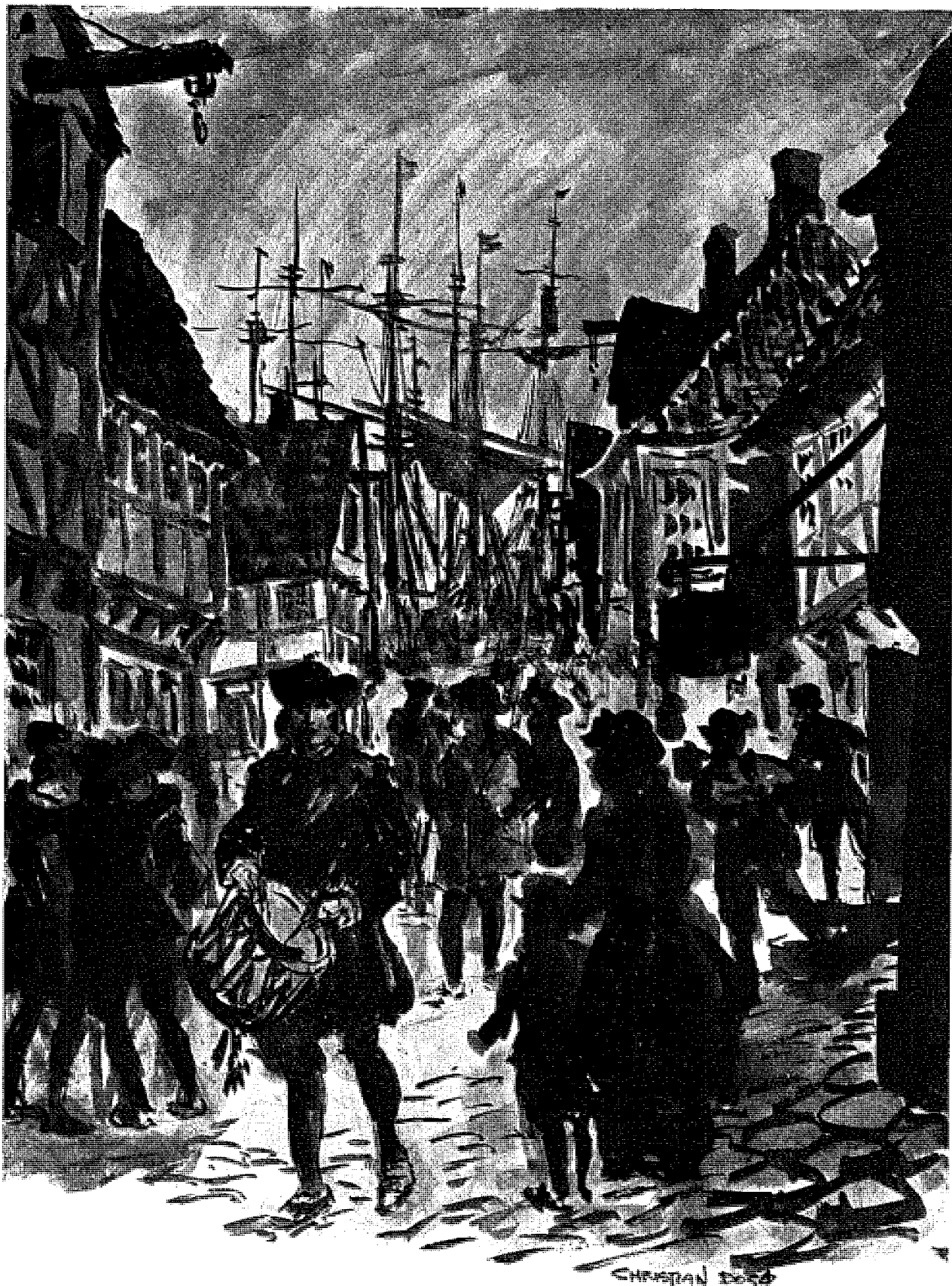
Til Hjælp til Byggeriet paa St. Thomas indladedes 10,000 Mursten, 150 Planker, 400 Brædder og Tusinder af Søm.

Kongen var meget interesseret i Foretagendet. D. 21. August gav han Ordre til, at der fra Tøjhuset skulde udleveres Skyts til »Havmanden«, 3 topundige, 1 trepundig og 10 sekspundige Karoner (»Jærn-Støcker«) og 40 skarpe Skud til hver.

Den 26. September lod han igen høre fra sig. Da var det en kongelig Page, Jørgen Diderich Freiburg, som skulde gøre Rejsen med og spise ved Kaptajnens Bord paa Kongens Bekostning.

Dengang Orden kom om Straffangerne og Kvinderne fra Børnehuset, blev der givet følgende Befaling om en mærkelig Passagér, som jeg desværre før Tiden ikkan kan oplyse noget om: ».....Ved hvilken Leilighed I oc hafuer cíd hen at skicke *Kirsten Sinclars*, saa vel som cc hendes Mand, som sig her i Staden skal opholde, hvilken I til dend ende hafuer at lade paagribe, saa snart i fornemmer Skibet Seiglfærdig at være.«

Kompagniet antog 18. August en Dommer til Kolonien, Ingvald Carstensen Flensborg; han nævnes ikke senere i de bevarede Arkivalier, men han er sikkert kommet med og har fundet sin vaade Grav den uhyggelige Dag d. 20. Januar udfør Flanderns Kyst. Arkivmaterialet er den eneste Kilde til Viden, og det er langtfra fuldstændigt. Man tog det dengang ikke saa nøje med Optegnelser, særligt hvis de ikke havde blivende pekuinær Betydning.



Trommen gik i Gaderne den 20. October, og Folkene mødte efterhaanden, mere eller mindre „for vaad Fok“.

Saaledes er der antaget en Hollænder Duygt til Understyrmand. Han var saa hensynsløs at lægge sig til at dø Dagen efter at han havde faaet udbetalt 3 Maaneders Gage som Forskud, men dermed var hans Saga ude, og der staar intet særligt opskrevet om hans ørgelige Død. Den nævnedes kun som Begrundelse for en ny Understyrmands Antagelse d. 19. Oktober. Ogsaa han var en Hollænder, Jan van Gent, — eller en Flamlænder, rettere; han skulde have 14 Daler om Maaneden.

— — — — —
Trommen gik i Gaderne d. 20. Oktober, og Folkene mødte efterhaanden, mere eller mindre »for vaad Fok«. Der var blevet tømt mangt et Afskedsbæger! Mere præcist gik det med Fængselsmenneskernes Aflevering.

Den 23. Oktober var der Mønstring ombord, og Mandskabet toges højtideligt i Ed. Artiklerne blev oplæst, og det var det ostindiske Kompagnis Skibsartikler i en Form, tillæmpet efter Skibets Bestemmelsessted. Eden skulde aabenbart have været »kraftigere« og Artiklerne været læst nogle Gange grundigt igennem, saa var der maaske ikke sket alt det, »Havmanden« nogle Maaneder efter blev Skueplads for.

Fregatten havde da faaet en Badskeer eller som det senere kaldtes: Kirurg eller Mester ombord, Gottfried Evensen Reincke, der forinden havde været med »Dand Cronede Griffue« i Vestindien. For at faa ham fri for et Par energiske Kreditorer, maatte Kompagniet udbetale 30 Daler, der senere skulde trækkes fra i hans Løn.

De Mennesker, der dengang gik til Vestindien, »virges indslere«, som en Skribent kalder den, (virgin islands), var ikke — eller næsten aldrig — forhaabningsfulde, begejstrede, livsfrode eller æventyrylstne Udvandrere, men Stakler, som ikke kunde se anden Udvej.

— — — — —
Langt om længe var alt rede, og Indskibningen af Rangspersonerne fandt Sted. Flere af Passagererne havde Tyende med. Af og til kom endnu Folk fra Holmen med lænkede Fanger. Det blev omsider klart for Myndighederne, at der kunde ventes allehaande Fortrædeligheder ombord, men mærkeligt nok fulgte der ikke Soldater med Skibet. Paa St. Thomas var der god Brug for Rødkjoler, og en Sikkerhedsvagt for Passagererne paa Rejsen og for Skib og Ladning havde været en rimelig Foranstaltning. For Myndighederne gjaldt det dog blot om at faa Skibet med sin brogede Menneskeladning vel gennem de danske Farvande og forbi Rigets Kyster.

Admiralerne skaffede en velsejlende »Barcalonga« til at »gelejde« Skibet ind til Kap Lindesnæs. I gamle Beretninger tales der om et fragtet Følgeskib, men det var »Den flyvende Fisk« af kgl. Majestæts Flaade og førtes af Kapt. Christian Pahl. I »mørckt og taage Veir« skulde han føre »Tegn« for Vestindiefareren, altsaa lodse den, og hver Aften skulde han praje »Havmanden« og lade en Baad afhente skriftlig Rapport om Dagens Forløb, som Kapt. Bloem skulde have rede »journalvis«.

Den gamle Strid mellem Guvernøren og Kapt. Bloem blussede op allerede i København, og Kygtet derom naaede Direktionen. »Havmanden« var da sejlklar (4. Novbr.), men i sidste Øjeblik blev de Ansvarshavende for Ekspeditionen saa betænkelige ved Forholdene, at de Søndag d. 5. November antog Ljnt. Jan Dons til at gaa med Skibet som en Slags Lynafleder. Striden blev bilagt. Guvernøren rejste til Helsingør, sin Fødeby, for at indskibe sig derfra med sin Familie.

D. 6. November blev omsider Ankeret lettet. »Havmanden« saluterede Orlogsskibet »Elefant«, men kom ikke længere end til Yderreden, hvor den blev liggende for Modvind flere Dage. Ved Daggry d. 10. stod Fregatten fulgt af Barkolongaen op gennem Øresund og naaede hurtigt Helsingør. Baade Kronborg og Helsingborg svarede Skibenes Salut, 3 Kanonskud fra Kronborg og 2 fra Helsingborg.

Guvernør Iversen var rede og indskibede sig med sin Hustru, sin Søn samt en Pige og en ung Tjener, hvorpaa Skibene igen satte Sejl og stod Nord paa under gentagen Salut. Det kunde gaa langsomt, dengang, med Sejladsen. Indtil den 15. laa Skibet halvanden Mils Vej fra Kullen, og man fik Tiden til at gaa med at inndele Folkene i Bakker og indrette sig for den lange Rejse. Endelig kom god Vind, og Iversen saa Nakkehoved forsvinde i den taagede Luft.

Guvernøren tog bevæget Afsked med det sidste Glimt af Monarkiets europæiske Grund. Ombord var der gode Forsyninger til St. Thomas og Materiel til Kompagniets og Iversens egne Planter. Alt, hvad han ejede af Familie og Gods var paa Skibet, og kan vilde blive paa St. Thomas til sin Død.

Udfor Kap Lindesnæs d. 18. November vendte Barkalongaen, kippede med Flaget, og der blev kippet igen fra »Havmanden«. Det danske Løsen blev skudt, og Vestindiefareren stod ene Vester paa i taaget Vejr og haard Sø; den sejlene Politibetjent havde gjort sin Skyldighed. Myndighederne kunde føle sig beroligede. Hvad der skete ud i Vestindien, maatte Skæbnen raade for.

— — — — —
Paa St. Thomas var Iversens første Hustru begravet. Hans anden Viv, Margrethe Christensdatter, fødte ombord d. 30. November en lille Pige.

Der var Uro i Kahytten, Barnegraad og Kvindeklage. Der var Tummel paa Dækket og blafrende Smæld og Sus fra Takkelagen, og nede i Lugtæerne var der allerværst, Skælden, Ufred — og Søsye. Naget mellem Patrioten Jørgen Iversen og den hollandske Kaptajn voksede; Bloem var tydeligere og tydeligere allieret med Guvernørens Fjende, Holsteneren Nicolas Esmit.

Skibsmandskabet var slemt at tumle med; det var utilfreds med de hollandske Befalingsmænd, som tidligt gik til Værks mod denne Utilfredshed ved at holde Folkene haardt til Disciplinen. Der til kom, at det blev knapt med Vand og endnu ringere med Øl.

Et eneste var alle enige om paa Skibet, at Straffangerne ikke fik Lov til at rejse Hovedet.



Om Aftenen den 19. Januar blev der konspireret for Alvor.

Det blev Servingerne, som fik mest med dem at gøre, og det gik godt, særligt saalænge Søsygen herskede. Fangerne var fri for Arbejde og fik bedre Kost og Behandling end før. Hvad der foregik oppe paa Dækket, vedkom ikke dem.

De hollandske Officerer fandt let Spil med de mange, som levede under Dæksplankerne, men

havde til Gengæld nok at gøre med Skibsmandskabet, der ikke var vant til at lade sig straffe af Hollændere. Hverken Guvernør Iversen eller Løjnt. Dons kunde blande sig i Skibssager, og de saa, at der Gang paa Gang vankede Tamp for Spillet eller Prygl over en Kanon. Den opsætsige Sømand blev lagt paa Maven over »Stykket« med

Arme og Ben surret sammen under den og fik sine »Lussinger«, som det kaldtes, med en Rotting.

Der har vel sjældent været et saa indgroet Nag inden Skibsborde, som der var paa »Havmanden«. Servingerne havde deres Hyre med Fanterne, og disse saa sig hadefulde paa deres Vogtere. Besætningen saa ned paa begge Slags Underdæksfolk, og disse gengældte Følelserne. Kløften mellem Skibsfolkene og Officererne voksede Dag for Dag, og Matroserne vendte sig desuden mod Guvernøren, der efter deres Mening som en dansk Mand burde tage til Orde overfor de hollandske Befalingsmænd.

Ogsaa Naget mellem Kaptajnen og Guvernøren bed sig fast, og Hollænderne og Guvernørfamilien tog Parti. De eneste, der ikke var Partigængere, var Drengen Ivar, der legede paa Skibet munter og ubekymret, samt den unge Assistent, Københavneren Simon Braad, som elskværdig og beskeden omgikkes alle Parter med Venlighed. Det redde senere hans Liv.

Overalt i Skibet blev der skumlet og brummet. Det saa desuden ud til, at »Havmanden« var forhekset og ikke kunde vinde frem. Det tog Skibet to Maaneder at komme over Vesterhavet (som vi nu kalder Nordsøen). Stadig blev det drevet tilbage; det krydsede og krydsede og var midt i Januar kun kommen saa langt som det med god Vind og godt Sømandskab kunde være naaet paa et Par Døgn. For at bøde paa Vand- og Ørationserne, fik Mandskabet noget Vin.

Alt vilde dog være gaaet, om ikke godt, saa dog fremad, om der ikke blandt Besætningen havde været Folk med Æventyrblod i Aarerne. Højbaadsmanden, Jockum Gullicksen havde før været paa Vestindierejse og oplevet adskilligt. Paa den Rejse var saa mange Befalingsmænd gaaet heden, at han paa Hjemrejsen var forfremmet til Underskipper, og det havde gjort ham til en stor and i egen Indbildning. Han længtes dog ikke efter at komme til Vestindien igen; det kunde jo blive hans Tur til at dø dér.

En anden forsoren Svend ombord var Hamborgeren Hans Biermann, og det var ham, der fik flere letsindige Søfolk med til Tanken om store og berigende Æventyr. Han fiskede i rørt Vande, smigrede for Gullicksen og lokkede for Matroserne, som taalte deres groft tilmaalte Lussinger og drømte om at vinde Magt, Rigdom og Frihed i en Haandevending.

Der var flere grove Karle, som fik Lyst til at hævne sig og til at gøre det store Kup. Der var en Mikkel Thomsen og Jan Sandersen og Tønnes Willumsen, som begyndte at slaa i Bordet og fik andre med stærke Kroppe, svage Hoveder og solide Næver til at gaa med i Lavet.

Om Aftenen d. 19. Januar blev der konspireret for Alvor. Næste Formiddag skulde der finde en Afstraffelse Sted, og den skulde forpurres. I Løbet af Natten blev adskillige Kander Vin tømt, og der kunde ikke komme Ro over de misfor nøjede. Der maatte ske noget. Hævn og stor Gevinst fristede. Gullicksen stavrede i Mørket en skæbnsvanger Vandring til Arkeliet, hvor han

fik lukket sig ind og tog Vaaben ud til sig selv og sine Folk. Og saa var det store Spil begyndt. Vaabnene var i uberettigede Hænder. Nu maatte der lides Straf eller vindes Overhaand.

Om Morgen d. 20. Januar »udi Dagvagten« gik det løs. Overstyrmand Iman Jansen havde Vagten, men inden der blev slaaet Glas, purrede Kaptajnen ud. Da han sprang op fra sit Leje, trængte en Flok skumle Mænd ind i Kahytten. Rask greb han til sin Pistol, men en anden kom ham i Forkøbet. Der lød et Skud, og Kaptajnen tumlede om. Sværmen faldt over ham, rev Kahytvinduet op, og Jan Bloem blev presset ud derigennem og kastet i Søen.

Tærningerne var kastede. Flokken fór op paa Dækket, men da havde Overstyrmanden forstaaet hvad der var foregaaet og opgav Ævret. Da Rebellerne tumlede op fra Kahytten og gik løs paa ham, lovede han at holde Kursen og føre Skibet videre efter sin Bestemmelse. To Mand blev hos ham med spændte Pistoler. Imens blev der holdt Raad om, hvad der nu skulde gøres. En Matros, Anthony Lonsman paatog sig at faa Guvernøren op paa Dækket og gik ned til hans Lukaf. Kort efter kom han op med Jørgen Iversen, der halvpaaklædt og halvvaagen ikke var klar over, hvad man vilde ham, man mente, at det gjaldt om at træde op imod Kaptajnen.

Ingen af Matroserne vilde ham noget særligt, men nu var Tiden inde, da næste Vagt skulde tørne ud. Oprørerne forstod, at der maatte handles i Hast, og da der lød Kommando dertil, blev Iversen grebet og slæbt til Lønningen. Inden han selv ret forstod det, blev han løftet op og kastet udenbord. Mens Skibet gled bort i Taagen, led han en ynkelig Død i Bølgerne.

»Havmanden« var da udfør Kap Goastart, mellem England og Flandern, nærmest den engelske Kyst, og gled Vester paa med god Fart. Oprørerne havde i dobbelt Forstand faaet Vind i Sejlene. Der blev slaaet Glas, og næste Vagt tørnede ud. Folkene fandt til deres Forbavselse Medbør. Der var Brændevin og Vin til dem paa Dækket — og de fik at vide, at den forhadte Kaptajn ikke længere hersede paa Skibet op at Guvernøren var gaaet heden. Bevåned Folk var der allevegne, og alle maatte finde sig i, at en ny Mand var kommet til Styret, og denne ny Mand — bød op til Fest.

Det gik dog saaledes til, at Søfolkene maatte stramme sig op med svære Dramme for at dølge det. Festens Giver havde geværbevåbnede Folk ved alle Luger og Lukafer, og sammen med Biermann, Thomsen og Sandersen holdt han en »Justits«, som var æventyrlig forfærdelig. Overkøbmard Jacobus Broukhorst blev trukket op paa Dækket og kastet overbord. Saa kom Turen til Bogholder Niels Larsen, Løjnt. Dons og Dommer Flensborg samt Bauteillerne, som ikke havde været villig nok, ialt til syv Mand, som fandt deres Grav i Havet.

Derefter brød et Orgie løs, og Guvernørfruen og rimeligvis andre af Kvinderne blev skaanseløst skændet. Hendes lille Barn blev taget fra hende og kastet i Søen. Derefter ebbede det ud



Sværmen faldt over ham, rev Kahytvinduet op, og Jan Bloem blev presset ud derigennem, og kastet i Søen.

med Rædslerne paa Fregatten »Havmanden«. Det sejrende Parti faldt til Ro og senere til Eftertanke, og de overvandede og de neutrale hyttede sig som de bedst kunde.

Imens stiledede »Havmanden« Vest paa for en god Bør, og Rebellerne lagde Raad op for Frem-

tiden. Ikke én eneste af de ombordværende havde noget Ønske om at komme til St. Thomas. Styrmandene skulde tvinges til at søge de kanariske Øer. Der skulde den besværligste Del af Passagererne sættes i Land, og saa skulde Skibet anløbe en mindre Havn i Irland, hvor baade Skib

og Ladning skulde sælges. Naar saa Udbyttet var delt, vilde Oprørerne spredes for alle Vinde med deres Andele.

Det var forbi med Sejladsvanskelighederne. I Løbet af en Snes Dage kom en Øgruppe i Sigte. Styrmandene havde stadig et Par Pistoler i truende Nærhed og maatte vise deres Sømandskundskab. Det var de kanariske Øer, og den Ø, Fregatten ankrede ved, viste sig at være Floves.

Uden Ophold blev de fleste af Straffefangerne og Servingerne, Assistent Rosenberg samt de besværligste af de mest kongetro af Besætningen sat i Land. Der Elev overlædt dem noget Proviant, nogle Redskaber og enkelte Vaaben, hvorpaa Fregatten hurtigst muligt igen lettede Anker, satte Sejl og stod ud i rum Sø igen.

Størstedelen af Besætninger blev holdt tilbage ombord: Skibet behøvede meget Mandskab. Mindre forklarligt er det, at de forhærdede Forbrydere beholdt de alvorligste Vidner imod dem selv ombord. Guvernørenken og hendes Stedsøn, Simon Braad, Adelsknøsen, den velbaarne Jørgen Freiburg o. s. v. Maaske var Søjrherrerne sig deres Magt for bevidst. Ogsaa begge de hollandske Styrmand gjorde Fejls med.

Men da »Havmanden« var kommet ud paa det aabne Hav igen uden den truende Fare fra Fangerne i Lasten, kom der et nyt Snit over Ledelsen. Jokum Gullicksen lod sig udnævne til Kaptajn og Mikkel Thomsen blev Løjtnant. Senere blev han »Købmand«, d. v. s. Superkargo, og Jan Sandersen, som var mere haendfast, blev Løjtnant i hans Sted. Tønnes Willemsen blev Underkøbmand, Hans Biermann Skipper, Frans Wars Kontrastyrmand og Peter Fransen Højbaadsmand. De mest betroede derefter var Klaus von Kiel og Niels Jørgensen.

Alle de ombordværende maatte sværge til de ny Ledere. En skrivekyndig Mand, Jørgen Kock, udfærdigede en Mængde Attester og Dokumenter, som skulde vise enhver fremmed Orlogsmand eller Kaper, at »Havmanden« var et kongeligt dansk Skib under lovlig Ledelse.

Med Navigationen stod det slet til. De selvbestaltede Officerer vidste hverken ud eller ind. Rejsen gjaldt Irland, men imens stod »Havmanden« atter Kanalen ind.

Da det viste sig, at Fregatten nærmede sig Flanderns Kyst, blev der nyt Røre paa Skibet. Folkene truede baade Kaptajnen og Overstyrmanden. Der vankede igen bræadne Pander; det endte med, at Gullicksen behøvedt Styret, men at Iman Jansen blev sat fra Styringen. Nu maatte Jan van Gent holde for og love at klare »Havmanden« fra Kysten og finde rum Sø igen.

Han blev nødt til det; Pistolmundingen i hans Nærhed afgjorde Sagen. Atter blev det til endeløse Kryds, som trættede Mandskabet og gjorde de selvbestaltede Officerer øre; de vidste hverken ud eller ind om Skibets »Sted udi Søen«. Men det vidste Meijnheer Jan. Foreløbig søgte han blot at holde Fregatten fri af Landkending. Dag efter Dag saa hver Mand ombord blot det aabne Hav og anede ikke, at Skibet rundede Skagen paa lang Afstand.

Jan van Gent var hverken dansk eller dansk-sindet i særlig Grad, men han ønskede at redde sin Pels og dernæst at gøre sin Pligt, hvad han jo hidtil ikke havde formaaet. Det kan jo ikke nægtes, at Modstanden mod Rebellerne havde været svag.

Da Skagen var klar, drev Styrmanden paa sin Vagt Skibet Øster i, endda Sydøst, naar han kunde se sit Snit dertil. Naar Gullicksen tørnede ud og kom paa Dækket, stod »Havmanden« Nord i, og saa var han saa tilfreds, som han kunde være. Han var uklar med den virkelige Kurs, men kunde intet gøre, saa længe Skibet var i rum Sø.

Vinden og Strømmen lod til at være i den gode Sags Tjeneste. Selv naar Kursen for en Tid var mod Nord, drev Skibet Øster i. Det faldt tilmed ind med haardt Vejrlig, og selv Navigatørerne blev usikre.

En skønne Dag øjnedes Kending af Land, — at en Klippekyt. Saavidt gørligt søgte man ved fælles Anstrængelser at holde »Havmanden« fra Kysten, men Gullicksen anede, at det stævnede mod Fartens Ende. Hans faa trofaste Folk havde Vaabnene rede Dag og Nat.

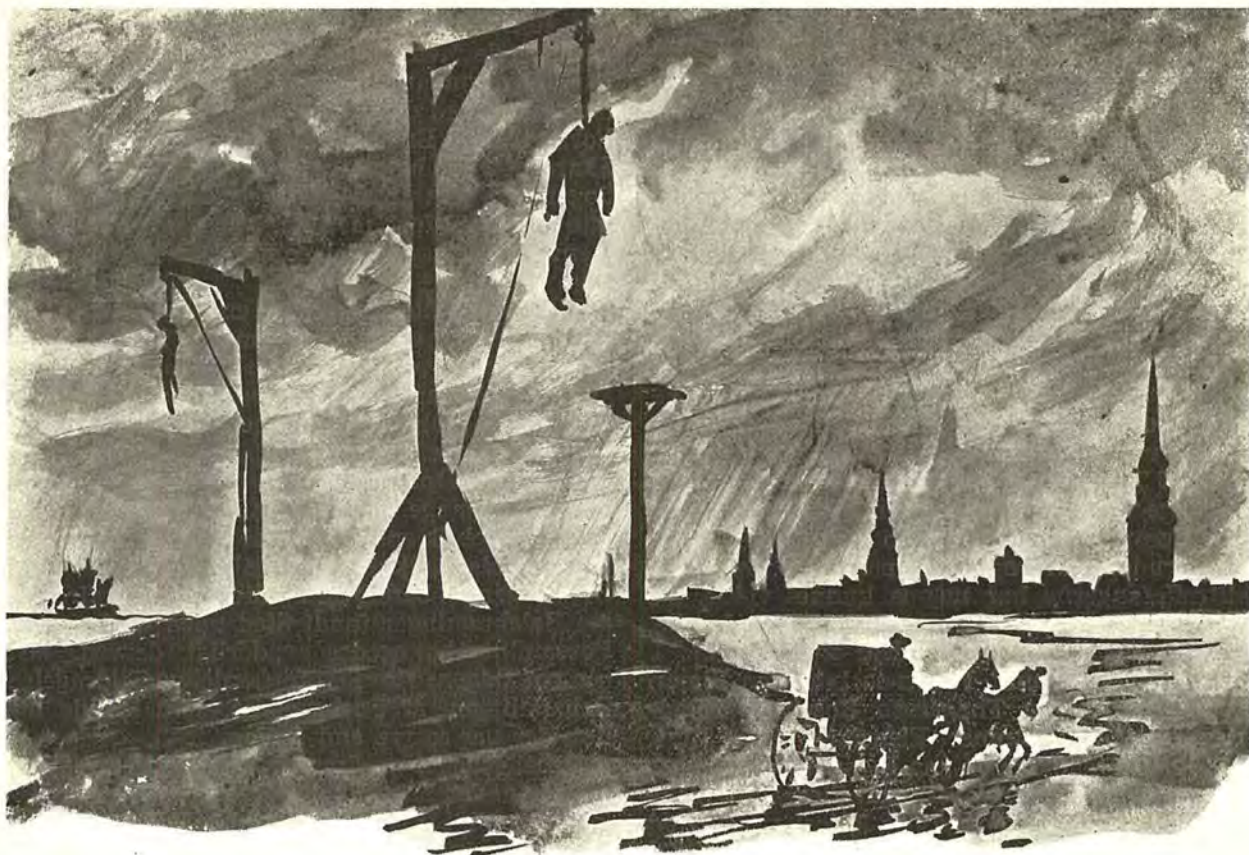
Kysten forekom ham bekendt, men hvad skulde han gøre. Det gjaldt mest for ham at søge at dække sin Ryg. Hvor Skibet end var, kunde det jo blive overhalet af et kongeligt Skib — eller af en fremmed Orlogsmand, og d. 25. Marts gav han sig med Kocks Hjælp til at forfatte en Beretning, stærktfarvet til egen Gunst, om at han søgte at faa Skibet ind til Kalvsund. Beretningen stiledes til det kgl. danske Admiraltet! Det kunde maaske hjælpe, omend kun for en Tid, til hvilken Kyst »Havmanden« saa kom ind.

De faa, som havde Magten ombord, tabte i alle andre Henseender Initiativet og Modet, »styrkede« sig og døvede Bekymringerne med stærke Drikke og lod staa til. Understyrmand van Gent benyttede sig derap; han havde faaet Kending af Landet, og da Stormen pressede paa, søgte han blot at holde Skibet klar af Klipperne indtil han kunde finde et Indløb til Skærgaarden.

D. 30. Marts 1683 kom endelig Skibets Skæbnetime. Det blæste op til Storm og »Havmanden« drev mod Land. Gullicksen og hans Svende holdt sig til Vaabnene og Bægrene, og det blev Styrmanden, som raadede. Han søgte en Rende ind mellem Klippeøerne. Havde han haft et flinkt Mandskab, var det maaske lykkedes, men nu gik det paa Maa og Faa. Skibet stødte i Taagen og blev siddende fast.

Ombord var der Vandmangel som før. En Baad blev sendt ind gennem Skærgaarden med Vandtønder, og da Baadsfolkene mødte Fiskere, blev det prajet paa et Sprog, de ikke havde ventet at høre, — paa Svensk! De vendte om uden at faa Vandtønderne fyldt.

Til de Magthavendes Overraskelse og Forfærdelse var »Havmanden« kommet ind til Kalvsund paa Risøen! Det er kun en Mils Vej fra Gøteborg. Ombord var Tanken om den kommende Tid saa lammende, at der ingen yderligere Eksesser skete. Fra den stedlige Øvrighed



sendtes der Fartøj ud med Tilbud om Hjælp, men det blev afslaaet! Hver Times Frihed blev kostbar for Magthaverne ombord, men de svenske Baadsfolk fik dog hvisket Ord i Ørerne, som de aldrig glemte, forfærdende Meddelelser, som vilde give Genlyd i Himlen, hos Kongen og ved Galgen.

Snart fór Rygtet om det mystiske Skib og om frygtelige Begivenheder der paa viden om, og faa Dage efter vidste man derom paa Sjælland. Fra Vagtskibet i Sundet sendtes Melding til Admiralitetet, som straks sendte den videre til Kongen og Kompagniets Direktion.

Den nærmeste Overøvrighed ved Stedet, hvor »Havmanden« var drevet ind, bordede Skibet, beslog Roret, fjærnede Sejlene og tog — efter Angivelse af Styrmandene — 5 af Hovedmændene i Lænker med sig i Land. Dette skete den 1. April.

Allerede d. 3. April var det danske Admiralitet samlet i Sagens Anledning. Niels Juel og H. Span fik straks sendt et Orlogsskib afsted for at faa alle Enkeltheder oplyst og bringe de Overlevende af Passagererne og Fangerne hjem. Skibet hed »Danske Havfrue«, og det blev mærkeligt nok »Havfruen«, som fik Ram paa »Havmanden«, der ynkeligt stækket paa Finnerne laa ved den øde Klippeø.

Inden det kom saa vidt, maatte »Havfruen« dog udstaa meget Besvær. Det blev overhalet af en Brandstorm og drev ind mod den farlige Kyst. Ulykkeskibet »Havmanden« gav Admiralitetet nok at bestille. Dengang vidste man Besked med alle Enkeltheder langs med Svenskekysten, og det

blev hurtigt meddelt den danske Flaadestyrkelse, at »Danske Havfrue« var set drive mod Kysten under meget faretruende Omstændigheder. Efter alt at dømme, vilde den blive fundet som Vrag.

Saasnart Efterretningen derom naaede København, sendtes den hurtigstsejende Barkalongo (Snou) »Makrelen« under Ljnt. Peter Petersen Beesemacker til Marstrand for at skaffe Underretning om »Havfruen«s Skæbne og være behjælpelig. »Makrelen« afsejlede 7. April, naaede hurtigt sit Bestemmelsessted og kunde i Løbet af et Par Dage melde hjem, at »Havfruen« vel havde lidt en Del Skade, men var i Færd med at reparere og vilde være flot i Løbet af et kort Spand af Tid.

Governørfruen og de øvrige Kvinder blev først og fremmest bragt ombord i Orlogsskibet. Efter et kort Forhør ombord blev foruden de 5 Mand, som allerede var i Lænker, endnu 10 Matroser fængslede. Seks Matroser blev oversat til Vagt paa »Havmanden«, som Assurandørerne i Holland fik stillet til Raadighed, — og »Havfruen« afsejlede hurtigst muligt til København med Resterne af den brogede Flok, der var tilbage af »Vestindiefarerne«.

Fru Margrethe og Iver Jørgensen kom i Huset hos sin Slægtning, Borgmester Bartholomæus Jensen, 4 af Fangerne sattes i Kastellet og 11 i Stokhuset, og Resten af »Havmanden«s-Farerne spredtes i Byen med Paalæg om at være rede til at møde for Underadmiralitetets-Retten paa kort Varsel.

Som en Løbeild for Efterretningen om Uger-

ningen paa Vestindiefareren ud over Landet og langt videre endda, og alle forstod, at de Straffe, der ventede Ugerningsmændene, ikke kom til at staa tilbage for Forbrydelserne i Forfærdelighed.

Retssagen mod Mytterimændene blev lagt i Hænderne paa Sæetatens Fiskal Mikkel Mikkelsen. Desværre er Forhørsprotokollerne og Domsprotokollen for 1683 forsvunden, men af en anden af Underadmiralitetets Retsbøger fremgaar det, hvem der var stævnet til Vidner i den omfattende Sag, og deraf kan man tillige se, hvilke af den saare mislykkede Vestindiefarts Mænd og Kvinder, der naaede tilbage med Skibet og maatte møde til »Examen og Confrontering«.

Der var Overstyrmand Iman Jansen, som har ført en underlig ubemærket Tilværelse paa det meste af Togtet, Understyrmanden van Gent, den kongelige Page Jørgen Freiburg, Badskær Epherich, Tømmermændene og en halv Snes Matroses. Foruden Guvernørfruen nævnes 8 Kvinder.

Straffefangerne har næppe kunnet vidne. De nævnes ikke i Arkivalierne. Muligvis er de alle, eller næsten alle, blevet landsat paa Flores.

Der nævnes blandt Vidnerne intet om Simon Braad, Assistenten Thøgersen Rosenberg, Badskær Renicke, Dommer Flensborg eller Ljnt. Jan Dons. Braad var da paa Rejse til Marstrand, Rosenberg var efterblevet paa Flores, Renicke kom vistnok slet ikke med paa Rejsen paa Grund af sin Gæld, men Dommeren og Løjtnanten hørte utvivlsomt til de Myrdede. I hvert Fald nævnes Ljnt. Dons' Hustru, som boede i Nyboder, samme Aar som Enke.

Dommen faldt d. 20. Juni. Jockum Gullicksen og Hans Biermann og 3 andre, der sad lænkede i Stokhuset, skulde pines, radbrækkes og lægges paa Hjul, — de to førstnævnte endda knibes med gloende Tænger. De 4, som sad i Kastellet, skulde halshugges, og de 6 andre, som var bragt til Stokhuset, dømdes til at blive der til Døden engang udfriede dem.

De mange Dødsdomme maatte have kongelig Stadfæstelse, men der var ingen Tøven. Allerede 23. Juni blev der givet Befaling til Henrettelsen, som skulde finde Sted d. 3. Juli.

Dr. Johs. Lassenius fik det triste Hverv, at berede de Dømte til Døden. De fleste var saa raa og forhærdede, at intet til at begynde med bed paa dem. De tilhørte desuden forskellige Trossamfund, og det regnedes for en stor Sejr og prægtig Gerning for den lærde og værdige Theolog, at sluttelig alle Ugerningsmændene angrede deres Synder og »omvendte sig«.

Henrettelserne fandt som befalet Sted Tirsdag d. 3. Juli 1683 udenfor Østerport. Flere Tusind Mennesker havde samlet sig paa Stedet for at se »Executionen«, der efter Tidens Sædvane foregik paa et Sted, hvor Offentligheden »til Skræk og Advarsel« kunde betragte Afstraffelsen. Det var langt fra blot Pøbelen, der kom til som Tilskuere. Der var mange gode Borgere og Embedsmænd, mange Kvinder og ikke saa faa Børn.

Pladserne var afspærret af Soldater. Skarpret-

teren og hans Svende havde haft travlt længe paa Retterstedet med Forberedelserne. En saa omfattende Henrettelse var ikke almindelig, og han havde maattet antage Ekstrahjælpere. Han fik ogsaa Raad dertil; Dagen indbragte ham stor Fortjeneste: En Halshugning med Sværd fik Skarpretteren betalt med 10 Daler, med Økse dog kun 8. En Ituslagning og Stejlelægning fik han 14 Daler for; men der var næppe et eneste Menneske paa Jorden, som misundte ham den Dag.

Tilskuerne fik mere at se end de fleste kunde taale. Mange besvimede og mange maatte vakle bort, længe før det gribende »Skue« var til Ende. De saa det, der var værre end Døden, de hørte Hvin og Dødshyl og Jammerklage, som aldrig helt kom ud af Øret igen.

Det store Optog fra Byen til Retterstedet, Synet af de mange Soldater og Embedsmænd, trak i sidste Øjeblik endnu flere af Stadens Folk med. I Begyndelsen gik det alt hurtigt og næsten nemt. Dr. Lassenius berettede Synderne, og de fire første Halshugninger fandt Sted uden at den store Forsamling bevægedes synderligt derved. Men saa om Dagens store og forfærdelige Tildragelse: Behandlingen af Forbryderne, som skulde lide det, der var værre end Døden.

Rebellernes Hovedmand, den tidligere Højbaadsmandsmat, Gullicksen, stod for Tur. Først blev hans højre Haand afhugget. Derefter skulde han to Gange knibes i Brystet med gloende Jern. De var rede i en Hast, for at Forbryderen ikke skulde forbløde sig forinden. To Gange dreves de gløderde Tænger i hans Bryst. Derefter blev hans Laarben, Skinneben og Arme knækket med Hammeren. Pinslerne var ikke til Ende: Han blev »smidt« paa Hjulet.

Den haardhudede Sømand var da hverken død eller besvimet, men bad om en Drik Øl. Det fik han og levede næsten to Dage endnu.

Fire Mand til skulde Skarpretteren og hans uhyggelige Svende bakse med. Ogsaa de fik Arme og Ben brækket, og Bødlerne sled, og de arme Forbrydere udstod Lidelserne. Endnu da de var spændt paa Hjulet, levede de hærdede Stakler. Men der var ingen Naade for dem; — de skulde dø. De havde gjort sig fortjent til Døden. Dommen var faldet, og Kongen havde bekræftet den.

Dr. Lassenius kunde ikke udholde mere. Han sendte Bud i Hast til Dronning Charlotte Amalie. Kongen var ikke i Staden. Dronningen forbarmedes over Staklerne, over Dr. Lassenius og over alle dem, der led. Hun kunde intet ændre i Dommen, men hun kunde dog gøre noget: fremskynde den Død, som ikke kunde undgaas, og forebygge de time-, ja dagelange Kvaler.

Halshugning var en Dom for sig, — men Kvæling! Hurtig Udfrielse var en Barmhjertighedsgerning. Og saa blev de fire ulykkelige kvalt. Det var denne forfærdelige Akt, som ikke alene tog Livet af de fire Stakler, men ogsaa slog sig haardt paa de tilstedeværendes Nerver. Tilskuermængden spredtes forfærdet.

Jockum Gullicksen blev ikke kvalt; han maatte

staa alt igennem. Der var ingen Naade for ham. Gang paa Gang maatte Soldaterne afløses før den forstokkede Forbryder opgav Aanden. Først da kunde Militæret bryde op fra det uhyggelige Sted og marchere til Kasernen; først da kunde Skarpretteren hæve sit Tilgodehavende.

Den Mand, som først havde meldt Strandingen i Karlsund til Direktionen i København, var den driftige Raadmand Sten Arveson. Han fik overdraget Bjærgningen af Godset — og om det var muligt tillige af »Havmanden«, der ikke var mere medtaget, end at den kunde reddes, omend med Besvær. Skibet stod paa en ubeboet Klippe, hvor der ikke var den mindste Hytte eller Skuer.

Resten af Provianten duede ikke meget, men Ladningen af Varer til Negerne paa Guineakysten var i Behold. Der var Koraller, Musketter, Tobakspiber og meget andet, som kunde bruges igen. Imidlertid nægtede Assurandørerne i Holland at betale Skadeserstatning, da det var Skibets eget Mandskab, som havde bragt det i Ulykke. Direktionen lod imidlertid Bjærgningen foretage paa Assurandørernes Vegne og stillede sig udenfor Sagen.

Gang paa Gang skrev Arveson om Ordre fra Direktionen om Skibet selv, men i 3 Maaneder fik han intet Svar! Imens rømte 3 af de 6 Vagtmatroser, og da Efteraarstormene kom, og de sidste 3 vilde i Land, lod Raadmanden alt fjærne, Kanoner, Metalsager, Rundholter, Gallionsfigur, alt af Værdi, der kunde bringes i Sikkerhed. Simon Braad var en Gang om Efteraaret hos ham og fik en Liste over Bjærgningsgodset.

Imens plyndrede Egnens Smaakaarsfolk Skuden om Natten og huggede løs i Ordets egentligste Forstand. Vinduer toges ud, Agterspejlet forsvandt næsten helt, Stykporte blev bortført, o. s. v. Guvernøren tillod at der fra Prædikestolen i nærmeste Kirke truedes Skarnsfolk med strænge Straffe, men det hjalp ikke.

Endelig i Oktober kom der Besked til den uheldigt stillede Arveson, og et kongeligt Fartøj afhentede Gods og Materiel. Den tilbageværende Del af den kgl. Fregat »Neptunus«, Kompagniets »Havmand«, blev ophugget af Arvesons Folk inden det var helt pindet ud af Ransmænd.

De, som landsattes paa den skønne Ø Flores, kunde sikkert give en Romanforfatter Stof til en mærkelig Bog. Nogle af dem fik deres Skibskister med, og Læserne vil maaske forstille sig, hvor herligt de indrettede sig og nød det fri Liv i den herlige Natur. Men det blev ikke saaledes. Historien beretter kun, at de blev »totalt ruine-

rede«. Nogle døde og andre »levede udi stoer Elendighed«, og der forlyder intet om, at Regeringen lod de overlevende Stakler hente hjem. Der var dengang uendeligt langt til den Ø Flores, som laa saa uhyggeligt nær »Barbariet udi Africa«.

Jeg har kun kunnet spore én overlevende af de mange »udsatte« Folk, som kom helskindet hjem. Det var den unge Vædelbo Laurs Tøgersen Rosenberg, som fandt Lejlighed til at komme hjem, dog først efter at Retssagen var sluttet. Han opgav sin Stilling i Kompagniet og blev kgl. Lærling, d. v. s. Kadet. Der kendes desværre ingen Enkeltheder om Opholdet paa Flores eller om Rosenbergs Hjemrejse.

De mange Stakler, som omkom paa Flores, fortjener maaske et lille Mindeord. Det var *ikke* alle hærdede Forbrydere. Krybskytteri eller Smaatyveri fra en adelig Herre, Forsømmelse af en Forpagtning eller Undviggen fra Ryttertjeneste var dengang nok til »Jærn paa Bremerholm«.

Endnu maa det tilføjes i dem i et og alt sandfærdige Beretning nogle Ord om »Heltene« i Historien, ligesom det er Skik i de stakkels opustede Efterligninger af Virkeligheden: Romanerne.

Drengen Iver Jørgensen blev nogle Aar i København. Hans Faders to store Plantager paa St. Thomas blev imens bestyret af den brave Engelbrecht Christiansen. Ivar blev en sygelig ung Fyr; han drog til Vestindien og giftede sig med Anna van Ockeren, men døde allerede 1694. Hans Enke giftede sig fem Aar efter med Ljnt. Claus Hansen, der 1702 blev Guvernør, og hun blev saaledes Guvernørfrue.

Simon Braad levede endnu et halvt Aarhundrede, blev Hospitalsforstander i Horsens og døde dér, mæt af Dage.

Den ulykkelige Guvernørfrue, Jørgen Iversen Dybbøls Enke, var langt fra færdig med Livet efter Lidelserne i det for hende saa forfærdelige Aar 1683. Ogsaa hun drog, ligesom Stedsønnen igen til Vestindien. Dér giftede hun sig med den trofaste Engelbrecht Christiansen. Atter blev hun Enke, men hun var da hærdet, vendte hjem og oplevede at blive gift for tredje Gang. Det var med Købmand Christian Adolph Madsen i Rigets Hovedstad. Hun havde da meget Gods og Guld — og ogsaa nok af Livsoplevelser at underholde ham med i ledige Timer, om hun — eller han — ønskede det.

Mange dør før de naar til et Komma i deres Livs Historie, men mange, mange, faar et Punktum, længe før de bliver færdig med Tilværelsen.

De daarlige Tider.

Ø. K.s store Motorskib »Mexiko«, Kaptajn Jørgensen, kom forleden ballastet hertil fra Hamborg og gik ind i Nordhavnen for at lægge op — indtil videre.

I Nordhavnen har Ø. K. et andet af sine langtraders liggende, Dampere »Polognia«, der ikke har haft Ild under Kedlerne i mange Maaneder.

Et Fyrstaarn som Krigsmonument.

Et mærkeligt Monument er nylig indviet ved Lorette i Frankrig, hvor nogle af Verdenskrigens heftigste Kampe fandt Sted. Mindesmærket er formet som et Fyrtaarn, der skal skinne ud over ca. 30,000 Grave, som ligger rundt omkring det. Det har faaet Navnet »Ihukommelsens Fyrtaarn«.

Amundsen vil paa en ny Polflyvning. — Spitsbergen — Alaska med en større Flyvemaskine.

Efter hvad »Aftenposten« i Oslo har bragt i Erfaring, skal det være omtrent afgjort, at der vil blive startet en Polarflyvning næste Sommer. *Roald Amundsen* har arbejdet med dette for Øje siden sin Hjemkomst i Begyndelsen af Juli. Den økonomiske Side af Sagen skal paa det nærmeste være i Orden. Ekspeditionen er beregnet at skulle koste 150,000 Dollars. Deltagerne i den eventuelle Ekspedition næste Sommer bliver *Amundsen* selv, *Ellsworth*, *Riiser-Larsen*, *Dietrichson*, *Omdal* og antagelig *Feucht*. *Ellsworth* kommer som bekendt til Norge igen i Januar Maaned. Direktør *Dornier*, der konstruerede N. 24 og N. 25, har til Hensigt at bygge en ny større Maskine, med de Forbedringer, som er nødvendig for en Flyvning fra Spitzbergen til Alaska. Det er nemlig dette, som hele Tiden har interesseret *Amundsen* mest. Specielt Udforskningen af det store ukendte Omraade mellem Nordpolen og Alaska. Den rivende Udvikling, Flyvetekniken har gennemgaaet de sidste Aar, gør det muligt at foretage en saadan Flyvning som den, *Amundsen* har tænkt sig. Det er beregnet, at en saadan Flyvning vil tage et Par og tyve Timer.

To Dampere solgt paa én og samme Gang.

Det er sjældent, at der sker betydningsfulde Salg i den danske Handelsflaade. Det er derfor noget af en Begivenhed, at to danske Dampere er gaaet over til udenlandske Besiddere: Dampene »Berlin« og »Wien« blev forleden solgt til Sverige. Købesummen for de to Baade udgør tilsammen $\frac{1}{2}$ Million danske Kroner.

»Berlin« og »Wien« ejedes af Skibsreder *Oscar Owesen*. Begge Skibe, der er bygget i Halvfemserne, tilhører 1ste Klasses Jansk Skibsbygning — det første stammer fra Helsingør, det sidste bærer Prædikatet *Burmeister & Wain* — og det er med Sorg, at man maa se dem slettet af det danske Register. Tonnagemæssigt set betyder de en forholdsvis taget slet ikke ubetydelig Forringelse. »Berlin« laster 3195 Tons, »Wien« omtrent det samme, 3200 Tons.

Næppe har Det forenede Dampskibsselskab sat sit ny Motorskib ind i Esbjerg—Parkeston, forinden Nordmændene følger efter, ogsaa i Trafiken paa England. Det Bergenske Dampskibsselskab har nemlig i disse Oage kontraheret et stort, meget luksuøst Diesel-Passagerskib hos Gøteverket i Gøteborg, og skønt Baaden i første Række er tænkt anvendt til Passagerfart i et Udstyr, der giver al tænkelig Komfort, bygges det dog ogsaa til Lastbrug, nøjagtig som »Parkeston«.

Ogsaa her oplever *Burmeister & Wain* en lille Triumf: Det ny Skib udstyres med Motorer af B. & W.-Typen.

Handels-Luftfart. — Coolidge vil stille »Shenandoah« og »Los Angeles« til Raadighed.

Præsident *Coolidge* er efter Forlydende tilbøjelig til at slaa ind paa en Politik, der skal opmuntre den handelsmæssige Luftfart. Han skal være stemt for, at der gives et privat Selskab Tilladelse til at benytte

Luftskibene »Shenandoah« og »Los Angeles«, for at der ved Hjælp af dem kan oprettes en fast Handelsrute.

Kadetterne er atter hjemme.

Krydseren »Heimdall«, der i Sommer gør Tjeneste som Skoleskib for Katterne, vendte forleden hjem efter en Maanedes Atlanterhavs- og Nordøstogt.

Orlogskaptajn *Godfred Hansen* har haft Kommando.

Rederiet tabte. — En Sø- og Handelsretsdom.

Maskinmester *F. A. Jensen* blev den 10. Maj i Aar afmønstret fra Rederiet »Tie Jensen« og fik udbetalt Hyre og Rejsepenge til den 13. samme Maaned, idet Rederiet hævdede, at samtlige Mestre og Assisterter havde sagt deres Pladser og den 15. Oktober 1924, og at disse Opsigelser stadig stod ved Magt.

Maskinmesteren paastod, at Opsigelserne var taget tilbage og forlangte 3 Maaneders Hyre plus Andel i den Hyre, Rederiet sparede ved at lade Assistenten gaa fra Borde og engarede en ny, ialt 2102 Kr. 75 Øre.

Sø- og Handelsretten gav Maskinmesteren Medhold. Den Omstændighed, at der fra den 1. Maj til 27. Juni ikke var nogen Overenskomst mellem Maskinmestrene og Rederne, betød ikke, at nogen af Parterne kunde opsige eller opsiges med kortere Varsel end oprindelig aftalt, og Dommen tilkendte derfor Maskinmester *Jensen* de 2102 Kr. 75 Øre.

Omkostningerne ophævedes.

Er vor Turisteklame Forfejlet? — Den virker ikke stærkt nok paa Amerikanerne. — Gode Raad.

København har for Tiden Besøg af mange amerikanske Turister, siger *Mr. F. A. Mackenzie*, »Chicago Daily News« skandinaviske og baltiske Korrespondent, der ofte aflægger vor Hovedstad Besøg fra Stockholm, hvor han har sit Domicil, men der er ingen Tvivl om, at De kunde trække mange flere Amerikanere til Deres smukke Land. Jeg er ikke bange for at sige, at af hver 50 Amerikanere, som kommer til Paris, naar kun højst to op til Norden, og de burde komme alle sammen. Danmark og Sverige, ja hele Norden, har alt, hvad der kan virke dragende paa Turister.

— Hvad vil De da have, at vi skal gøre for at faa Deres Landsmænd herop?

— Det er min Opfattelse, at Deres Propaganda er forkert. Jeg har rejst hele Verden rundt, jeg har været over hele Kloden, og har set ikke saa lidt af Turistagitation, og det er derfor jeg mener at turde kritisere den danske Form for Reklame.

— Hvori bestaar da vore Fejl?

— De lægger for megen Vægt paa Brochurer og Foredrag. Jeg har i U. S. A. set Brochurer, der reklamerede for de nordiske Lande, men de virker ikke nok. Det nytter heller ikke, at lade afholde Foredrag, for disse overværes kun af Skandinaver, og det er dog ikke dem, som man skal have fat i.

— Hvad skal vi da?

— De skal tage Dagspressen og Magasinerne i Propagandaens Tjeneste. Det er min Opfattelse, at der vilde kunne opnaas en uhyre Virkning, dersom de nordiske Lande ofrede Penge paa en virksom Reklame i den amerikanske Dagspresse og gennem Magasinerne og Ugebladene.

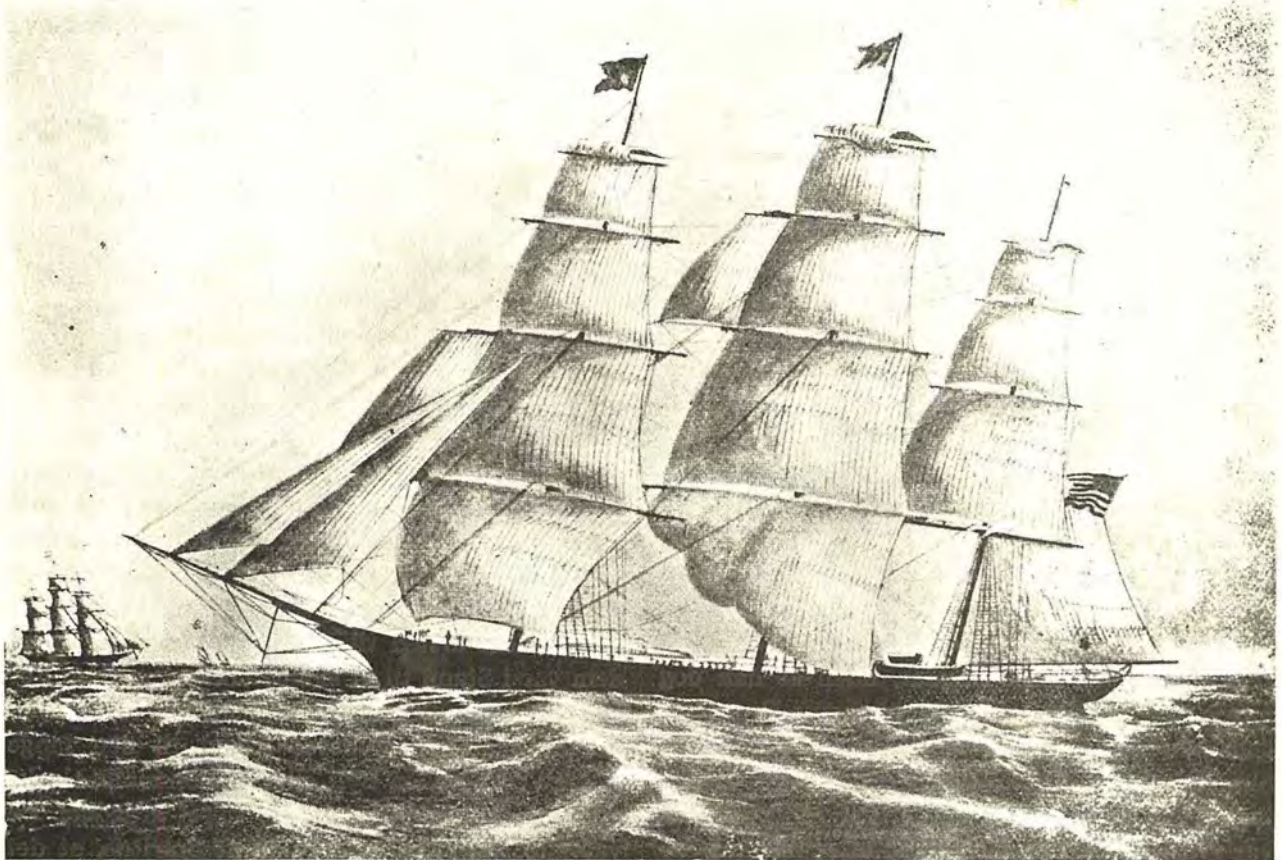
AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED
OSCAR JENSEN

o o o o

»SWORD FISH« OG »YOUNG AMERICA«



»Young America« med »Sword Fish« i Baggrunden.

»SWORD FISH« var den tredje af de berømte Clippere, der løb af Stabelen i 1851 fra William Webb's Værft i New York. Dens to berømte Forgængere var de tidligere omtalte »The Challenge« og »Comet«; men skønt hver af disse to var dobbelt saa stor som Sword Fish og meget skarpere i Bygning, regnedes denne Nummer tre dog for at være Webb's Mesterstykke.

Sword Fish tilhørte Barclay & Livingston i New York. Clipperen maalte 1036 reg. Tons; dens Længde fra Stævn til Hakkebrædt var 139 Fod og 6 Tommer, største Bredde 36 Fod og 6 Tom-

mer og Dybden 20 Fod, og under fulde Sejl var den indhyllet i en snehvid Sky af Bomuldsdug.

Samtidig med Sword Fish's Stabelafløbning i New York satte Donald Mackay Clipperen »Flying Fish« i Vandet i Boston, og det blev straks besluttet, at disse to Fisk skulde svømme omkap til San Francisco.

Rygtet om denne forestaaende Kapsejls gav Spilledjævelen Vind i Sejlene mellem Boston og New York, og navnlig South Street stod i Væddemaalenes Tegn. Der blev holdt store Summer mod store Summer, mens Havnens Arbejdere

shook hands om en *point beer* over en Vareballe. Og den 11. November, da Flying Fish for sit mægtige udspændte Vingefang og en frisk Norden strøg forbi Sandy Hook, stod Sword Fish ud fra New York i en Sky af Sejl og under den tidligere omtalte Kaptajn David Sherman Babcock's Kommando.

David Sherman Babcock var født i Stonington 1822 og var rundet af en gammel, fin og agtet New England-Militærslæggt. Hans Fader var Major, og hans Bedstefader havde som Oberst deltaget i den nordamerikanske Uafhængighedskrig. Og unge David fik naturligvis en god Opdragelse og den sædvanlige New England-Skoleundervisning, som havde vist sig at være tilstrækkelig for flere af de Stormænd, Amerika hidtil havde fostret.

Allerede som lille Dreng følte David Babcock sig inidlertid stærkt tiltrukket af Sømandslivet. Stonington var paa den Tid en livlig trafikeret Havneplads, som selv ejede en Flaade af Skibe og var Hjemstavn for en Stime af Ulke, der pløjede alle Have, og hvor hjemvendte Langfareres fantastiske Beretninger svirrede omkring, saa Atinosfæren var som en Luftspejling, der fremtryllede fjerne Tropelandes Vidundere i lokkende Belysning. Og det maatte virke dragende paa enhver rask Dreng, hver Gang en af disse hjemlige Langfarere lettede Anker og stod til Søs under et Brus af Opsang og rungende Kommandoraab.

David Babcock saa sig ofte i Tankerne som Kaptajn paa en af disse Skuder, uden at han dog havde det ringeste Haab om, at denne Drøm nogensinde skulde gaa i Opfyldelse. Han skulde Slægtstraditionen tro naturligvis være Krigsmand paa Landjorden, og det var først, da han var fyldt sit sekstende Aar, og efter at hans Søster havde giftet sig med Kaptajn Nathaniel Brown Palmer, at han for at blive kureret for sin Sølyst endelig fik Lov til at mønstre ud med Orleans-Paketten »Hibernia« som Skibsdreng under sin store Svøger Kaptajn Nat's Kommando.

Men David Babcock tabte langtfra Lysten til Sømandens Liv. Han gik tværtimod op i det med hele sin Sjæl under Kaptajn Nat's Vejledning, og da Naptajn Nat efter denne Rejses Afslutning kvitterede »Hibernia« og overtog »Garrick«, gik David med ham igen som Letmatros.

Derefter sejlede David Babcock foran Masten med forskellige Skibe til Indien og Kina. Han lærte Navigation til Søs og bestod med Glans Prøven i Land, hvorefter han gik agterud som Styrmand gennem alle Grader; og 25 Aar gam-

mel havde han saa ihærdigt slidt sig gennem Fedt og Tjære og Tovværk og Logarithmer, at han blev overdraget Kommandoen over Fuldriggeren »Charlestown« paa en Rejse til Callao. Og nu stod han i sit tredivte Aar som Kaptajn paa Te-Clipperen Sword Fish og satte New Yorks maritime Verden paa Pinebænken, mens man i Boston fortrøstningsfuldt saa op til hans Jævnaldrende, Naptajn Nickles paa Flying Fish, som den der nok skulde tage Sejren hjem.

Begge Clippere havde unge, raske Styrmand med Kabelgarnsnerver og med Næver paa solide Skafter, og skønt deres Besætninger foran Masten var pillet ud af Bostons og New Yorks Boardinghuse efter megen Vragen, blev der dog straks Brug for baade Nerver og Næver. Aldrig før havde man i East Boston hverken hørt eller set en saa støjende og vaklevorn Forsamling som den Bande Tjæregaster, der trak ombord i Flying Fish en halv Time, før Clipperen skulde sejle. Og ved Battery Park i New York, hvorfra Sword Fish lettede, havde Folk, som stod i Land og betragtede Afrejsen, vel nærmest Indtryk af, at Clipperen var et flydende Galehus, der gik under Sejl. Hver eneste Mand af disse to Clippere Besætninger foran Masten, som var mønstret som *able seaman*, var hver for sig i egne Tanker en allerhovedes Karl, da de i sidste Øjeblik kom slingrende til Borde under Konvoj af en Stime Landhajer af begge Køn, som havde været lige gode om at flaa dem, og som var lige ivrige efter at faa dem afsted til Søs igen. Men ikke én af dem var i Stand til at skelne sikkert mellem For og Agter, da de endelig tumlede ind over Lønningerne med hele deres Rigud til den lange Rejse i en Sæk, en Bylt eller et Lommetørklæde, eftersom Landhajerne havde været graadige. De var alle saa svimlende fulde af Spiritus, at det løb over, og Skippere og Styrmand havde deres Hyre med at faa Clippere under Sejl. Der blev raabt og kommanderet og skældt og bandet, saa det formelig gnistrede, og der blev hevel og halet og *charted* i det Uendelige med dét, de alle var opfyldt af:

Oh, whisky is the life of man.

Whisky! Johnny!

Whisky from an old tin can.

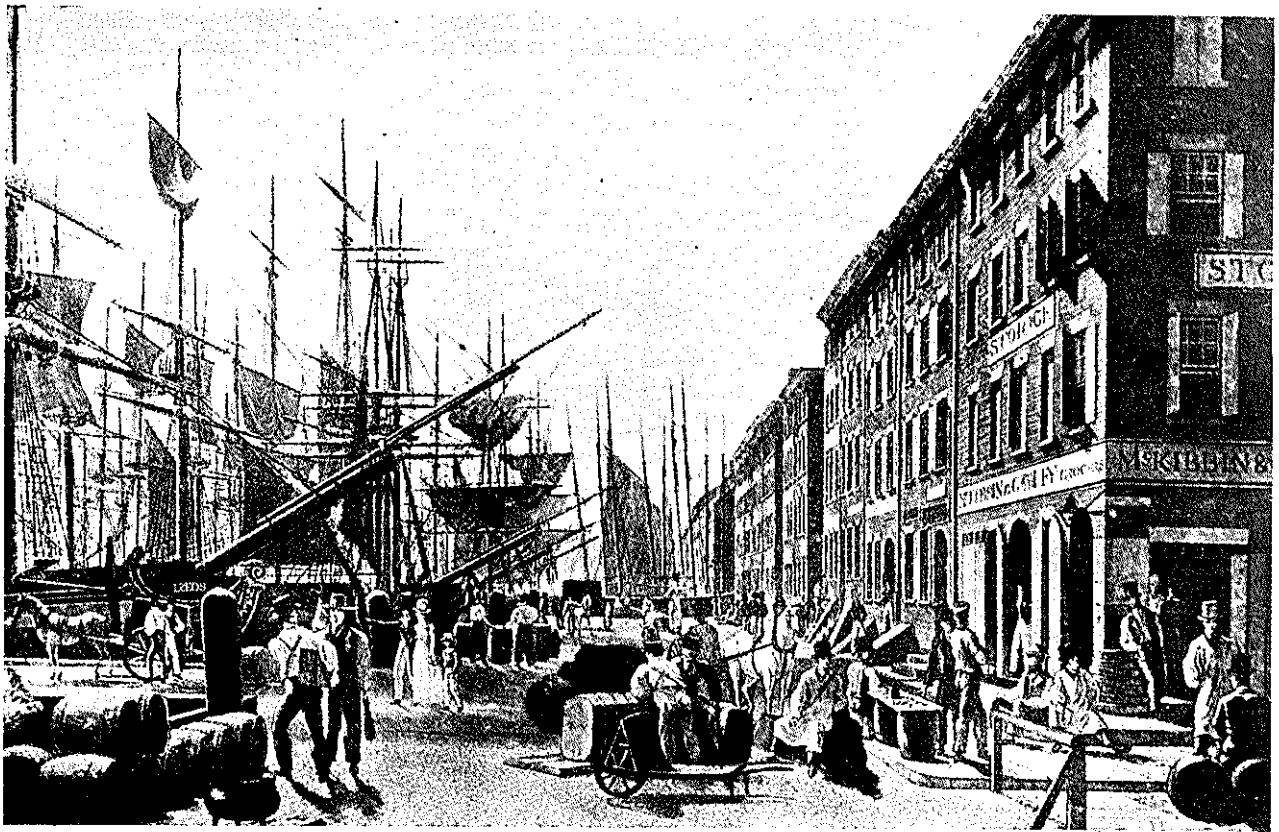
Whisky for my Johnny!

I will drink whisky hot and strong.

Whisky! Johnny!

I wil drink whisky all day long.

Whisky for my Johnny!



South Street i Te-Clippernes Tid.

Whisky made me pawn my clothes.
Whisky! Johnny!
Whisky gave me this red nose.
Whisky for my Johnny!

I think I heard our old man say:
Whisky! Johnny!
»I'll grog my men three times a day.«
Whisky for my Johnny!

Og Styrmandene gik i Desperation selv med i
Faldene og trampede langs Dæk med:

What shall we do with a drunken sailor?
What shall we do with a drunken sailor?
What shall we do with a drunken sailor —
early in the morning?
Aye, aye, up she rises!
Oh, aye, up she rises!
Aye, aye, up she rises —
early in the morning?

Og paa disse gentagne Forespørgsler fik de
naturligvis som Svar:

Treat him well and give him twenty
hours sleep, then full and plenty
good grub, whisky, gin or brandy —
early in the morning?
Aye, aye — — —

Under disse temmelig ensartede Start-Forhold havde Flying Fish alligevel den Fordel, at dens Besætning naede at blive nogenlunde manøvredygtig, inden Clipperen om Aftenen naede Sandy Hook, mens Styrmandene paa Sword Fish her først rigtig skulde til at danke Sprutten ud af Kroppen paa Sviregasterne.

Om en Kæfert fra New York er værre at faa Bugt med end en Dito fra Boston, skal være usagt; men Kaptajn Babcock og hans tre Styrmand havde i hvert Fald en drøj Tørn, inden de fik Spiritusdjævelen fordrevet fra Lukafet og Folkene til at makke ret. Seks Mand var hverken med det Gode eller Onde eller med alle tænkelige Hundekunster til at drive ud af Køjerne de to første Dage, og en skrubgal Irlænder, som med Djævelens Vold og Magt vilde vise, at han kunde svømme hurtigere end *that damned* Sword Fish, maatte lænkes til en Ringbol: i Dækket, til Deliriet havde forladt ham. Og da Fyren saa endelig efter et Par Dages Forløb blev saa klar, at det kunde forsvares at slippe ham løs og tage ham i Arbejde, gik han Dagen efter ved et Uheld hen og ramlede overbord. Der blev straks hevet en Redningsbøje ud og braser bak og sat Baad i Vandet, og en Mand gik til Vejrs paa Udkig, men al Søgen efter Irlænderen i to samfulde Ti-

mer var frugtesløs. Et vittigt Hovede mente, at han var svømmet i Forvejen; men Sandsynligheden talte mere for, at Paddy var gaaet til Bunds som en Sten, fordi han overhovedet ikke kunde svømme.

At slige Kalamiteter ikke fortnede paa Sejladsen var givet, og Resultatet blev, at Flying Fish sejlede Sword Fish 4 Dage agterud paa Strækningen til Ækvator. Clipperne brugte henholdsvis 19 og 23 Dage.

Begge Clippere kom hurtigt gennem det variable Bælte. Flying Fish havde passeret Linien paa 34° Vest Længde og kom for en skral Sydost-Passat klods om Kap Sct. Roca. Kaptajn Babcock var derimod efter Maurys Sailing Directions gaaet over Stregen paa 32° Vest Længde og fik en mere rum Passat, og han opnaaede herved, at han ikke behøvede at brase sine Ræer skarpt an og saaledes kunde gøre fuldt Brug af sine Læsejl, mens Flying Fish gennem hele Passaten maatte holde klods til Vinden med stækkede Vingler. Resultatet heraf blev, at da Sword Fish den 26. December i Dagningen passerede den 50. sydlige Breddegrad i Atlanten, satte Kaptajn Babcock sin Raaber for Munden mod den Clipper, der fulgte ham i Læ paa Prajehold og raabte:

»Godmorgen, Kaptajn Nickles!«

Det var Højsommer i disse Regioner, og begge Clippere fulgtes nu ad Side om Side ned mod Kap Horn med Skysejl og Læsejl til, mens de stadig stod i Rapport med hinanden. Kaptajn Nickles var meget selskabelig anlagt og meget snakkesalig, og i tre samfulde Dage fløj Signalflagene jævnligt fra Solopgang til Solnedgang op og ned under begge Clippere Gaffer. Der blev spurgt om alt mellem Himmel og Jord vedrørende Sejladsen fra Boston og New York og til, hvor de i Øjeblikket befandt sig — og om Chancerne derfra og til San Francisco, og Svarene var undertiden rent ud i det blaa. Men hvorfor skulde disse to Rivaler vel ogsaa give sig selv Blottelser, der maeske kunde gavne Modparten.

Den 30. December ved otte Glas paa Eftermiddagsvagten torøede Staten Islands mægtige Bjergknode op over Horisonten i Syd. Luften var klar. Vinden var frisk og blæste fra Nordost og lige ind i Le Maire Strædet. Her var en Chance til at afkorte Vejen rundt Kap Horn med et helt Døgn. Kaptajn Babcock havde aldrig før været gennem Le Maire. Han havde hørt mere om Strædet, end der stod anført i Kortene, og han var ikke dristig ved at gaa igennem alene. Og da det lod til, at Kaptajn Nickles ikke øjnede Chancen, var han ikke sen til at gøre ham opmærk-

som paa den med sine Signalfag, og han foreslog, at de skulde slaa et Slag sammen gennem Strædet.

Kaptajn Nickles gav et kort Afslag med sin Nej-Vimpel, og saa sejlede han Sword Fish paa Prajehold. Og nu lod han i Ord Le Maire Strædet strømme ud gennem sin Raaber: — Det forbandede Farvand! — Nej, der skulde aldrig nogen faa ham lokket ind! — Det var ikke andet end sydende Malstrømme mellem blinde Skær og Roks — en kogende Heksegryde — og ingen Ankerbund nogen Steder! — Slap Vinden op, var man fanget som en Rotte i en Fælde og vilde uvægerlig drive i Land! — Og det var jo højst rimeligt, at Vinden med saa fint Vejr vilde lægge sig mod Aften ind i Strædet!

Alt dette var i nøje Overensstemmelse med det ringe Kendskab, Kaptajn Babcock havde til Le Maire Strædet efter Udtalelser fra anden Side, og han kunde kun give Kaptajn Nickles Ret i ét og alt. Saa fortsatte begge Clippere deres Sejlads Side om Side, til Solen gik ned, og Mørket som sædvanlig tvang dem til at tage større Afstand fra hinanden.

I Nattens Løb friskede Vinden op og skagede sig gennem Nord om til Nordvest. Der blev bjærget Sejl og manøvreret ombord i begge Clippere, men Afstanden var for stor og Mørket for tæt til, at disse Manøvrer gensidig kunde kontrolleres, og dog havde Kaptajn Babcock efter det sidste, han havde kunnet skimte af Flying Fish, ligesom paa Fornemmelsen, at han var ved at sejle Rivalen agterud. Og han lod Clipperen beholde al den Sejldug, den paa nogen Maade kunde bære gennem den Storm, der efterhaanden var blæst op. —

Den næste Morgen stod Solen op over et Panorama, som set fra Sword Fish nærmest tog sig ud som et Fikserbillede. Under en vild, forreven Himmel gik der et Helvedes Hav af bjerghøje, grønne Søer med hvide, fraadende Kamme. Flokke af skrigende Kapduer flagrede i Sollyset og glimtede langt borte som Snefnug. Enkelte Albatrosser svævede støt og lydløst hen over Bølgetoppene som stolte Luftkrydsere. Men hvor var Flying Fish?

Straks var Kaptajn Babcock ikke i Tvivl om, at Rivalen var sakket agterud, men at han skulde have sejlet den helt af Syne, var alligevel mere, end han havde ventet. — Naa, det kunde jo tænkes, at Flying Fish havde lidt et eller andet Havari i Nattens Løb. Kaptajn Nickles havde jo sikkert ogsaa presset paa for at komme foran.

Foran!? — Flying Fish foran? — Nej, det

var en modbydelig Tanke for David Babcock, og den maatte han straks befries for. Saa sendte han en Mand op paa Stor-Skysejlsraa for at se efter. Og da Manden varskoede ned, at han ikke kunde se saa meget som en Las af et Sejl hele Horisonten rundt, kunde Babcock straks i Tankerne se desto flere Laser under Horisonten agterude, hvor han forestillede sig Flying Fish med brudte Vingeribber og flosset Flyvehud. Saa slog han sig til Ro i denne Tro paa Rivalens Uheld, og Dagen efter rundede han sejersikker Kap Horn og stod for en stiv Sydvesten Nord over med Bramsejl i Top.

Den 3die Januar 1852 passerede Sword Fish den 50. sydlige Breddegrad i Stillehavet. Clipperen sejlede over Parallellen med en 14 Mils Fart paa Morgenvagten, og da det lysnede, varskoede Udkiggen paa Bakken:

»Sejler ret For!«

Kaptajn Babcock kom farende op paa Dækket i bar Skjorte og rev Kikkerten ud af Haanden paa sin Andenstyrmand, og da han et Øjeblik efter gav den tilbage, erklærede han rent ud, at han sgu aldrig i sit Liv havde set Mage. Der var ikke den ringeste Tvivl om, at denne Sejler var Flying Fish, som laa og luftede al sin Sejldug fra Fløjknapper og til Dæk. Men med den Fart, Sword Fish halede ind paa Rivalen, var det ogsaa ganske sikkert, at denne laa i Vindstille.

Og ganske rigtig. I Solopgangen løjede Vinden af, og Kaptajn Babcock fik nu ogsaa Lejlighed til at hænge alle sine Sejl til Tørring. Efter en lille Times Forløb laa de to Rivaler og vekslede Signaler i død dampende Stille. Og af Kaptajn Nickles's Signaliseren fremgik det klart og tydeligt, at han havde skiftet Mening om Le Maire Strædet, straks efter at de sidst havde talt sammen, og at han trods dette forbandede Farvands Malstrømme og blinde Skær og Roks var smuttet gennem Strædet i Nattens Mulm og Mørke — og endelig, at han nu havde ligget her et helt Døgn i Vindstille og ventet paa Sword Fish.

Hvad der efter den Historie rørte sig i Kaptajn Nickles's og Kaptajn Babcock's Indre, stod samme Formiddag i vid Omkreds skrevet paa Stillehavets Overflade. Den krusede sig først i Smil; saa svulmede den i Vrede, og inden Middag havde dette Hav igen gjort sit Navn til en Frase, saa begge Clippere jog Nord over med dobbelte Reb i Merssejlene. De fulgtes igen Side om Side helt op til Juan Fernandez, men saa løjede Vinden, saa de kunde føre fulde Sejl, og for en Slør fra Sydost gik Sword Fish nu pludselig

frem og tog Føringen. Kaptajn Babcock sejlede Rivalen tre Dage agterud til Ækvator og vandt yderligere tre Dage her fra og til San Francisco.

I det følgende gengives til Sammenligning forskellige Data fra denne Kapsejls samt Tiden for de sejlede lange Strækninger, som er Uddrag af begge Clipperes Logbøger:

Flying Fish.

Afsejlet fra Boston den 11. Novbr. 1851 Morgen, passerede Sandy Hook samme Dags Aften.

30. Novbr. 1851 pass. Ækvator (Atlanten) 19 Dage fra Sandy Hook.

26. Decbr. 1851 pass. 50° Syd (Atlanten) 26 Dage fra Ækvator (Atlanten).

2. Jan. 1852 pass. 50° Syd (Stillehavet) 7 Dage fra 50° Syd (Atlanten).

26. Januar 1852 pass. Ækvator (Stillehavet) 24 Dage fra 50° Syd (Stillehavet).

17. Febr. 1852 ank til San Francisco 22 Dage fra Ækvator (Stillehavet).

Fra Sandy Hook til San Francisco 98 Dage.

Sword Fish.

Afsejlet fra New York den 11. Novbr. 1851 Aften.

4. Decbr. 1851 pass. Ækvator (Atlanten) 23 Dage fra Sandy Hook.

26. Decbr. 1851 pass. 50° Syd (Atlanten) 22 Dage fra Ækvator (Atlanten).

3. Jan. 1852 pass. 50° Syd (Stillehavet) 8 Dage fra 50° Syd (Atlanten).

22. Jan. 1852 pass. Ækvator (Stillehavet) 19 Dage fra 50° Syd (Stillehavet).

10. Febr. 1852 ank til San Francisco 19 Dage fra Ækvator (Stillehavet).

Fra Sandy Hook til San Francisco 91 Dage.

Som det ses, gjorde begge Clippere Rejsen paa mindre end 100 Dage. Sword Fish' nøjagtige Tid var 90 Dage og 16 Timer, og dette blev den bedste Rekord i 1852 — en Rekord, som hidtil kun var gjort bedre af den berømte »Flying Cloud«, som Aaret i Forvejen havde lagt den samme Strækning agterud i 89 Dage.

Sword Fish var næppe forstøjet ved Pieren i San Francisco, før alle Mand foran Masten skuldrede deres Sække eller hankede op i deres Bylter og sjokkede af mod Guldminerne. Og da Clipperen efter et længere Ophold igen var sejlklar, kunde Kaptajn Babcock ikke opdrive en eneste

ærlig Sømand til at bemandede den med. En eller anden Lykkens Pamfilius havde nylig fundet Guld i store Klumper, og Fanden skulde da forlade Californien, hvor man hver Dag kunde risikere at falde over noget lignende.

Saaledes ræsonnerede man blandt Søfolk i Land.

Kaptajn Babcock rendte fra Boardinghus til Boardinghus og tilbød svimlende Hyrer paa indtil 150 Dollars om Maaneden; men overalt bad man ham ryge og rejse, og saa endte han tilsidst hos Politiet. Og Myndighederne her afviste ham ikke. Der var i San Francisco ogsaa mange besværlige Individuer, som man hellere end gerne vilde være kvit. Atten Driverter og Drukkenbolte blev med Politiets Assistance og uden Skrupler shanghajede ombord i Sword Fish, mens lige saa mange Tyvekægter og Knivstikkere blev sluppet ud af San Franciscos Fængsel og maatte gaa godvillig ombord — med Haandjern paa. Disse sidste var udelukkende Grækere og Italienerne, og alle fik de Løfte om 50 Dollars i maanedlig Hyre, hvis de artede sig vel — i modsat Fald daglig lige saa mange Tærsk, der kunde ligge paa deres Rygstykker.

Hvorledes Kaptajn Babcock og hans Styrmand fik Sword Fish under Sejl med denne Forbryderbande af en Besætning, hvoraf kun Halvdelen var Søfolk, foreligger der ingen udførlig Beretning om. Men det vides med Sikkerhed, at Clipperen afsejlede med væbnet Politivagt ombord, og at denne først blev kvitteret sammen med Lodsens ved Golden Gate.

Sword Fish's Rejse over Stillehavet blev en voldsom Begivenhed. Krabberne vilde ikke til Vejrs. Ulkene vilde ikke paa Dækket, og de af dem, der var Italienerne, vilde ingenting uden Makaroni. Syge var de halve, og lusede var de alle, og Styrmandene maatte med Knøjern og Bulldog-Pistoler tvinge dem baade til Renlighed og Arbejde og bogstavelig talt rumpe dem op ad Vanterne — Vævling for Vævling — med Koffinagler. Men da Clipperen passerede Baschi Kanalen og stod ind i Kina-Søen, var hver eneste Mand foran Masten saa blid og føjelig som et Paaskelam; og de af dem, som ikke i Forvejen var Søfolk, var gædt paa Vej til at blive det. Kaptajn Babcock var i hvert Fald saa tilfreds med dem, at han ved Ankomsten til Whampoa lovede dem hver en ekstra Maanedls Hyre, hvis de fremdeles artede sig som paa den sidste Del af Overrejsen.

Dette Løfte virkede som et lindrende Plaster paa de Saar, mange af Mændene — naturligvis

selvforskyldt — havde paadraget sig paa Vejen til Kina. Men paa én Mand var Saarene dog saa talrige og saa dybe, at Plasteret ikke gjorde nogen Virkning. Denne ene gik under Navnet »Pet« og var en stivnakket Græker; og det var ham, som paa Overrejsen havde ageret Kok i en Morians Skikkelse, og som næppe havde kunnet koge en Kedel Vand uden at svide den. Italienerne havde stukket Huller i ham. Hans egne Landsmænd havde banket Buler i ham, og Styrmandene havde rettet dem ud igen; og da han en Dag i Whampoa til Tak herfor gjorde Forsøg paa at lodde Dybden i Andenstyrmands Mave med en Kød-kniv, fik han omtrent Hovedet slaaet ned i sin egen Mave og gratis Rejse til Hong-Kong med et længere frit Ophold paa Hotel »Calebus«.

Foruden dette evindelige Folkevrøvl havde Kaptajn Babcock ogsaa mange Genvordigheder med at faa sin Te-Last ned fra Kanton, og Sword Fish afsejlede først fra Whampoa den 25. September 1852. Men saa drev Kaptajn Babcock og hans Styrmand til Gengæld Clipperen hjem til New York paa 90 Dage, og de havde efter denne Hjemrejse Æren af at have gjort en Flok Skadedyr til Mennesker og oplært dem til nogenlunde duelige Søfolk.

Efter denne Rejse forlod Kaptajn Babcock Sword Fish for at føre Tilsyn med Bygningen af en ny Clipper, som ogsaa var sat paa Stabelen hos Webb, og som han var udset til at føre. Hans Afløser ombord i Sword Fish blev Kaptajn Charles Collins, og under hans Kommando blev Clipperen i 1853 drevet ud til San Francisco paa 105 Dage med Ankomst den 30. Maj, og herfra gjorde den Rejsen over Stillehavet til Shanghai paa 32 Dage og 9 Timer med en Gennemsnitshastighed af 225 Mil pr. Etmaal. Paa Clipperens følgende Rundrejse til Californien, Kina og New York i 1854—55 under Kaptajn Osgoods Kommando, blev der paa hele Turen logget 39,977 Mil, og den gjorde denne Rundrejse paa 10 Maaneder og 10 Dage inklusive 35 Dage i Havn og med en Gennemsnitshastighed af 153 Mil pr. Etmaal.

Saaledes fortsatte Sword Fish i Te-Farten i adskillige Aar. Clipperen gjorde sig bemærket under flere store Kapsejladser rundt Kap Horn og hjem fra Eina, og der gik Ry af dens Rejser, til den kort efter Borgerkrigens Udbrud havde gjort sin sidste. Clipperen blev under Vindstille i Nærheden af Fernando Noronha overhalet af Sydstaternes Skrue-Krydser »Alabama« for her at lide den samme skændige Skæbne, som denne Brodekrig dækkede saa mange andre af disse stolte Clippere, der kun lod sig kapre af Mangel



New York i 1855.

paa Vind. Prisen blev uden Skaansel brændt paa Stedet, og dens Besætning blev landsat i Bahia, hvorfra den med en hjemgaaende Brasiliefarer vendte tilbage til New York.

Te-Clipperen *Sword Fish* var til det sidste en Vind-Æder, og den endte bogstavelig talt sine Dage af Mangel paa Luft.

For at vende tilbage til Kaptajn Babcock og hans senere Karrière, skal her ogsaa gives en kortfattet Beskrivelse af den Clipper, hvis Bygning han havde Tilsyn med, og som han førte i 15 Aar.

»YOUNG AMERICA« blev denne Clippers Navn. Den tilhørte George Daniels i New York og maalte 1962 reg. Tons. Den var 236½ Fod lang fra Stævn til Hakkebrædt, 42 Fod bred Midtskibs og 28½ Fod dyb, og den havde en Rejsning, der gik bagover af Forskrækkelse over sine egne himmelstræbende Tendenser.

Naturligvis var *Young America* fra første Begyndelse bestemt for Te-Farten. Men det havde efterhaanden vist sig, at Skibe med et saa stort Dybtgaaende kun daarligt egnede sig for de kinesiske Farvande, og George Daniels besluttede saa, at Clipperen udelukkende skulde holdes i Fart paa San Francisco.

Young America var helt igennem en Fryd for ethvert Sømandsøje, og Clipperen viste sig tilige snart at være en ypperlig Sejler. Blandt dens mange gode Rejser skal her nævnes følgende:

Fra New York til San Francisco paa 103, 107, 110, 112, 117 og 116 Dage, og fra San Francisco til New York paa 92, 97, 85, 101 103 og 83 Dage — dertil fra San Francisco til Liverpool paa 103 og 106 Dage, og den modsatte Vej paa 117, 111 og 99 Dage. Desforuden gjorde den 20 paa hinanden følgende Rejser fra New York til San Francisco med en Gennemsnits-Sejltid af 117 Dage. Dens bedste Præstation var dog at sejle fra 50° Syd i Atlanten til samme Bredde i Stillehavet paa 6 Dage.

Kaptajn Babcock havde som sagt Kommandoen over Clipperen de første 15 Aar af dens Eksistens, og i al den Tid havde han ligesom Kaptajn Creesy med *Flying Cloud* og Kaptajn Low med N. B. Palmer og flere andre af disse berømte Clipper-Kaptajner sit Hjem og sin Hustru ombord. Efter disse 15 Aar i uafbrudt San-Francisco-Fart trak han sig tilbage fra det aktive Sømandsliv for at overtage Stillingen som øverste Chef for »The Pacific Steamship Company«.

Efter den Tid havde *Young America* flere forskellige Førere, men om disse foreligger der intet bemærkelsesværdigt udover, at de i shipping Kredse for Spøg blev kaldt overflødige. Dette skulde naturligvis sigte til, at Clipperen efterhaanden var bleven saa gammel i San Francisco-Farten, at den selv kunde finde Vej baade frem og tilbage. Men Spøg tilside — *Young America* sejlede støttig i denne Fart i samtlige 30 Aar og

rundede Kap Horn over 50 Gange uden et eneste Havari.

Clipperen blev i 1883 solgt til Østrig paa den Betingelse, at dens Navn blev ændret, og saa blev Young America døbt om til »Miroslav«, og som saadan afbrød den i Vinteren 1888 sin Rejse

fra Philadelphia til Triest midt i Atlanterhavet og gik med Mand og Mus til Davi Jones Locker.

Paa Prøvefart.

Burmeister & Wain har fuldført Bygningen af et 8400 Tons stort Moorskib, »Kr. Knudsen«, som er bygget til Skibsrederfirmaet Gunnar Knudsen i Oclo, og som skal paa Prøvefart i Sundet paa Tirsdag.

Dansk Galease sunket i Drogden. — Besætningen er reddet og indbragt til Skanør.

Den 14. August om Natten sank Galeasen »Ella« af Egersund ca. 4 Sømil SV. for Drogden Fyrskib. Skibet var paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Sukker. Det lykkedes Besætningen, der bestod af Skipper N. E. Hansen og Hustru samt to smaa Børn, at komme i Redningsbaaden, der senere paa Natten blev fundet af Skanørfiskere, som bragte den ind til Skanør.

»Ella« var en gammel tysk Baad. Den er bygget i Fuhendorf i 1890 og laster 26 Tons Netto.

Et Forlis paa Klipperne ved Svaneke.

Motortjalken »Energi« af Svendborg, Kaptajn Øhmann, er strandet paa Klipperne ved Svaneke. Kaptajnen og hans Hustru og 4 Børn blev reddet. Skibet er Vrag.

»Energi«, der ejedes af Kaptajn Øhmann, laster ca. 120 Tons. Den er bygget i Holland i 1906.

Fyrskibs-Nyt.

Fyrmester I. C. Ryder, Kjels-Nor Fyr, har med Udgangen af Oktober Maaned faaet sin Afsked »efter Ansøgning og med Pension«.

Reservelejtant K. I. Vest er ansat som Styrmand under Fyrvæsenet og skal gøre Tjeneste om Bord i Fyrinspektionsskibet »Argus«.

Landbrugets Eksport-Overskud er 2¾ Mill. daglig.

I den forige Ugeberetning fra Landbrugsraadet hedder det bl. a., at der i første Halvdel af 1925 udføres fra Danmark for 965 Mill. Kr. Varer, hvoraf de 85 Procent var Landbrugsprodukter. Paa samme Tid indførtes der for 1035 Mill. Kr. Raastoffer, hvoraf de 30 Procent var til Landbruget.

Landbrugets Eksportoverskud var den første Halvdel 497 Mill. Kr. eller 2¾ Mill. Kr. om Dagen.

Skarpe Skud mod Toldvæsenet. — Købmændene protesterer mod Toldvæsenets nye Bestemmelser for Skibsproviantering. Tvinges Skibene bort fra vore Havne?

Paa de jydskes Købmandsforeningers Aarsmøde i Silkeborg indledede Købmand Andreas Thorup fra Aarhus en Diskussion om Skibsprovianteringen, der er blevet haardt ramt ved et af Generaldirektoratet i April Maaned i Aar udsendt Reglement for Skibenes Forsyning.

Efter dette Reglement synes det, som om Toldvæsenet har faaet til Opgave at sørge for, at danske Handlende sælger saa lidt som muligt til Skibene. Danmark har allerede faaet et daarligt Ry som Provianteringsland ved sin ufarvede Margarine. Nu er Danmark nærmest berygtet blandt Skibskaptajner, og de gaar uden om vore Havne med deres Proviantering, naar de paa nogen Maade kan. Det nye Reglement irriterer Kaptajnerne, og dertil kommer en stor Vilkaarlighed i de forskellige Havne.

Der fremdroges derefter af Formanden for De danske Købmandsforeninger, Detailhandler Schjær, en Række drastiske Eksempler paa, hvorledes de nye Bestemmelser tvirger Skibene væk fra vore Havne. Naar Kaptajnerne ikke kan faa deres Spiritus og Tobak afgiftsfrit her som andre Steder i Verden, afbestiller de ofte alle de andre Varer, som de ellers køber samtidig, og det kan i adskillige Tilfælde dreje sig om Bestillinger paa langt over 1000 Kr., der gaar danske Handlende forbi. Paastanden om, at Danmark søger at følge de andre Naboers Eksempel, stemmer ikke, for baade i Tyskland og England søger man at sælge de flest mulige Varer til Skibene.

Der vedtoges paa Mødet en Protest mod den strenge Lov. Man vil nu søge Forhandlinger med Toldvæsenet, og hvis dette ikke hjælper, henvende sig til Ministeren.

Danmark og Siam.

Forleden undertegnede Udenrigsminister Grev Moltke og der herværende siamesiske Gesandt en Venskabs-Handels- og Skibsfartstraktat mellem de to Lande.

Traktaten er baseret paa Gensidighed og hviler ligesom Danmarks andre Traktater paa Mestbegunstigelsessystemet. Den skal ratificeres inden 6 Maaneder og gælder for 10 Aar.

Dollar-kongernes Skat. — Rockefeller jun. betaler over 6 Mill. Dollars i Indkomstskat.

Rockefeller jun. har for Aaret 1924 betalt 6,288,000 Dollars i Indkomstskat, hvilket er det største Skattebeløb, nogen Enkeltmand har betalt hidtil. Henry Ford betalte 2,609,000 Dollars, Finansminister Andrew Mellon 1,183,000 Dollars, Payne Whitney 1,677,000 Dollars og Præsident Coolidge 14,000 Dollars.

35 Aars Jubilæum som Sømand. — 25 Aar som Matros i D. F. D. S.

Den 31. August fyldte Matros Hans Cornelius Jensen 50 Aar, og havde da akkurat faret 35 Aar til Søs. 25 Aar er gaaet, siden han fik sin første Hyre i D. F. D. S., og i 13 Aar har han faret i støttig Fart paa Færøerne, først med »Tjaldur« og senere med »Sleipner«. Cornelius Jensen hører til den Stab af støtte Søguter, der er en Pryd for den danske Sømandsstand.



BAADSMANDENS DEMMEJAN!

Af Martha Lichtenberg Madsen.

I ntet Menneske i Nyboder med en Smule Agtelse for sig selv sagde i gamle Dage *Delfingade*. Derfor var det altsaa, at Madam Lynges ude fra Køkkenet raabte:

»Lille Valde, kan du stikke hen til Kanonèrens i *Delfingade* og spørge, om Fatter er dér. Og er han der ikke, saa løber du hen i »Kirken« paa Toldbodvejen og siger til ham, at Maden er færdig.«

Valde, som bare var otte Aar, skyndte sig hen i *Delfingade*; men dér kom han hurtigt fra, og saa løb han gennem Gernersegade til Toldbodvejen.

I »Kirken« stod Baadsmand Lynges foran Disken sammen med Kanonèr Olsen og Underbaadsmand Magnussen. Dér plejede Nybodersmændene at faa sig en Bitter eller en Dram, eftersom det var tidligt eller sent paa Dagen, og Madamterne hentede Mælk til Risengrøden for 4 Skilling Potten; men da Baadsmanden saa Valde i Døren, skyllede han Drammen ned, tog hilsende til Huen, og med Drengen ved Haanden spadserede han hjem til Leopardlængen, hvor Mutter, lidt haandfast, satte Grøden og Finkerne paa Bordet.

Saa gav hun sig til at feje Ildstedet med Fjerlingen, og bagefter fik Køkkenbordet sig en Omgang med Halmvisken, indtil det skinnede som Dækket paa en Orlogsmænd.

»Skal du ingen Mad ha'e?« spurgte Baadsmanden inde fra Gaardstuen.

»Jeg spiste Klokkeren fire,« kom det rapt fra Madammen i Køkkenet.

»Og Valde?«

»Han spiste med mig!«

Baadsmanden rømmede sig, for han var lidt betænkelig ved Situationen. Mutter var saa gnaven og tilfreds i den sidste Tid, gjorde Vrøvl, naar hun foreslog at ryge Aftensnadden omme hos Kanonèren i *Delfingade*, muggede, naar han kom en lille Smule for sent hjem til Middag, og gjorde en farlig Bunke Hel Vrøvl, hvis hun fik lidt at høre om, at han havde være henne

hos Høeberg og faaet en Morgenbitter. Ja, i de sidste Dage var det lige meget, hvordan han end bar sig ad, saa var det galt; Baadsmanden var ikke langt fra at ønske, at der ikke var hele tre Maaneder, til han igen skulde ud med Korvetten.

Lynges listede ud med sine Tallerkener. Han sagde ikke noget, anbragte dem bare paa Laaget af den ene Vandspand, skævede lidt til Mutter, nynnede ganske sagte: »I Rævegade, i Enden af Nyboder, dér blev jeg første Gang vugget af min Moder,« — saa listede han ind, for Mutter skulde naturligvis til Vandspanden netop nu, hvor han stod og famlede med Grejerne.

Baadsmand Lynges satte sig inde paa Forhøjningen i Gadestuen; han var ved at sy et Par Kludeskø til lille Valde, dem kunde han passende tage det sidste Nap paa nu.

Pokkers ogsaa, at Mutter ikke kunde blive glad igen siden det lille Opgør fra forleden; for Baadsmanden vidste jo sa udmærket godt, hvad det var, der gjorde Mutter saa knotten: det var denne her sorte Merinokjole, som han havde sagt, han ikke havde Raad til at forære hende. Og det havde han ikke; gøre Gæld vilde han ikke, og Pengeen havde han ikke, saa den Sag var da saa lige til — syntes han —, men det syntes Mutter altsaa ikke; hun mente, Pengene maatte kunde skaffes.

Baadsmanden saa sig om i Stuen; men noget af særlig Værdi var der nu li'egodt ikke: Konkylieerne paa Kommoden, de to hvide Porcellæns-hunde, Perlekranen fra Vestindien og Gibsengelen fra Italien; gamle Minder fra hver eneste Togt, men Værdi? Nej, pytsa', om det var en Rigsdaler værd det hele.

At se Mutter hver eneste Dag i Ugen ligne et oprækkende Tordenvejr, saa snart man løftede Klinken paa Gadedøren, var naturligvis ikke morsomt; men hvor fandt man en Udvej til atter at faa Smilet frem?

Baadsmanden gned den sorte Kinesertraad med lidt Tælle; saa gled den bedre gennem Val-

des Sko; Syringen var ved at blive for lille; mon ikke der skulde ligge en, der var lidt større herne i Hjørneskabet?

Det gav pludselig et lille Spjæt i Baadsmanden, for han kom i Tanker om, at i Hjørneskabet havde han en Demijohn vestindisk Rom staaende, og Løjtnanten havde en Dag spurgt, om Lynges vilde sælge den.

Sælge den? Nej, den Dag vilde Baadsmanden ikke sælge den; men nu var det en helt anden Sag.

Baadsmand Lynges sad sad lidt og lyttede: Mutter var ved at skure Dørtrinnet ude i Køkkenet, og om lidt vilde hun altsaa skruppe løs i det lille Hus i Gaarden, hvor Tømmermanden i sin Tid havde skaaret et Hjerte i Døren; saa det vilde altsaa vare lidt, inden hun kom ind; og Baadsmanden lagde lille Valdes Kludesko til Side og fik Demijohn'en frem.

Han satte sig med den i Gyngestolen. Saa dan en Demmesjan er nu lige godt noget værd, tænkte han, og hvor huskede han ikke tydeligt den Aftenstund, da han købte den i Boden derovre paa St. Croix. Der stod en grinende Negermadam ved Siden af ham, og hun smækkede med Tungen og sendte ham et misundeligt Blik, da han gik bort med den.

Baadsmand Lynges sad her i Stolen og kæiede næsten for »Demmesjanen«, pillede varsomt ved Kurvefletningen, strøg nænsomt om dens korte tykke Hals og tog den saa i Hanken og løftede den op mod Lyset. Naar han rystede den lidt, sagde det »Kluk-kluk« indeni, og nu var det Baadsmanden, som smækkede med Tungen.

Det havde jo egentlig været Meningen, at den skulde gemmes til Medaljedagen, naar baade Underbaadsmanden, Kanoneren og Mester Møller kom herhen til en glad Aften i Leopardkængen; og Baadsmand Lynges havde allerede glædet sig til at se deres Ansigter, naar han om frem med den, for en »Demmesjan er nu engang en Demmesjan«, som Løjtnanten en Dag havde sagt til Kommandøren, da han gik i Land med sin.

Det var næsten, ligesom et Lys gik ud, naar Baadsmanden tænkte paa at skille sig ved denne her; han klappede den igen, og han lod den sige »Kluk-kluk« en Gang efter den anden, — saa rejste han sig med et Ryk, der fik Gyngestolen til at vippe næsten som selve Korvetten »Dagmar« i rum Sø.

»Splitte baade Bramsejl og Klyverbom«, sagde han højt og beslutsomt, »om ikke Demmesjanen skal ryge til Fordel for en sort Merinos til Mutter!« Saa lagde han varsomt sit store Lommetørklæde om den og sagde haardt og bestemt: »Der er to Ting, som er forbudt om Bord i en dansk Orlogsmand, og det er Kvinder og Svin, — men det er da heldigvis ikke forbudt at tage en Demmesjan Rom med hjem, naar man næste Gang har været ovre hos de sorte.«

Saa listede Baadsmand Lynges ud gennem Stuen, løftede varsomt Klinken paa Gadedøren og lod Demijohn'en sige »Kluk-kluk« hele Vejen, indtil han naaede Løjtnant Thomsens Hjørne i Haregade.

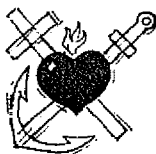
Senere gik Turen helt op til Østergade; og da Baadsmanden kom hjem, lagde han en Pakke sort Merino foran Madammen, der stod inde i Kamret og ordnede sit Haar i det filerede Nakkenet.

»Merino, Fatter!« udbrød hun straalende og tabte en Haarnaal ud af Munden.

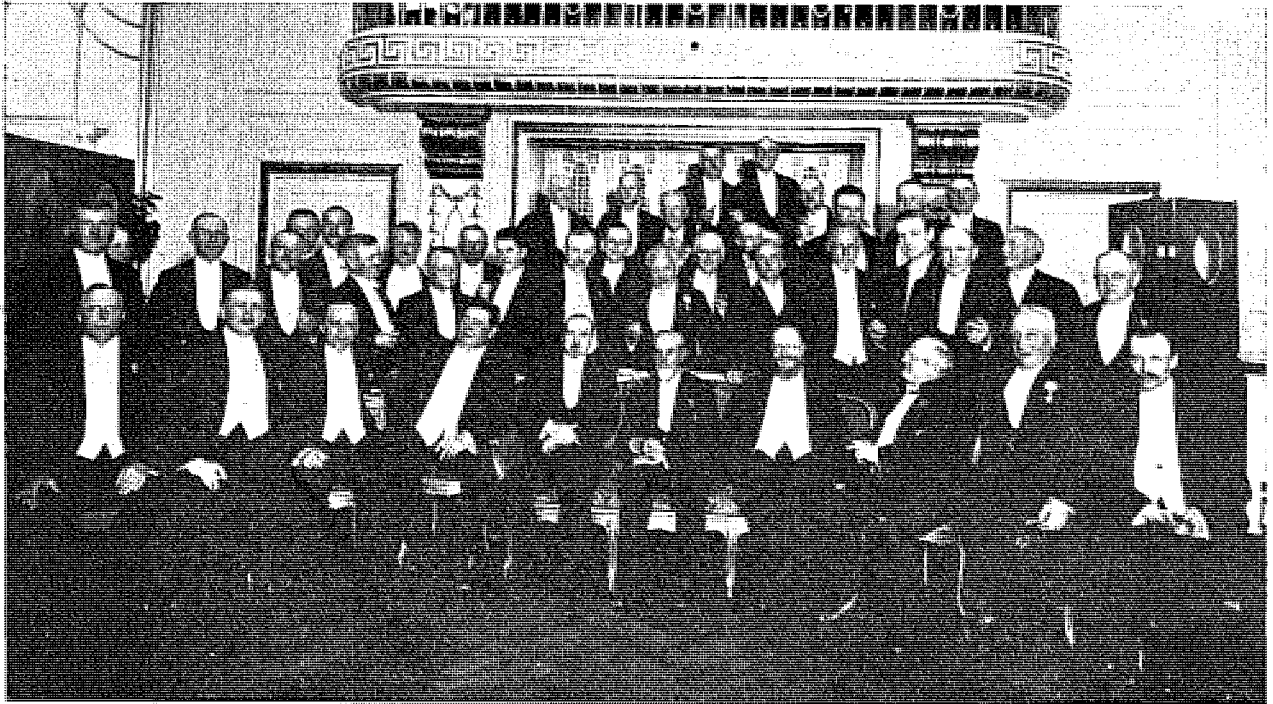
»Merino, Mutter!« svarede han fornøjet ved igen at se hende smile. »Og ikke Halv—«, forstaar du, med Bomuldstraade i, men det blankeste ægte —.«

»Det har været dyrt«, sagde Madam Lynges betænkelig, da hun bredte Tøjet ud paa Bordet inde i Gaardstuen; men hun var allerede fordybet i at spekulere paa, hvor mange Alen Herkulesbaand og hvor mange Dusin overtrukne Knapper, hun skulde købe til Besætning, saa hun hørte ikke, Baadsmanden brummede i det store Skæg:

»Ja, — bare for igen at faa lidt Solskin at se paa den ægteskabelige Himmel, saa ofrede jeg saagu Demmesjanen!«



Et Billede fra Afskedsfesten for Direktør A. H. M. Rasmussen.



Den 10. Juni i Aar afholdtes her i København en Fest for den afgaaende Direktør for Maskinistundervisningen. Vort Billede viser Hædersgæsten flankeret

af Statsminister Th. Stauning, Formanden for Maskinmestrenes Forening, K. A. Rasmussen, Teknisk Direktør i D. F. D. S., Kørbing, Borgmester Kaper og fl.

4. Række: Marineoveringeniør G. W. Hansen, Maskinmester C. Brasch, Professor S. P. Bonneser, Maskinmester V. Andersen, Sekretær A. V. Andersen, Maskinmester O. Koppel.
3. Række: Fuldmægtig Ehrenrich-Hansen, Maskinmester O. Gjersing, Skoleinspektør H. Gille, Maskinmester D. S. Moltzen, Maskinmester I. Fischer, Skibsinspektør A. J. Berg, Maskinmester I. P. Madsen, Redaktør T. Halberstadt, Maskinmester Alf. Roseneng, Maskinmester A. Bildsø.
2. Række: Maskinmester Jørgen Pedersen, Maskinmester L. Bense, Maskinmester I. Köhler, Maskinmester I. Zoega, Maskinmester I. Julsø, Expeditionssekretær I. C. Nielsen, Maskinmester E. Schmitt, Departementschef I. Dalhoff, Professor C. Hansen, Skoleforstander F. M. M. B. A. Grathwohl, Overretssagfører Ulf. Hald, Redaktør Hermansen, Maskinmester F. M. M. B. O. Bouet, Maskinmester O. Chr. Hansen, Redaktør Vald. Christiansen.

1. Række: Maskinmester Vald. Nielsen, Direktør Julius Madsen, Direktør I. Kørbing, Direktør Walter, Maskinmester K. A. Rasmussen, Æresgæsten Direktør A. H. M. Rasmussen, Statsminister Th. Stauning, Borgmester, Dr. phil. E. Kaper, Inspektionsmester Osc. Mortensen, Kontorchef E. Kragh.

Direktøren for Maskinistundervisningen, A. H. M. Rasmussen, der ved Maanedens Udgang traadte tilbage fra sin Stilling, fik af Hs. Maj. Kongen tildelt Kommandørkorset af 1ste Grad som Anerkendelse af sit fortjenstfulde Arbejde.

Direktør Rasmussen indtraadte i Midten af 70erne i Marinen og valgte de tekniske Fag som sit Virkefelt. Efter at have gennemgaaet Verdens Javærende Første Ingeniørskole »Royal Naval College« i Greenwich blev han ved sin Hjemkost i 1883 Underdirektør ved Orlogsværftet og Leder af Værftets Maskinafdeling. I 1911 traadte han tilbage og overtog Stillingen som Direktør for Maskinistundervisningen.

Som Underdirektør ved Orlogsværftet udførte han et Arbejde og ledede en Udvikling, som vakte den største Beundring blandt alle Marine-Teknikere; i Eks. udførte han i Begyndelsen af 90-erne sammen med afdøde Kommandør Nielsen Vandrørskedler med smaa Rør som Dampkedler i de større Krigsskibe — hvilket den Gang var en hel Revolution mod tidligere Tiders Praxis. Dette betød, at et Krigsskib, der laa uden Damp paa Kedlerne, blev i Stand til at sejle ud af Havnen med fuld Damp og fuld Kraft paa Maskinerne senest 45 Minutter efter, at Ordren til Sejlads var givet. Først 10 Aar efter blev det samme System indført i den engelske Krigsmarine.

Blandt videnskabelige Forsøg, som Direktør Rasmussen har foretaget, og naaet til Resultat med før nogen anden, er ogsaa Vekselvirkningen imellem Skibsskruens Omdrejninger og Skibets Bølgedannelse ved Sejlads med høje Hastigheder paa lavt Vand.

Hans Resultater vakte den største Beundring og Anerkendelse i hele den tekniske Verden.

I sin Egenskab af Ministeriets Konsulent har Direktør Rasmussen gjort vort Land uvurderlige Tjenester. Det var, før han kom til at indtage denne Stilling, Skik og Brug, at Skibe, der skulde overtages af de danske Myndigheder, Dampfærger, Uddybningsmateriel etc., byggedes paa udenlandske Værfter; det tjener til Direktør Rasmussens Ære, at han virkede for, at dette Forhold blev ændret til Fordel for danske Værfter.

Sidst, men ikke mindst, bør nævnes hans Betydning som Leder af Maskinistundervisningen her i Landet.

Direktør Rasmussens Maskinlærebøger er berømte overalt, og gennem disse og paa anden Maade har han hævet den danske Maskinmesterstand teoretisk og praktisk op blandt de allerførste i hele Verden.

Naar Direktør Rasmussen nu har forladt sin offentlige Virksomhed, vil derfor mange sende ham en Hilsen med Tak for alt, hvad han har udrettet. Endnu mange flere vil sende ham en venlig Tanke og mindes alt det, som hans Virksomhed har betydet for dem.

»Lusitania«s Banemand sprængt i Luften. — 700 Kilo Aerolit. — Den største Sprængning, der nogensinde er foretaget her i Landet.

Om Morgenen den 6. Novbr. 1916 lød det ud over hele Landet, at en stor tysk Undervandsbaad var strandet paa Vejlbj Strand ved Harboøre. Udenfor laa nogle tyske Torpedojagere, der først søgte at trække Skibet af Grunden. Da dette mislykkedes, gik alle fra Borde, og 10 Minutter efter lød en voldsom Eksplosion, der sprængte hele Undervandsbaadens Forskib, medens den øvrige Del af Skibet blev staende.

Det viste sig hurtigt, at Undervandsbaaden var »U. 20« — »Lusitania«s Morder, og i henvend ni Aar har dens Vrag staaet paa Vestkysten som et uhyggeligt Minde om Krigens Død og Ulykke. Mange Tusinder har i Aarenes Løb vaarfartet til den sunkne Kæmpe, mens Dage er nu talt.

For længere Tid siden besluttede Marineministeriet, at Vraget skulde sprænges bort.

700 Kilogram Aerolit sendtes over til Strandingsstedet og anbragtes i Bunden af Vraget, hvor der i Forvejen fandtes et større Granatlager. Ledningerne førtes af Marinens Ingeniører flere Kilometer ind i Klitterne, og ved et Tryk paa en elektrisk Knap sendtes Vraget i Luften.

Et udsøgt engelsk Selskab beundrer »Parkeston«. — For at markere Indførelsen af den daglige Drift havde D. F. D. S. den 10. Juli budt til Aabningsfest paa det nye Motorskib. — Den voksende Trafik mellem England og Danmark. — Danmark som Transilland for Trafiken paa Østersø-Staterne.

Med Indsættelsen af Det forenede Dampskibsselskabs nye elegante Motorskib »Parkeston« er der åbnet et nyt Kapitel i Trafiken mellem Danmark og England. Der er med dette det første og største Motorskib paa Ruten Esbjerg—Harwich etableret en daglig Fart mellem Danmark og England, og det vil sikkert ikke alene have Betydning for den dansk-engelske Pasager- og Godstrafik, men ogsaa for Forbindelsen mellem England og de øvrige Østersøstater, især Finland og Rusland, da den nye Rute er den bekvemmeste og hurtigste. Ligeledes menes Oprettelsen af en daglig Rute mellem Danmark og England ogsaa at ville faa Betydning for den danske Turisttrafik.

For at markere Indførelsen af den daglige Rute hav-

de D. F. D. S.s Direktion indbudt til en Aabningsfest. Der var mødt fremtrædende Medlemmer af den danske Kolori i London, deriblandt saa kendte Mænd som Nielsen-Ladefoged, Ch. Hansen, Høst og Rützou, der hører til de største Importører af danske Landbrugsprodukter til England, foruden de ledende Mænd i North Eastern Railway, der besøger Trafiken fra Harwich til London, og andre højtstaaende engelske Jernbanemænd, samt den danske Chargé d'affaires Malthe Bruun og Generalkonsul Rottbøll foruden Repræsentanter for den engelske Presse og de skandinaviske Turistbureauer i London.

Alle de indbudte Gæster, henvend 90 Personer, tog med Ekstratog til Harwich, hvor de først besaa det elegante Motorskib »Parkeston«, hvis fornemme Udstyr og moderne Komfort vakte almindelig Beundring, og derpaa serveredes der i »Parkeston«s elegante Spisesalon en udsøgt Lunch.

Efter at den danske Konges Skaal var drukket, holdt Direktør Larsen Talen for Gæsterne, hvori han fremhævede, at en ny Æra i Trafiken mellem England og Danmark var åbnet. »Parkeston« var i Løbet af 22 Timer sejlet fra Esbjerg til Harwich, og det var De Forenedes Maal ikke at spare nogen Anstrengelse for at fudstændiggøre Trafiken mellem Danmark og England.

Oberst Galloway, en af de ledende Mænd i North-Eastern-Railway, lovede, at Jernbaneselskabet fra sin Side vilde gøre alt muligt, for at Trafiken mellem England og Danmark kunde blive den bedst mulige. Han gav statistiske Data, som viste, hvorledes baade Pasager- og Godstrafiken mellem Danmark og England stadigt var vokset, og udtalte Haabet om, at Trafiken yderligere maatte vokse og derved det gode Forhold mellem Danmark og England blive fæstnet.

Blandt de indbudte Gæster var Kaptajn Warrer, som først havde paabegyndt Trafiken mellem Esbjerg og Harwich, og som havde krydset Nordsoen over 4000 Gange, inden han trak sig tilbage.

Formanden for De Forenedes Afdeling i London, Direktør Holdthusen, udtalte overfor Deres Korrespondent Haabet om, at den nye daglige Rute ogsaa maatte betyde en stor Øpgang for den engelske Turisttrafik til Danmark.

Efter Lunchen foretoges en to Timers Sejlads, hvorunder »Parkeston« viste sig som en udmærket Søbaad.

Et dansk-norsk Skibsmellemværende. — Skibsmægler Nielskov, København, dømt til at betale 165,000 Kroner.

Fra Bodø i Norge telegraferes der

Ved Bytinget her er der afsagt Dom i en Sag mellem *Salten Dampskibsselskab* og Mægler *Nielskov*, København. Hr. Nielskov havde anlagt Sag mod Dampskibsselskabet om Betaling af et formentligt Tilgødhavende paa 2000 Kr. for Tilsyn med Bygningen af et Motorskib. Dampskibsselskabet arlagde Kontragsmaal for Erstatning grundet paa Utilfredshed med Tilsynet ved Skibets Bygning. Dampskibsselskabet frifandt, og Nielskov dømtes til at betale en Erstatning paa 165,000 Kr. samt 1000 Kr. i Sagsomkostninger.

Det omtalte Motorskib er et mindre Passager- og Stykgodsfartøj, der for 6 Aar siden blev bygget paa Faaborg Skibsværft. Saa gammel er Historien

Da Skibet, »Blia« hed det, var færdigt fra Værftet, nægtede *Salten Dampskibsselskab* at modtage det, idet man ikke fandt kontraktlig bygget. Ved Højesteret her i København blev Skibsmester *Nordbjerg* i Faaborg dømt til at betale Skibets Værdi, de 165,000 Kr., der optræder i Sagen mellem Hr. Nielskov og Rederiet. Skibsmester *Nordbjerg* var imidlertid ikke i Stand til at udrede den høje Erstatning, og saa er det, at Dampskibsselskabet har anlagt Sag mod Nielskov som den Tilsynsførende ved Skibets Bygning.

En elektromagnetisk Talemaskine. — En Renæssance for Valdemar Poulsens Telegrafon.

Det tyske Tidsskrift »Die Umschau« omtaler i sidste Numer, at *Berliner Telegraphiegesellschaft* har konstrueret en elektromagnetisk Talemaskine, hvortil man paa lange Afstande pr. Traad eller Radio direkte kan diktere og derefter aflæse Diktaten fra den anvendte Valse. Konstruktionen af dette Apparat blev allerede paabegyndt ved Aarhundredskiftet af Dr. *Valdemar Poulsen*, og det er ifølge ovennævnte Blad hans Teorier og Arbejde, man har anvendt som Basis for Sagens videre Udvikling. Man mener, at den ny Konstruktion vil faa en gennemgribende Betydning paa sit Omraade.

Dr. *Valdemar Poulsens* mangeaarige Ven og Medarbejder, Professor *P. O. Pedersen* udtaler s.g. om Sagen saaledes

— Det er meget rigtigt, at *Valdemar Poulsen* for ca. fem og tyve Aar siden fremstillede en Telegrafon. Den kom imidlertid for tidligt frem, Tiden var ikke moden til, at den kunde anvendes ved Udbytte hverken paa den ene eller den anden Maade.

— Hvad mener De om den ny tyske Maskine?

— Endnu har jeg ikke set eller hørt noget til den, før De nu omtaler den for mig. Men der er ikke noget i Vejen for, at en saadan kan fremstilles ved en Sammenarbejdning af *Poulsens* Telegrafon og Elektronrørene, som anvendes i Radioen. Og det er yderst sandsynligt at hele Radiotekniken vil fremkalde en Renæssance paa dette Omraade.

Marineskyttelagenes Kapskydning paa Orlogsværftet. — Odense-Kredsen hjemførte Vandrepokalen.

I Lighed med tidligere Aar samledes den 16. Aug.

Kapskydningshold — ialt ca. 100 Skytter fra *Marineskyttelagene* i København, Odense, Randers, Korsør, Faaborg, Nakskov og Haslev — til Kapskydning paa Orlogsværftet.

København-Kredsens Skyttelag, hvis Formand er Fabrikant *Hornung* og Næstformand, Bankkasserer *Nath.* havde arrangeret Stævnet overordentlig smukt, og der herskede da ogsaa stor Tilfredshed mellem de gamle Marinere fra først til sidst.

Under Skydningen blev Orlogsværftet besat holdvis under kyndig Vejledning. Arsenalet blev forevist af Løjtnant *Nielsen*, Modellsamlingen af Modellør *Børge*, Søminestationen af Løjtrant *Rasmussen* og Takkeloffet af Værkmester *Borriid*.

Efter Kapskydningen, hvorved Odense-Kredsen hjemførte Vandrepokalen, samledes Skytterne til en arrangeret Frokost med Taler og Sang samt Præmieuddeling i Orlogsværftets Marketenderi, der i Dagens Anledning var festligt udsmykket.

Stævnet sluttede med en Souper i Tivoli Koncertsals Restaurant.

»Dana«-Ekspeditionen i Seydisfjord. — Et særdeles tilfredsstillende Udbytte for de 250 Trawlere og de utallige Kuttere.

»Dana«-Ekspeditionen har nu fuldendt sit Togt i Davistrædet og har senere arbejdet under Vest- og Nordisland. Dr. phil. *Johannes Schmidt*, der saaledes er vel orienteret med Hensyn til Sommerens Fiskeri, udtaler, at dette i Aar synes mindre koncentreret end tidligere. Men Udbyttet for de utallige Kuttere og de ca. 250 Trawlere vil antageligt blive særdeles tilfredsstillende.

Ekspeditionen har i Fakse-Bugten paa Vestlandet foretaget interessante Undersøgelser angaaende Fiskemængden inden- og udenfor Territorialgrænsen. Paa Nordlandet synes Silden at have trukket sig mere Øst over, og Trafiken omkring Langeræs faar En til at drage Sammenligninger med den engelske Kanal.

Overalt har Ekspeditionen arbejdet med det bedste Resultat i nøjeste Kontakt med Fangstbaadene og har saaledes understøttet Fiskeriet med en tiltrængt og højst værdifuld videnskabelig Basis, et Samarbejde, der forhaabentlig i Fremtiden skal fortsættes i større og større Udstrækning.

Slutteligt omtalte Doktoren Mødet med »Pourquoi pas«, der fornylig har haft en hurtig og let Besejling af Scoresby Sund.

De amerikanske Toldattachéer. — Den danske Regering har afslaaet Amerikas Ønske.

De forenede Stater har som tidligere meddelt forespurgt den danske Regering, om den vilde anerkende specielle Toldattachéer som diplomatiske Tjenestemænd. Svaret er nu afgivet. Det blev, som det var at vente et Afslag.

Sverige har tidligere afslaaet en tilsvarende amerikansk Henvendelse, og den norske Regering har i disse Dage taget samme Stilling.

En Krise for vor Skibsfart. — Der er allerede lagt 21 Dampere op i København. — Fragternes Fald.

De forskellige Fors.ag. der er indbragt til Regeringen fra Erhvervene, harmonerer ikke. Blandt andet hævder man i Skibiartskredse, at Industriens Krav om Deflationsværn vil skade den allerede haardt ramte Skibsfart betydeligt, idet Kriseværn, der har til Formaal at hindre Import, vil bringe endnu mindre Fragtmængde end hidtil.

Heroverfor siger man fra Industriens Side, at Deflationsværnet netop har til Formaal at holde betrængte Virksomheder i Gang, og at det vil blive rent galt for Skibsfarten, hvis Virksomhederne standser og Indførslen af Raastoffer og Halvfabrikata maa ophøre.

Men rent bortset fra disse mere teoretiske Standpunkter er Skibsfartskrisen desværre allerede en Kendsgerning.

I Mandags blev der foretaget en Optælling, og det viste sig, at der var ikke færre end 21 Dampere lagt op, repræsenterende en Tonnage af 40,000 Tons D. W.

Og dette er ikke et akut Krisetilfælde, men desto værre det foreløbige Lavpunkt i en nedadgaende Beskæftigelseskurve. Det er naturligvis Faldet i Fragtpriserne, der er Skyld i Stagnationen.

Et Eksempel vil vise, hvor alvorlige Forholdene er: Alene paa en enkelt Fragt Kul er der nu paa Grund af Sterling-Kursen et Tab paa ca. 2000 Kr., eller omtrent 25 pCt. af Bruttofragt-Fortjenesten, og paa tre Maaneders Regnskab vil dette bringe et Tab paa 90,000 Kr. for det paagældende Skib.

Rederne hævder, at Krisen ogsaa skyldes for høje Lønninger. Danmarks Lønninger er nu Verdens næsthøjeste, kun Amerika betaler mere. Hidtil har de danske Lønninger ligget baade under Hollands og Englands.

Man kunde frygte, at Krisen skyldtes endnu dybere Aarsager end Kurser og Lønninger. Det kunde være, at den danske Skibsfart ikke raadede over Tonnage, der kunde staa sig i Konkurrencen med Udlandet.

Men dels er jo Skibsfartskrisen ikke noget nationalt dansk Fænomen, og dels — og heldigvis — er vor Tonnage endog meget moderne. Vi staa som Nr. 3 med Antal af Nybygninger. Tyskland er det Land, der har flest Nybygninger i de sidste 5 Aar, nemlig ca. 50 pCt. Derefter følger Holland med ca. 56 Procent. Og vi har bygget godt, blandt andet fordi vi i god Tid har indset Fordelen ved Indførelse af Oliebrænding.

Sejlskibskonflikten skal fortsættes. — Rederne stiller sig avso.ut afvisende overfor Sømændenes Krav.

Dansk Sejlskibsrederiforenings Bestyrelse har paa et Møde forleden i Svendborg gennemdrøftet Sejlskibskonflikten.

Det vedtoges fortsat at afvise Sømændenes Krav, og man indtog med stor Fasthed det Standpunkt ikke, som den anden Rederiforening, paa nogen Maade at stille Medlemmerne frit med Hensyn til Særoverenskomster.

KØB OSCAR JENSENS

INTERNATIONALE SØMANDS- OPSANGE „CHANTIES“

MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Denne smukke og kulturhistoriske Bog bør findes i enhver Søfarendes Hjem, hvor Interessen for den gamle Sejlskibstid endnu lever.



Faas i Bogladerne og hos Forfatteren,
Amagerbrogade 85, Telf. Amg. 185 y.

Indb. i blaat Shirting med Guldtryk **Kr. 7,50**

3. Oplag

3. Oplag

Til den, der tegner 5 Aarsabonnter á (10 Kr. + 1 Kr. Porto ialt 11 Kr.), og indsender Beløbet, sender »Vikingen« gratis ovenstaaende Internationale Sømands-opsange (Chanties)

Godt Sømandsskab.

Den 23. Juni forlod den lille Motorgalease »Narhvalen« København paa Rejse til Sukkertoppen i Grønland. »Narhvalen« er kun 34 Reg. Tons Br. Som man vil forstaa, er det ikke nogen helt dagligdags Begivenhed for Kgl. grønlandske Handel at sende et Fartøj af saa ringe Størrelse over det stormfulde Nordhav. Den 26. Juli ankom »Narhvalen« til Sukkertoppen efter at have tilbagelagt Rejsen paa 2500 Sømil i godt en Maaned. Der er her ydet et Stykke Sømandsskab, der er al Ære værd, og som der er god Grund til at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa.

Skibet førtes af Styrmand *Thomas Marius Jørgensen*, født 1894 i Mariager, Bedstemand og Motorpasser var *Albert Olsen* af København. Den øvrige Besætning bestod af Matros *Helge Nielsen*, Letmatros *Carl Vestergaard* og Vognummand *Villandt Riddermand*.

»Narhvalen« er bygget i Rudkøbing 1920; Spanter og Yderklædning er af Eg, Dækket af Fyr. Dimensionerne er 52 × 17,8 × 5,9 danske Fod. Sejlføringen omfatter Storsejl, Stagfolk og Klyver samt Mesan. Motoren er en 35 HK Dan-Motor, anbragt i et Halvruf over Kabytten.

Fartøjet, hvis Bestemmelse er at gaa i Fart mellem Bopladserne paa Vestgrønland, var blevet særlig udstyret med den lange Rejse for Øje. Et Stykke af Forlasten var indrettet til Lukaf for 3 Mand samt Kabys. Al Proviant var anbragt i Skabe og forskellige Hønstuvningsrum. Storlugen var lukket med et forsvarligt Dæk. I Forkanten om Styrbord var indrettet en Nedgongskappe til Lukafet. Agter var anbragt et lukket Styrehus, hvorfra der ikke alene styres men ogsaa manøvreres med Maskinen. I den Del af Lastrummet, som ikke optoges af Lukafet, var anbragt 90 Tønder Petroleum og en Del Fade Vand, og paa Dækket var der yderligere anbragt 18 Tønder Petroleum og Fade med Vand. Endelig var der over Storlugen anbragt en Redningsbaad.

Selvfølge var Fortøjet iøvrigt udstyret med alle de Sikkerhedsforanstaltninger, som Statens Skibssyns fordrer.

Naar Turen er forløbet saa heldigt, som Tilfældet er, skyldes det naturligvis i første Række de uforfærdede Sømænd, hvem »Narhvalen« blev betroet, men tillige den Omtanke og Dygtighed, hvormed Skibsspektionen i Kgl. grønlandske Handel har udstyret dette lille Fartøj, forinden det blev sendt paa sin lange Rejse over Oceanet.

En Jubilar.

Torsdag den 3. Sept. var det 25 Aar siden, Kaptajn A. Harsbo fik sine Skibsførerpapirer udstedt, 25 Aar fulde af brogede Oplevelser. Kaptajn Harsbo, der førte Danmarks første Motorskonert for Skibsmægler Knakkegaard paa Mors, Tremasteren »Kvik«, har baade sejlet indenskærs og over the seven seas. Det var ham der var Fører af Staalbarken »Bonovento«, da den i Januar 1919 brændte i det indiske Hav paa Vej fra Cape Town til Colombo med en Last Kul. I 3 Døgn varede Branden — kun afbrudt af Eksplosioner — saa maatte »Bonovento«s 17 Mands Besætning i Baadene, og først efter 6 Døgn haarde Lidelser blev de samlet op, mærkeligt nok af et dansk Skib, Ø. K.s Kystsejler »Martini-

niqqe«, der landsatte dem i Colombo, deres Bestemmelsessted.

Nu har Kaptajn Harsbo roligere Dage end da. Som Skibsspektør for Rederiet »Uranus«, Sundby & Rødseth, nøjes han med fra Landjorden at følge de Skibe, han en Gang selv førte.

Sejlskibsstrejken. — Redernes Bestyrelse holder Møde i Svendborg.

Som det var at vente, er Sejlskibsstrejken traadt i Kraft — uden at man dog endnu har følt nogen direkte Virkning deraf: Ingen af Skibene er endnu ankommen til danske Havne, og først naar det sker, gaar Sømands Forbundets Medlemmer fra Borde, og der foreligger hidtil ingen Indberetninger om Skibe, der er kommen til udenlandske Havne uden at kunne blive loset. Af udenlandske Forbund har baade den svenske »Sjömans- og Eldare-Union« og den norske »Matros- og Fyrbøder-Union« tilsagt Strejken Støtte, og Internationale Transportarbejderforbund har ligeledes erklæret at ville yde den af Dansk Arbejdsmandsforbund erklærede Sympatistrejke Støtte.

Rederiforeningen skifter Formand. — Skibsreder Chr. Sass trækker sig tilbage paa Grund af svigtende Helbred. — Næstformanden fungerer.

Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder *Chr. Sass*, har i disse Dage meddelt Foreningens Bestyrelse, at svigtende Helbred tvinger ham til at nedlægge sit Mandat som Formand. Indtil videre fungerer Næstformanden, Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen*, men en ny Formand vil rimeligvis blive valgt paa et Bestyrelsesmøde med det nærførste.

Skibsreder *Sass* afløste fhv. Udenrigsminister, Direktør *Cold*, paa den ansvarsfulde Post som Dampskibsrederiforeningens Formand, og han blev hurtigt en meget populær Mand baade i inden- og udenlandske Søfartskredse. I en for Skibsfarter meget vanskelig Tid var han en fortræffelig Tillidsmand for sine Kolleger. Hans personlige Elskværdighed og ligefremme Væsen stod paa Højde med hans Erfaring og Viden, og i sin fremskudte Stilling har han gjort en paaskønnelsesværdig Indsats for dansk Skibsfart.

Med »Frederik VIII« til Amerika. — De danske Kapsejlere afsejlet tillige med en Mængde Dansk-Amerikanere.

Den 28. Aug. gik Amerikadamperen »Frederik VIII« til New York med hver eneste Kanytsplads optaget, og i Frihavnen var der mødt flere Tusinde Mennesker frem for at tage Afsked.

Det er Hjemrejsernes Tid, og Hovedparten af Passagererne var Dansk-Amerikanere, der nu rejser tilbage over »den store Dam« efter Sommerens Besøg i Danmark. Blandt de mange Passagerer var et lille Selskab af brunede Sejlsportsmænd. Det var Valdemar Nielsen, Earon Wedell-Wedellsborg og Ingeniør Knud Degn. Det er Danmarks Haab ved den store skandinavisk-amerikanske Match i Long Island Sound ved Oyster Bay, og paa Dækket stod »Nurdug V« vel fastsurret Side om Side med dens finske Kampfælle.

I det pragtfulde Sensommervejr stod Amerikadamperen Havnen ud, fulgt af de tusinde Lommetørklæders Viften og Sang og rungende Lurraraab.



PALLE SØRENSENS EFTF.
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
Briller - Kikkerter
Barometre

Færø-Vikingens Hjemkomst. — En hjertelig Modtagelse.

Vikingebaaden »Tusk« og dens Mænd ankom den 17. August med »Tjaldur« til Thorshavn og modtoges af en stor Menneskemængde, der gav dem en hjertelig og festlig Modtagelse. Et Hornorkester spillede færøske Melodier, og Byen var flagsmykket.

Ved Landgangen bød Lagtingsformand *Effersøe* de hjemvendte Vikinger Velkommen og takkede dem for den Ære, de havde gjort Færøerne ved deres Færd. Han sluttede med at udbringe et med kraftige Hurra-raab besvaret Leve for dem.

Dyrlæge *Bech* takkede og udbragte et »Leve Færøerne«.

Med »Tjaldur« ankom ligeledes de 50 Færøbørn, der har været paa Besøg i Danmark; de var meget begejstrede over Besøget. Vejret var desværre daarligt paa Hjemrejsen.

KAY DYHR
Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

**Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.**

Torskefiskeriet ved Grønland. — Rigt Fiskeri i den sidste Tid. — En Færing, der er tilfreds. — »Agnes« ventes hjem i September.

Den færøske Fiskekutter »Vesthavet« er vendt hjem fra Grønland med fuld Last, hvilket vil sige 22,000 Torsk, hvoraf 4000 paa Dækket. Fangstens samlede Vægt var godt 400 Skippund.

»Vesthavet«s Fører meddeler, at det i den sidste Tid har været et mægtigt Fiskeri ved Grønland. »Vesthavet« havde saaledes en Gang taget 1400 Torsk i Løbet af 4 Timer. I den sidste Tid havde Vejret været ugunstigt, og »Vesthavet« havde været 14 Dage om Hjemrejsen.

»Agnes«, der som bekendt er udsendt af »Det grønlandske Havfiskeri-Aktieselskab«, havde den 25. Juli fanget 24,000 Torsk. »Agnes« ventes hjem i Slutningen af September.

En tysk Ekspedition i farefuld Situation paa Spitsbergen. — Den tyske Marine har traadløst beordret en Krydser til Undsætning for Ekspeditionen.

En tysk Ekspedition, bestaaende af Dr. *Grotewahl* fra Kiel og tre andre Videnskabsmænd, har i nogen Tid opholdt sig i den nordvestlige Del af Spitsbergen for at foretage meteorologiske og magnetiske Observationer. Den 20. August skulde Damperen »General San Martin« have taget Ekspeditionen om Bord i Koppebugten. Imidlertid er der i Aar indtraadt vanskelige Vejrforhold og især Taage i Polarområdet betydeligt tidligere end ellers, og af Hensyn til Passagerernes Sikkerhed har Damperens Kaptajn derfor maattet opgive at hente Ekspeditionen paa det aftalte Sted.

Denne vil da have Valget mellem at overvintre paa Stedet, hvad den aldeles ikke er forberedt paa eller udrustet til, og at tiltræde den ca. 250 Kilometer lange Fodvandring over Bjerge og Gletschere til Kulstationen i Advent Bay. Ogsaa dette sidste Foretagende vilde være næsten umuligt for Ekspeditionen at gennemføre, og dens Stilling er saaledes ret kritisk.

Nu har imidlertid Chefen for den tyske Marineledelse givet Fiskerikrydseren »Zieten«, der i Øjeblikket opholder sig i den nordlige Del af Nordsøen, traadløs Ordre til straks at supplere sin Udrustning i Bergen og saa snart som muligt dampe til Spitsbergen og søge at frelse Ekspeditionen.

SKF

Osnek Kugleleje Aktieselskab S.K.F.,

Bredgade 33,

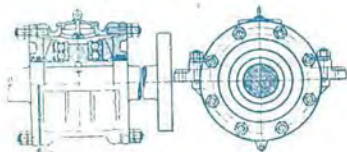
Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propeller til Optagelse af Skrueens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tonns med 600 HK. Maskine og disse har været i Drift siden Aug. 1921 kan vi udtale, at Lejerne siden Montering har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Ishindringer.

Med Høflighed

J. Lauritzen

København den 20 Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



Pless-Schmidt faar en Konkurrent. — En Tysk-Amerikaner tilbyder at sejle om Kap med ham over Atlanterhavet.

At Pless-Schmidt ikke er den eneste, der omgaas med Planer om at tilbagelægge Vejen over Atlanterhavet i en Kajak, bevises af følgende:

En Tysk-Amerikaner, Hr. R. P. Röhrle, der for Tiden opholder sig i *Cleveland* i Nordamerika, har sendt »Pol.« et Brev, hvori han meddeler, at det er hans Hensigt i Oktober Maaned at starte i Kajak paa en Tur ikke alene over Atlanterhavet, men hele Jorden rundt. Nu har han imidlertid faaet tilsendt et Udsklip af en tysk Avis, der skriver, at en dansk Avis har udsat en Præmie paa en Million Kroner for den, der først krydser Atlanterhavet i aaben Baad, og at den danske Løjtnant Pless-Schmidt er begyndt at træne til Turen. Hvis Hr. Röhrle kan komme i Betragtning ved Konkurrencen, tilbyder han at starte øjeblikkelig. Han foreslaar, at der foranstaltes en Kapsejls mellem ham og Pless-Schmidt, saaledes at de starter samtidig i modgaaende Retning af Ruten Kjøbenhavn—Azorerne—New York. Hvis Tysk-Amerikaneren vinder, er han oven i Købet rede til at dele Millionen med Pless-Schmidt. Röhrles Kajak er ogsaa forsynet med Lufttanke, men den er 6¾ Meter lang og forsynet baade med Mast, Sejl og en Udhængs-Benzinmotor paa 2½ Hestekraft. Han selv er Navigator og 35 Aar gammel.

Atlanterhavet vilde utvivlsomt komme til at vrimle lige saa meget med Kajakker som med Hajer til næste Sommer — hvis bare Millionen var udsat.



NORDISK FLAG
 TLF 9752 OG FANEFABRIK TLF 9752
 Flag, Standere, Vimpler, Liner.
 Frederiksberggade — 26¹

Golf-Strømmen og Klimaet i Nord-Europa. — Ingen Ændring i Retningen, men derimod i Varmemængden.

Bestyrelsen af det geografiske Institut i Bergen, Professor *Helland Hansen*, som i denne Sommer og ogsaa tidligere har drevet oceanografiske Undersøgelser i Atlanterhavet og Vesterhavet, er fremkommet med en Udtalelse om Golfstrømmen og Mulighederne for dens Forskydninger.

Han mener ikke, der er nogen Fare for, at Golf-Strømmen skal forandre Retning. Efter hans Maalinger er der derimod meget tydelige Ændringer i de Varmemængder, som Strømmen fører med sig; men det er udelukket, at disse hurtigt kan fremkalde større Forandringer i Skandinaviens Klima.

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Telf. 8332, Øbro 1862 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telegr. adr. »Proviant«

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

NYHAVN 53

BERG & LARSEN
 SKIBSPROVIANTERING
 TELEGR.-ADR.: BEFGLARSEN - TELF. C. 120

KØBENHAVN

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

Største Lager af Colonial, Vine, Tougværk, Sejldug etc.
Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:
 »BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262
 Privat Telf. Byen 3336

Den farlige britiske Sømands- Strike.

Vanskelighederne ved at faa Skibene bemandede vokser. — Majs-Høsten fra Syd-Afrika kan ikke komme paa Markedet. — Tusinder af Strikende i Liverpool Havn.

London, Fredag den 4. Sept.

Den »uofficielle« Strike i de britiske Havne har ikke gjort yderligere Fremskridt udover at det lykkedes de kommunistiske Provokatorer delvist at faa desorganiseret Kanalarten; fra Southampton var der saaledes ingen Forbindelse med Havre, Kanal-Øerne og St. Malo og Passagererne til Jersey og Guernsey maatte med Særlig befordres til Weymouth, hvorfra de stærkt forsinkede befordredes til deres Bestemmelsessted. »Southern Railway« venter imidlertid at faa Forbindelsen genoprettet med andre Besætninger. I Øjeblikket er Southampton i det hele taget Brændepunktet for Strike-Bevægelsen, for saa vidt angaar de engelske Havne; men Avonmouth, Hull og navnlig Liverpool — hvor den tidligere Minemister i MacDonalds Kabinet, *Shinwell*, som nu er Leder af det lille kommunistiske Sømands-Fagforbund, siden i Tirsdags har agiteret paa Kraft, — begynder at komme godt med. At det lykkedes at faa »Majestic« af Sted ved Hjælp af Medlemmer af det store (Havelock Wilsonske) Sømands-Forbund, hentede fra andre Havnebyer, var en utvivlsom Sejr for Rederne; men hver eneste Dag bringer nye Vanskeligheder. F. Eks. skal i Dag og i Morgen fire store Liniedampere, deriblandt *Cunarderens* »Berengaria« og *Royal Mails* »Orduna« og »Arlanza«, henholdsvis til New York, Halifax og Syd-Amerika, og »Edinburgh Castle« til Syd-Afrika. Endnu har intet af disse Skibe fuld Besætning, men man haaber, at det vil lykkes at faa dem samlet sammen.

I Aftes ankom saaledes et helt Tog med Erstatnings-Mandskab; det kom i den Anledning til ret alvorlige Uroligheder, Kamp med Politiet o. s. v.

I Cape Town vøder den voksende Strikelyst hos Majs-Dampernes Besætninger megen Bekymring; man frygter for, at en Standsning af Transporterne vil have en meget uheldig Indvirkning paa det pekuniære Udbytte af Majs-Høsten. Det meddeles allerede nu, at Araberne om Bord i »Seapool« vil strike, saa snart Indladningen af Majs er til Ende, og at Mandskabet paa et andet Majs-Skib, »Larpool«, vil gøre det samme, saa snart det har lagt til Kaj. Mandskabet paa »Goathland« erklærede Strike og gik i Land, men blev traks sat fast som »forbudte Indvandrere«.

I Liverpool, hvor flere Tusinder af Sømand har sluttet sig til Striken, gjorde de i Gaar den ubehagelige Opdagelse, at de ikke kunde faa udbetalt nogen som helst Strikeunderstøttelse, fordi deres Adfærd strider mod Fagforeningens Vedtagelser.

De canadiske Sømand beskylder Havelock Wilson for Forræderi og hujer ham ud.

Montreal, 4. Septbr.

Formanden for Sømandenes Landsforbund *Havelock Wilson*, som er Modstander af Striken, kunde ikke komme til Orde paa et Møde af Sømand her. Hans Tale druknede i Larri og Raab om Forræderi.

»Gustav Holm« udfor Scoresby Sund. — Sidste Melding om »Gustav Holm«. — I fint Vejr nær Maalet.

Den 2. Septbr. modtog Meteorologisk Institut følgende Radiomelding fra »Gustav Holm«, afsendt Kl. 8. Fm.: 70 Gr. 4 Min. nordlig Bredde, 21 Gr. 4 Min. vestlig Længde, svag nordvestlig Vind — Vindstyrke 1 — klart Vejr, 1 Gr. Varme, Barometer 768.

Den gamle Fregat.

Den havde været Suensons Flagskib i Kampen ved Helgoland. Og hver eneste Københavner, som sejlede ud og ind ad Havneløbet, kendte den gamle Fregat, som den laa derovre bag Hønsbroen med sin Dobbeltrække af lukkede Kanonporte, sin Falderebstrappe og sin Overbygning af skraatslillede Brædder.

En skønne Morgen hørte man, at den var blevet solgt til Ophugning, og at en geskæftig Bugserdamper allerede var ifærd med at hale den ud af Flaadens Leje. Og kort efter, at en enkelt dansk Mand — nu afdøde Godejer *Schou* til Palsgaard — havde grebet ind i yderste Øjeblik og foreløbig reddet »Jylland« fra den Skæbne, som det havde været Offentlighedens Pligt at afværge.

Siden da har den ligget for Anker ovre i Juelsminde Bugten, smukt istandsat og ved Sommertide Midtpunkt for Sammenkomster, hvor de af dens Besætning fra hin 9. Maj, som endnu var tilbage, sad paa Hæderspladsen.

Nu meddeles det, at der er Forhandlinger fremme om helt at ophugge den gamle Fregat.

Det er muligt, at ethvert Forsøg paa fremdeles at bevare det sidste Minde om vor Flaadebedrift vil være baade vanskeligt og bekosteligt. Marineforeningen, som for et Par Aar siden fik Tilbud om Overtagelse, maatte ialtfald opgive det.

Ligevel har man svært ved at forlige sig med Tanken om, at »Jylland« nu kommer tilbage fra Juelsminde — ikke for igen at oplægges bag Hønsbroen og med sine Kanonporte og Banjedæk, sit gyldne Gallionsmærke og sin nye Takkelage blive en besøgelsesværdig Ericdring om Flaadens Storhedsdrift, men for simpelt hen at ophugges.

Har England kunnet bevare Horatio Nelsons »Victory« fra Trafalgar, maatte Danmark vel paa samme Vis kunne værne om Edouard Suensons »Jylland« fra Helgoland.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1785

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

D. F. Schnack

Vinhandel

Grundlagt 1774

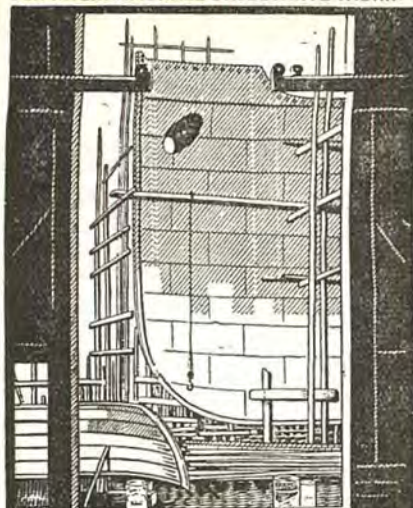
Ny h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 • ST. ANNÆ PLADS 16 • TELEGR. HOLZANDIA

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skoorems
Kvaliteten uovertruffen!

og Æsken er aaben!

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

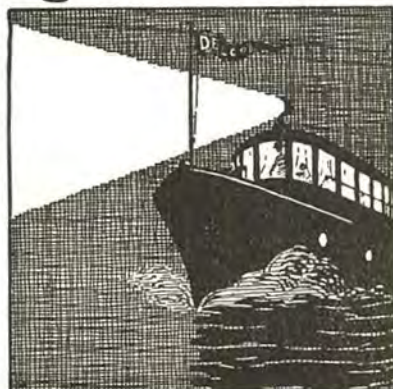
ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket
Delco-Light egner sig
for saavel Sejl- og Damp-
skibe som Lystkuttere.
Det er nemt at installere,
og kræver ringe Plads.
Det kan afgive Strøm til
almindelige Lamper, Ra-
diosender, Projektører
etc. Erstatte Nødsender-
Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSEN
Ingeniørforetning,
Vestervoldg. 14, Kbhvn. B.
Telefon 12.526.



D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters
Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

som anviser dygtige og kvalificerede Maskin-
mestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs
som til Virksomheder i Land.

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410

Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Max Møller A/s

Nyhavn 44 - Kjøbenhavn

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERERE MAGASIN

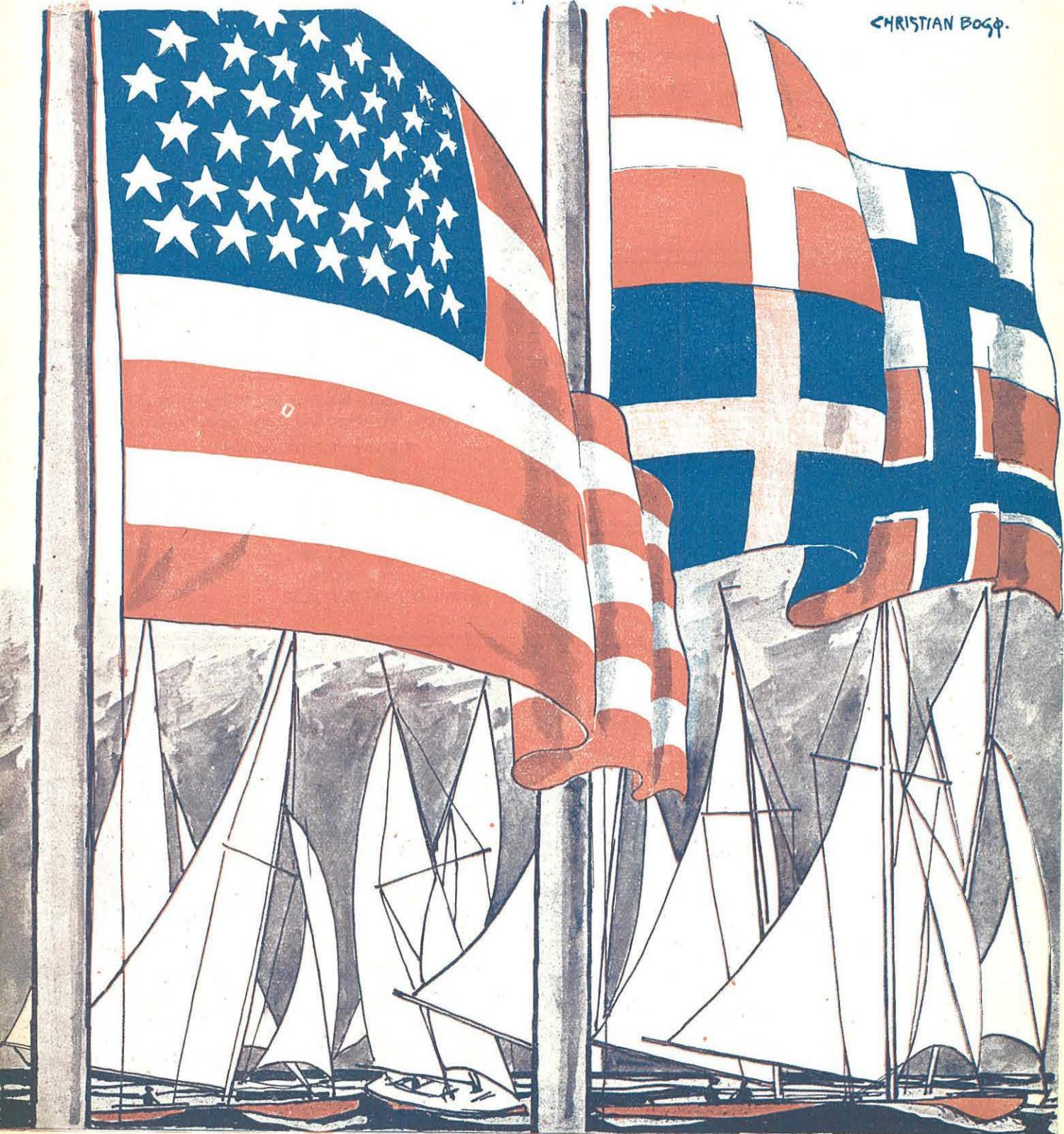
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skjolskibsejerforening, Foreninger for Officere og Mandskaber i Handels- og Orlogsmatrosen, Marineforeningen, Dansk Fiskeforening, Havens og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- 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

CHRISTIAN BOGØ.



Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Set. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse. PACAO

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Søløve-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

Telf Helrup 1619
Værkf. Daniisøe
Øbro 4190
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsbriketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

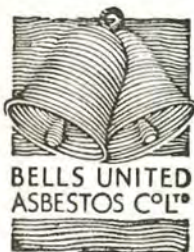


P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIP OWNERS

The Steamship Company „NORDEN“



Telefon Nr. 1403

M. B. COHN

TOLDBODV. 22.

KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRUNDLAGT 1848

GENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

H. ELMGREN & Co.
HELSENGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Abo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Kassér ikke gammelt Tøvværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

- **TEXACO CRATER COMPOUND** -

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50520 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritlef. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Teigr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

I N D H O L D

Den skandinavisk-amerikanske Kapsejlad.

Fra Grønland til Stillehavet (med Billeder). Af Knud Rasmussens nye Bog om den berømmelige Slædefart Nord om Canada og Alaska.

Skagen, Fiskeriet og Redningsvæsenet (med Fotografier).

Amerikanske Te-Clippere (Flying Fish). Af Oscar Jensen. Med Ill.

Kaperlist. Historisk Fortælling af Kay Larsen. Illu-

strationer Christian Bogø.

Skæbne-Uhret. Novelle af Bjørn Erichsen. (Illustreret.)

Sømandens Billedbog.

Det østasiatiske Plantagekompagni (m. Fotografier).

Søfyrbødernes Kongres i Esbjerg (med Fotografi).

Dansk Eksport.

Nyt fra Søen.

CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

Abonnement paa

V I K I N G E N

koster halvaarlig à 5 Kr. + Porto 70 Øre — Helaarlig à 10 Kr. (Provins 1 Kr.)

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe i udenrigs Fart 10 Kr. + Porto 1 Kr.

Bladet afleveres paa Rederiets Kontor

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.
Telefon: Central 9822

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Sløtsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

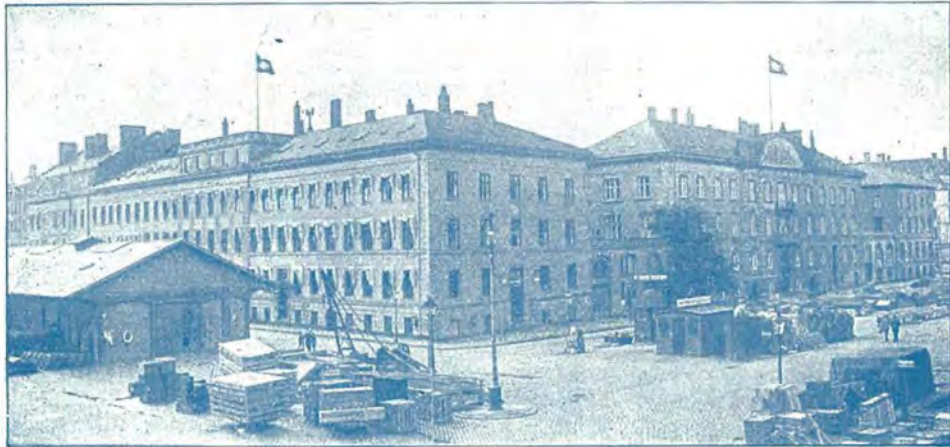


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

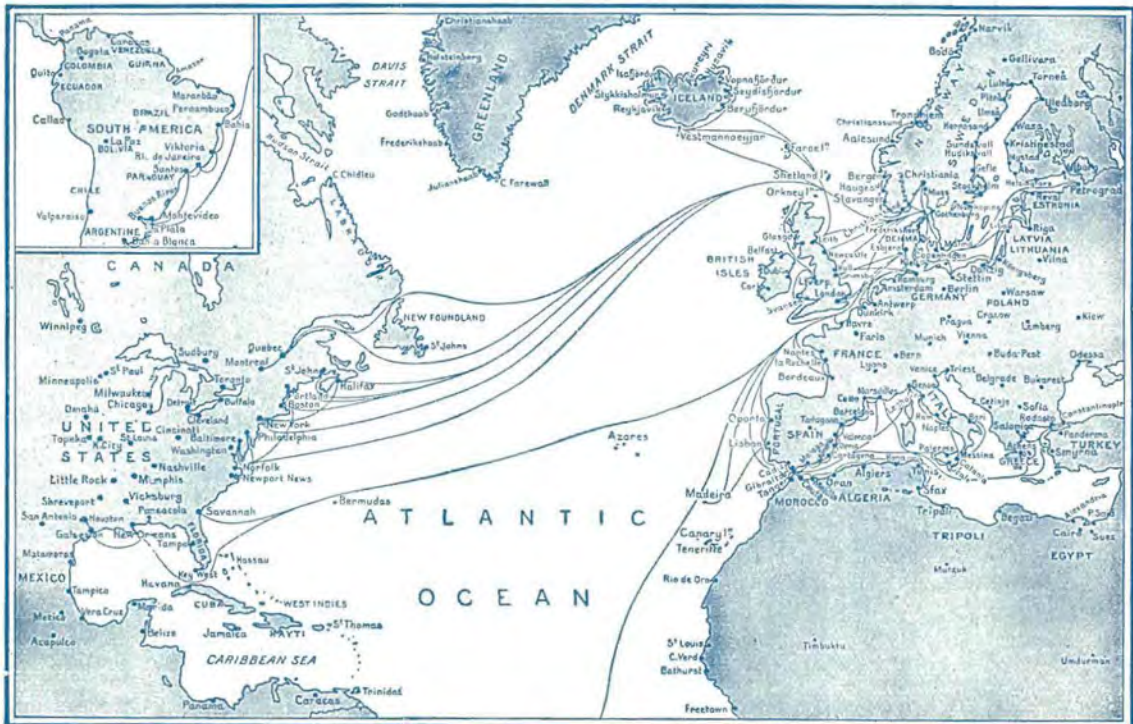
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

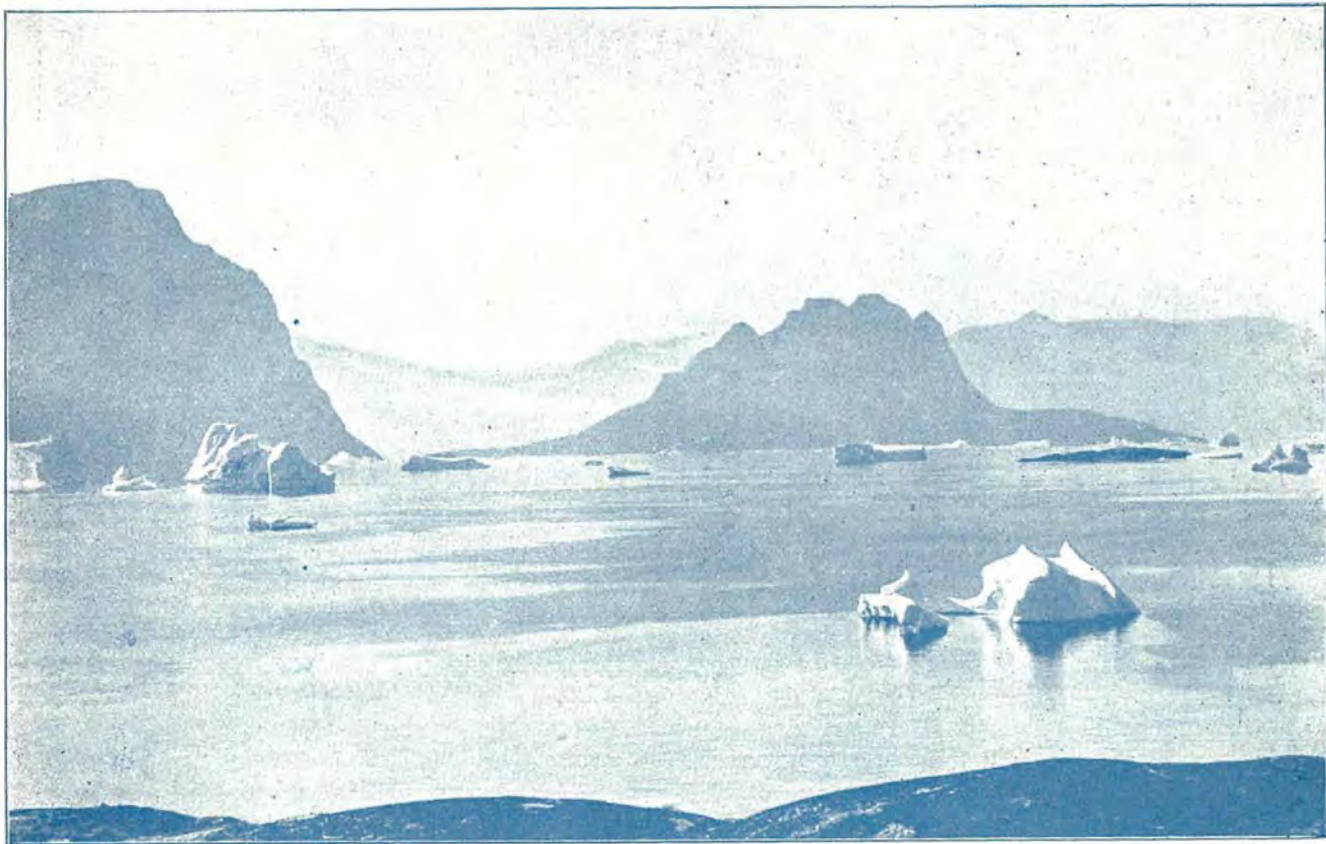
SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Nordgrønlandsk Fjordstemning.

fot. ALF. BERTELSEN.

FRA GRØNLAND TIL STILLEHAVET

Gyldendal har nu udsendt første Hæfte af Bogen om Knud Rasmussens berømmelige Slæderejse fra Grønland til Stillehavets Kyster. Denne Bog, som Hæfterne efterhaanden vil samle sig til, er mere end en almindelig Publikation om en Forskerfærd, den er selve Bogstavernes »sort paa hvidt« for Danmarks Indsats i Verdenshistorien, i Kulturhistorien. Paa en Slæderejse, der tog over tre Aar, 1921—24, kortlagde denne nu verdensberømte danske Forsker Land nord for Canada og Alaska og studerede de hidtil ubesøgte Eskimostammer heroppe.

Den 5te Thule-Ekspedition er en af de mest omfattende og strakte sig for Slæderejsens Vedkommende over 18.000 Kilometer. (Som Kuriositet kan nævnes, at Alexander den Stores Tog var c. 4000 Km.) Resultatet blev overvældende, Materialet ligeledes, og saa godt

som alle Eskimostammer i Landene omkring Polen besøgt. Ingen anden end netop Knud Rasmussen vilde kunne have opnaaet et saa intimt Kendskab til disse Eskimoer; hans Afstamning fra disse Folk og derved hans Kendskab til deres Sprog, Liv og Sædvaner, vandt deres Tillid og Aabenhjertighed. Med levende Fortællekunst beretter Knud Rasmussen om sin Rejse, sine Farer og Eventyr, og Billeder taget af ham selv og Filmsfotografen Leo Hansen ledsager hans Beretning.

Ansigt til Ansigt med Døden i den evige Sne, under Nordlysets blinkende Evighedsflamme og med Menneskehedens primitive Forposter til Venner, gennemførte han sin Rejse og bredte Nordlysets himmelhvelvede Glans over det lille Land, det Land, hvorom han udtalte ved Fakkeltøget: Danmark er ikke lille, naar kun dets Ungdom vil løfte det frem. Og det har hans



KNUD RASMUSSENS NYE BOG 1^{STE} HEFTE ER UDKOMMET.
ILLUSTR. PROSPEKT UDLEVERES GRATIS I BOGLADERNE.



fol. ALFRED HANSEN, Skagen.

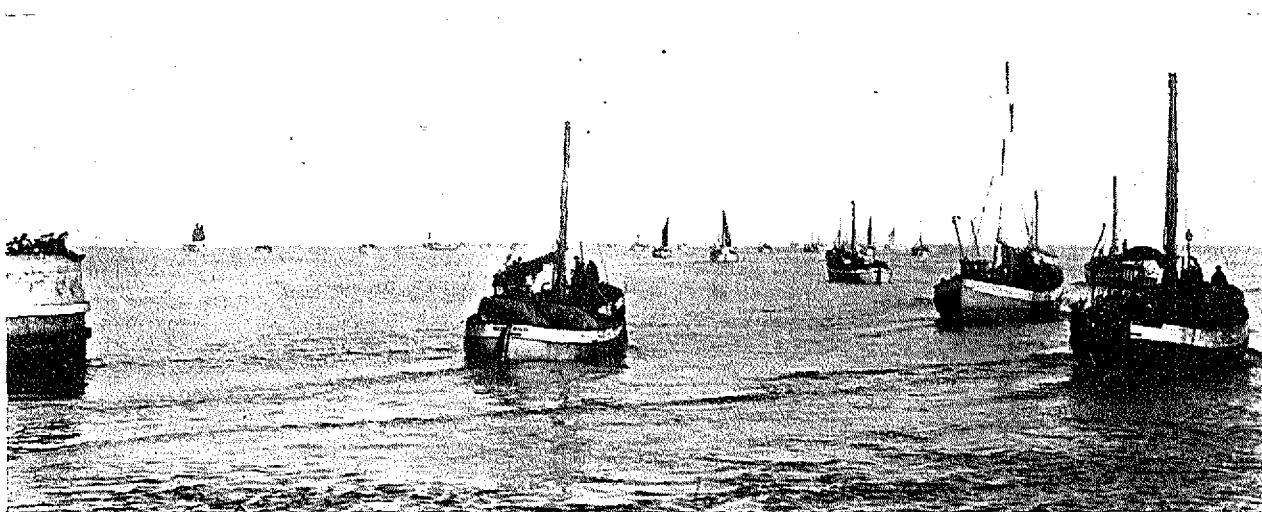
Fra Skagen, Fiskeri og Redningsvæsenet.

Naar Sommerens Solskær tindrer i Skagens hvide Sand, og Badegæsternes kulørte Parasoller og Dragter lyner omkap med det blændende Lys; naar de store, dovne Dønninger udefra Vesterovvov langsomt luller sig ind mod den flade Strand, da hændes det, at Øvelserne med Redningsbaaden for en Stund optager det dasende Publikum, og Redningsbaaden kan paa sin Vej til og fra Bygningen, hvor den staar gemt, være sikker paa en tårig og interesseret Tilskuerskare. Der er noget af det samme over dette Sceneri som over det tilsvarende i Hovedstaden, naar Ungdommen syngende af fuld Hals hilser den hjemvendende Sprøjte med Omkvædet: Paa'en! Paa'en! Paa'en igen! Nu kommer Nyboders Sprøjte hjem. Billedet over Teksten viser et saadant Optrin. Hu Æj! Hvor vi har travlt! Og saa er det jo rart ufarligt det hele, her paa Landjorden!

Skagens vidunderlige Strand og dens brogede Fiskerliv hører til Perlerne indenfor dansk Na-

tur og Folkeliv, herlige Sange og pragtfulde Billeder er skabte under dens Trylleri og Magt over Sindet. Men naar Sommeren er forbi, Badegæsterne draget bort, og de lyse Nætters Dæmring er sunket bag Havets Horisont, begynder et nyt Afsnit af Skagens mangeartede Liv. Efteraarets Storme og Sildens Ankomst maner ny Travilhed frem. Nu sættes Strandvagten langs Jyllands Vestkyst, og den svenske Sildeflaades Masteskov vokser i Havnen. Tusinder af svenske Fiskere gør Landgang efter Udskejning, og ikke lige stille gaar det altid til. Snart spiller Efteraarsstormen op, Strandinger og Redningsbaadenes Kamp mod Elementerne bliver til haard og grusom Virkelighed, og Vestkystens stoute Fiskere, der til Hverdag staar Ansigt til Ansigt med Fare, Savn og Død, møder disse med den samme Ro og Kraft den Dag og Time, de skifter den delvis sikre Fiskekutters Dæksplanker om med den skrøbelige Tofte i en Nøddeskal af en Redningsbaad.

Om Skagboen og hans Fæller langs Vestkysten



Den svenske Fiskerflaade gaar ud.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



Den svenske Fiskerflaades Masteskov i Skagens Havn.

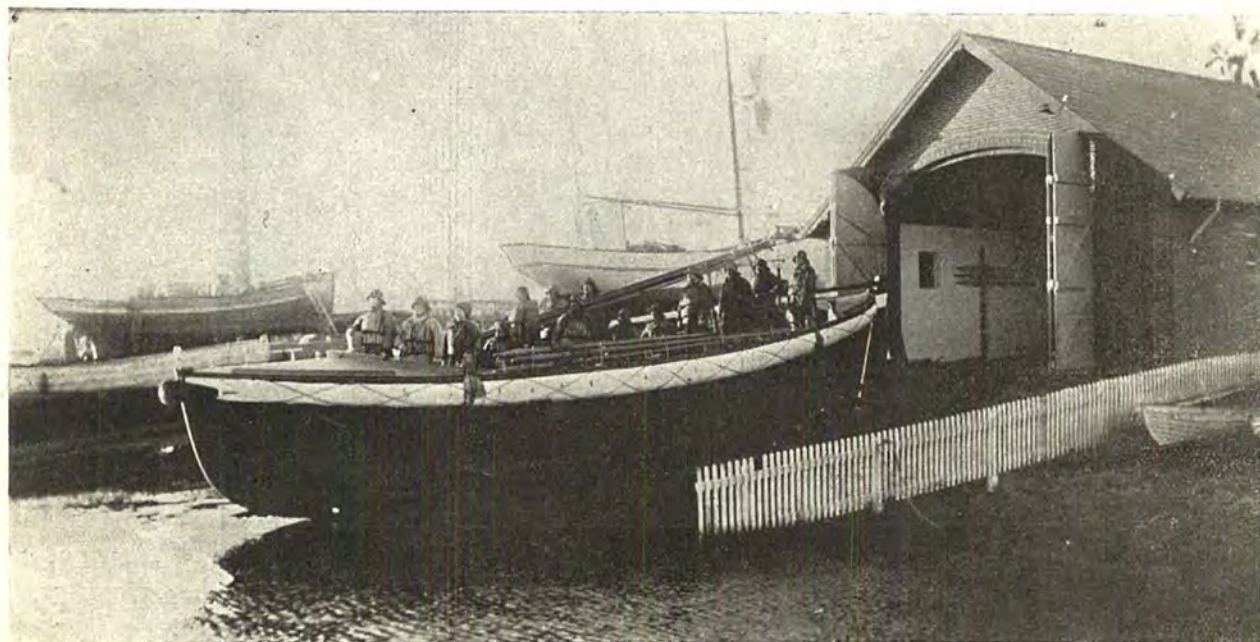
har lært os at hædre og skatte ham som Fisker, saa har hans heltemodige Indsats som Redningsmand, naar danske eller fremmede Søfarende var i Havsnød, gjort ham udødelig.

Vedrørende Nyanskaffelser til Redningsvæsenet foreligger følgende: Medens man tidligere mente, at det var en betydelig Fordel at kunne transportere Redningsbaadene over store Afstande ved Hjælp af Hest og Vognlad, gaar man nu mere og mere over til Indførelse af Motorbaade.

Vi har allerede 6—8 Motorredningsbaade, der synes at have gjort udmærket Fyldest, ikke alene et Sted som ved Skagen, hvor der findes Havn, saa Huset til Redningsbaaden har kunnet bygges lige ved Havnen, med Sliske ned til Vandet og med elektrisk Spil til efter Benyttelsen at hejse Baaden paa Land igen, — men ogsaa andre Steder, hvor Motorredningsbaaden maa transporteres paa Ruller ned til Vandet.

Der vil nu dels paa den førstkommende Fi-

nanslov, dels paa de følgende fremkomme Bevillinger paa ialt rundt regnet $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til en videre Udvikling og en Forstærkning af Redningsvæsenet. Ved de ny Havne ved Hirtshals og Hanstholm er anvist Plads til at bygge Hus til Redningsbaaden; der bliver dér et lige saa moderne Arrangement som i Skagen. Ved Esbjerg skal der anskaffes en stor Redningsmotorbaad, idet den nuværende Redningsdamper i mange Tilfælde ikke kan gaa ind paa Grundene. Forskellige andre Steder skal de nuværende Motorredningsbaade forstærkes, idet der skal indlægges kraftigere Motorer i Baadene, og endelig bliver der Tale om visse Omlægninger, saaledes at de kraftigere Baade henføres til Redningsstationer, hvor Strandingerne erfaringsmæssigt er hyppigere, medens Aarebaadene eller de mindre Motorredningsbaade overflyttes til andre Stationer, hvor der ikke er saa stærkt Brug for dem.



Den moderne store Motorbaad i Skagen klar til at gaa ud.

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



fol. RIMMEN

Under Festlighederne ved Godthaab foranstaltede Omegnens Storfangere Sportsopvisninger i Kajakkæntring, og Hs. Majestæt Kongen uddelte selv Præmierne fra en lille Jolle.

Forskerfærd fælles med dansk Sømandsfærd, at de begge gør Danmark større.
Uden dristig og dygtig Sømandsfærd mod Nord ingen arktisk Forskning! Derfor bør ikke alene en-

hver Dansk eje denne Bog, men særligt bør den færende Mand eje den. En Fællesfølelse af Kamp og Sejr vil besjæle ham og Bogen »Fra Grønland til Stillehavet« vil blive ham dobbelt kær.



fol. RIMMEN

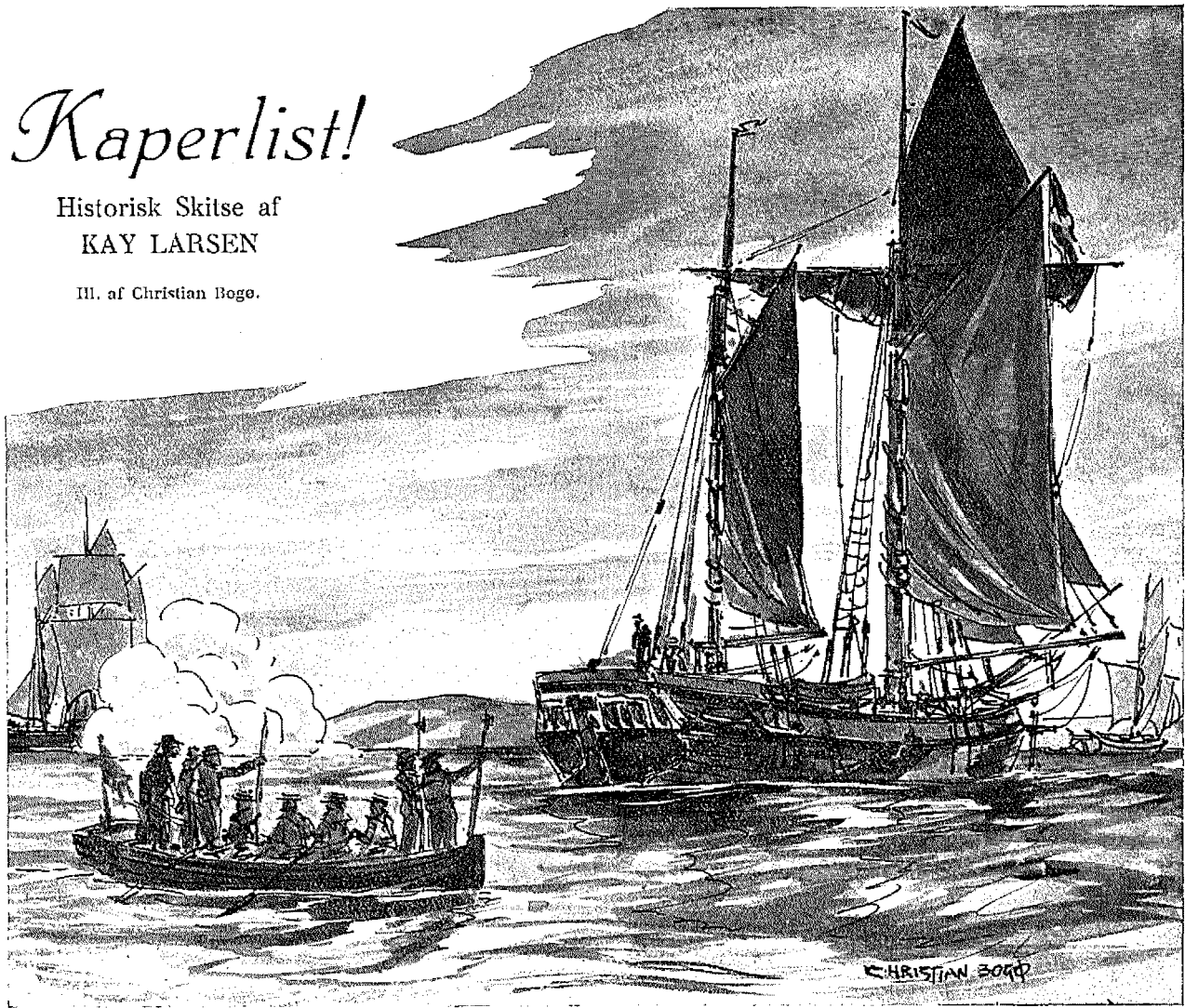
Grønlænderne er meget musikalske, og det er aldrig vanskeligt at faa Spillemand til en Dans. Kan man ingen Lokale faa, træder man lige saa gerne Dansen under aaben Himmel.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -

Kaperlist!

Historisk Skitse af
KAY LARSEN

Ill. af Christian Bogo.



Hvert Folk har sin Prøvelsestid, og vor gamle Stamme har haft flere. Ingen har vel været værre end Krigsaarene 1807—14 og den paafølgende Tid, hvor Landet mistede sin Sømagt og derved sattes langt ned i Smaastaternes Række, — hvor Handelsflaaden skrumpede ind, og hvor mange Erhverv visnede hen, og Dyrtid fulgte i Hælene paa Ulykkerne.

Hvad vi havde tilbage af Handelsskibe efter den engelske Voldshandling i 1807, maatte blive i Havnene, i Læ af Skanser og beskyttet af Kanonbaadene, eller luske langs med Kysten som Rotter langs en Mur. Den engelske Dogge var ude! Den havde Blod paa Tandene, og dens Forslugenhed var uden Grænser.

Vore Kanonbaade var som Grævlinge, der vel kunde bide til, men som maatte holde sig i Nærheden af deres Hul, naar den store, stærke Dogge sprang til og viste Tænder. Men saa fik vi et Kobbelt Terrier, hvis Bjæffen lød fra hver Kant

af Landet, og som iltet og hidsigt altid var rede til at fare ud, og som ogsaa nappede mangen en fed engelsk Mus — og det var *Kaperne*.

Allerede i Begyndelsen af 1808 var der knapt en Kystby i gamle Danmark, som ikke udrustede dertil, og naar en privat Reder eller et Aktieselskab, som havde inrettet sig paa Kaperudrustning, anmodede derom, var Øvrigheden villig nok til at »autorisere« Foretagendet og udstede Kaperbrev. Kaperføreren skulde blot være uberyglet. Han maatte forpligte sig til at overholde Regeringens Reglementer og til Sikkerhed for Overholdelsen stille en Kaution, der retede sig efter Kaperens Kanonantal, 500 Rdfr. pr. Kanon. Kaperen kunde da løbe ud og søge Bytte, hvor den lystede, og hvor den kunde. Det var farligt, da de engelske Skibe oftest gik under Konvoy, men det kunde være æventyrligt lønnende!

Med lidt Held var det en smal Sag for Kaperen at overrumple en Koffardimand og tage den

til »Prise«, og det skete da ogsaa i et Par Tusinde Tilfælde. Blot det tagne Skib var engelsk Ejendom, havde engelske Papirer eller var gaaet under engelsk Konvoy, kunde Priseretten i nærmeste Havn »condemnere« Skibet. Skib og Ladning blev saa solgt ved Auktion. En lille Afgift tilfaldt Søkvæsthuset, men iøvrigt fik Rhederiet i Reglen Halvdeelen af det indkomne Beløb, der i ikke faa Tilfælde kunde være 100,000 Rdlr. og derover, og den anden Halvdel fordeltes blandt Kaperens Mandskab, saaledes at Kaptajnen fik ca. 8 »Mandsparter«, Styrmandene 2—4, Matroserne 1 og Skibsdrengen $\frac{1}{2}$. Hvis Kaperen i saa Fald havde i. Eks. 20 Mand, blev det, naar alle Udgifter var fradraget, 8000 Rdlr. til Kaptajnen, 1000 til hver Matros og 500 til hver Skibsdreng. Det var et Kup! En Skibsdreng, der gik ombord og ikke ejede andet end sin Skjorte, sine Bukser og sin Bukserem, kunde komme hjem med sin halve Matrospart paa 500 Rdlr., ca. 1200 Kroner i vore Penge, i sin Lomme, — hvis han da overhovedet var i Besiddelse af en Lomme.

Naar en Kaper indbragte et Skib, hvis Papirer var i Orden, maatte den betale en Bøde. Der laa en af de store Vanskeligheder, da saa mange Skibe paa den Tid havde falske Papirer. Skibsføreren havde meget ofte 2 Sæt i Beredskab, et til Vennerne og et til Fjenderne. Man kunde paa Londons Børs og adskillige andre Steder købe falske Skibspapirer, saa at Skipperen med en Smule Behændighed kunde udlægge sig for Ven eller Fjende, som det passede, og i mange Tilfælde kunde det vanskeligt kontrolleres. Man kunde undersøge og forhøre saa meget, man vilde, uden Resultat; det gjaldt blot om i Tide at skjule det ubelejlige Sæt — eller lade det falde udenbords! Og saa skulde der særligt Held til at overbevise Fjenden. Kapergasterne havde ikke Ret til selv at opbryde Gemmer for at finde, hvad der kunde være skjult; det maatte kun Øvrigheden, — Priserettens Folk.

Det Tilfælde, der her skal fortælles, drejede sig netop om saadanne Vanskeligheder. Skibet, der blev taget, var ikke »fjendtligt« af Oprindelse eller Udseende og kunde kun overbevises om den virkelige »Nationalitet« ved List. Begivenheden er ganske og aldeles historisk — og saaledes er den:

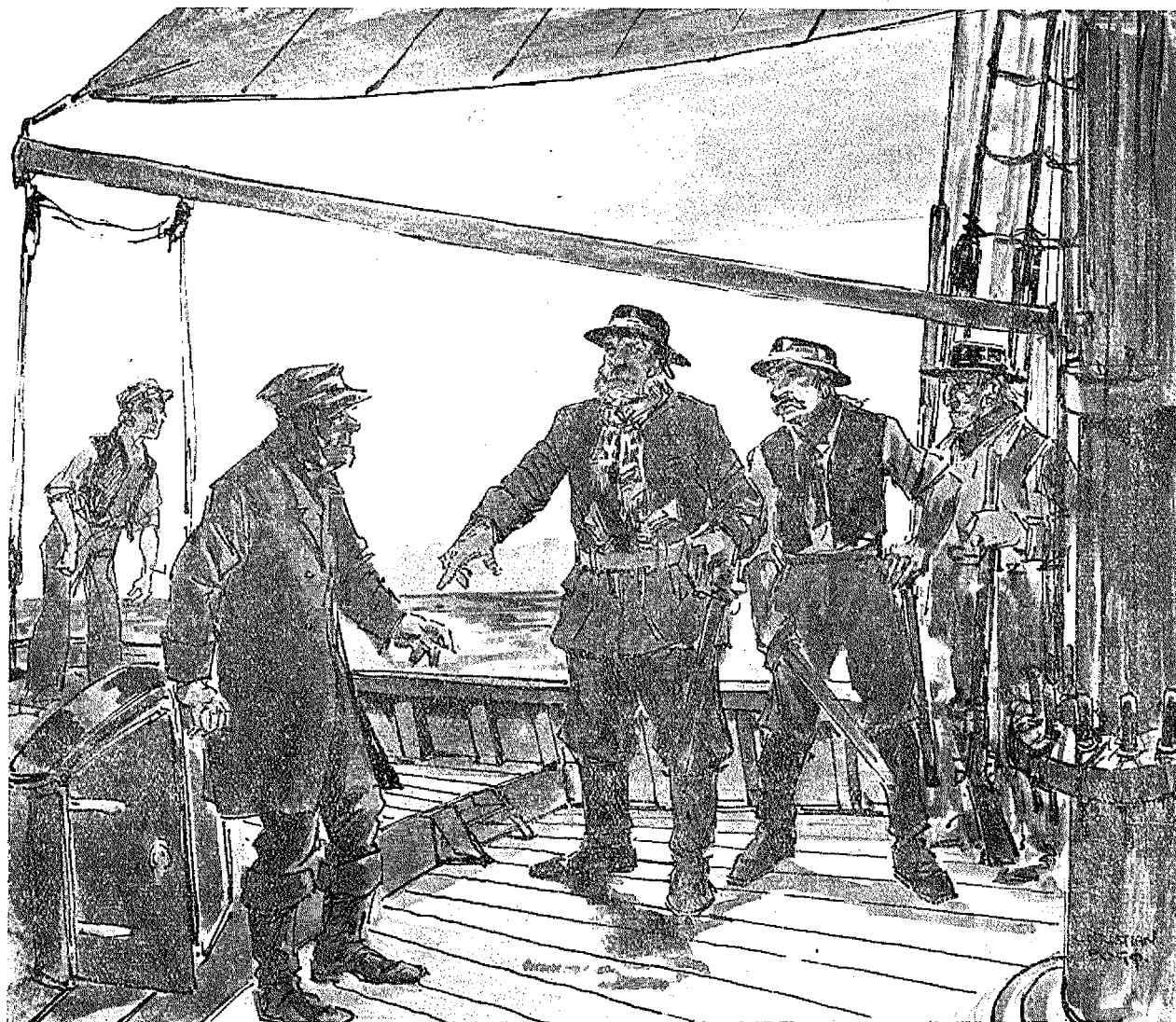
-- Der krydsede to københavnske Kapere, »Jægeren« og »Røverfjenden«, ved Bornholm. Kaptajnerne var »Makkere«, d. v. s. gode Venner og Kolleger, der stod hinanden kammeratligt bi med Hjælp eller Oplysninger. Det var hyppigt

Tilfældet, at Kaperførere slog sig sammen, krydsede i samme Farvand og tog Tørn sammen, naar Fjenden eller Elementerne bragte dem i Knibe. Føreren af »Jægeren«, Kapt. Hans I. Kofod, var fra Gudhjem og var vel kendt med de bornholmske Farvande. Kaptajnen paa »Røverfjenden«, Mich. Møller, havde sit Hjemsted i den stik modsatte Kant af Fædrelandet, nemlig Færøerne.

»Røverfjenden« var en rask Sejler, men af meget ringe Drægtighed. Den førte 2 Kanoner og havde foruden den norske Styrmand Hans Thorstensen' og den københavnske Prisemester Adolf Halfstrøm kun 7 Mands Besætning. »Jægeren« var større. Det var en Lugger med 2 Kanoner, og Mandskabet bestod af en Styrmand, en Prisemester, en »kendt Mand« og 20 Matroser. Kapt. Kofod var gaaet med Luggeren til Gudhjem, medens »Røverfjenden« den 7. September 1808 krydsede Syd-Øst for Bornholm, — og her fik man fra Kaperen en stor Galease i Sigte. Kapt. Møller lid straks sit lille raske Fartøj gøre Jagt paa den, og da den kom nærmere, saa' han, at den holdt Kurs mod Nordvest, altsaa mod den fjendtlige svenske Kyst. Da Folkene paa Galeasen saa', at den blev forfulgt, lagde de Kursen om og styrede Øst i, altsaa ad Rusland til. »Røverfjenden« halede godt ind paa den og fyrede et Skud med løst Krudt for at faa den til at standse Farten. Der skulde dog mere til, og først da »Røverfjenden« var kommet indenfor Skudvidde og havde givet den et skarpt Skud, strøg den nogle Segl og lod Kaperen komme paa Siden.

Mich. Møller klavrede ombord med en fem—seks Mand, bevæbnede til Tænderne, men Skipperen kom dem krænket i Møde og beklagede sig højlydt over den Overlast, der blev ham til Del! Galeasen var fra Rostock og havde intet med de Danske at gøre! Den var kun ballastet og skulde indtage Ladning i St. Petersborg. Mich. Møller gav ham da nogle knubbete Ord, fordi han ikke straks var stoppet op og havde gjort klart Bord!

Rostockeren talte sig varm: De Danske vilde spille Herrer paa Søen, og de skulde saa hellere vise Tænder mod Englænderne, der havde plukket dem, — end overfuse en fredelig Rostocker, der ikke ønskede andet end passe sin Dont. — Hvorfor han havde styret ad Sverrig til? — Jo, Skipperen havde lagt sig, og Styrmanden var syg, det var Rorgængerens Fejl, at Skuden var kommet for langt Nord i. Men det skulde han ikke staa en dansk Kaperfører til Regnskab for. — Mich. Møller forlangte at se Skibspapirerne. — Jo, dem kunde han godt faa at se.



Kaperkaptajnen gik saa med Skipperen ned i Kahytten, og dér fik han forelagt Skibets Papirer: Der var mecklenborgsk Maalebrev — og fransk Certifikat! Jo, det var rigtigt nok! Galeasen kom fra Rostock og var bestemt til St. Petersborg.

Mich. Møller tyggede lidt paa det. Det var temmelig sikkert, at Rostockeren var »fordægtig«! Forsøget paa at undkomme og Kursen, som blev lagt om! Skipperen havde rimeligvis falske Papirer. Men hvor var de rigtige? Ifølge Kaperreglementet havde Kaperne jo ingen Ret til at bryde Gemmer. Og hvis han »indbragte« Skibet til Christiansø til Undersøgelse, var han udsat for at komme til at betale Skipperen en Erstatning paa en 3—400 Rdlr.! De rigtige Papirer var sikkert godt skjulte, hvis de overhovedet fandtes, — og hvem kunde hindre Skipperen i at kaste dem udenbords eller brænde dem i et ubevogtet Øjeblik.

Medens Mich. Møller overvejede, syntes han at

se et triumferende Blik i Rostockerskipperens Øjne, — og saa var Tærningerne kastede. — Hvem var mest snu? Møller sagde ham, at der var Englændere i Farvandet, og at Rostockeren gjorde bedst i at holde sig inde under Bornholm Dagen over. Det fandt Skipperen ingen Anledning til, — men Møller holdt paa sit. Han vilde lade Styrmanden og fem Mand blive ombord til »Beskyttelse« og tage Galeasen under Konvoy med op langs Kysten. Det nyttede ikke, at Skipperen bandede og svor! Styrmand Torstensen og 5 Mand blev sat ombord i Galeasen; de blev paa Dækket med deres Vaaben ved Haanden, — og saa gik Møller igen ombord i »Røverfjenden«, hvorpaa begge Skibe stod ad Bornholm til.

Rostockeren havde truet med at bringe Sagen for Øvrigheden, men Møller mente ikke, der var Grund til at tro, at han vilde vove det. For at stille ham tilfreds havde han dog lovet, at han vilde lade Galeasen sejle sin egen Sø, naar Natten var vel overstaet, saa at han »kunde have sin

Samvittighed fri«. Henad Aften kom begge Fartøjer til Nexø og kastede Anker i god Afstand fra Byen.

Planen var lagt! Møller skrev et Brev til sin »Makker«, Kapt. Kofod, som han vidste laa i Gudhjem. Han forklarede ham Sagen og opfordrede Kofod til at komme næste Morgen ved Daggry under engelsk Flag, anstille sig for en Slup, sendt fra engelske Krigsskibe, og sætte sig i Besiddelse af Rostockeren, som saa rimeligvis vilde vise sine rette Papirer for at klare sig. En Baad blev sendt i Land med Brevet, som med Ilbud over Stok og Sten blev bragt videre til Gudhjem.

Om Natten satte Mich. Møller med største Forsigtighed sine Folk ind i Hemmeligheden. Hver Mand fik sine Instrukser, — og det var alle svedne Fyre, der kunde holde Tand for Tunge og ligesaa godt kunde være med til et Fif som til en Batalje. Baade paa Kaperen og paa Galeasen blev Gæsterne paa Dækket hele Natten med deres Huggertter og Pistoler ved Haanden.

Det blev en lang Nat. — Endelig stod Solen op, og Komedien skulde begynde.

Rostockskipperen var tidlig ude af Køjen og forlangte af Styrmanden at komme af Sted, men Torstensen vilde ikke røre paa sig, — han havde ikke faaet Ordre endnu fra sin Kaptajn. Skipperen kunde være saa gal i Hovedet, han vilde, han maatte vente en Stund endnu!

Saa dukkede der en Lugger frem i Nord! Alle gik til Rælingen, og Mich. Møller fik travlt. Han varskoede Skipperen: Ja, — var der saa ikke Englændere i Farvandet? Det saa ud til at være en armeret Barkasse!

Den kom nærmere og syntes at ville afskære Skibene fra Landet. — Og ganske rigtigt: Den førte engelsk Flag. — Møller raabte op og sagde mange onde Ord om Englænderne, men da »Faren« rykkede ham paa Livet, kommanderede han sine Folk tilbage til »Røverfjenden« og lod den lette Anker. Han raabte til Rostockskipperen om ogsaa at lette og gaa med ind til Byen, men Rostockskipperen verdte det døde Øre til.

I det samme drøede et Skud fra »Fjenden«, og Møller lod da i Huj og Hast sætte Sejl og lod staa ad Kysten til. Han raabte til Afsked til Skipperen, at Fjenden var ham for overlegen, og saa stod »Røverfjenden« ind mod Nexø for Sejl og Aarer. Skipperen skyndte sig ned i Kahytten for at »ordne Papirer«, og da han kom op paa Dækket igen, stod Luggeren netop forbi ham. Kofod varskoede ham og befalede ham paa Engelsk at blive liggende, »til han havde forjaget eller taget den danske Kaper«, og »Jageren« stod saa for fulde Sejl videre efter »Røverfjenden«. — Jage-

ren« skød endnu et Skud, men da »Røverfjenden« havde langt Forspring, — og Komedien gik godt, — vendte den og løb paa Siden af Galeasen.

Kofod gik ombord. Han havde skrabet sig en Uniform sammen, der lignede en engelsk Pristemesters, og han blev gladelig modtaget af Rostockeren, der bandede de danske Kapere og fortalte Kofod, hvorledes alt var gaaet til. Kofod forlangte at se Skibspapirerne, og de to gik ned i Kahytten. Den snu Rostocker viste nogle mecklenborgske Papirer, men Kofod vilde ikke tage dem for gode Varer og »beklagede«, at han maatte tage Galeasen med til Eskadren, han hørte til, da Skibet efter hans Mening maatte regnes for engelsk Prise. Da lod Rostockeren og kom frem med sine engelske Papirer, der var gemt under Laas og Lukke! Værsaagod! Galeasen var bestemt til Sverrig, hvor den skulde indtage engelsk Ladning, hvilket tydeligt fremgik af Papirerne. Af dem kunde man desuden se, at Skibet havde en Del Varer inde, som var skjult under Ballasten.

Nu var det Kofod, der lo. Og saa erklærede han paa bredt Dansk Galeasen for dansk Prise. Den snu Rostocker var overlistet. Rasende fo'r han op og kastede de engelske Papirer ud ad Kahytvinduet, men Gæsterne havde lyttet uden for, og en nrask Gut sprang udenbords og bjærgede Papirerne, inden de var bleven gennemvaaede og kunde gaa tilbunds.

Der blev Feststemning ombord blandt de danske Gæster, og Rostockeren maatte finde sig i sin Skæbne. »Røverfjenden« var klar inde ved Kysten, og da der blev signaliseret fra »Jægeren«, og det danske Flag var kommet til Tops paa Galeasen, lagde den ud paany, og Mich. Møller gik ombord og hilste paa sin gamle Bekendt, Rostockeren. Et glædeligt Gensyn — for den ene af Parterne.

Straks efter gik »Jægeren« under Sejl med Galeasen og fulgte Kysten Nord paa. Skibene passerede samme Dag Svaneke og krydsede saa ud i rum Sø videre Nord paa uden at træffe nogen Fjende. Den 9. September kom Kaperen velbeholden med sin Prise til Kristiansø, i sikker Havn under Fæstningens Kanoner. Fangerne blev afleverede til Kommandanten, og Priseretten tog straks Sagen under Behandling. Dommen faldt, som venteligt var, til Fordel for Opbringerne. Galeasen med sit Inventar og sit Gods tildømtes de to Kapere som god Prise.

Snart efter afholdtes Auktion, og Prisepenge blev fordelt mellem Kaperrederne og Fartøjerens Mandskaber. — Det er ikke altid Vaabnene alene, der besejrer Fjender.

SKÆBNE- UHRET

Novelle af Bjørn Erichsen.

I.

Fru Godsejer Lindholm sad alene ved det opdækkede Middagsbord; hun havde selv bedt sin Mand ikke at bekymre sig om Tiden, hvis Jagtens Glæder bød ham nye Oplevelser — hun kunde jo nok spise alene for en Gangs Skyld. Og efter mange elskværdige og smigrende Indvendinger havde han tilslut smilende givet efter:

— Du ved jo nok, dejlige lille Betty, at ingen Nydelse kan sammenlignes med den, at sidde hos dig og glæde mig over din friske Ungdom og beundre din fine Profil, din aristokratiske lille Næses umærkelige Bøjning og din faste, runde Hage. Men din Vilje skal ske — nu som altid! Saa aftaler vi ingenting.

Frantz, Tjeneren, kom ind med den stegte Fasan. Det var en lang ranglet Fyr med runde, maabende Øjne der lignede Nuller. Han lyttede altid ved Døren, for at opfange Brudstykker af Ægteparrets Samtaler.

— Den sjofle Karl! — tænkte Fru Betty. Hun syntes at kunne læse hans Tanker af hans servile, listige Minespil: han syntes selvfølgelig det var en mærkelig Kombination, dette her: den purunge Grossererdatter og Godsejeren, der var femogtyve Aar ældre og forlængst havde mistet sin Ungdoms Slankhed.

— Midt paa Bordet stod en stor Skaal med Frugt, duggede blaa Druer fra Drivhuset, gule svulmende Pærer og røde Æbler fra Haven, langhasede store Nødder fra Hassellunden. Æbleduftten blandede sig med den varme krydrede Lugt af den stegte Fasan.

Fru Betty svøbte Langsjalet tættere om sig og skuttede sig en lille Smule. En svag Kuldegysning sitrede gennem hendes spinkle Skuldre og nedad den smidige Ryg.

Det var Efteraar nu — men desuden var alt saa koldt her i denne vældige store Spisesal, hvor hun sad ganske alene, begloet af en æselagtig dum Tjener, hvis Blikke hun følte i sin Nakke. Det bonede Parketgulv syntes ligesom en Isflade at udstraale Kulde, Væggene, der var behængt med Kobberbækner og gamle hollandske Raderinger, var lyse og kolde, og Stukfrisen langs Loftet lignede Sneornamenter.



En Tjenestepige med en hvid Kappe paa Hovedet kom lydløst ind og forsvandt lige saa lydløst. Hvad mon hun skulde? Velsagtens bare konstaterer, at Fruen saa lige saa ulykkelig ud som hun plejede..... men idet Døren gik, hørte Fru Betty den fjærne Lyd af munter Latter. lys klinger Kvindelatter.

— Gid jeg var en af Høspigerne, — sukke de den lille Frue, — de oplever da noget, de færdes sammen ved Arbejdet ude i den straalende dejlige Natur, drikker tyndt Øl af de runde, tøndebaandsbeslaaede Lejler og plukker selv Nødderne af de gulnede Hegn. Gid jeg var Røgterens Datter, som malter Køer Klokken 5 om Morgenen og slider i det lige til Solen gaar ned, og som ikke besværes af forelsket Beundring og underdanig Komplimenteren af en Mand, der vil »bære sin Kone paa Hænderne gennem Livet«.

Fru Betty stirrede tankefuld ud gennem Vinduet, Grenene daskede mod Ruderne, det blæste nok en Smule. Løvet spillede i grønne Skygetoner, og transparent gyidne Lysdyb, og bagved anede hun Parken, Markerne med Kornet sat op i Traver, Skovene og Stranden og hele

den vide Verden, som hun var lukket ude fra — hun, der var begravet ligesom i en gylden Kiste her i al sin Overflod og Rigdom.

II.

En voldsom Hundegøen lød ude fra Forstuen, nogle tunge, hurtige Skridt kom gennem Dagligstuen og Døren blev smækket op. Aah, hvor hun kendte de Skridt — — og det løb hende koldt ned ad Ryggen ved Tanken om at hun nu skulde høre alle de sædvanlige Hyldestord, være Genstand for den sædvanlige næsten ydmyge Beundring.....

Hun vendte med Vilje ikke Hovedet. Men nu var han der — og hun hørte hans hviskende Stemme, idet han varsomt, som om hun var af Porcellæn, tog om hendes Hovede og bøjede sig ned over hende:

— Jeg *maatte* komme — alligevel. Jeg kunde ikke undvære min lille Gudinde — min Dronning, min Feprinsesse —.

Og han blev ved, mens han halvt knælede ved Siden af hende:

— Aah du, hvilken vidunderlig Dag det har været — kølig, lidt fugtig Luft, med en Stemning som kun en Jæger kender den: Kaalmarkernes blaagrønne Felter, med de skøre saftige Blade, der knækker under Støvlerne, — en Duft fra Diget af Nælder, der er blevet brændt til Høj af Sommersolen og nu krydrer den blæsende Luft — — — Agerhønsene, der trækker lavt over Engene, mod drivende Skyer og blaa Ruder. Men jeg *længtes* efter dig — aah hvor jeg *længtes* — og hvor det er ufatteligt vidunderligt at du, den fine unge dejlige Betty, tilhører mig — jeg fortjener jo ikke en saadan Skat, men jeg vil tilbede dig og bære dig paa Hænder. — —

Aah! bære paa Hænder! Naturligvis det glemte han saamænd aldrig at fortælle. — — Hun havde en Fornemmelse, som om hun svævede i Luften, uden at komme af Stedet — i et kvalmende tomt Rum. Hun følte en Hedeølge af Ærgrelse gennem Kroppen; hun havde mest Lyst til at slynge ham Sandheden i Ansigtet — fortælle ham, hvor frygteligt hun kedede sig, hvor ulykkelig hun var.

Men det kunde hun paa den anden Side heller ikke. Det vilde være Synd. Han holdt jo saa meget af hende og troede at gøre alt saa godt. Men dette Liv var uudholdeligt.

Og i et Nu slog en Tanke ned i hende — eller rettere, det var som om en Række forborgne, halvt ubevidste Tanker pludselig slog ud i Beslutning:

Hun vilde — hun *maatte* bort fra alt, alt dette. Hun vilde hjem — til sine Forældre i København, til det Hjem, hvor hun havde oplevet saa muntre Ungpige dage. Og hun vilde *aldrig*, aldrig vende tilbage!

III.

Stormen tog til henimod Aftenen, og Regnen begyndte at skylle ned. Det var som om Elementerne sammensvor sig om at hindre hende i at udføre sin skæbnesvangre Beslutning. Men Uvejret havde den modsatte Indflydelse paa Betty: for det første vilde hun vise, at hun ikke lod sig kyse, — det gjorde jo ogsaa Flugten helt romantisk, dette Herrens Vejr, — og for det andet forstærkedes den Stemning af Ubehag og Ærgrelse, som beherskede hende. Nedad de sorte Ruder siledede Regnfaldet, og af og til slog en Gren mod Glasset med en Voldsomhed, som om det var en forkommen Fugl, der vilde bryde ind.....

Betty havde hele Aftenen været uforstyrret, hun havde foregivet stærk Hovedpine og bedt om at *maatte* være alene til næste Morgen.

— Naar vi saa mødes ved Thebordet, er det nok bedre —, sagde hun og unddrog sig sin Mands bekymrede Kærtegn og Beklagelsesudbrud.

Hendes lille brune, elegante »shutcase« var pakket propfuld af det allernødvendigste, og hun ventede blot paa, at det skulde blive Tid at tage afsted. Hun var ligeglad med Vejret. Stationen laa en halv Times Vej herfra, og Toget gik naar Klokken manglede et Kvarter i Et. Nu var det lige ved Midnat.

Betty greb sin Haandtaske og listede ud paa den lange mørke Korridor. Den var ligesom fyldt af et andet Liv nu, end ellers. En klam Uhyggestemning greb hende. Det var som om noget rejste sig i hendes Underbevidsthed og gav sig til at lytte.

Gaarden var meget gammel — en af de middelalderlige Herregaarde med Vindeltrappe i Taarnet og med en vandfyldt Grav rundt om de røde Klosterstenslænger. Den var saa gammel, at den, ganske vist i en noget anden Skikkelse end nu, havde tilhørt en af Kongemorderne fra Finnerup Lade.

Fru Betty gøs, mens hun famlede sig afsted langs den kolde Mur. Enhver lille Lyd fik hende til at fare sammen. Det var jo Timen for Natens Mustik, Solen, de Levendes lyse klare Sol var nu dybest under Horisonten, og alle de hemmelige Kræfter kunde røre sig frit.

Fru Betty var ikke *særlig* mørkerød. Og hun

havde altid smilet ad Folk, der var belemrede med slige Følelser. Men nu overvældedes hun af den mærkelige Midnatsstemning, som i Virkeligheden har saa stor Magt over næsten alle. Hun følte, at hvis et Ugleskrig eller et fjærnt Hanegal brød Stilheden, vilde det virke paa hende, som om en usynlig Haand rørte ved hendes blottede Rygmarv.

Det var egentlig ikke saa meget Angst, som en egen, ukendt Følelse af koncentreret Skæbne. Og det var jo ikke saa underligt, thi den Beslutning, hun havde taget, var jo ladet med Skæbne.

— — — Endelig naaede hun ned i den dybe, tøndehvælvende Port og stod lidt der og lyttede, inden hun gik over Broen ud paa Landevejen. Enhver Lyd gav Ekko under denne Porthvælvning, det var som om den, ligesom en Konkylie, var fuld af Lyde, der kogte i dens Dyb.

— — — Og pludselig hørte hun en Klang ligesom af et Uhr, der slaar — en spinkel, men klar Klang, som af et gammelt Spindelværk.

— Skæbnehret! tænkte hun.

Oppe i Taarnet var der et gammelt Uhr, hvis Værk nu ikke længer fungerede, men som dog endnu kaldtes Skæbnehret, fordi et gammelt Sagn fortalte, at naar det ved Midnat slog 13 Slag i Stedet for 12, saa vilde der ske en stor Ulykke for Gaardens Herre.

— Skæbnehret, — hviskede det i Bettys Sind. Hun var nu kommet ganske ud af Ligevægt og stod stille, mens hun lyttede efter Klangene, der gentog sig: to — tre — fire — fem — seks — syv —

Tankerne stormede gennem Bettys Hoved. Hvad var det for en hemmelig Kraft, der talte manende til hende, mens hun talte Skæbnehrets Slag? der talte til hende om Forræderi — om det Forræderi, som hun var ved at øve — mod den Mand, der glad vilde give sit Liv for hende — og som hun frit havde valgt, da han endelig dristede sig til at bejle til hendes Haand, — ja, som hun endog havde opmuntret, da hun mærkede, at han ansaa det for en Umulighed, at hun, den fine, purunge Skønhed, skulde kunne tænke sig at binde sin Skæbne til hans.

Og mens denne hemmelig Røst talte i hendes Indre, lyttede hun stadig efter Skæbnehrets Slag:

— Otte — ni — ti — elleve — — —

Betty følte, at hun var ved at begaa en Forbrydelse. Hun havde jo dog troet, at hun elskede ham — og vidste hun egentlig talt, om hun endnu elskede ham eller ej?

— Tolv — — tretten!

Greben af panisk Skræk styrtede Betty ind i Korridoren igen. Nej, nej, det Ansvar var for tungt. Hun vidste nu, at hun ikke kunde forlade sin Mand paa den Maade. Og skulde en stor Ulykke times ham, saa vilde hun dele hans Skæbne. Hun vilde ikke fejgt liste sig fra ham og fra de Farer, som truede ham.

Snublende og stakaandet fløj hun gennem den lange mørke Gang, ude af Stand til at ræsonnere klart, for nu syntes hun at høre Puslen og Lyd af Skridt et eller andet Sted fra.

Hun standsede brat — Skridtene kom jo lige mod hende! Angsten var ved at overmande hende, men nu blev der strøget en Tændstik, og Lyset faldt ind i et kendt Ansigt:

Wentzel Lindholm stod foran hende, i Pyjamas og Morgentøller, og med et højst forbløffet Udtryk i Ansigtet.

IV.

— Men, Betty dog — udbrød han. Hvad er der i Vejen? Hvorfra kommer du, eller hvor vil du hen — i dette Vejr, og paa den Tid?

Betty fandt ikke Ord, der kunde udtrykke, hvad hun følte, eller der kunde forklare, hvad hun havde følt. Men hun faldt ham om Halsen og hulkede.

— Aah, Wentzel! jeg har saa meget, jeg maa sige dig. Og nu kan jeg sige det — fordi det nu er nødvendigt, ellers maa du jo tro noget meget værre. Lad os gaa ind og tale sammen.

— Og du har din shutease i Haaden — udbrød Godsejeren. Og pludselig gik der et Lys op for ham, hun saa det paa det Udtryk af Græmmelse og Sorg, der lagde sig over hans Miner.

— Nej, nej, sagde hun hurtigt, — det er rigtig nok, at jeg vilde rejse, men det er ikke fordi jeg ingen Følelser har for dig. Men jeg keder mig, Wentzel — jeg er saa dybt ulykkelig, fordi — fordi — — —

— Ja hvorfor? — spurgte han, mens han med Armen om hendes Liv fulgte hende ind i Biblioteksalen, der laa op mod Korridoren.

— Fordi jeg — — ikke vil bæres paa Hænder! —

Wentzels Overraskelse var saa ægte, at Betty ikke kunde lade være med at smile.

— Kom nu Wentzel, saa skal jeg forklare dig det hele, — sagde hun. Jeg vil være din Kammerat, forstaar du! Jeg vil dele dine Oplevelser med dig, selv om du maaske synes, jeg er for spæd og ung og féagtig og alt det andet — nej,

jeg vil ikke bæres paa Hænder, det er altfor kedsommeligt, jeg vil — — —

— Aah! udbrød Godsejeren, — jeg forstaar dig saa godt — — — ja, hvor har jeg dog været dum! hvor har jeg dog været taabelig!

— Ja, *det* har du, — svarede Betty og ruskede nu helt overgivent i ham, glad over at han straks forstod hende; — men *jeg* har ogsaa været dum — for jeg kunde jo have sagt det til dig for længe siden. Men først da jeg hørte Skæbnehret slaa tretten Slag, blev jeg klar over, hvad der var min Pligt.

— Skæbnehret? spurgte Wentzel. Han kendte selvfølgelig Sagnet om de tretten Varselslag, og de saa et Par Øjeblikke tavse og alvorlige paa hinanden. Og saa hørte de begge tydelig den fjærne Klang ligesom af et Uhr, der slaar Time-slag.

— Aah — nu slaar det jo igen, sagde Betty, — hør, hvor spøgelsesagtigt det lyder!

Og uvilkaarligt begyndte hun igen at tælle: to — tro — fire — fem —

Godsejeren lyttede og saa grundende frem for sig. — Ja, hvor kommer det fra? — sagde han, — Skæbnehret er det ihvertfald ikke, for den Lyd har jeg hørt, lige siden jeg vaagnede. Aah, nu forstaar jeg det!

— Hvordan, — spurgte Betty. Hvad mener du?

— Jeg mener, at et Par Tagsten er blevet revet løs af det gamle Taarn af Stormen, og jeg lod Hullet stoppe med et gammelt Metalbækken som foreløbigt Middel til at afværge altfor meget Søleri paa Vindeltrappen. Naar Regndraaberne falder paa Kanter af Bækkenet, maa den Lyd komme frem.

— Aah! sagde Betty slukøret.

— Ja — men det er nu alligevel Skæbnehret, du har hørt, — vedblev Wentzel alvorligt. — Skæbnehret, som bestandig slaar for os. Det er dit og mit Skæbnehur, hvis Slag du har hørt

klinge. Men bliver mere lydhør om Natten, end man er i Dagslyset, naar Travlhed og Fællesvirke forvirrer vore Sanser. Men Gudskelov, at du havde Øre for Varselslagene! Altfor mange af os sidder lige som en døvstum ved en Mikrofon. Ogsaa *jeg* har gjort det. Tak, Betty, tak, du brave lille Kammerat, fordi du hørte efter og handlede, som du burde! Skal vi ikke, før vi gaar i Seng, drikke et Glas Vin paa, at en ny Æra skal oprinde —

— Jo, sagde Betty, — det var forresten sjovt at sidde og skaale ved Midnatstid, ganske alene med hinanden. Men du maa love mig en Ting, lille Wentzel, helligt og ubrødeligt.



— Og hvad er det? spurgte Wentzel.

— Du maa aldrig mere tale om at — *bære mig paa Hænderne!*

Søforhør. — »Tyr«s Uheld ved Broerne.

Brofogden ved Langebro har rapporteret:

Den 28. August nærmede »Tyr« sig med langsom Fart Langebro, idet Broen svingede ud. En Lægter, som »Tyr« havde paa Slæk, var kommen ud af Retning, og under Forsøget paa at bringe den i Retning igen tørnede den Broen. »Tyr« forsøgte at stoppe den, men tørnede endnu en Gang.

Under Søforhøret forklarede Kaptajn Dragsbæk paa »Tyr«, at han havde stoppet op, men Strømmen holdt Farten vedlige. Da Lægteren skulde rettes op, blev en af Slæberne uklar, og inden den kunde rettes op, kom »Tyr« for tæt ind paa Broen. Han plejer at have den

Slags Lægtere fortøjet paa Siden, men det var ikke sket denne Gang, fordi han mente, at Forholdene var gode, og han vilde spare Tid.

— Den 4. September rapporterede Brofogden ved Knippelsbro, at »Tyr« var gaaet gennem Broen med en Lægter, som havde tørnet Broens Afviserværk.

Angaaende denne Affære forklarede Kaptajn Dragsbæk under Søforhøret: Ved Anduvning af Broen tog Lægteren en Giring Bagbord over, og da den skulde rettes op, tog den en Giring Styrbord over og tørnede Broen, hvorved der kom en Bule i Vandgangen. Han havde ikke Lægteren fortøjet paa Siden, idet han ogsaa denne Gang havde travlt.

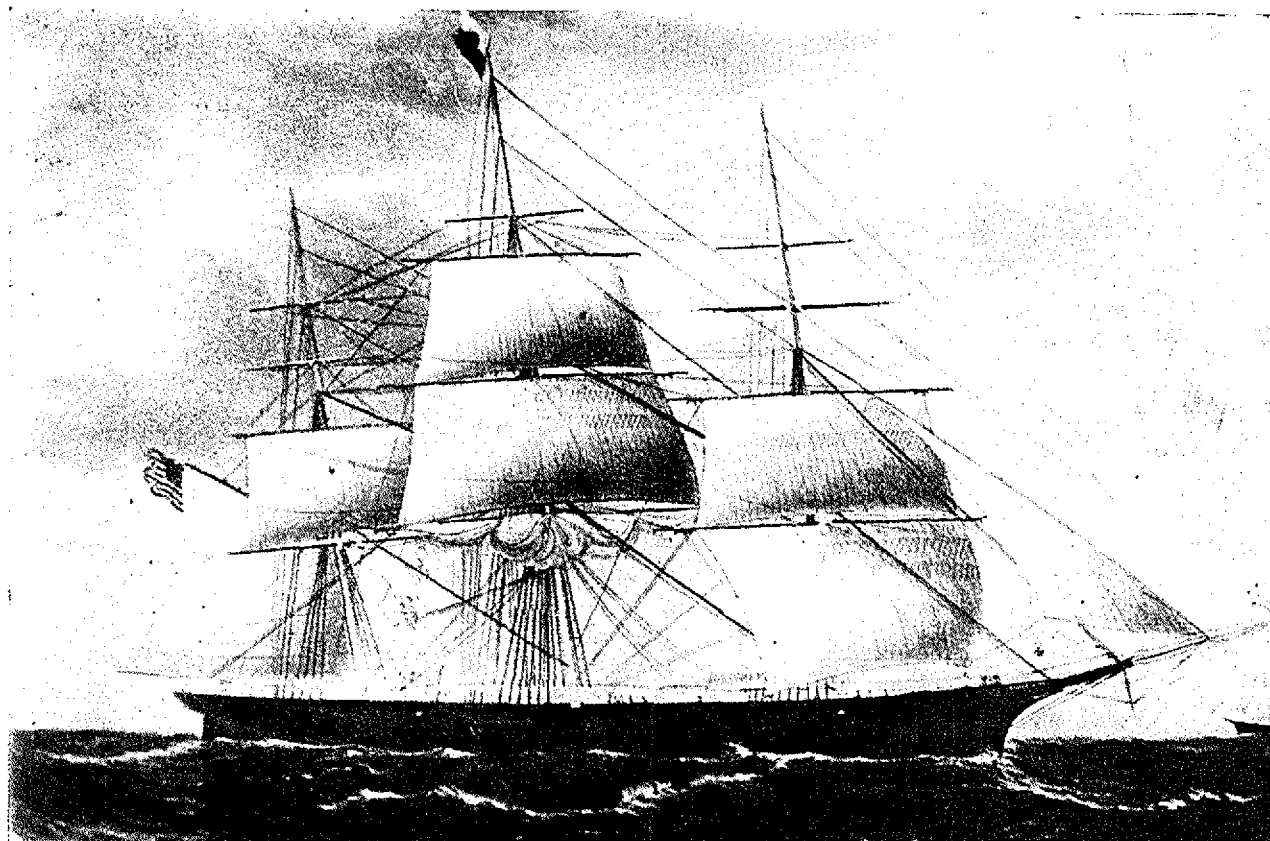
AMERIKANSKE TE-CLIPPERE

AF KINA-CLIPPERNES HISTORIE

VED
OSCAR JENSEN

♦♦♦♦

»FLYING FISH« OG »JOHN GILPIN«



»Flying Fish«.

»Flying Fish« var som tidligere nævnt bygget paa Donald Mackay's Værft i Boston 1851 og tilhørte Sampson & Tappan, der paa den Tid var Bostons største og førende Rederi. Dette Firma satte alt ind paa at eje en Flaade af hurtigt sejlene og smukke Skibe, og der blev i saa seende ikke sparet paa Omkostningerne under disses Bygning og Udrustning. Det bedste Materiale var ikke for godt — hverken i Skrog eller Rig, og for at give Lyst til Vedligeholdelsen af dette, sparede der heller ikke paa Provianten — i hvert Fald ikke paa den, der var beregnet til Skibenes Officerer. Men det var naturligvis og-

saa herfra, Lysten i første Instans skulde udgaa, og saa blev det en Sag mellem Kaptajn og Styrmand, hvorledes og med hvilke Midler de vilde forplante den forud til Folkene foran Stormasten. Fakta er, at der gik Ry af Levemaaden ombord i Sampson & Tappans Skibe, og de eneste Klager, der lød fra Søfolk, som havde sejlet med dem, var, at Desserten undertiden kunde være lovlig haard og jernholdig; men i saa Tilfælde var man heller ikke bange for at hive den i Hovedet paa dem, der serverede den.

»Flying Fish« maalte 1505 reg. Tons og 198 Fod og 6 Tommer fra Hale til Snudesplds. Dens

største Bredde var 38 Fod og 2 Tommer, Dybden 22 Fod med 25 Tømmers Bundrejsning paa halv Sidebredde, og dens Vingefang spændte over 49,400 Kvadrat Fod Bomuldsdug med »Den vaa-de Død« iberegnet — det saakaldte *watersail* under Klyverbommen. Clipperens Skrog var sort-malet med den gængse Guldstribе langs Skandækslisten, og en sølvskællet Fisk paa Vingerne prydede dens Gaflon og gav ligesom Indtryk af flyvende Fart.

Som tidligere beskrevet var det Kaptajn Edward Nickles, som havde Kommandoen over »Flying Fish«, og vi har set, hvorledes denne Clipper paa sin første Rejse under Kapsejlad til San Francisco blev sejlet 6 Dage agterud af New York-Clipperen »Sword Fish«. Men hermed er endnu ikke fortalt synderligt om Kaptajn Nickles.

Hvor denne Ulk egentlig stammede fra, var der delte Meninger om. Nogle paastod, at han var rundet af gammel og fornem Ny England-Slæggt. Andre holdt paa, at han havde sin Rod i Bowery's Bærme, mens Søfolk, som havde sejlet under ham, bandte paa, at han var Søn af Havblik og Uvejr og var kommen til Verden i en Hvirvelvind, og denne sidste Paastand skulde naturligvis være Udtryk for hans Temperament. Han kunde være blid som et Lam og bister som en olm Tyr, og gik noget ham imod, kunde han slaa en Mand i Dækket for den ringeste Forseelse og bagefter stikke Synderen en Plade Tobak som Plaster paa Saaret. Han var Sømand om en Hals og regnedes for at være en fin Navigator. Mange Vener havde han baade i Land og blandt Kolleger, og som tidligere antydet var han selskabelig anlagt og dertil en Ynder af god Mad. Hans smaa fornøjelige Frokost- og Middagsselskaber for Venner i fremmede Havne gik der stort Ry af og omtaltes som den rette Form for Gæstfrihed ombord i et Skib — et Eksempel, alle Clipper-Kaptajner burde følge.

Mens »Flying Fish« laa i New York og lossede sin første Te-Last, løb Clipperen »John Gilpin« af Stabelen fra Sam Hall's Værft i Boston og blev straks slæbt til New York, hvor dens første Last for Californien laa klar. Denne Sam Hall-Clipper maalte 1089 reg. Tons og var forøvrigt en tro Kopi af »Sword Fish«. Den var under Kommando af den samme Kaptajn Doane, som senere førte Clipperen »Grace Darling«, og som var almindelig anerkendt for sin haarde Sejlads og Pligtfølelse overfor alle de amerikanske Te-Clipper-Traditioner.

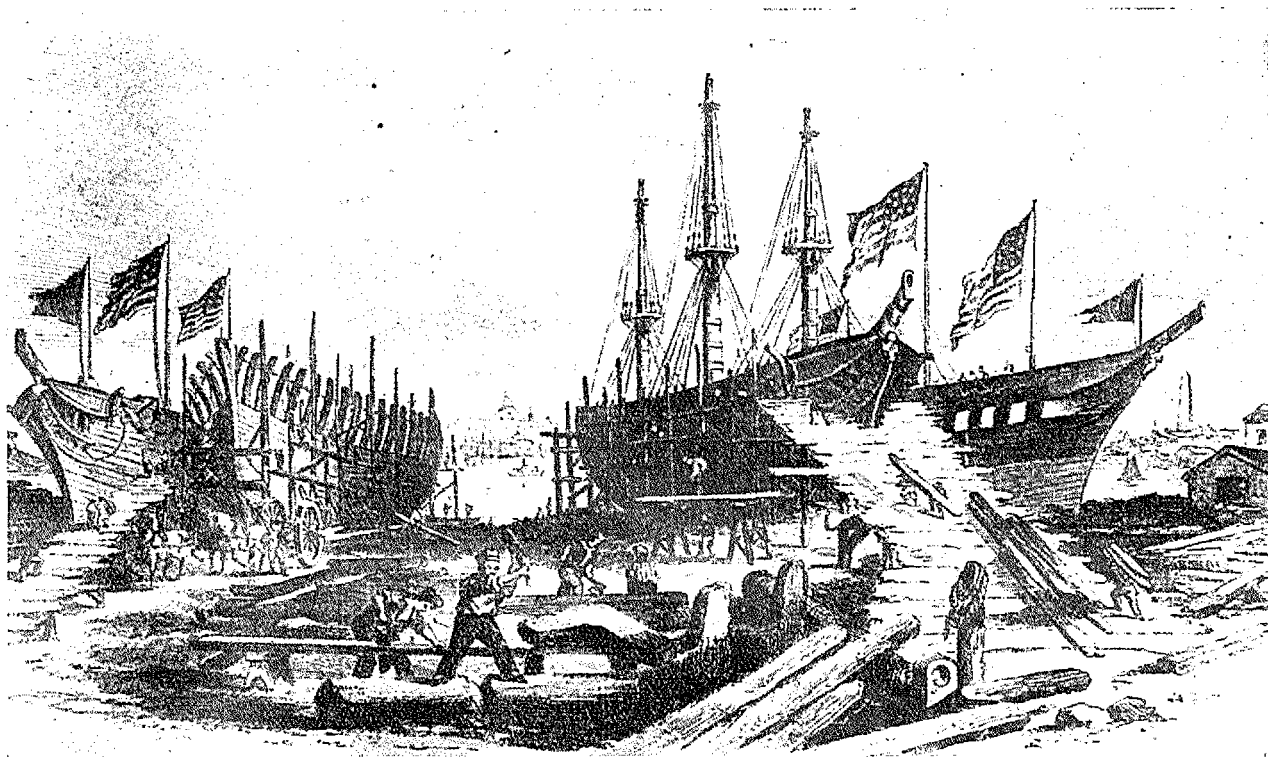
»Flying Fish« og »John Gilpin« forventedes

begge at være klar til at stikke i Søen samtidig i Begyndelsen af November 1852, og naturligvis blev der indgaaet store Væddemaal om, hvilken af disse to Clippere der blev Indehaver af Sæsonens Rekord til San Francisco. Baade Nickles og Doane var sejrssikre, og til at begynde med lod Doane endogsaa skinne igennem, at han nærede saa store Forventninger til sig selv og Sam Hall's Clipper, at han ansaa det for givet, at John Gilpin ogsaa vilde blive den første af hele Clipper-Flaaden, der stod Golden Gate ind i denne Sæson.

Kaptajn Nickles tænkte akkurat det samme om »Flying Fish«, men han talte ikke højt om det. Og da den lille smarte 1000 Tons New York-Clipper »Wild Pigeon« under Kaptajn Putnams Kommando allerede stak til Søs den 12. Oktober, og »Westward Ho« — en hel ny Mackay-Clipper paa 1600 Tons, som ogsaa tilhørte Sampson & Tappen, afsejlede fra Boston den 20. Oktober, slog baade Doane og Nickles Tanken af Hovedet om at blive Sæsonens første Mand i San Francisco, men ingen af den opgav Haabet om at vinde Prisen for Aarets hurtigste Rejse.

John Gilpin afsejlede fra New York den 29. Oktober 1852 med en udsøgt Besætning, som Rederiet Pierce & Hunnewell i Boston paa Kaptajn Doane's Foranledning i al Hemmelighed havde skrabet sammen blandt Eliten af de Clipper-Besætninger, som var afmønstret der den sidste Maaned. Disse Ulke kom direkte fra Boston med en Bugserdamper, som uden Mellemlandning klappede langs Siden af Clipperen en halv Time, før den lettede, og de gik til Søs lige saa ædru, som de var kommen fra Moders Liv.

Kaptajn Nickles havde ogsaa sin Last inde den samme Dag, men endnu var det ikke lykkedes ham at faa samlet en saa udsøgt Besætning, som han ønskede. Han havde Dagen forud talt med Kaptajn Doane, og de havde drøftet Folkespørgsmaalet; men Doane havde ikke med et Ord antydet, at hans Rederi i Boston havde ordnet denne Sag. Og da Kaptajn Nickles den Formiddag stod ombord i »Flying Fish« ved Battery Park, hvor begge Clippere var opankrede, og saa Rivalen blive bemandet fra Boston-Slæberen, tænkte han sit, og han spyttede Langspyt efter John Gilpin, da den i en Sky af Sejl stod East River ud. Saa lod han sig sætte i Land sammen med sin Førstestyrmand Henry Sargent, som var en sand Herkules af gammel Skipperæt fra Boston, og som selv senere førte Clipperne »Rockland« og »Phantom«. Og disse to gik nu formelig paa Ulkejagt med gyldne Løfter som Mading og for



Clipperbygning i East Bosten i 1855.

alle Tilfældes Skyld med Bulldog-Pistoler i Baglommerne. De travede rundt paa alle Nev Yorks Boardinghuse, som i disse Tider kunde være ret livsfarlige at betrede for Clipper-Kaptajner og Styrmand, og først efter tre Dages Leffen og Lokken for Søfolk, som havde været sat i Spiritus, siden de sidst satte Fødderne paa tørt Land, lykkedes det Kaptajn Nickles og hans Styrmand at faa skrabet en Besætning sammen, som de nok mente, at de med lidt god Vilje og lidt Haandkraft kunde faa noget ud af, naar først Sprutten var dunstet bort.

Den 1. November var »Flying Fish« endelig klar til at begynde sin anden Rejse. Der blæste en frisk Brise fra Nord. Vandet i Bugten tonede graat under en graa Efteraarshimmel, og Smaasøerne toppede sig op i smaa, arrige Skumkamme. Besætningen var fuldtallig ombord. Størsteparten var Briter og Skandinaver, men der var dog enkelte Stænk af Dagos og et Par Amerikanere imellem, hvoraf den ene var Neger. De var klædt i alle Regnbuens Farver — med røde og graa, sribede eller ternede Flonelsskjorter eller med blaa Dungaree Jumpere — og med Bukser i drap, i brunt eller i blaat og i enkelte Tilfælde alle tre Farver paa samme Par, og til at holde sammen paa det hele havde de alle en Læderrem om Livet med vedhængende Skedekniv. Nogle bar stiv Filthat — andre en blød og atter andre

var rigget ud med Stormhue eller Sydvest. Men selv uden alt dette kunde ikke nogen Klædedragt i hele Verden skjule, hvad disse Mænd var. Deres solbrunede og vejrbitte Ansigter, deres behaarede og tatoverede Bryst og Arme og barkedede Næver og hver eneste Bevægelse i deres Krop og Lemmer sagde, at de var Søfolk — Ulke, der lige saa lidt kunde tænke sig at blive rigget ud i Uniform, som de kunde tænke sig at spise med Kniv og Gaffel.

De var alle fyldt til Halsen med Spiritus. Nogle af dem bar Kæferten med et godmodigt Præg i Ansigtet, mens andre saa ud, som om de var ladede med Djævelskab, og det var tydeligt, at de alle skulde behandles med Takt og Forstaaelse.

Styrmand Sargent havde selv mønstret Folkene paa Fordækket, da den sidste Mand var hallet ombord, og han havde nøje overvaaget, at Andenstyrmand Simson og Tømmermanden havde brækket Spidserne af alle deres Knive. Han vidste, at denne Dag vilde blive betydningsfuld for ham; thi selv om han i første Instans havde sine Instrukser fra Kaptajn Nickles, som henne fra Halvdækket stod og saa til, var dog hver eneste lille Detaille med at faa Clipperen under Sejl lagt i hans Haand, og skønt han gik rundt og syntes ligegyldig og uinteresseret, var alle hans Nerver i dirrende Spænding, og han var til det yderste aarvaagen for Alt og Alle. Han havde

sine Øjne over hele Skibet, og han tog Maal af hver eneste Mand og bedømte ham derefter. Det var ikke just Styrmand Sargents Princip at jage efter Spektakel. Alt, hvad han vilde, var, at hans Folk gjorde deres Arbejde og viste ham tilbørlig Respekt, men gjorde de ikke det, var det naturligt hans Pligt at hamre dem i Facon.

Styrmand Sargent vidste som alle andre Clipper-Styrmænd under de samme Omstændigheder, at denne Dag var hans, og at den vilde være afgørende for hele Rejsen; thi inden Clipperen havde passeret Sandy Hook, vilde hans Moral og Praksis have staaet sin Prøve, og Spillet vilde uundgaaelig være vundet eller tabt, uden at nogen af Parterne vilde faa Lejlighed til at appellere til nogen Domstol i Land. Han vidste ogsaa, at andre Styrmænd og Kaptajner med Interesse fulgte Afsejlingen og særlig havde Opmærksomheden henvendt paa, hvorledes han haandterede sine Folk og løftede dem i Stemning, og disse Tilskueres Mening om den Ting betød mere for ham end alle Senatets Lovbestemmelser. Derfor besluttede Styrmand Sargent ogsaa at lægge sig i Selen og give Kollegerne noget, der var værd at se paa, og som ogsaa kunde faa dem til at spidse Øren.

Strømmen var slækket af i Solopgangen og var i Færd med at skifte. Clipperen svingede til Vinden, og paa Slaget 8 Fm. rungede fra Agtern Kaptajn Nickles' Kommando til at lette. Og nu var det Styrmand Sargent, der havde Ordet

»Hiv op Anker! — Alle Mand i Spillet! — *Now then boys, get a move!* — *Cheer up my bullies!* — Hej, Du Mister Black, født Chantymand, *what's the matter?* — Tænd Dit Lys! Her er jo saa trist som paa en gammel, nedlagt Kirkegaard!

Og Negeren, som øjensynligt følte sig smigret over Opfordringen, flækkede Ansigtet i et fjollet Grin og slog et Gab op som en Vognport, og til Akkompagnement af Tramp i Dækket og Pallernes taktfaste Klip-Klap slyngede han i regulært Nigger-Slang det gamle Testamente ud over Bugten :

Oh, de worl' was made in six days an' ended on
de seven.

Ah he, ah ho, are you most done?
But accordin' to de contrac' it orter been eleven.
So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey rig a jig in a jaunting car.

Ah he, ah ho, are you most done.

It's just de style for a jolly tar.

So clear de track, let de bulgine run!

Ol' Adam was de firs' man, an' Eva was de
other.

Ah he, ah ho, are you most done!

An' Cain he was a wicked man because he killed
his brudder.

So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey — — —

Away down in de garden where de apple hang
low.

Ah he, ah ho, are you most done!

Ol' Satan got de pull an' de man had to go.

So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey — — —

Young Joseph was de fav'rite an' eat his mush
whole.

Ah he, ah ho, are you most don!

His brudders sell his coat, an' dey put'm in a
hole.

So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey — — —

Ol Moses lick de Pharaoh an' drown him in
de sea.

Ah he, ah ho, are you most done!

An' de chillen came along dat land for to see.

So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey — — —

Elia' was a holy man, so de story goes.

Ah he, ah ho, are you most done!

He hurry'd up to heaven in his best suit of
clothes.

So clear de track, let de bulgine run!

Tibby hey rig a jig in jaunting car.

Ah he, ah ho, are you most done.

It's just de style for a jolly tar.

So clear de track, let de bulgine run!

Og saaledes fortsatte han med sin Bibelhistorie, indtil Styrmand Sargent løftede Haanden og raabte:

»Fast hevet! — Anker op og ned!«

»All right!« kom det Agter fra Kaptajn Nickles. »Sejlene los For og Agter!«

»Sejlene los!« gentog Styrmand Sargent, og Slag i Slag fulgte nu hans Kommandoraab og

Mændernes traditionelle Tilkendegivelser af at have forstaaet Ordre:

»Op til Vejrs nogle af Jer og gør Sejlene los! — En Mand bliver i Mers og Salinger og overhaler Grejerne!«

»Aye, aye, Sir! — Røjler og Skysejl?«

»Røjler og Skysejl! Ja selvfølgelig! — Lad Stagejlene være fast! — Ud med Jer til Forsejlene en fire—fem Stykker, og lad det nu gaa lidt villigt! — Hej, Du der i den blaaternede Skjorte, kom ned med Dig igen; der er Folk nok oppe der nu til at æde disse Sejl! — Mr. Simson, tag en Haandfuld Mænd med Dem agterover og se efter Stor- og Krydstoppen! Sæt en Mand til Rors og lad ham samtidig klare Flaglinen! Og læg saa den Falderebstrappe ind paa Dækket, mens De venter! Lad Mesanen være fast! — Paa For-Merseraa der! Dersom Du kapper den Sej-sing, skal jeg splintre Din fordømte Hjerneskal! Løs den op med Fingrene, Din Slyngel! — — Baadsmand, faa Dine Skrædertaljer gjort klar ved Merseskøder!«

»Aye, aye, Sir!«

»Kom her et Par af I Gentlemens Sønner i Forklædning! Faa den Fisk-Davit svinget ud! — Hal Forhaleren og overhal Taljen, saa den er klar til at hugge an! — Stor-Skysejlsraa! — Kvejl ikke den Sej-sing op, min Søn! Tag den langs med Raaen og gør den fast i Drejerebet!«

Saa var Sejlene los. Undersejl og Merssejl, Bramsejl, Røjler og Skysejl blafrede i Vinden og tærskede i Gordinger og Givtov, og »Flying Fish« begyndte at føle Livets Aande.

»Skyd for Merssejl!«

»Aye, aye, Sir!«

»Baadsmand, se efter Givtovene paa Stor'n og fir jævnt paa dem, eftersom Skødet kommer hjem! — Slæk den styrbords Stor-Toplent! — Paa Fortoppen! Overhal Dine Gordinger, Du, og lad mig se, Du er levende! — Fast bagbords Merseskøde! Slaa en Skrædertalje paa det Styrbords og bring det hjem! — Du der i Stor-Mers, jump ned paa Storraaen og hjælp Fodliget over Staget! — Det er vel! Fast om Styrbord! — Vel Kryds-Merseskøde, gør fast! — Og nu, Dreng — langs Dæk med Mersfaldene For og Agter, og saa til Himmels med Sejlene!«

»Aye, aye, Sir!«

Nu var Styrmand Sargent naaet saa vidt, at en Gnist fra hans egen Ild var begyndt at fænge i Folkene. Det var, som om han virkelig løftede dem op i Stemning, og de trampede langs Dæk med alle tre Mersfald paa en Gang og med:

Heigh, ho, aye, oh!

Tramp and go! Tramp and go!

Heigh — —

»Naada, Dreng! Lange Hal! *Strike a light*, Chantymand, og lad os faa den bedste, Du har i Din Kramkiste!

»Aye, aye, Sir!«

Og saa røg de tre Merseræer til Vejrs med en rungende Chanty, som kunde høres over det halve New York:

As I was awalking down Paradise Street.
Way, ay, blow the man down!
A pretty young damsel I happened to meet.
Give me some time to blow the man down!

She asked: »Young, will you stand a treat.«
Way, ay, blow the man down!

»Delighted«, said I, »but not here on the street.«
Give me some time to blow the man down!

She said: »Young fellow, you're nothing for me.«
Way, ay, blow the man down!

»I guess you're hard up and bound for sea.«
Give me some time to blow the man down!

I said: »My dear sweetheart, you do me great
wrong.«

Way, ay, blow the man down!

»I'm a Flying- fish-sailor just home from Hong-
Kong.

Give me some time to blow the man down!

»Excuse me«, she said, and she blushed to her
hair.

Way, ay, blow the man down!

»I see you're a dandy by the clothes that you
wear.«

Give me some time to blou the man down!

I gave her my hawser and took her in tow.
Way, ay, blow the man down!

We dined and we supped and I fell in love.
Give me some time to blow the man down!

I treated her well, and she paid me again.

Way, ay, blow the man down!

She robbed me for money, for gold-watch and
chain.

Give me som time to blow the man down!

Og saaledes blev Sejl efter Sejl sat og strakt, saa de stod som stive Flader. Inder- og Yder-Klyver blev løbet op langs Dæk med »Tramp and go«. Jageren fløj hand over hand til Vejrs med »Napoleon«, og alle Forsejlskøderne blev halede til Luvart. Stor- og Krydstoppen blev brasede skarpt an til Vinden. Fortoppen stod bak med Sejlene presset mod Stænger og Barduner, og »Flying Fish« var klar til at flyve.

Saa blev Ankeret løftet og hevet for Klyset og lagt paa Svineryggen med Fisk og Kat og med »As off to the South'ard we go« og en hel Del Kludder, hvortil Styrmand Sargent intonerede den kendte Opsang:

Jeg skal faneme slaa Jer til Afholdsmænd alle-sammen!

Og imens brasede Andenstyrmand og hans Sjak Fortoppen fuld, halede Forskøderne over og trimmede Agterræerne.

Nu skød Clipperen over Stævn. Kaptajn Nickles lod kippe med Flaget. Et trefoldigt Hurra rungede ud over Bugten fra Folkeskaren paa Battery Park, og som Kvittering sendte Styrmand Sargent en bokselysten Irlænder paa Hovedet ned fra Bakken med et Kæbestød. Og saa var »Flying Fish« paa Vej mod Kap Horn.

Det var Aarets bedste Tid for en hurtig Rejse, og »Flying Fish« brasede Syd over for en stiv Norden og al den Sejldug, Clipperen kunde slæbe af med. Der blev ikke sparet paa Provianten — hverken i den ene eller den anden Retning. Mændene fik al den Mad, de kunde skrubbe i sig, men alligevel gjorde de Vrøvl over Desserter. Allerede ved Sandy Hook knækkede en Knivstikker af en Italiener tre Fortænder paa den, og Andenstyrmand Simson spaaede ham, at hans beskidte Mund vilde blive helt tandløs, inden han kom i Land i San Francisco. Herover blev Italieneren saa desperat, at han maatte belægges med Haandjern, indtil han saa smaat kunde begynde at tygge igen. Og saa tyggede han saa længe paa Andenstyrmands Spaadom, at han lidt efter lidt faldt til Ro, og han blev løsladt efter otte Dages Indespærring.

De følgende seksten Dage fra New York gik Kaptajn Nickles rundt med et saa smilende Ansigt, at han billedlig set virkelig lignede den Mor, Søfolkene havde paaduttet ham. Han var mild og venlig mod alle, og hans Sind var roligt som Havblik. Men den syttende Dag havde »Flying Fish« sejlet Vinden agterud paa 4^o Nord Bredde og 34^o Vest Længde, og nu kom Far-Uvejr pludselig op i ham. Han lynede og tordnede og fløj-

tede efter Stormguder. Han stak ustandselig en Pegefinger i Munden og vædede den med Spyt og holdt den op i Vejret for at føle, om han kunde mærke Køling, og hver en nok saa svag Luftning, han vejrede, forsøgte han at fange i sine Sejl. Der blev braset og braset, og Ræerne fløj fra Borde til Borde. Ofte kom de ikke helt rundt, før de skulde tilbage igen, og gik det ikke hurtigt nok, hjalp han selv til i Storbraserne, saa Næseblod blev en hel Epidemi blandt Andenstyrmands Vagt. Fire Rorgængere havde han i Løbet af en Time kvitteret med fem Tæer og en Hæl, saa de sejlede Bidevind forefter, fordi de havde ladet Clipperen løbe gennem den Vind, der ikke eksisterede. Nickles var i et saa orkanagtigt Humør, at han gav Fanden i alle *Sailing Directions*, og i Stedet for at holde gaaende Syd over mod San Roque for de Pust, han nu og da fik, gjorde han netop, hvad den store Maury raadede Kaptajner til ikke at gøre. Han forsøgte at arbejde sig Øst over mod den vestliggaende Ækvatorial-Strøm og blev paa 3^o Nord Bredde opholdt i 4 samfulde Dage af død, dampende Stille. Og her i det variable Bælte, hvor Byger og Skypumper og Hvirvelvinde ellers sædvanlig jager hinanden, var »Flying Fish« ikke udsat for andet Uvejr end det, der udgik fra Kaptajn Nickles, der selv gav Rollen som Tordengud, mens hans Styrmand agerede Lyn, der pligtskyldigst slog ned — og undertiden saa haardt, at det gav Bagslag. I hvert Fald hændte det Andenstyrmand Simson, at han en mørk Nat tiltraadte Hundevagten med brune Øjne og blev løst af igen med et Par blaa, som om Morgenen var saa prydede med gule og grønne Ornamentter, at Kaptajn Nickles næppe nok vilde vedkende sig ham. Han var i Mørket løbet imod og havde set Fyrværkeri. Men hvad, han var løbet imod, og hvem, der havde brændt Fyrværkeriet af, blev aldrig opklaret; og saa slog man sig til Taals med, at disse Øjne ikke kunde lyve. Men de løj alligevel; thi man satte dem i Forbindelse med en flyvende Kofilnagle, og Sagen var dog den, at Andenstyrmand havde været ude for et lille Eventyr, der begyndte med Klap og endte med Kys, og som han antagelig ikke var særlig stolt over at omtale. Han havde listet sig forud paa Bakken, og i den Tro, at Udkiggen sad og nikkede, havde han labbet ud efter ham bagfra. Men Udkiggen, som var en lille væver og aarvaagen Dansker med lange Øren, havde hørt ham komme, og han snurrede rundt som en Top og lagde Hovedet tilbage, saa han undgik Slaget. Men i næste Sekund nikkede han virkelig, og hans Nik blev en Skalle, der sendte Andenstyr-

mand 14 Dage frem i Tiden som Reklame for »Dansk Arbejde«.

Imidlertid var »Flying Fish« kommen over Linien den 22. November og havde faaet Sydst-Passaten, og nu var baade Vejret og Humøret ombord højt igen. Og da Kaptajn Nickles to Dage efter paa 5° Syd Bredde fik en Sejler i Sigte om Bagbord, og dennne viste sig at være John Gilpin, trakterede han sine Folk med en Gryde Grog, som dog kun var Grog af Navn og for Resten Sødsuppe.

Som for at gøre godt mod Løjtnant Maurys Forskrifter, hvad han tidligere havde forsømt, var Nickles holdt Vest over igen mod San Roque, men nu var han kommen saa klods ind under Land, at han mistede Passaten, og han maatte til det yderste udnytte hvert eneste lille Pust af Vind for at holde sig klar af Kysten, mens Kaptajn Doane holdt sig længere ude til Sø, hvor han med den friske Passat blæste Rivalen et Stykke paa flere Hundrede Mils Længde.

Kaptajn Nickles for omkring som en Bersærk. Hans Styrmand vadede troligt i hans Fodspor, og da det endelig lykkedes at faa »Flying Fish« lirket ud i Passaten igen, var der trods den Mangel paa Vind, der indtil da havde hersket, ikke en Mand blandt Rapperne, som nogensinde havde været ude for et værre Uvejr.

Saa fløj »Flying Fish« Syd over for hele sit udspændte Vingefang, og Kaptajn Nickles forseglede bogstavelig talt alle Fald og Skøder med strenge Instruksler til sine Styrmand om at lade staa til. Ikke en Tomme Sejldug maatte bjerges uden efter hans Ordre. John Gilpin skulde med Djævelens Vold og Magt indhentes — eller vel rettere sagt, med desperat Sejlføring. Men i den Sport gav Kaptajn Doane ikke Nickles noget efter, og da »Flying Fish« den 19. December passerede den 50. sydlige Breddegrad i Atlanten, havde det endnu ikke behaget Doane at komme indenfor Nickles' Synskreds, siden han havde blæst ham et Stykke ved San Roque.

»Dette var dog som Fandens!« bandte Kaptajn Nickles, og det slog ham fuldstændig ud af den Kurs, han oprindeligt havde sat efter Kap Horn. Han ændrede som den foregaaende Rejse efter Le Maire og smuttede gennem Strædet ved Nat med Manden i Maanen som Vejviser, og han naaede Verdens Ende i tindrende Solskin og med »John Gilpin« en Mil i Læ.

Det var Højsommer ved Kap Horn, og hvad man dér kalder fint Vejr; men der løb en svær vestlig Sø. Begge Clippere fulgtes ad Side om Side og vekslede Signaler, og det endte med, at

den selskabelig anlagte Kaptajn Nickles inviterede Doane ombord til sig til Middag.

Doane gav dog straks Afslag paa Invitationen og motiverede dette med, at Hornet ikke tillod den Slags Visitter; men i sin Logbog skrev han kun: Jeg var desværre nødt til at sige nej.

Dette var første Gang, nogen havde vraget Kaptajn Nickles' Gæstfrihed. Men det var ogsaa første — og sikkert ogsaa den eneste Gang, at en saadan Indbydelse er udsendt fra et Skib under Kap Horn.

Mod den svære vestlige Sø havde »Flying Fish« nu Fortrinet frem for Rivalen ved sin langt større Drægtighed, og den sejlede »John Gilpin« 4 Dage agterud til den 50. sydlige Breddegrad i Stillehavet. Men den 30. December indhentede Doane igen Kaptajn Nickles paa 35° Syd Bredde, og der kom de uventet i Selskab med »Wild Pigeon«, som havde haft 3 Ugers Forspring fra New York, men som havde haft meget uheldige Vindforhold.

Den 13. Januar 1853 passerede »Flying Fish« Ækvator i Stillehavet 25 Mil foran »Wild Pigeon« og med »John Gilpin« helt under den sydlige Horisont, og den samme Dag hilste den paa sit Søsterskib »Westward Ho«, som paa denne sin Jomfrurejse havde været paa gale Veje med sin Fører, hvilket tiltrænger en nærmere Forklaring og ogsaa senere skal berettes i et Kapitel for sig.

»John Gilpin« passerede først Linien den 15. Januar, men herfra gjorde den et bemærkelsesværdigt run til San Francisco. Den 1. Februar stod Clipperen »Golden Gate« ind med »Flying Fish« i Hælene, med »Westward Ho« 10 Mil til Sø og med »Wild Pigeon« saa langt agterude, at denne først naaede ind Dagen efter.

Saaledes blev »John Gilpin« den første af hele Clipper-Flaaden, som i denne Sæson naaede San Francisco. Men »Flying Fish« havde gjort den hurtigste Rejse og vundet Væddemaalet, og i det følgende gengives begge Clippere's Sejltid over lange Distancer efter Uddrag af deres respektive Logbøger:

	Flying Fish	John Gilpin
Fra New York til Ækvator.....	21 Dage	24 Dage
» Ækvator til 50° Syd.....	27 »	23 »
» 50° Syd (Atlanten) til 50° (Stillehavet)	7 »	11 »
» 50° Syd til Ækvator	19 »	20 »
» Ækvator til San Francisco	18 »	16 »

Ialt.. 92 Dage 94 Dage

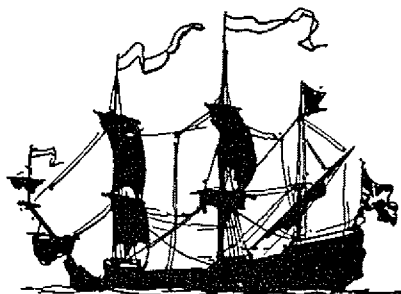
Fra San Francisco sejlede begge Clippere til Kina og lastede Te til New York. De kom hjem med fine Resultater, og saaledes fortsatte de Rejse efter Rejse som værdige Repræsentanter for den amerikanske Clipper-Type; men ingen af dem blev gamle i Farten.

Den 29. Januar 1858 kolliderede »John Gilpin« med et Isbjerg ved Kap Horn og gik til Bunds. Men hele dens Besætning og 15 Passagerer holdt sig flydende i Clipperens Baade, til de Dagen efter blev taget op af det engelske Skib »Herefordshire«.

All hands saved.

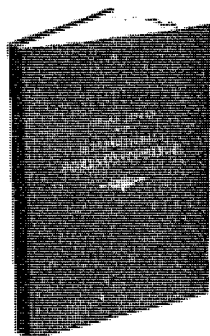
I November samme Aar grundstødte »Flying Fish« paa Min Floden, da den var for Hjemgaaende til New York med en Ladning Foochow Te. Clipperen led et saa stort Havari, at den blev opgivet af Ejere og Assurandører. En spansk Købmand i Manila købte Vraget og fik det slæbt ind til Whampoa og istandsat. Herefter blev Clipperens Navn ændret til »El Bueno Suceso«, og under den Forklædning gjorde den nogle faa Rejser mellem Manila og Cadiz og forsvandt saa sporeløst i Kinasøen.

All hands lost.



KØB OSCAR JENSENS
INTERNATIONALE SØMANDS-
OPSANGE „CHANITIES“
MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

Denne smukke og kulturhistoriske Bog bør findes i enhver Søfarendes Hjem, hvor Interessen for den gamle Sejlskibstid endnu lever.



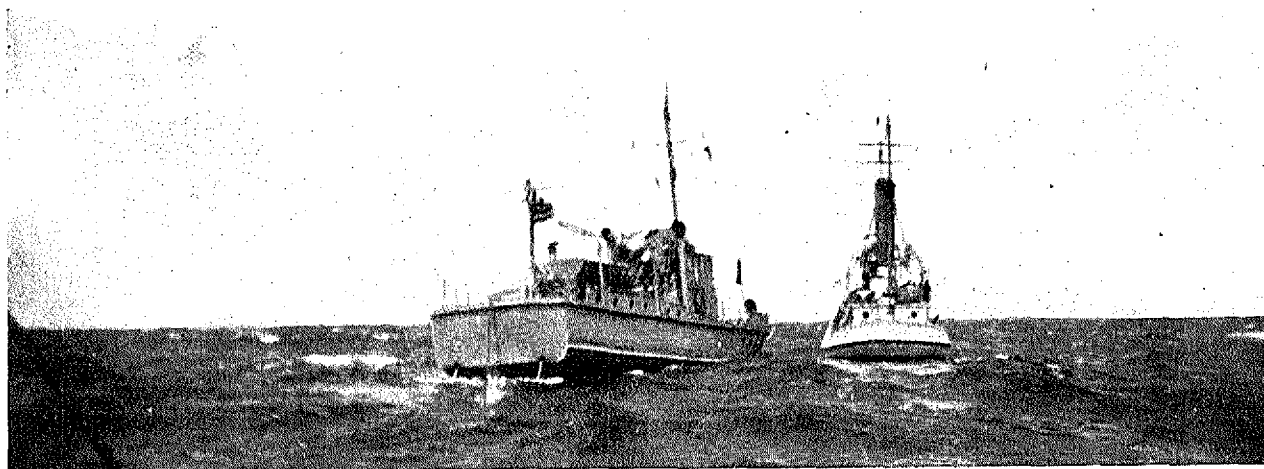
Faas i Bogladerne og hos Forfatteren,
 Amagrebrogade 85, Telf. Amg. 185 y.

Indb. i blaat Shirting med Guldtryk **Kr. 7,50**

3. Oplag

3. Oplag

Til den, der tegner 5 Aarsabonnter á (10 Kr. + 1 Kr. Porto ialt 11 Kr.), og indsender Beløbet, sender »Vikingen« gratis ovenstaaende Internationale Sømands-Opsange (Chanties)



Amerikanske Spritsmugler-Jagere i rum Sø.

FRALIVET

OMBORD I DET AMERIKANSKE

KYSTPOLITI

Billeder og Breve tilsendt
»Vikingen« fra en ung dansk
Sømand.

»Vikingen«, der findes ombord i alle danske Skibe, har ikke alene Venner dér, men selv i den fjerneste Egn af vor Klode. Fornylig modtog vi Hilsener fra New Zealand med Billeder som vi senere skal gengive. Det efterfølgende er Breve og Billeder fra en ung dansk Sømand ombord i et af det amerikanske Sjøpolitets hurtiggaaende Motorbaade.

Eventyrlige Beretninger er gaaet Verden over om de Hændelser, der har fundet Sted i Kampene mod Sprit-Smugleriet langs Kysterne af U. S. A., men medens vi gemmer den Slags til en anden Gang, har vi her Fornøjelsen at præsentere for Læserne nogle Virkelighedsbilleder fra Livet ombord, saaledes som det former sig til daglig. Brevskriveren er som sagt en ung dansk Sømand, der har faaet et godt »jch« dér og føler sig allerede som amerikansk Borger. Han er, som det vil fremgaa meget velset, og desuden er Kaptejnen dansk. Hans grundige danske Kendskab til Sømandsarbejde, giver ham et ekstra Fortrin ombord, og helt herude har altsaa »Sejlskibsuddannelsen« baa-ret sine Frugter.

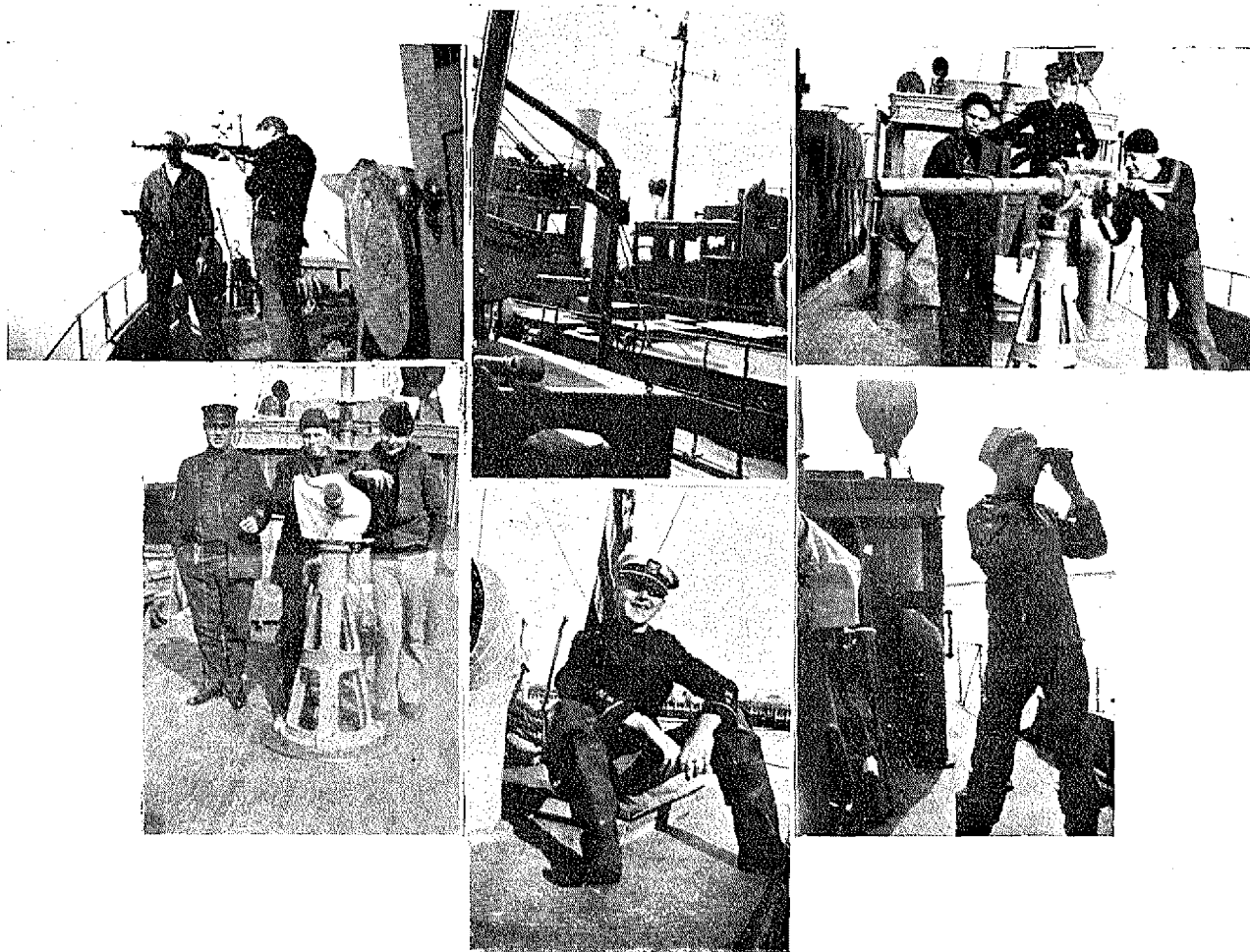
Vi giver nu Ordet til ham selv og hidsætter nogle Breve, to til hans Forældre og eet til »Vikingen«.

New York, 22/12 1923.

Kære Forældre!

Tak for eders Brev, jeg lige har modtaget. Jeg

har modtaget to Breve dateret 21/10 og 6/11, men I er nogen værre nogen til at nummerere! I har skrevet Nr. 4 paa dem begge to! Nej, jeg er rask og rørig og gaar paa! Kystpoliti er nogle smaa Dampere, der tilhører Onkel Sams Government, og de skal bjærge og redde Vrag og Sømænd, og saa skal de passe paa, at der ikke er nogle uvartige Mænd, der smugler Whisky ind. Det er et rigtig godt »job«, og her er godt Avancement. I skriver om at gaa hjem i Marinen, men I kan bare holde op! Da jeg gik i Land i United States, vidste jeg, hvad jeg gjorde, og det er alt for stor en Distance til, at man kan farte frem og tilbage. Og desuden, hvis jeg kommer hjem, vilde jeg faa en daarlig Søfartsbog! Nej, jeg staar, hvor jeg er, og søger at lave et Mandfolk ud af mig selv. I maa huske, jeg er alene, og jeg har bandet paa, at jeg vil ikke komme hjem som et andet lille Skidt. Jeg siger, her er godt Avancement, fordi her er kun et Par Sømænd i Baaden. Jeg er en af dem — Resten er Får's Dreng og Bønder. Bare jeg laver det simpieste Sømandsarbejde, bliver jeg betragtet som en farlig Karl, men det er kun godt! Jeg skal nok komme op! Og naar



Scener fra Livet ombord i en Spritsmugler-Jager. Øverst (tilvenstre): Brevskriveren John øver sig i at skyde med skarpt. Det er nødvendigt at kunne haandtere Vaabenet i Tilfælde af Overfald! Og man véd jo aldrig! — (I Midten): Baadene fredeligt Side om Side ved Land. (Tilhøjre): Der sigtes med Maskinkanonen. Ogsaa her gælder det om at kunne være Situa-

tionen voksen overfor »bevæbnede« Smuglere; Skipperen sær interesseret til. Forneden (tilvenstre): Overbaadsmanden og to Matroser i »Kampstilling« overfor — Fotografen. (I Midten): »Det kunde være morsomt at faa Lov til at beholde Skipperens Uniformshat og Søstøvler paa under Landlov!« (Tilhøjre): Smugler i Sigte.

jeg er færdig her, er jeg amerikansk Borger, og saa kan jeg komme hjem, og Christian Tital kan ikke gøre mig noget. Kammeraten, jeg var i Skonnerten med, har ligget 2½ Maaned paa Hospitalet. Han er ogsaa i Kystpolitiet, men nu i en anden Baad. Sælge Whisky her er en ren Forretning. Der ligger store 2000 Tons Dampere her og sælger Sprut, men vi kan ikke tage dem, de er ankeret udenfor »3 Mills Grænsen«, og dér ligger de i Maaneder og sælger til Motorbaade, og det er *dem*, vi skal tage. Vi har Rekorden. Vi tog en hollandsk Skonnert med for 1½ Million Dollars Sprut.

Vil I hilse Familier og Bekendte og en rigtig glædelig Jul og godt Nytaar ønskes eder fra eders

John.

December, 13. 1924.

Kære Forældre!

Jeg takker eder meget for det dejlige Brev, I sendte til mig og for »Magasinet«; det er en meget interessant Bog, og jeg har læst den tre Gange. Jeg er glad ved at høre, I har det godt, men Tiderne er jo haarde, siger I, men der er jo snart Foraar i Luften, saa snart Julen er ovre. Jeg har det som sædvanlig godt og er stadig i Phila, men jeg tænker snart, jeg er paa Vej til en anden Plads, men det begynder jo ogsaa at blive lidt erstformigt. Som I véd, jeg er jo ikke en tør »Land-Fisk«! Well! Der er ikke noget, I kan gøre for mig, jeg har alt, hvad jeg ønsker, men jeg vilde blive glad for »Vikingen« en Gang imellem. Ja, jeg er 21 nu, og det synes mig, ligesom



Øverst (tilvenstre): Brevskriveren »staar« til et Billede, som skal sendes hjem til Far og Mor, der tænker paa deres Dreng. For en Tydeligheds Skyld har han selv signeret Billedet: Betydelig skrap! (I Midten): Det er ikke alene i Sommerens Sol og langs Floridakysten, Patrouilleringen foregaar, selv oppe mod Nord nær Kanadas Kystlinje afsøges Farvandet. Her ser vi John i meterhøj Sne klar til at inspicere selveste Nordpolen. Han skriver, der er en Snemand i Baggrunden, som dog ikke er kommen med paa Billedet. (Tilhøjre): Til Gengæld har han fotograferet Besætningens tykkeste Mand, der naturligvis er døbt »Fatty«.

Nedenunder tilvenstre ses Billedet af en Spiritus-Smugler. Det er en tysk Dampner »Walter Holken« 40 miles til Søs — altsaa i Sikkerhed. Medens alle andre Billeder er taget i den rigtige »Lodlinje«, er det tyde-

ligt, der er »høj Sø« omkring Tyskeren. Men ellers var det jo heller ikke en rigtig »Run-Boat«.

(Tilhøjre): En Del af Besætningen med Kaptajnen (Dansker) i Forgrunden. Som det vil ses, hersker der lutter Idyl ombord. Det gør der tilsyneladende dog alligevel ikke, hvis man skal tro Billedet forneden (tilvenstre). Her er »John« bevæbnet med en kæmpe Økse i Færd med at hugge Hovedet af en Kammerat. En tredie Kammerat løfter truende Fingeren. Hvad har den arme Delikvent dog gjort. Har han selv smuglet? Eller drukket Spiritus? Nej. Efter hans lumske Grin at dømme, morer han sig over, at man er ved at begaa Justitsmord og ser snarere ud til at maatte gaa til Bekendelse vedrørende et eller andet lille Eventyr i Land.

Paa Billedet tilhøjre ses Motorbaaden klar til Start.

jeg gik i Skole i Gaar, men Tiden gaar jo, og den gaar hurtigt. Og engang om to—tre Aar vil jeg komme hjem, men kun paa Besøg. Mens jeg husker det, jeg vil gerne have et Billede fra eder snart. Vil I nu have en rigtig glædelig Jul og et godt og lykkebringende Nytaar. Eders

glade 21-aarige John.

Hils alle, jeg kender. Jeg kan stadig tale Dansk, men det falder haardt at stave. Hvis nogen skulde spørge Eder, hvordan det er over here, fortæl dem, det er et dejligt Land, *men brug Næverne, min Dreng!*

»Kære Forfatter«!

De beder mig om at skrive et Par Linier om »The Coast Guard«. Jeg maa først sige, jeg er ikke saa god til at skrive Breve, men jeg haaber, De kan forstaa, hvad jeg skriver. Jeg er selvfølgelig glad, hvis jeg kan være Dem til Nytte.

»The Coast Guard« er en gammel Organisation; den er den første amerikanske Marine. Senere, da Landet voksede, blev den nuværende Marine dannet, og »Kyst Garden« blev givet Patrouille Arbejde paa Kysten ligesom Fiskeri-Inspektionen derhjemme. Da Redningsstationerne kom op (disse er ogsaa under C. G.), blev der bygget, hvad de kalder »Kuttere«. Disse Skibe er Dampere paa Størrelse med »Grønsund« hjemme, og Opgaver med disse Baade var at redde Mennesker; sprænge Vrag i Luften; passe paa Overtrædere af Navigationsloven; holde Udkig for Isen, naar den kommer ned fra Polen; i andre Ord: se, at disse Kyster var klar, som vi siger. Men senere kom jo Forbudsloven, og C. G. fik et andet Arbejde foruden det, det havde, nemlig at holde »Bootleggerne«, som vi kalder dem, væk fra Kysten. Derfor maatte C. G. have flere Skibe, og Marinen traadte til og gav os 20 Destroyere. Man byggede 75 Fod Baade til at begynde Jagten med.

»The Rum Row« er en Kæde af Skibe, der ligger for Anker fra 20 til 90 miles fra Kysten. Dis-

se Skibe er af alle Nationer, Canadian, Fransk, Engelsk, Tysk, Norsk, Svensk, Dansk o. s. v. De er lastet med Whisky, Champagne, Morfin og Opium. Opgaven for »Bootleggeren« er at gaa ud til disse Skibe og faa en Ladning at tage i Land, og han har Grejerne i Orden. Hans Baade kan gaa fra 25 til 40 miles i Timen, men de 20 Destroyer er udrustet med 4 Tommer Kanoner og de 30 Kuttere med fra 6 Pund til 4 Tommers og Traadløs selvfølgelig, og disse Skibe er ude ved »The Rum Row« og fungerer som Flagskibe for 75 og 36 Baadene. U. S. A. har omkring 300 75 Fod Baade, disse er Dobbeltkrue Motors og er forsynet med 1 Punds Kanon og traadløs *Telefon* og har et Mandskab paa 8 Mand og en Fart af 20 miles i Timen. 36 Fod Baadene er med Enkeltkrue og er bevæbnet med Maskingevær og har en Besætning paa 3 Mand og en Fart af 35 miles i Timen. Der er omkring 150 36 Fod Baade, og U. S. A. bygger stadig 75 og 36 Fods Baade. Endvidere er der 50 Søslæder, 40 miles 2-Mands Besætning og Maskingeværer, desuden 5 Flyvebaade og en Masse hemmelig Politi, saa vi skal nok stoppe Whiskyen. Alt i alt er der ca. 10,000 Mennesker ansat i Kystgarden.

Venlig Hilsen

John Hansen, B. M.,
U. S. C. G. 112 Cape May,
N. J.

Fisketag.

Ved Nordsjælland og ved Grenaa har der været gode Sildetag. »Frederiksborg Amts Av.« oplyser forleden, at Hundestedfiskerne kom ind med en samlet Fangst af 120,000 Pd., og Lynæs-Fiskerne med 30,000 Pd., velegnet til Nedsaltnng. Under Grenaa havde Brødr. Beck, Skovshoved, forleden 3000 Pd. Sidstnævnte hav-

I Øresund derimod er Sildefiskeriet mere usikkert. Nu o gda kan en Baad have 300—400 Pd., men ellers er det daglige fra 20 til 50 Pd., hvad der naturligvis ikke bliver til meget til 2 à 3 Mand, navnlig ikke, naar Priserne, som nu, er dalet til en Snes Øre.

Svenskernes Fangster har ogsaa været smaa. »Dagens Nyheter« skriver, at Sildefiskeriet under Kullen, der nu har været en Maaned, er hidtil ganske slaaet fejl. Der fisker mere end 100 Baade, der i mange Tilfælde ikke har kunnet fiske til Besætningernes Føde. de faaet 16 Øre Pd.

Ogsaa i Korsør har der været gode Sildetag. F. Eks. nævnes, at to Agersøbaade havde 1400 og 2000 Pund, hvoraf Størsteparten blev afsat til Oplandet og i København. En Del gaar til Malmø.

Til Kerteminde kom forleden 80,000 Pd. ind, og et Ekstratog maatte føre dem til Odense. En anden Dag indkom 1400 Kasser Sild.

Ved Bandholm spørges ligeledes Sild, skriver »Loll-

Falsters Stiftst., og Kvaliteten er god. Fangsten gaar udelukkende til Hjemmemarkedet, og Efterspørgslen er stor. Ogsaa Aalefiskeriet ved Bandholm giver godt. Forleden Søndag indkom 2200 Pd., som alle eksporteredes til tyske Røgerier.

Østers-Fiskeriet i Limfjorden. — Den hollandske Yngel fra 1923 er vokset over Forventning.

Østersfiskeriet er begyndt. Direktør Villars Lund siger i den Anledning:

Vi begyndte i 1923 med at udlægge to Millioner Yngel, i Fjor udlagde vi to til, og det samme har vi gjort i Aar. De er voksede langt over Forventning, saa vi allerede nu kan begynde at skrabe af Yngelen fra 1923. En Hollænder vilde benægte, at dette var hollandske Østers, fordi de dernede slet ikke kan trives som her i Limfjorden, de stopper for tidligt i Væksten og bliver til smaa hollandske Østers, men de, vi skraber, er store og dejlige.

Jeg haaber, Prisen i Aar skal blive billig. Det ser jo ud til, at Aaret skal forme sig langt bedre end i Fjor, da Østers kostede 65 Øre en gros til at begynde med, og først senere faldt til 60 Øre. I Aar haaber jeg, vi skal ned paa en Pris af 50 Øre en gros — saa bliver Detailprisen vel 65 Øre.

DEN SKANDINAVISK- AMERIKANSKE 6-METER TEAM- MATCH



Billedet foroven:

Arkitekt *Arnold Jensen.*

Billedet forneden:

C. Cherman Hogt, Kaptajn for det amerikanske 6-Meter Team.



For anden Gang i Aar stævner danske Kapsejladsfartøjer til Dyst paa international Bane!

For anden Gang kæmper paa Søen danske Farver for Sejr og Hævdelsen af den gamle Sandhed, at Danmark er en søfarende Nation mellem de ypperste!

Men for første Gang udfordrer et samlet Norden U. S. A.

Norge, Sverrig, Finland og Danmark har i disse Dage hver med sit Fartøj i samlet Team-

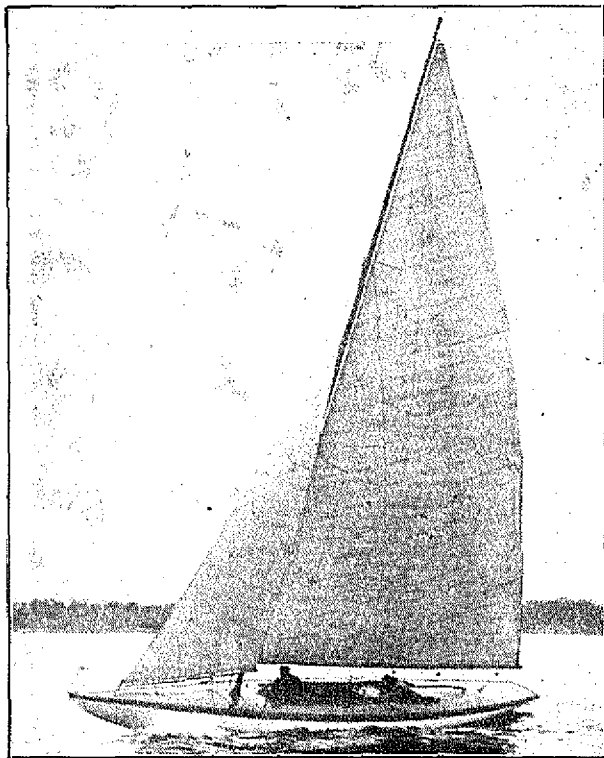


sejlads mod Amerikanerne kæmpet Side om Side i Farvandet ved Amerikas Østkyst. Ak, om man turde skrive nu, at de ogsaa havde sejret.

Men hvordan Udfaldet end er, eet er givet, at indenfor Sejlsportens Historie er dette en Begivenhed af allerstørste Rang. Alle udenlandske Sejlsportsblade bringer da ogsaa Artikler og Billeder om dette Emne i en Grad, der viser, hvor levende Interesse, der i Sejlsportskredse er for denne Begivenhed Verden over.

Interesse i Sejlsportskredse! Javel, og maaske hos en Del Søfartsinteresserede! Men ellers herhjemme! Gud bedre det! Vi har da vore Cykler! Og Heste! Og Stangspring! Rygspring! Og Fodbold! Og Gymnastik! Niels Buch erobrede et Verdenspublikum med sine raske Bønderkarle og — en god Presse — og Reklame! Men vore Sejlsportsfolk, der nyder international Beundring, har som højeste Beundrere herhjemme en udmærket Finansborgmester og en udmærket Overpræsident. Men hvor er de Folk, der vil gøre Sejlsporten til Danmarks folkepopulæreste Sport, til Danmarks Sport!

Den skandinavisk-amerikanske 6-Meter Team-Match, som just nu er afsluttet, og fra hvilken vi i næste Nr. skal bringe et udførligt Referat med Billeder, er en Slags Fortsættelse af de i 1920 paabegyndte 6-Meter Team-Matcher mellem Britannien og U. S. A. som en Slags Erstatning for de kostbare Amerika-Pokal Sejladser (Liptons Shamrock). De blev sejlet hvert Aar indtil 1924 skiftevis i England og Amerika med det Resultat, at England sejrede med 3 vundne Matcher mod Amerikas 2, idet der var fastsat 5 Matcher,



Den amerikanske Seksmeter »Lanai« tegnet af Clinton H. Crane.

en hvert Aar. Og da 6-Meter Klassen blev valgt, skyldtes den Omstændighed, at denne netop efter de nye internationale R-Regler var antaget i Amerika.

Da England som Vinder ikke havde Anledning til at udfordre Amerika, og dette Land beklagede Mangelen paa Udfordring fra den eneste tilsyneladende jævnbyrdige Modstander, indgav dette den kendte danske Sejlsportsmand, Arkitekt Arnold Jensen den Idé at foreslaa en Kamp mellem de nordiske Riger paa den ene Side og Amerikanerne paa den anden. Da Reglen for saadanne Kampe er den, at de kæmpende Baade er bygget i respektive det paagældende Land, var det forud givet, at Danmark alene ikke kunde paalage sig en saadan Udfordring, hvad Baadmateriellet angaar, derimod kunde en skandinavisk Udfordring komme i Stand — forudsat de øvrige skandinaviske Lande gik med. Tanken var da ogsaa i og for sig selv storslaaet, og Kgl. Dansk Yachtklub, hvortil Forslaget var indsendt, lod det gaavidere til Skandinavisk Sejlerforbund. Her blev det modtaget med Begejstring, og den samlede Udfordring blev modtaget med ikke mindre Begejstring i Amerika.

Som de Udfordrende maatte selvsagt Skandinaverne møde paa Slagmarken ved Amerikas Kyst, og en saadan Rejse (Forsendelse af Baad

og Udgifter for Mandskabets Rejse) er ikke ringe. Det tjener derfor i allerhøjeste Grad til de øvrige tre nordiske Landes Ære, at deres Repræsentanters Rejse *straks* var sikret. Længere Tid tog det her i Danmark!! — men der var dog Sejlsportsinteresserede, som vilde ofre de fornødne Penge — og afsted kom vi. Det Forenede Dampskibs-Selskab transporterede vederlagsfrit den danske — og den finske Baad til Amerika.

Den amerikanske Sejlkklub »The Seawanhaka Corinthian Yacht Club« forestaar Arrangementet ved Sejladserne, der skal foregaa i Oyster Bay, og det er ogsaa nævnte Klub, som har udsat den Pokal, hvorefter der skal sejles.

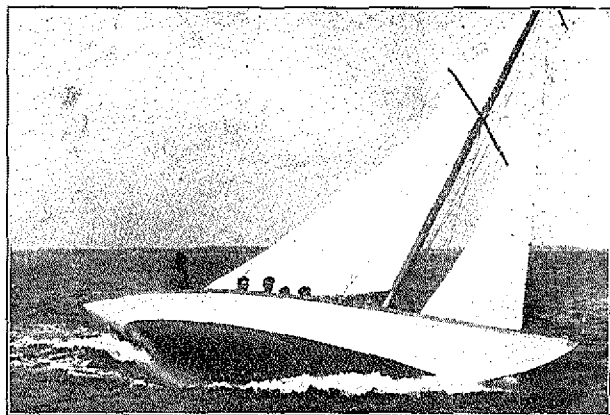
Det skandinaviske Hold bestaar af følgende Baade: »Nurdug V« (Danmark), »Gunn II« (Finland), »Oslo« (Norge) og »Satana« (Sverige).

I det amerikanske Team findes bl. a. de 2 nye Seksere fra iaar, »Lanai« og »Red Head«, begge konstrueret af Clinton H. Crane. »Lanai« var i Sommer i England og tilbageerobrede »Seawanhaka Pokalen«.

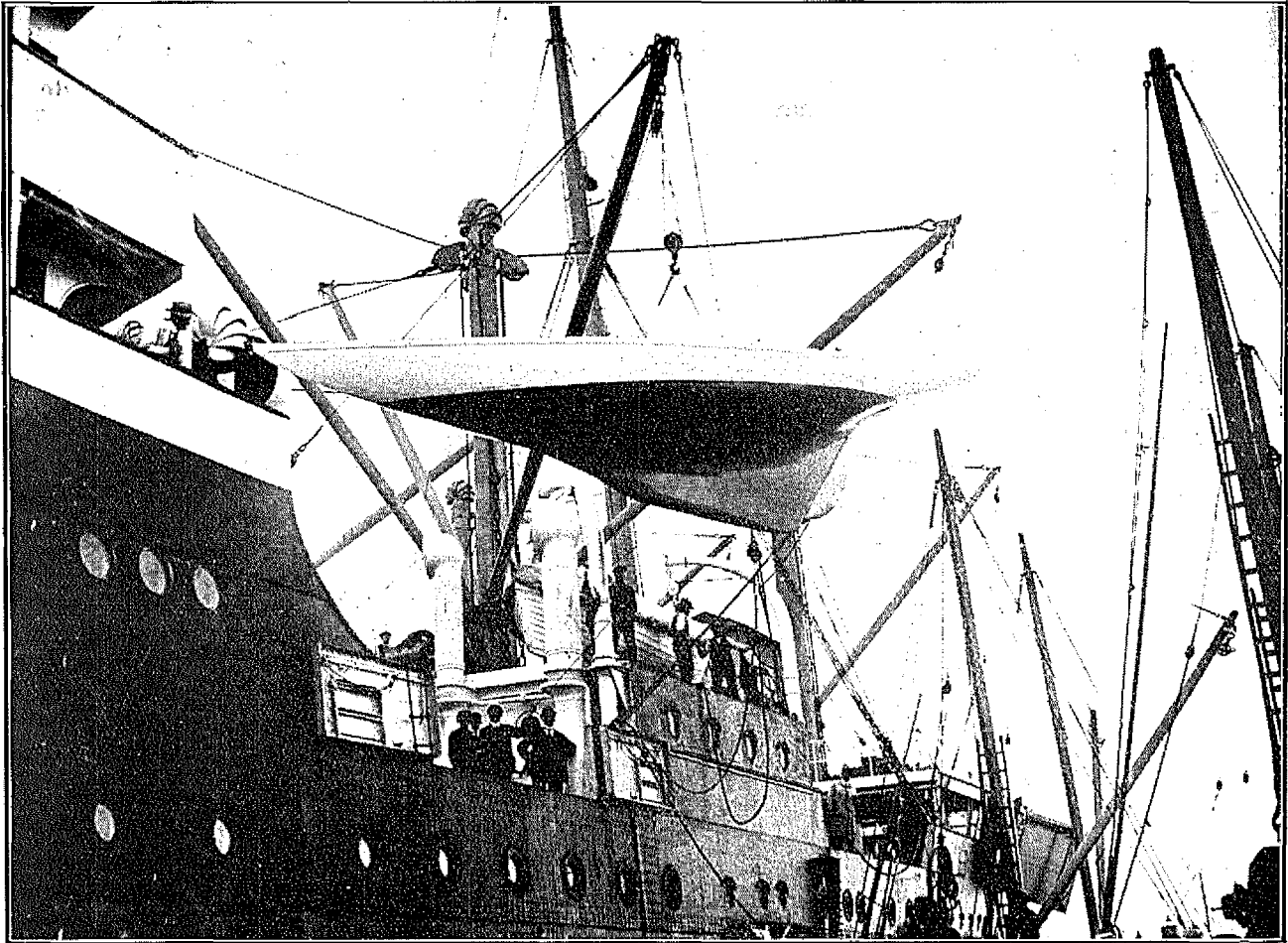
Der vil ialt blive sejlet 7 Sejlads. Baaden er 12 Sømil lang. Der sejles skiftevis over retlinet Bane og Trekantbane. Pointsberegningen foregaaer efter følgende Skala: Nr. 1 faar $8\frac{1}{4}$ Points, Nr. 2 7 Points, Nr. 3 6 Points o. s. v. Saafremt en Baad lider Havari, kan Sejladserne udskydes en Dag, saa Baaden kan blive repareret.

Det skandinaviske Team ledes, som tidligere meddelt, af Ingeniør Johan Anker, medens den kendte Sejler og Konstruktør C. Sherman Hoyt bliver Kaptajn for det amerikanske Team.

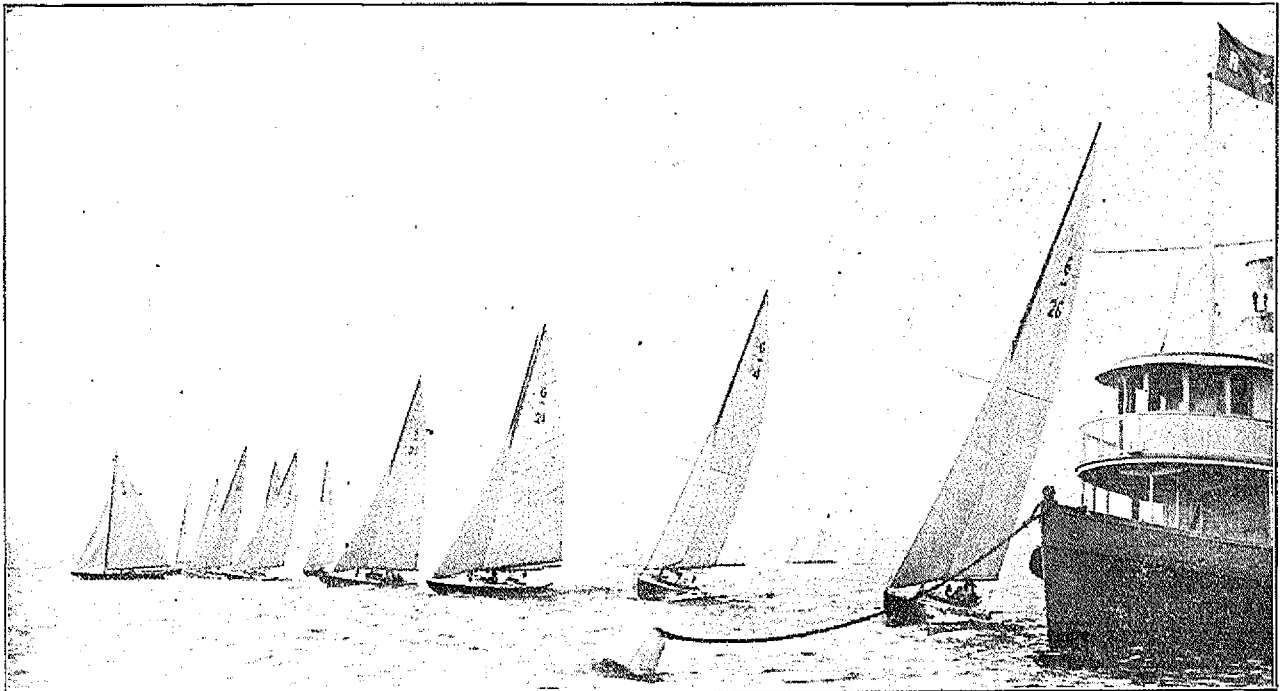
Sikkert har ikke alene herhjemme, medens Telegrafien meldte om Kampene, danske Hjerter banket i Spænding og Haab, men hinsides Atlanten har Skandinaver U. S. A. over fulgt Kampens Forløb, fra Dag til Dag, fra Time til Time



Clinton H. Crane ved Roret i sin nye Seksmeter »Red Head«.



Den danske Amarikaudfordrer »Nurdug V« sættes ombord i »Frederik den Ottende«.



Amerikanske Seksmetere, ved Larchmont.

gennem Radio'ens nervøse Dirren. Der lever i U. S. A. Skandinaver, hvis Tal kan tælles i Hundrede af Tusinder, og talrige har sikkert deres gode Ønsker været. For vel er Skandinaverne dér gode amerikanske Borgere, men Bevidstheden om, at Nordens Folk har dannet Kærnen i den amerikanske Nation, bliver ikke mindre stærk,

naar Ætlingene af de nordiske Vikinger nu atter gæster Amerikas Farvande.

Danske Ønsker om Lykke i Kampen følger den danske Besætning, der med Valdemar Nielsen som Rørsmand sikkert vil gøre sit yderste for at det rød-hvide Flag kan lyse med Hæder sammen med Broderfolkenes mod Stjernebanneret.

Millionlaanet til John M. Larsen.

Forleden afholdtes et Møde i Landbrugsministeriet angaaende det meget omtalte Millionlaan til Dansk-Amerikaneren John M. Larsen. I Mødet deltog det af Finansudvalget nedsatte Udvalg.

Landbrugsminister Bording meddelte, at han ikke kunde gaa med til at yde Laanet, og efter nogen Forhandling tog Udvalget Ministerens Redegørelse til Efterretning.

En fin Rejse.

H. M. Kongens 10-Meter »Rita III« tilbagelagde fornylig Turen fra Aarhus til København i saa kort Tidrum, at det ligefrem er en Rekord.

»Rita III« afgik Fredag den 28. August Kl. 1,25 Em. fra sin Bøje paa Aarhus Red ud for Marselisborg og ankom til Taarbæk Havn Lørdag den 29. August Kl. 3,55 Fm. Inden den satte Kursen Øst over, afleverede den en Jolle ombord i Dannebrog«, der laa i Aarhus Havn. Vinden var nordvestlig, og det blæste friskt. Vindstyrken tiltog efterhaanden til ca. 7 m pr. Sek. Til at begynde med førte »Rita« fulde Sejl, men efterhaanden som Vind og Sø tiltog, maatte den rull eind og havde tilsidst en 4 Omgange paa Bommen.

Vi giver nedenfor Tiderne for Passagen af de vigtigste Punkter:

Kl. 3,10: Sletterhage .

» 4,30: Hjelm.

» 4,45: Mosel-Grund.

» 6,20: Sjællands Rev. — Her gik høj Sø, og Vinden gik om i Vestnordvest, 7 m pr. Sek.

Kl. 8,35: Hesselø.

» 11,10: Hesselø.

» 11,20: Nakkehoved.

^{20/9} » 1,15: Kronborg. — Stærkt Sønden Vande.

» 3,55: Taarbæk Havn.

Trods høj Sø og med Strømmen imod naaede »Rita« at gøre Turen paa ca. 14 Timer, hvad der svarer til en Gennemsnitsfart af ca. 7½ Knob.

Vesterhavs-Vagten.

I disse Dage er Strandvagten paa Jyllands Vestkyst begyndt. Vagten varer til 1. April.

Naar Vejret er haardt, og Havet staar ind over Kysten, saa ingen kan landsætte, er Strandvakterne ude paa deres Patroljer. Det er Redningsmandskabet, der udfører denne ofte anstrengende og drøje Tørn.

En kendt og aglet Mand,

Taarbæk-Fisker Hans Jørgen Olsen, er død efter længere Tids Svaghed, 72 Aar gammel. Hermed mister

Øresundskysten en af sine stoute Fiskertyper. Olsen fo'r som ung til Sø, aftjente sin Værnepligt i 70'erne og var med Korvetten »Dagmar« paa Middelhavet. I 90'erne tog han med eget lille Fartøj haarde Fisketure under Islands barske og slet fyrbelyste Kyst. I Fortidens Isvintre ledede han Isning af indefrosne Dampere i Sundet.

— I disse Dage, da Fiskeriet under de nordlige Breddegrader er aktuelt, er det antageligt af Interesse at høre om Fortidens Fiskeri deroppe. Taarbækkerne havde med H. J. Olsen i Spidsen dannet et Bundgarnskonsortium og rejste til Island 1895 og 1896, hvor de fiskede fra det tidlige Foraar til hen paa Efteraaret med Bundgarn i Isafjord paa Nordkysten; ogsaa ved Østlandet forsøgte, men Foretagendet var lidet lønnende. Imidlertid førte engelske Trawlere et mere lønnende Sildefiskeri, hvad vort Konsortium da ligeledes vilde forsøge.

I Bergen købte de i 1897 et 28 Tons Sejlfartøj, som døbtes »Danmark«, og med dette begav de sig paa Sildefangst under Island, fik iøvrigt til at begynde med stormende Kuling og Kontravind paa hele Overrejsen.

Besætningen bestod af 10 Mand. Ofte var der Fare for Forlis. Det lille Skib kunde ikke klare sig paa det store Hav, og Fyr fandtes ikke paa Kysten udover Havnefyrene. Fangsten var undertiden god, undertiden ringe, og omend det samlede Udbytte, da Efteraaret indfandt sig, kun var ringe, vilde de have fortsat det følgende Aar, men medens Fiskerne om Vinteren var hjemme, blev Skuden søndret af Havet, der brød over Kysten deroppe, og efter dette Tab maatte Taarbækkerne indstille deres Nordhavsfærd.

Det blæste en Storm —

Grenaa Marineforening vil nu søge at faa rejst en Mindesten for den vidt besungne Søren Kanne, hvis tapre Daad baade Blicher og andre Digtere har berømmet.

Det er i Aar 90 Aar siden, »det blæste en Nat ud i Kattegat . . .«

Hurtig Befordring.

Fra de store Linier gør man alt for at faa Passagererne i Land hurtigst muligt, og i Southampton har White Star-Linieren »Olympic« nylig sat en Rekord i Landsætning. Fra det Øjeblik, da Damperen tilkendegav sin Ankomst med et Stød i Dampfløjten, hengik der 40 Minuter, til Ekstratoget til London gav Afgangssignal. I denne Tid blev 400 Passagerer sat i Land, medens Rejsøgødsset blev losset, passerede Tolden og stuvet i Toget. Der har næppe været megen Tid for Toldpersonalet til at lede efter Sprit og andre toldpligtige Varer.

Sømandens Billedbog



III.

Onboard the East Asiatic Co. owned „København“

Fotografier af Baadsmand Bøggild-Petersen, Ø. K.'s
berømte Femmaster „København“.

Besøg hos de Indfødte paa en Sydhavø.

„Kæbe-Kamp“ ombord.



I vor sidste Udgave af »Sømandens Billedbog« befandt vi os ombord paa Motorskibet »Peru« eller med dettes Besætning i Land. Idet vi nu for en Stund lader »Peru« krydse det Store og det Stille Hav, inden vi atter gaar ombord, vender vi os til et andet af »Ø. K.«s Skibe, den verdenskendte Femmaster »København«. Fra dette Skibs forrige Togt har Baadsmand Bøggild-Petersen sendt os en Række Billeder, af hvilke vi herhos staaende gengiver en Del.

Der er en gammel Vise, som begynder saaledes: Den Sømand han maa lide, langt mere Ondt end Godt, Godt, Godt — og det er saa sandt, saa sandt. Enhver Søfarende vil underskrive herpaa, men et andet Sted i Visen staar der: Han kommer til de Steder, som Bønder aldrig ser. — Og lad os være enige, der kan staa Eventyrglans og Romantik om saadan en Landgangstur, som den, der præsenteres paa de efterfølgende Billeder!



Folk fra »København« paa Jagtekspedition paa en Sydhavsø. Yderst tilvenstre en »Vild« med Sixpenc og Gold-Flake Cigaret; foran en ung »vild« Dame med et Rugbrød under Armen.

Hvilken Spejder vilde ikke være i sit Es, om han var med oppe i Landsbyen hos de Indfødte paa en Sydhavsø eller i det Indre af Australien eller New-Zeeland. Betragt engang ham Overhøvdingen, der er sat som Titelvignet over denne Artikel. Lad os gaa nærmere og underkaste ham et grundigt Eftersyn. Set med Romantikens og Eventyrets farvede Brillen er han en ondskabsfuld Krieger og hedder Tiu-tie-ka-slu-bang-sku! Han hersker over en Ø saa stor som Fælster — eller Fyn (det gør jo ikke saa nøje under disse Breddegrader) — han har maaske 20 Koner og 100 Børn, dertil 1000 Krigere og Masser af tamme Geder foruden en Flaade af Kanoer; han bor i en Hytte, hvor Maden tilberedes med primitive Redskaber, hvis han da ikke er Menneskeæder og yderlig har Gryder og Stegepander, Suppesi og Visk. Og endelig bruger han Bue og Pil og danser i maaneklære Nætter Krigsdans i Spidsen for sine bevæbnede Krigere.

Hu, hej! Selv en Sømand, der dog er vant til lidt af hvert, føler zoologiske Nyhedsfornemmelser ved at staa Ansigt til Ansigt med Menneskeheden i Naturtilstand.

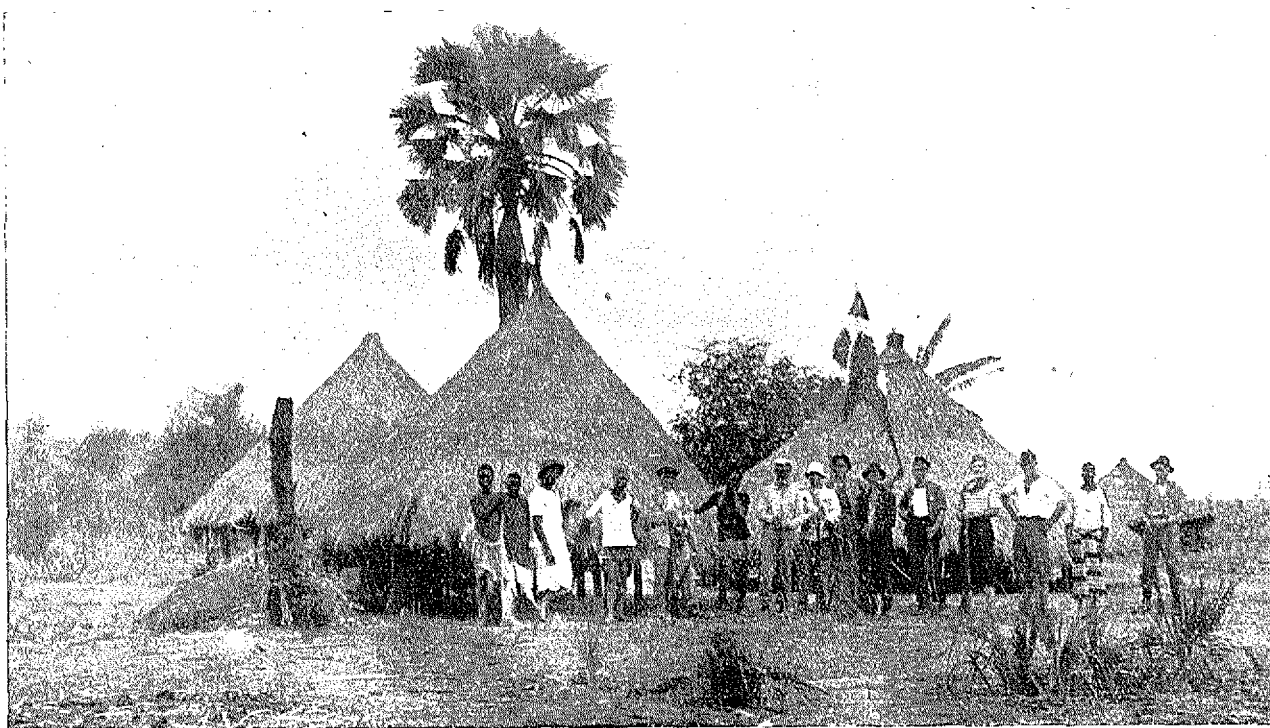
Og dog, ser vi rigtigt til eller kommer i Snak med ham, forandrer Billedet sig totalt. Spejderen med samt sin Eventyrlyst kan gaa hjem og lægge sig eller trække sig tilbage til Dyrehavens Mystik med Baal og Brand.

Kong Tiu-tie-ka-slu-bang-sku nærmer sig med en venlig Mine, stikker to Fingre til Hatteskyggen og hilser dig med et gemytligt:

»Morning, Sir! No Tobac? Little Whisky? Give me a little Cigar, please!«

Og bag efter inviterer han dig hen i sin Hytte (altsaa naar han har faaet sin Cigar), og det viser sig, at Billedet lyver. Manden er maaske slet og ret Pramfører paa en af Floderne og agerer kun »Vild« for Tilfældet. Hans Bue og Pil er maaske arvet fra Oldefaderen, der havde 500 Mord paa sin Samvittighed, men snarere er den forarbejdet til Udførsel for at havne i en eller anden Europæers Vaabensamling. Men derfor kan Manden være god nok til at spinde en Ende paa!

At han ikke er *hel* »vild«, viser det næste Billede med fuld Tydelighed. Paa Gruppebilledet ses fire af »København«s Besætning opstillet til Parade sammen med Indfødte og vor »vilde« Høvding vil let genkendes paa Billedet som Nr. 3 fra højre. Besætningen har aabenbart gjort Landgang et eller andet Sted eller er taget paa Jagtudflugt bevæbnet med Bøsser, og at der ikke er Ufred i Luften, ses tydeligt deraf, at den »hvide« Mand tilvenstre for Høvdingen har faaet anbragt en sort Skønhed foran sig. Og netop som Fotografen knikser Billedet, kniber han hende i Side-



Dannebrog vajer over en Landsby paa en Ø i Stillehavet.

benene, saa at hun for at bare sig for at le maa lægge Tommelfingeren paa Næsen, et Tegn paa Venskab og stor Fordragelighed. Med den anden Haand bærer hun et Rugbrød, som Kokken paa »København« sikkert er Fadder til. Selvfølgelig har hun tigget et »black bread« af Jagtekspeditionen og er derfor modtagelig for mindre Tilnærmelser, hvad hendes lille Broder ved Siden af synes at tage unaadigt op. Til Gengæld er Fløjmanden ganske anderledes overlegen med sin »Gold Flake« mellem Fingrene. Den store Fyr paa højre Fløj er aabenbart gift med Skønheden og stolt over den Lykke, hans »Lady« gør. Men hvis det hele saaledes viser sig at være en ren Familieidyl, reduceres den »Vilde« med Bue og Pil let til at være en skikkelig gammel Bedstefader, og det er jo det hyggeligste af alt.

At der virkelig er Tale om en Ekspedition ind i Landet til de Indfødte, ses af Billedet med Hytterne, hvor disses Beboere har taget Opstilling for Fotografen. Stolt svinger en Mand af Besætningen Dannebrog over deres Hoveder: Hurra, Landet er taget i Besiddelse!

Paa næste Billedé er vi paa en mere fredelig Skovtur uden Geværer. Vaabnene bestaar denne

Gang af Pilsnere (hver Mand sit Gevær eller flere), og Frokosten er dækket paa en hvid Dug over Grønsværet. Hallo, boys Det var en rask Spejdetur at være med paa!

Men Havet og Gerningen venter. Snart bugner de hvide Sejl paa slanke Master og et dybtlastet Skibsskrog, — det gaar atter hjemad.



Folk fra »København« paa Skovtur i Australien.



Midterbilledet forneden viser en Stabel Sække, et helt Bjerg der dog kun fylder en Bagatel i »Københavns Lastrum. Ikke paa alle Pladser findes Siloer og Kraner, de Indfødtes nøgne Rygge kender Vægten af en Sæk Kokos eller Sago.

Stolt løfter de slanke Master Stang og Top, Røjl og Skysejl øverst af alle Sejl! Det gaar hjemover, se, hvor de trækker! Og Tiden falder lang.

Noget maa der findes paa. Aabenbart en større Sportsopvisning. Hvad mener man om f. Eks. en Boksekamp, hvor de Kæmpende sidder overskrævs paa en Bjælke og kan gaa udenbords (paa et Par Madrasser) efter en regulær knock-out. Time! Please! Selv Dempsey var ikke sikker paa at klare sig her, hvor det frem for alt kommer an paa Balancen.

»Jylland« Skæbne afgjort. — Den gamle Fregat skal slæbes til København for at ophugges ved Holmen.

Efter en Række Forhandlinger i den senere Tid er Fregatten »Jylland« Skæbne nu endelig blevet afgjort. Det vilde koste 7000 Kr. om Aaret at holde den flydende, og selv med denne Bekostning er det tvivlsomt, om Skroget kunde holdes oven Vand i ret mange Aar.

I Overensstemmelse med afdøde Godsejer Sshous Ønske og efter Aftale med hans Efterladte har Marineministeriet nu overtaget Fregatten, der vil blive slæbt til København for at blive ophugget ved Holmen.

Statsunderstøttet japanesisk Rute. — Japanerne vil erobre Østafrika med deres Skibsfart.

Der meddeles fra Japan, at Regeringen vil understøtte en ny og direkte Dampskibslinie mellem Japan og Østafrika.

Det japanesiske Udenrigsministerium har længe ønsket at faa en direkte japanesisk Linie til Østafrika, da denne vil give Japan store Fordele ved direkte Import af billig Bomuld og ved de store Muligheder, som Linien vil give for Afsætning af japanesiske Produkter paa det østafrikanske Marked. Hidtil har japanesiske Produkter til dette Marked været dirigeret til Bombay, hvor de er bleven omladet i britiske Skibe, der bragte Varerne til Bestemmelsesstedet; ved denne Ordning blev Fragterne høje og Transporttiden lang.

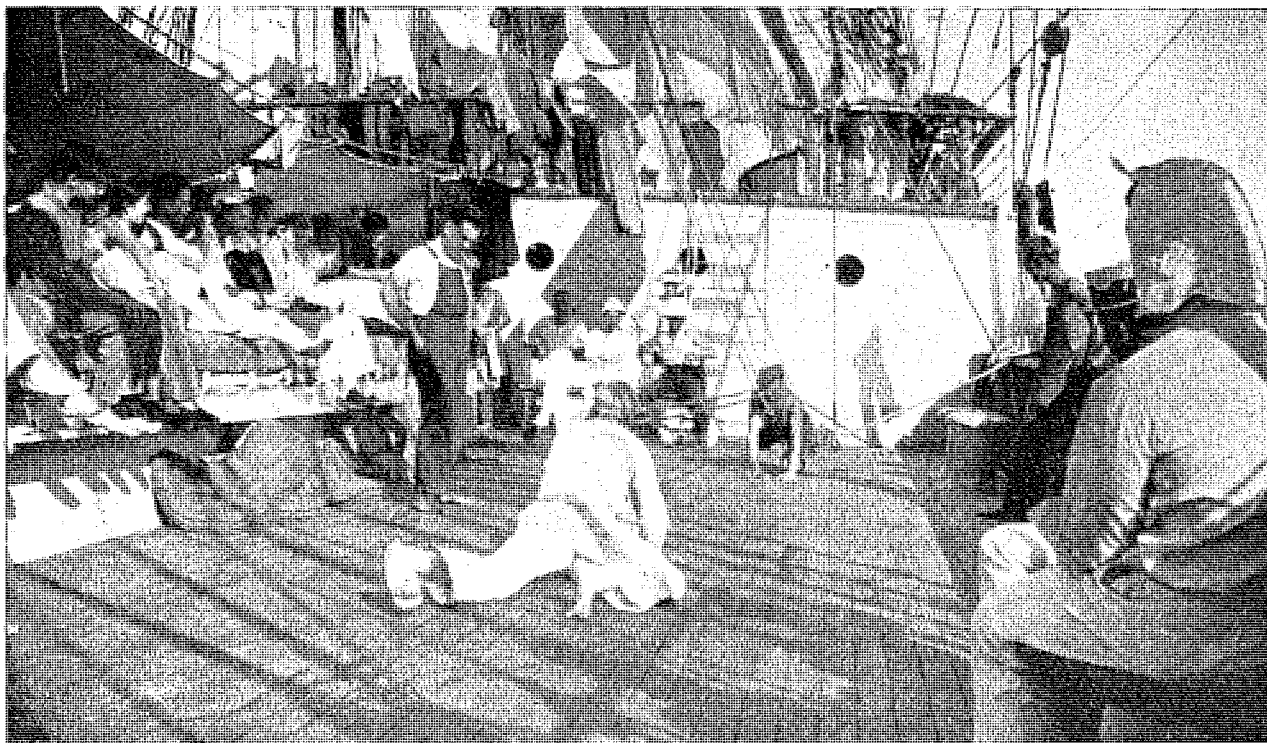
Det store japanesiske Rederi Osaka Shosen Kaisha ansøgte da om Statshjælp for at oprette denne nye Rute, og Andragendet bliver bevilget. Regeringen har i nogen Tid haft en Udsending i Østafrika for nærmere at studere Forholdene paa Stedet, og nu sender Regeringen en Repræsentant for specielt at undersøge Bomuldsproduktionen.

Japans Handel med Østafrika er vokset meget i de senere Aar, og med den nye Linie vil billige japanesiske Varer spredes end mere over dette Marked og fortrænge de dyrere europæiske og amerikanske Varer. Særlig vil Engelskmændene, som hidtil har solgt mest her, nu mærke en skarpere Konkurrence. Ved lave Fragter og lave Lønninger kan de japanesiske Bomuldsvarer undersælge baade de amerikanske og engelske Bomuldsvarer.

Det er den gamle Sætning om, at Handelen følger Flaget, som Japan her giver fornyet Aktualitet. Foretagendet er ogsaa Tegn paa Japans voksende Ekspansionstrang og Ønske om at udvikle sine Interesser i Landene, som grænser til Det indiske Hav og Stillehavet.

Gennem Panama-Kanalen.

I Juli Maaned gik 418 Handelsskibe gennem Panama-Kanalen. Med Undtagelse af Februar Maaned 1925 var det daglige Gennemsnit større end i nogen anden Maaned siden Juli 1924.



En anden Art Kamp er Tovtrækning med Tænderne (næste Billede). Hvilket herligt Friluftsliv i Magsvejr! Paa Lugekanten tilvenstre sidder i Solsejlets Skygge Tilskuerne og vogter spændt paa Kampens Udfald. Thi der kæmpes! Ude paa Dækket i Solheden kravler to Mand med hver

sin Ende af et Tov i Munden. Hvem sejrer? — Dempsey eller Firpo? Eller sidder der maaske en Carpentier oppe mellem Tilskuerne og venter paa, at hans Chance skal komme? Her gælder det i videste Forsand om at bade sig fast.

Ny Kaj i Gøteborg.

Ved Götaverken bygges en ny Kaj, der skal kaldes »Dan Broströms Kaj«; den begynder ved Flydedokken og skal strække sig 180 Meter ud efter. Til den nye Kaj har Götaverken bestilt 2 Kraner i Landskræna, hver paa 30 Tons Løfteevne og med en Løftehøjde, svarende til »Gripsholms« Højde. Kranerne naar 48 Meter over Vandfladen, deres Svingradius bliver 25 Meter, Sporvidden 10,4 Meter, og den frie Højde under Kranportalerne bliver 9 Meter. Kranerne faar Strøm fra Kabler i Jorden.

Kajens Bredde bliver 11,7 Meter og Dybden ved Kajen 6,7 Meter.

Robert Fullons første Rejse.

Amerikanske Blade har i denne Eftersommer i Anledning af Aarsdagen for Robert Fullons første Rejse op ad Hudson Floden med sin Damper »Clermont« opfrisket denne mindeværdige Begivenhed, som det nu er 118 Aar siden. Det er altsaa ikke netop noget »rundt« Jubilæum. Forøvrigt varede det jo endnu efter »Clermonts« første Fart adskillige Aar, inden Damperne naaede en saadan Udvikling, at de kunde »cross« Atlanterhavet for Damp alene. Det første Skib, der præsterede dette, var den engelske Hjuldampers »Sirius«, ført af Marineløjtnant Roberts. »Sirius« var skønnert-

rigget og udnyttede Sejlene som Hjælpkraft. Men det var det første Skib, som var under fuld Damp hele Vejen. En anden engelsk Damper »The Great Western« var kun nogle faa Timer bagefter »Sirius« — Kapløbet over Atlanterhavet var begyndt.

Svitzer opgiver sin Bjergningsstation ved Island.

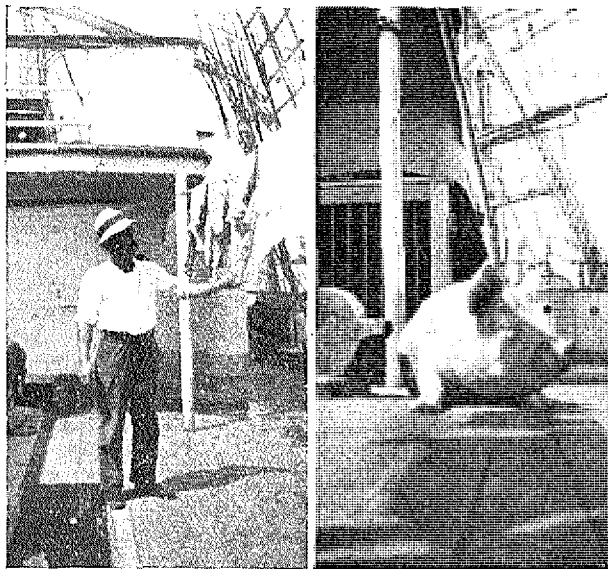
Svitzers Bjergningsdamper »Glir«, Kaptajn Wittrup, er vendt hjem fra sin faste Station under Island for at genengaa Eftersyn hos Burmeister & Wain. Forleden halede Skibet over til Refshaleøen, og om 14 Dage til 3 Uger er den atter klar til at gaa paa Tugt.

Dog faar »Glir« ikke Station under Island i Fremtiden, idet Svitzer, efter hvad vi erfarer, agter at nedlægge denne Station helt, efter at den de sidste Par Aar har vist sig urentabel. De Bjergninger, der foregaar ved Islands Kyster, drejer sig paa det nærmeste om Bjergning af Trawlere, der ikke er stort større end Bjergningsdamperen selv, og derfor ikke kan give tilstrækkelig Bjergningsløn.

»Glir« er 16 Aar og nøjagtig lige saa gammel som Stationen i Reykjavik, hvor flere af Selskabets Officerer har haft deres Hjem.

Det forlyder, at Skibet efter endt Dokning faar Station her i København, medens »Kattegat« lægge op indtil videre.

Svitzer raader ialt over 12 Bjergningsdamperne.



Lygbe Reflexioner:

Er Vasken ren? Og mangler der noget?
Mutter derhjemme kunde ikke gøre det bedre,
og slet ikke noget »Vaskeri«.

Fedegrisen Mads drømmer om Ribbenssteg.



Og Passaten kommer strygende, mild og bestandig. Det er bedst at faa Klunset rent, til vi kommer hjem! Betragt engang Manden paa næste Billede! Han er i Færd med at undersøge, om Tøjet er tørt. Og ser han ikke ud, som om han spekulerede paa, at der var »bleven noget borte paa Vaskeriet«? Men det er der ikke, for han har selv siddet og vadsket det paa et andet Fotografi, som dog ikke er med, men ligger i Redaktionsskuffen. Tre Uldrøjer og to Skjorter, jo, de er der, og de er med paa Billedet.

Ligcsaa betænksom er »Herren« paa Billedet tilhøjre. Det er Skibets sidste Fedegrís »Mads«, der er i Færd med at tage sig et Solbad. Han har vistnok ikke siddet stille for Fotografen, tilsyneladende har han to Tryner, og der er sikkert ogsaa nok at ryste paa Hovedet over. For hvis nogen stillede Dem det Spørgsmaal, kære Læser! Hvad er bedst? Sylte? Grisetaer? Svinekam? Blodpølse med Syltetøj? Skinke med Røræg? Smalstribet Flæsk med smeltet Smør, og fintskaaret Løg og Kartoffer, Snaps og Skibsøl? Ribbenssteg eller Flækesteg med Svær? Hvad vilde De saa svare? Ja, ikke sandt? De vilde ubeslutsomt ryste paa Hovedet ligesom Mads og afvise det som et ubehageligt Spørgsmaal, og det samme gør Mads. — —

Nakskov Skibsværft. — Aktiekapitalen nedskrives fra 8 til 4 Mill. Kr.

Nakskov Skibsværft har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling den 28. ds., paa hvilken der vil blive stillet Forslag om en Nedskrivning af Aktiekapitalen fra 8 til 4 Mill. Kr. Værftet, der er oprettet 1916 og i 1919 overgik til et Aktieselskab, har i Aarenes Løb fuldført en Række store Nybygninger baade til danske og udenlandske Rederier — bl. a. har det fornylig til et norsk Rederi bygget det største Skib, der hidtil er løbet af Stabelen i Skandinavien, nemlig et Motorskib paa 13,000 Tons. Værftet har — i Betragtning af de vanskelige Forhold — vedblivende god Beskæftigelse, men Rentabiliteten har i de senere Aar maattet lide under at Anlægene blev udført i den dyre Tid.

Det er derfor Meningen nu gennem Nedskrivningen af Aktiekapitalen at foretage passende Afskrivninger paa Anlægene, og samtidig vil der blive udført en Forlængelse af Selskabets Flydedok, saaledes at den fremtidig vil kunne tage selv meget store Skibe til Reparation.

Nedsættelse af Biletpriserne i Amerika-Farten.

Skandinavien-Amerika-Linien overvejer for Tiden Spørgsmaalet om Nedsættelse af Biletpriserne i Amerika-Farten, og det er givet, at en Nedsættelse vil komme. Ved Slutningen af denne Maaned vil Omfanget af Nedsættelsen blive endelig fastsat og publiceret.

Trafiken gennem Kiel-Kanalen.

Trafikken gennem Kiel-Kanalen for Juli viser en ringe Nedgang i Tonnagen sammenlignet med foregaaende Maaned. Sammenlignet ed Julim 1924 er der en Nedgang paa 37,696 Tons og en Nedgang paa 495 i Antal Skibe. Passagertrafikken synes at være i Tillagende.

Palmers Shipbuilding Comp.

lægger nu Kølen til den første Damper, som skal bygges efter Isherwoods »Bracketless-System«. Det bliver et Olie-tankskib paa ca. 10.000 Dødvægt-Tons.

Antwerpen

blev i August besøgt af 858 Skibe paa 1,703,368 Tons, hvoraf 848 var Dampere, og i Aarets første otte Maaneder af 6594 Skibe paa 13,2 Mill. Tons, en Stigning paa 821,551 Tons fra i Fjor. Der ankom i August 374 britiske Skibe, 121 tyske, 82 belgiske, 67 franske, 49 hollandske, 45 norske, 43 svenske og 28 danske Skibe.

Dairen.

IAarct, som sluttede 31. Marts, ankom 3214 Skibe paa ialt 8,2 Mill. Tons til Dairen. Af disse var 2105 japanesiske Skibe, 738 kinesiske og 361 fra andre Nationer. Den japanesiske Skibsstart tog saaledes de 67 pCt., den kinesiske 10 pCt. og fremmede 23 pCt. af Tonnagen. Man lægger Mærke til, at fransk og tysk Skibsstart tillager, medens den britiske og amerikanske Skibsstart aftager.



Dønningerne kommer rullende, langsomt driver den tungtlastede Skude. Hav! Hav! og atter Hav! Homeward bound! Intet Skib! Ingen Røg fra nogen Damper! En Morgen sidder en vingeskudt Albatros i Riggen. Hundreder af miles har den fløjet.

Du Havets ensomme, stolte Flyver! Lilie er du selv, dit Vingefang mægtigt!

Sømandens Længsel er din: Ud over Havet! Over Havet ud!

Verdens største Passager-Motorskib. — »Gripsholm« faar sin Overmand.

Svenska Amerika-Liniens »Gripsholm«, der er Verdens største Motor-Passagerskib, faar om kort Tid sin Overmand, idet Ansaldo-Værftet bygger det store Passagermotorskib »Augustus«, bestilt af Navigazione Generale Italiana til Trafik paa Nordamerika.

Skibets Dimensioner er 215,3 × 25,2 × 15,7 Meter, tilsvarende Deplacement 32,000 Tons, 10,519 Dødvægt-Tons, Fart 21¼ Knob og Maskinkraft 28,000 HK.

»Augustus«, som bygges til højeste Klasse i Registro Navale Italiano og Lloyds Register, er sammen med »Roma« de største Skibe, som bygges paa italienske Værfter. Skibet er af Awningdæk-Typen med 2 Dæk, Baadedæk og Promenadedæk. Under Awningdækket ligger øverste Dæk og Hoveddækket og derunder nederste Dæk.

Skibet drives af 4 Skruer, og Hovedmaskinen bestaar af fire dobbelt virkende Motorer af M. A. N.-Typen. Hver Motor udvikler 6250—7000 HK. ved 120—125 Omdrejninger pr. Minut. Skibet bliver saaledes det kraftigste Motorskib, som hidtil er bestilt. Endvidere findes 8 elektriske Generatorer, og den totale Maskinkraft kommer op paa 29,825 HK.

Skibsførerne protesterer.

Man vil endnu huske, at den danske Damper »Hans

Jensen« strandede ved Halifax for nogle Maaneder siden, og at den kanadiske Strandingskommissær optraadte paa en meget skarp Maade overfor »Hans Jensen«s Fører, Kaptajn Kofoed. Kommisæreren foranstaltede Forhør over Damperens Besætning for bagefter at udsende en officios Erklæring, hvori han tillagde Føreren al Skyld for Strandingen, idet han saa bort fra Stedets vanskelige Besejningsforhold og den Omstændighed, at Kysten er mangelfuldt forsynet med Fyr og anden Vejledning.

Der er ofte før klaget over der kanadiske Strandingskommissær, og Tilfældet »Hans Jensen« har bevirket, at Dansk Skibsførerforening i disse Dage har indgivet en protesterende Forespørgsel til Udenrigsministeriets Retsafdeling, idet Foreningen gør den Opfattelse gældende, at Strandingskommissæren overhovedet ikke er berettiget til at optage Forhør i noget dansk Skib. Det maa her, som alle Vegne, tilkomme den nærmeste danske Konsul.

De danske Skibsførere har faaet Tilslutning fra norsk Side. Fra Norsk Skibsførerforbund er der nemlig tilgaaet det norske Udenrigsministerium en Paatale i Lighed med den danske.

Den nye Tørdok i Vancouver

er nu færdig. Længde overalt er 556 Fod 6 Tm., Dybde over Kolblokkene 30 Fod, Løfteevne 20,000 Tons.

Det østasiatiske Plantagekompagni.

Et særlig smukt Aarsresultat.

Det østasiatiske Industri- og Plantage-Kompagni har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Bülow. Bestyrelsens Formand, Forpagter Sonne, mindedes afdøde Direktør Madsen-Mygdal, der siden 1919 havde haft Sæde i Bestyrelsen og viet Selskabet sin levende Interesse og omsigtsfulde Arbejde. Samtidig ættede Formanden en Tak til Direktør Schmiegelow og Hovedkasserer Christensen, der er udtraadt af Bestyrelsen, hvilket skyldes principielle Grunde, idet ingen af Ø. K.s Direktører som Regel tager Del i andre Selskabers — selv Datterselskabers — Bestyrelse og kun i Undtagelsestilfælde, indtil specielle Hensyn er opfyldt.

Til den tidligere udsendte Beretning knyttede Formanden nogle supplerende Bemærkninger og karakteriserede det opnaaede Resultat som særlig godt, naar henses til den langvarige Strejke i Foraaret og de lave Gummipriser ved Driftsaarets Begyndelse. Sojakagefabriken har trods Standsningen forarbejdet 111,000 Tons Raastoffer mod 120,000 Tons det foregaaende Aar. Af Driftsoverskudet udvikles og forbedres Fabrikenes Anlæg, saa de i enhver Henseende kan betegnes som tidssvarende, og saavel den bogførte Værdi som Driftstekniken byder gode Betingelser for en økonomisk Produktion.

Mount Austin Plantagen, hvis Regnskabsaar sluttede den 31. Marts, udbetalte et Udbytte af 12 pCt. mod 10 pCt. det foregaaende Aar. Produktionen var godt 2 Mill. eng. Pund Gummi, og for det løbende Driftsaar regnes med en Produktionsforøgelse paa ca. 17 pCt.

The East Asiatic Estates Ltd., hvis Regnskabsaar ligeledes sluttede 31. Marts, har produceret 1,917,000 Pd. Gummi mod 1,397,000 Pd. det foregaaende Aar. Produktionen i indeværende

Driftsaar anslaaes til 33 pCt. mere. Dividenden har udgjort 10 pCt., medens det foregaaende og første Aars Nettooverskud paa 16,000 Pd. Sterl. blev overført i ny Regning.

En Autoritet paa Gummiomraadet har udtalt sig særdeles gunstigt om Plantagernes Tilstand, Ydeevne og lokale Ledelse. Ogsaa det forløbne Driftsaar viser for begge Plantageselskabers Vedkommende Nedgang i Gummis Produktionspris.

Kretay Kokosplantage har haft fortsat Stigning i Produktionen af Kokosnødder, og med Plantagens Udvikling til Bæremodenhed tør der ogsaa for denne paaregnes en god Fremtid.

Pong Tin Mine har trods Regnskyl og Oversvømmelser produceret 635 Tons Erts, hvilket er 50 pCt. mere end det oprindelige forventede. Tinprisen, der ved Driftsaarets Begyndelse var 225 Pd. Sterl. pr. Ton, har senere ligget kendeligt højere, og Aarets Driftsresultat har været særdeles godt.

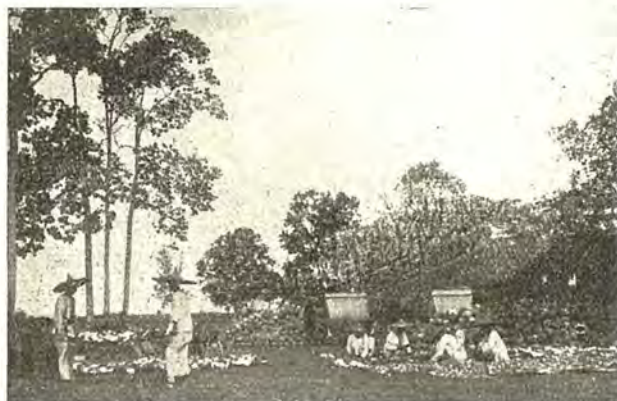
Som det fremgaar af Beretningen, har de enkelte betydende Led af Selskabets mangesidige Virksomhed paa tilfredsstillende Maade bidraget til Aarets samlede Driftsresultat. Det er yderligere en Tilfredsstillelse at kunne konstatere, at den allerstørste Del heraf er erhvervet udefra som en Frugt af det ledende Princip for Udviklingen af den vidtstrakte Virksomhed, der øves af vort Kompagnis Moderselskab ved dettes Andel i og Vekselvirkning med Verdensproduktionen og Verdensomsætningen.

Det er Bestyrelsen en Glæde fremdeles at kunne regne med lovende Udsigter for Selskabets Driftsøkonomi.

Efter Decharge for Regnskabet, 15 pCt. i Udbytte, Bestyrelsesvalg. Oberst, Kammerherre Juel genvalgte, og i Stedet for de to fratrædende Bestyrelsesmedlemmer valgtes tidligere Afdelingsbestyrer i Singapore og Bangkok, Aage Hvalsoe og Erik Leth.



Pong Tin Minen; Gravemaskinen i Arbejde.



Tilberedning af Kopra paa Kretay-Plantagen.

SKF

Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F.,

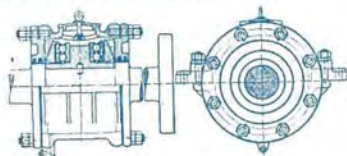
Bredgade 53.

Efter at have anvendt Doreas S.K.F.-Propeller
til Optagelse af Skrueens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000
Tonns med 620 HK. Maskine og disse har været i Drift siden AUG. 1921
kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket
og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har
været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Isehindringer.

Med Højsættelse

København, den 26 Maj '24

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



„ROYAL“ LTD. CO.

VALBY — COPENHAGEN

CAELES: ROYALJAMBON

SELECTED COOKED

„ROYAL HAM“

DANISH BONELESS

HIGHEST AWARD

COPENHAGEN

EXHIBITION 1923.

PURVEYORS TO H. M. THE
KING'S ARMY AND NAVY

REGISTERED TRADEMARK

WINSOR & NEWTON Ltd.

LONDON

Manufacturing Artist's Colourmen.

By Appointment to Their Majesties The King
and Queen

Aquarel - Olie - Batikfarver etc. etc. samt alle Kunstarkter faas
hos de større Forhandlere.

Fra Norge til Amerika i Vikingskib.

En ung, norsk Skipper, Gerhard Folgerø, har faaet
den Idé at ville sejle fra Bergen til Philadelphia-Udstil-
lingen med et Vikingskib. Folgerø har for flere Maa-
neder siden bestilt et 40 Fod langt og 12 Fod bredt
Vikingskib. Skibet bliver færdigt i Marts Maaned
næste Aar. Starten fra Bergen skal foregaa 17. Maj
1926.

Kirkespiret som Sømærke.

Korsør Kirke skal i Anledning af Byens 500 Aars
Jubilæum forsynes med et Spir.

Spiret har en rent praktisk Opgave foruden den
skønhedsmæssige. Det skal nemlig virke som Sømærke,
og den lokale Havnekasse deltager derfor i Udgifter-
ne ved dets Opførelse.

Fire Mand omkom.

Det er nu oplyst, at det Motcrtartøj, der blev sejlet
i Sænk i Karmsundet, var Fiskefartøjet »Agdencs«.

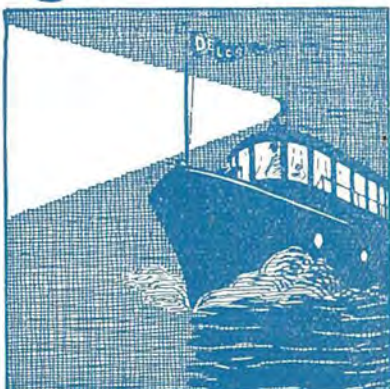
Mandskabet, der bestod af fire Mand, omkom.

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket
Delco-Light egner sig
for saavel Sejl- og Damp-
skibe som Lystkuttere.
Det er nemt at installere,
og kræver ringe Plads.
Det kan afgive Strøm til
almindelige Lamper, Ra-
diosender, Projektører
etc. Erstatte Nødsender-
Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSEN
Ingeniørforetning.
Vestervoldg. 14, Kbhvn. B.
Telefon 12.526.



Farveri

INDLEVERINGSSTEDER.
Skindergade 3. Tlf. 4251
Vesterbrog 62. N. 74 x
Torveg. 7. Amg. 6035 y
Gl. Kongev. 176. C 4269

*Kemisk
Tøjrensning*

BRUGSREGULERING

FABRIK:
Raadmansgade 11
Tefel. 4267 og 4268

Jobs Barding

første og største Anlæg for kemisk Rensning eller System Børste

- TEXACO CRATER COMPOUND -



AKKA

Den landskendte Forfatter Alfred Kjerulf har sammen med sin Kompagnon Forfatteren Kai Allen oprettet et Bureau for Kunstner-Assistance, Frederiksborggade 11. Bureauet er særligt indstillet paa at forsyne Foreninger med god Aftenunderholdning, ligesom man paatager sig at skrive lokale Revyer og Sange med 1 à 2 Dages Varsel. De to kendte Forfatteres gode Navne borger for, at den Forening, som henvender sig til dem, vil faa Glæde — og Fornøjelse — deraf, idet Bureauet har Forbindelse ikke alene med vore største Tragediener og Karakterskuespillere, men tillige med vore muntreste Komikere blandt Skuespillerne, Oplæsere og Cirkus-Artister.



Lad ikke ømme Fødder spolere Deres Balaften!

De fleste Mennesker véd af Erfaring, hvilke Kvaler ømme Fødder kan forvoide. Disse Kvaler kan De imidlertid nu paa den nemmeste og behageligste Maade undgaa: Har De Ligtorne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve RADOX (Radiates Oxygen). Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser et Minut længere end nødvendigt, naar RADOX vil gøre en Ende paa Deres Lidelser for bestandigt Intet Plaster eller Smertefuld Operation er nødvendig. Tilsæt 1 Skefuld RADOX til et Fodbad paa 4 Liter godt varmt, sæbeholdigt Vand, og Ligtorne samt den hårde Hud kan i de fleste Tilfælde fjernes uden Smerte; i ordartede Tilfælde kan 2 à 3 Fodbade være nødvendige. For ømme Fødder bruges 1 Spiseskefuld RADOX til Fodbadet, og al Ømhed forsvinder. RADOX er uundværligt i alle Hjem.

RADOX

(RADIATES OXYGEN)

Paa Apoteker, hos Købmænd, i Parfumerier og Sæbeudsalg à Kr. 2,50 pr. Stk.

Nilfisk

den danske Støvsuger.



RING TIL
9650
OG FOR-
LANG
KATALOG



Nilfisk
Støvsugeren
er uundværlig

i ethvert Rederikontor

A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.



Rederiet C. K. HANSEN's Sølvpokal.

Ovenstaaende bringer vi herved et Billede af den af Rederiet »C. K. Hansen« indstiftede Sølvpokal for Skibsførere og 1. Maskinmestre, der har gjort Tjeneste i Rederiet i 25 Aar. Rederiet har ved Indstiftelsen af denne Sølvpokal vist de ældre, velfortjente Indehavere af Chefstillingerne om Bord i Rederiets Skibe en Opmærksomhed, der sikkert vil blive paaskønnet.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -

Sø-Fyrbødernes Forbunds 2. ordinære Kongres

i Esbjerg den 16—18. August 1925.



I Dagene den 16.—18. August 1925 afholdt Forbundet sin 2. ordinære Kongres i Esbjerg, hvor følgende Delegerede drøftede de faglige Forhold og Forbundets Administration.

Hovedbestyrelsesmedlemmer: København: A. Gøtt-sche, J. M. Nielsen, Chr. Nielsen, J. Lystrup, G. Olsen, J. P. Petersen, E. Jacobsen, Formand, S. Nielsen, Kasserer. Aalborg: H. Kaarup. Svendborg: N. J. Nielsen. Esbjerg: S. P. Thomsen. Korsør: W. Pind.

Delegerede: København: A. Andersen, N. Andersen, R. Christensen, H. Eriksen, H. Hansen, Rich. Jensen, L. Nielsen, V. Paalsen, M. Sørensen Fløystrup. Aalborg: H. C. Nielsen, A. Aarup, N. Christensen. Aarhus: R. Jensen, H. Christensen, A. Andersen. Esbjerg: N. M. Thomsen, J. Thomsen, C. M. Jørgensen. Vejle: J. Carlsen. Odense: K. Madsen, S. Jacobsen. Svendborg: P. Rasmussen. Nykøbing F.: C. F. Jensen. Korsør: S. Olsen. Helsingør: W. Christensen. Rønne: C. Hansen. Frederikshavn: A. Svendsen. Randers: H. Nielsen.

Gæster: Edo Finnen, Sekretær for Internat. Transport-Workers Federation, W. Eliasson, »Svenska Sjömans Union«, E. Blomgren, »Svensk Eldare Union«, H. Jacobsen, Antwerpen, V. Christensen, »Sømændenes Forbund«.

Saavel Aarsberetning som Regnskab godkendtes, og Edo Fimmen bragte en Tak og Kompliment for godt Samarbejde. Endvidere drøftedes den sidste Overenskomst med Rederne og den eventuelle Sammenslutning med Sømændenes Forbund.

Foruden Overenskomstperioderne har Forbundet beskæftiget sig med en Række Sager, bl. a. den i Sømandsloven af Maj 1923 trufne Bestemmelse om Re-

dernes Forpligtelse overfor Søfolk i Tilfælde af Afmønstring paa Grund af Sygdom, og hvor Rederiforeningen hidtil har ydet 1,20 Kr. pr. Dag i Sygepenge, men som nu ved Forbundets Initiativ var højnet saaledes, at det foreløbig er ansat til 4 Kr. pr. Dag.

I Anledning af Loven om, at fremmede Søfolk ikke kunde afmønstres i Danmark, uden at visse Garantier var stillet hos Statspolitiet, havde Forbundet foranlediget, at ca. 200 skandinaviske Fyrbødere, som gennem en Aarrække havde været beskæftiget i danske Skibe, fik Dispensation fra denne Lov, saaledes at de fortsat kunde søge deres Erhverv i danske Skibe paa samme Maade som danske Borgere. Endvidere havde Forbundet beskæftiget sig med Konventionen om Oprettelse af Statsforhyringskonto, som havde været forelagt Rigsdagen i Januar d. A. Forbundet havde med de øvrige Søfartsorgan. henvendt sig til den nuværende Statsminister med Anmodning om, at en Kommission maatte blive nedsat til at undersøge Muligheden for Indførelsen af en Bemandingslov og en Begrænsning af den uforholdsmæssige lange Arbejdstid til Søs. Saavidt det vides, er det Mening, at de nævnte Sager skal nyde Fremme i indeværende Aar.

Beretningen viser Fremgang. Der er oprettet Afd. i Nakskov, Frederikshavn og Rønne, ligesom Kolding, Fredericia og Horsens nu er repræs. af et Medlem, der har fast Sæde i Vejle. Forbundets Medlemsblad »i Aklen« er udvidet fra et maanedligt 4-sidet til 8-sidet Blad, og Opholdslokaler for ledige Fyrbødere er oprettet i Aarhus og Esbjerg, ligesom man i København har ofret en Del for at gøre det derværende Lokale saa tiltalende som muligt.

For den danske Skinke staar hele Verden aaben.

En ny og blomstrende Export Industri. — En Sejr for Dansk Industri og Dansk Landbrug, paa Verdensmarkedet.

For de fleste Mennesker staar Hermetik og Konservervarer som noget, man kun tyer til af Mangel paa direkte Adgang til selve Varen, og dog har Konserver-Industrien efterhaanden arbejdet sig op til en saadan Højde, at Konserverproduktet er selve Standarden, idet det *garanterer en ensartet, kontrolleret Leverance til alle Tider og paa alle Steder af vor Jord.*

Medens England og Amerika til en Begyndelse var eneherkende paa dette Omraade, rykkede andre Lande efterhaanden frem og da særligt med, hvad, der for vedkommende Land var i nøjeste Overensstemmelse med, Landets bedste Produkter. Og saaledes gik det til, at da Danmarks Landbrug paa Grund af Standsningen af Kornexporten i 70erne og 80erne stagnerede, maatte Landmændene se sig om efter nye Indtægtskilder, og en af disse blev Svinene.

I 1884 grundlagdes det første danske Svineslagteri i Horsens; man havde opdaget, at Englænderne gerne vilde have det danske Flæsk, som behandlet paa en særlig Maade som Bacon i betydelige Mængder gik over til Øriget.

En Del Skinker gik til oversøiske Pladser støbt i Gibs, men denne Forsendelsesmaade havde den Ulempe, at Gibsen revnede og Skinkerne raadnede; fersk og letsaltet Flæsk og Ækvator er som bekendt ikke gode Venner, derfor maatte Skinkerne kommes i Daaser, og der blev fra forskellig Side gjort Tilløb dertil, uden at Resultatet dog blev tilfredsstillende.

Efter Krigen var man klar over, at der var et betydeligt Felt at arbejde paa ude i Verden, og *intet andet Land havde finere Raavarer at arbejde med i denne Branche end Danmark*, der følgelig havde store Betingelser for at erhverve sig et Marked, men man var ogsaa klar over, at først og fremmest skulde Fabrikationen specialiseres.

Med dette for Øje oprettedes for nogle Aar siden Skinkekøge et »ROYAL« som en Specialfabrik, og ved at knytte de bedste Kræfter til Virksomheden, og ved et maalbevist og alvorligt Arbejde er denne vokset til at blive en meget betydelig Faktor i dansk Export.

»ROYAL« er Leverandør til en Mængde Sygehuse, Sanatorier etc. samt til den kgl. danske Marine. Fabrikken »ROYAL« opnaaede 1. Præmie med Udmærkelse for sine Varer ved »Den fransk-danske Udstilling« 1923, og iøvrigt foreligger der en Mængde rosende Udtalelser af stor Betydning, baade fra danske og udenlandske Kunder.

(Det er saaledes intet Under, at »ROYAL-SKINKEN« er meget populær paa vore Udstil-



linger, og paa den store Kogekunst-Udstilling, som netop i denne Tid afholdes i Tivoli, vækker Fabrikens Stand berettiget Opmærksomhed ved sine lækre og indbydende Produkter, udstillet paa en original og stilfuld Maade.)

»ROYAL«s Skinker og andre Specialiteter i forskellige Størrelser og Pakninger er danske Produkter af en høj Standard, og Fabrikken tæller nu sine Kunder i alle 5 Verdensdele.

Et Besøg paa den ny, moderne Fabrik vil ogsaa overbevise den Besøgende om, at alt, hvad der raades over af Teknik, er taget Anvendelse. Og for nylig hændte det meget pudsigt, at et Selskab af prominente Englændere under deres Besøg her i Byen, med en af de mange Kæmpe-Turistdampere, ønskede at se — ikke alene selvfølgelig Rosenborg, Kronborg (Hamlet) og Frederiksborg, nej selve det Sted, hvor de verdensberømte »ROYAL-SKINKER« tilvirkes.

Overalt i Verden havde de mødt — og med Velbehag nydt — »ROYAL«: i Kina, paa Pacific-Kysten og ombord, hvad var da mere naturligt, end at de ved Selvsyn overbeviste sig om Tilvirkningen.

Vi bringer derfor hosstaende et Par Billeder fra »ROYAL«. Og det kan vist uden Overdrivelse siges, at en af de kæreste Hilsener, den Søfarende kan modtage fra Danmark, er den »ROYAL-SKINKEN«, Hovmesteren sætter paa Bordet, den Dag paa »Varmen«, da det andet »FERSK« er sluppet op.



Skinkerne udbenes og tilskæres.
Boning & Cutting Hams.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

The whole World is open to the danish ham.

A new and flourishing industry of export. — A victory for Danish Industry and Danish farming throughout the world's market.

Hermetic and preserved produce would appear to most people as articles which one only recurs to in cases where difficulty arises in obtaining the fresh article, but nevertheless has the industry of preserving meat gradually attained such an altitude, that the preserved goods itself is now considered as the very Standard, seeing that a uniform, controlled and guaranteed supply may be relied upon at all times and in any part of the world.

While England and the United States at the commencement practically had monopolised the world's market in this respect, other countries have subsequently gained prominence, especially by offering such products as was in conformity with the very best the countries could produce. And so it came to pass that when Denmark's export of agricultural produce greatly stagnated by the discontinuation of export of cereals in the 70ties and 80ties, the farmers had to look about in search of new resources, and the pig became one of these.

The first Danish slaughter-house was established in Horsens in the year 1884, it having come to our knowledge that the English greatly appreciated the Danish pork, which, cured in a special manner as bacon, found its way to the United Kingdom in considerable quantities.

A good many hams were sold to the overseas markets moulded in Parish Plaster, but this manner of transmitting had the drawback that the plaster cracked and the hams deteriorated. It is a well known fact that fresh and slightly salted pork and the equator badly agree, and consequently the hams had to be shipped otherwise, namely in tins, but although several

attempts were made in this respect, the result did not prove satisfactory.

It became quite evident after the war that an important field in this line existed on the world's market, and that it would be worth our while to turn our activity in that direction, seeing that *no other country disposed of such superior raw materials as Denmark did*, and therefore possessed unlimited possibilities in securing a fair share of the market. However, it was clear that in the first instance the articles for export should be specialised so as to meet the requirements.

With this in view the ham boiling establishment »Royal« especially equipped for this purpose, was established a few years ago, and by securing a most efficient staff, perfect machinery and applying a highly developed system of manufacturing this establishment has grown to be a most important agent in Danish export.

The »Royal« are purveyors to a number of Hospitals, sanatorium, etc. as well as to the Danish Navy. At the »French—Danish« exhibition in 1923, the »Royal« was awarded first price with distinction and a great deal of appreciable certificates of great importance from Danish and foreign customers have furthermore been issued.

No wonder therefore that the »Royal« hams are very popular at the exhibitions of today, and at the »Art of Cookery« held at the present time at »Tivoli«, the Stand of this factory has created great attraction due to its succulent and tempting products exhibited in a most original and stylish manner.

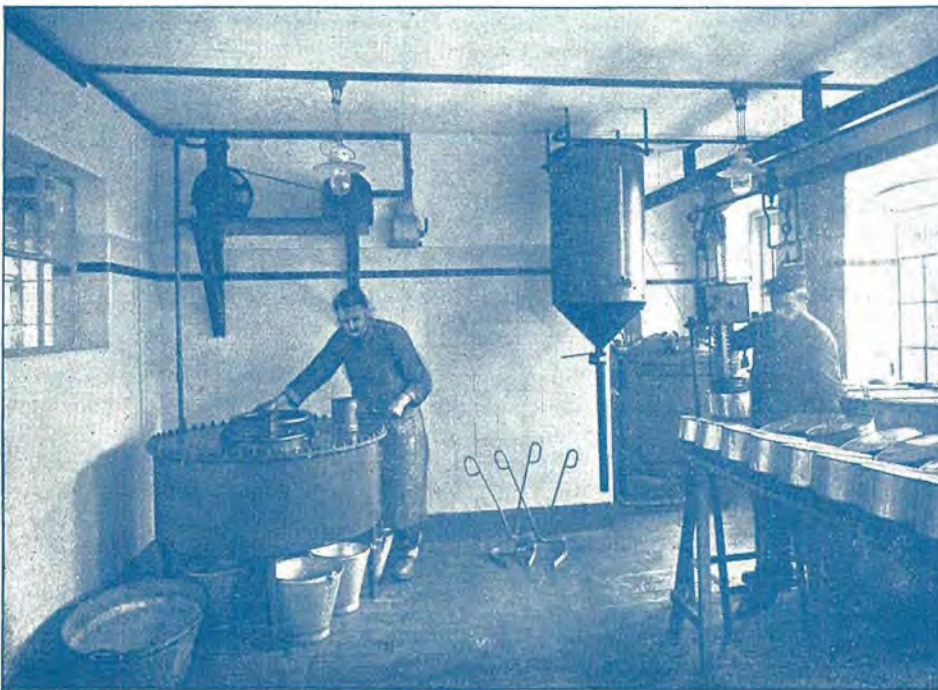
The hams from the »Royal« and also other specialities in different sizes and packings are Danish products of a very high standard, and clients may now be counted in alle the 5 continents.

A visit to this new modern factory will undoubtedly convince visitors that alle the most superior technical appliances have here been made use of, and it may be mentioned at random that a party quite recently, consisting of prominent British visitors who had arrived by one of the giantic tourist steamers, wished to see during their so journ in this city, not only as a matter of course the Rosenborg, Kronborg (Hamlet's grave) and Frederiksbo-g, — but also insisted on seeing for themselves the very place where the world-famous »Royal Hams« were manufactured.

These tourists had met all over the world — and immensely enjoyed — the »Royal Ham«, as well in China as on the Pacific Coast, onboard and everywhere, and what would then be more natural than their wish to acquaint themselves with the source of this delicacy.

We are therefore publishing herewith a couple of reproductions from the establishment of the »Royal«.

And it may be said without exaggeration that on the day in the tropic zones when the »Fresh« has given out, one of the most agreeable reminders that the seafaring man can receive from Denmark, is when the Steward puts the »Royal« on the table.



Skinkerne evakueres.
Curing of the hams.

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -

Jens With

Skibsproviantering
19, Nyhavn 19
Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8332, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Telegr. adr. »Proviant«

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensmedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ Kjøbenhavn

Telegram-Adr.:

»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf. Byen 3336

»Islands Falk« Inspektion ved Grønland. — En Strækning over 700 Sømil.

Rygerne om, at »Islands Falk« skulde være forlist, satte for en Stund Sindene i Bevægelse. Heldigvis viste Rygerne sig at være forkerte, og Meddelelsen om, at »Islands Falk« og dens Besætning er i bedste Velgaaende, fik os alle til at aande befriet paany. Selv om man hele Tiden har haabet paa en lykkelig Udløsning, maatte Mc. Millans Telegram nødvendigvis vække Uro og Bekymring, og den eneste beroligede Omstændighed var den, at »Islands Falk« er ført af en af Ricard West. Kaptajn West, der i 5 Aar har været Chef for vore Undervandsbaade, fik »Falken« at føre i Fjor og har saaledes praktisk Kendskab til Nordatlanten.

Der har hele Sommeren igennem været mange fremmede Skibe paa Grønland, spredt fra Nord til Syd.

»Islands Falk« har haft travlt med at inspicere Fiskeriet, der hovedsagelig er foregaaet udfor Kysten fra Frederikshaab og til Nord for Disko, en Strækning paa over 700 Sømil.

De Danske i Kolonierne har i Sommerens Løb udvist stor Gæstfrihed overfor »Islands Falk«, der i den-

ne Maaned forlader Grønland for at tage Station under Island i et Par Maaneder forinden Hjemrejsen til Danmark. Antagelig i Begyndelsen af December vender Skibet tilbage hertil.

Undervands-Taagesignalet paa Hanstholm Fyr

er traadt i Kraft. Tonehøjden er 1050 Svingninger pr. Sekund.

Fællesøvelser mellem Marinens Skibe.

I den kommende Vinter skal der afholdes forskellige Fællesøvelser mellem Flaadens Skibe.

Først sejler 3 Torpedobaade — »Delfinen«, »Narhvalen« og »Støren« — ud paa Manøvre, under hvilken bl. a. de sønderjydske Farvande besejles; det bliver fra den 30. Oktober til ca. 19. November; derefter følger 3 Ugers Fællesøvelser mellem Torpedobaadgruppen, Undervandsbaade og Flyvebaade og derpaa 2 Ugers Øvelser, i hvilke desuden Miniskibet »Losen« og Minekran Nr. 5 deltager.

Kort før Jul afsluttes Øvelserne.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

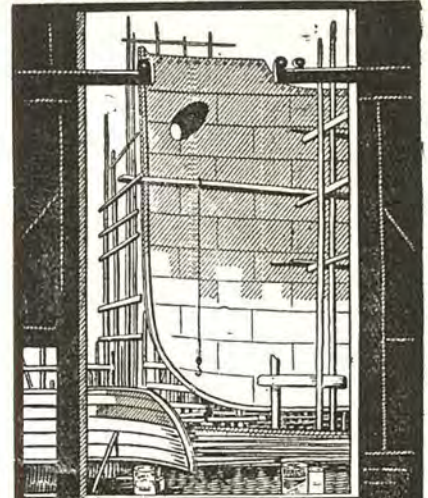
Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. »PRIVATE« SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



HOLZAPPEL'S
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 · ST. ANNÆ PLADS 16 · TELEGR. HOLZANDIA

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Æsken er aaben!

D. F. Schnack

Vinhandel

Grundlag: 1774

N y h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528



NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26¹



ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410

Max Møller A/s

Nyhavn 44 - Kjøbenhavn

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

Kedelrensning

Rustbankning
Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

KAY DYHR

Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

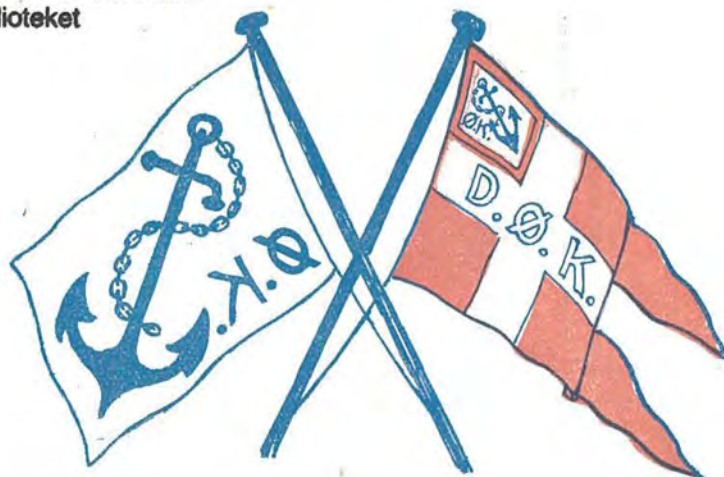
D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters
Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau**

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

som anviser dygtige og kvalificerede Maskin-
mestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs
som til Virksomheder i Land.

M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket



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 Røtefart

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 evropæiske Produkter.

Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



VIKINGEN

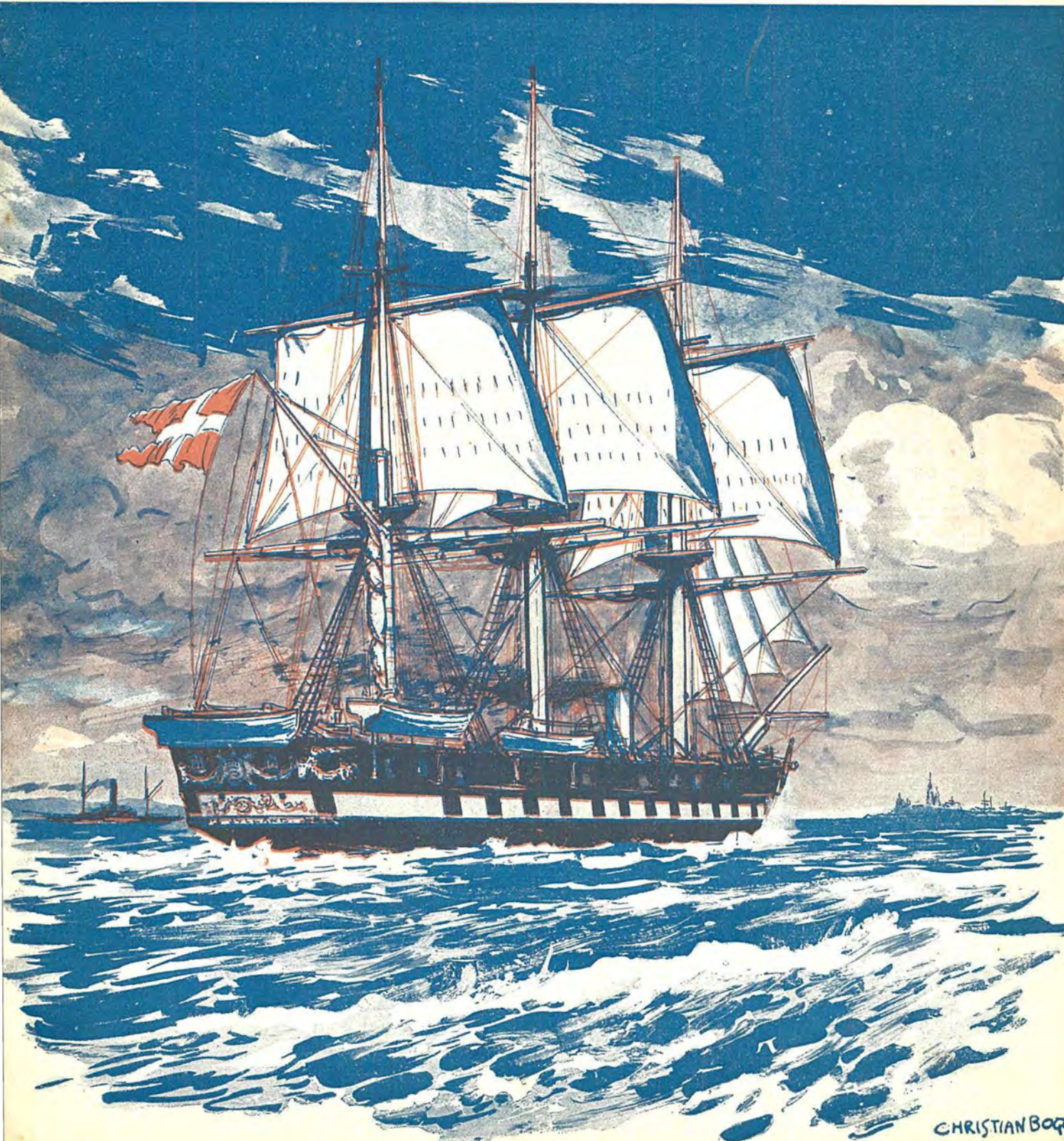
HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibereiderforening, Danske Skibsbredere, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handels og Odegnsmarine, Marinerforening, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksporv-Industri 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 Export-Industry and The International Seafarers Federation: . . .

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



CHRISTIAN BOGΦ

Nr. 10.
1925.

FREGATTEN JYLLAND: DEN SIDSTE STOLTE SVANE

THE FAMOUS DANISH MAN-OF-WAR „JUTLAND“

(THE SEA-BATTLE OF HELGOLAND 1864)

2. AARGANG

Danish Shipping Company Ltd. A/s

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

Set. Annø Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: P A C A O

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

Søløve-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

Telf. Helrup 1619
Værkf. Dannelsø
Øbro 4198
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alleSlags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsbriketten

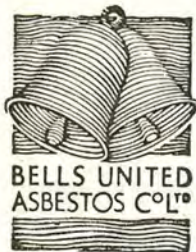
„REN SO“

er syrefri og renses ufejlbarligt.



P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK
Chartering Agency and SHIP OWNERS
The Steamship Company „NORDEN“



Telefon Nr. 1403

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRUNDLAGT 1948

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

H. ELMGREN & Co.
HELSENGFORS

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

Branches-
Abo and Hangö

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritief. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS.

Teogr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC



A. N. PETERSEN



A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsejgenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

INDHOLD

Forsidebillede. Fregatten »Jylland«. Originaltegning i Farver af Christian Bogø.

Havet. Digt af Styrmand Hclger Hammer. Tegning af Christian Bogø.

Søslaget ved Helgoland. Et Minde fra Fregatten »Jylland«s Deltagelse i Slaget af Kaptajn Gade. (Med Billeder).

Den skandinavisk-amerikanske Kapsejlsads. (Foto.) VIKINGEN'S første Acr. En Oversigt af Redaktør og Udgiver Christian Bogø.

Moderne Lægtertrafik, med en Række Fotografier fra New York.

Sømandens Billedbog. Paa Hvalfangst ved Grønlands Kyst. (Med Foto.)

Under kinesisk Flag. Skildring fra Fyrtjenesten langs Kinakysten af Kaptajn Carl Larsen (med Fotos).

I Snetykning. »Sejlmageren fortæller«. En Virkelighedsskildring fra Fuldriggeren »Majorka«. Illustreret af Christian Bogø.

Norsk Skibsfart. Skildring af Skibsreder Fred Olsens Rederier. Af Diderik Brochmann (med Fotos).

Moderne Automobilfærger. Fotografier fra New York. Skibsbyggerlærningen. Skildring fra et Skibsværft af en gammel Skibsingeniør. Illustreret af Christian Bogø.

Rederiforeningens ny Formand, Direktør A. O. Andersen og Præsentationen i England af M/S »Parkeston«. (Fotografi).

Navigatorkongressen i København 1925. (Fotografi.) Dansk Industri og Export-Succes. Patentmøbler.

Maritimt Nyt. Quebec af O. Eddy-Hope.

CHRISTIAN BOGØ, Redaktør og Udgiver.

VIKINGEN

koster halvaarlig à 5 Kr. + Porto 70 Øre — Helaarlig à 10 Kr. (Provins 1 Kr.)

I Skandinavien (Norge, Finland) portofrit tilsendt: 20 Kr. Sverrig: 12 svenske Kr. portofrit tilsendt.

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

Danske Søfarende ombord i danske Skibe i udenrigs Fart 10 Kr. + Porto 1 Kr.

Bladet afleveres paa Rederiets Kontor

»Vikingen«s Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz. København. K.

Telefon: Central 9822

Trykt hos A/S. Oscar Fraenckel & Co. Clichéer, Brødr. Bærentzen.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

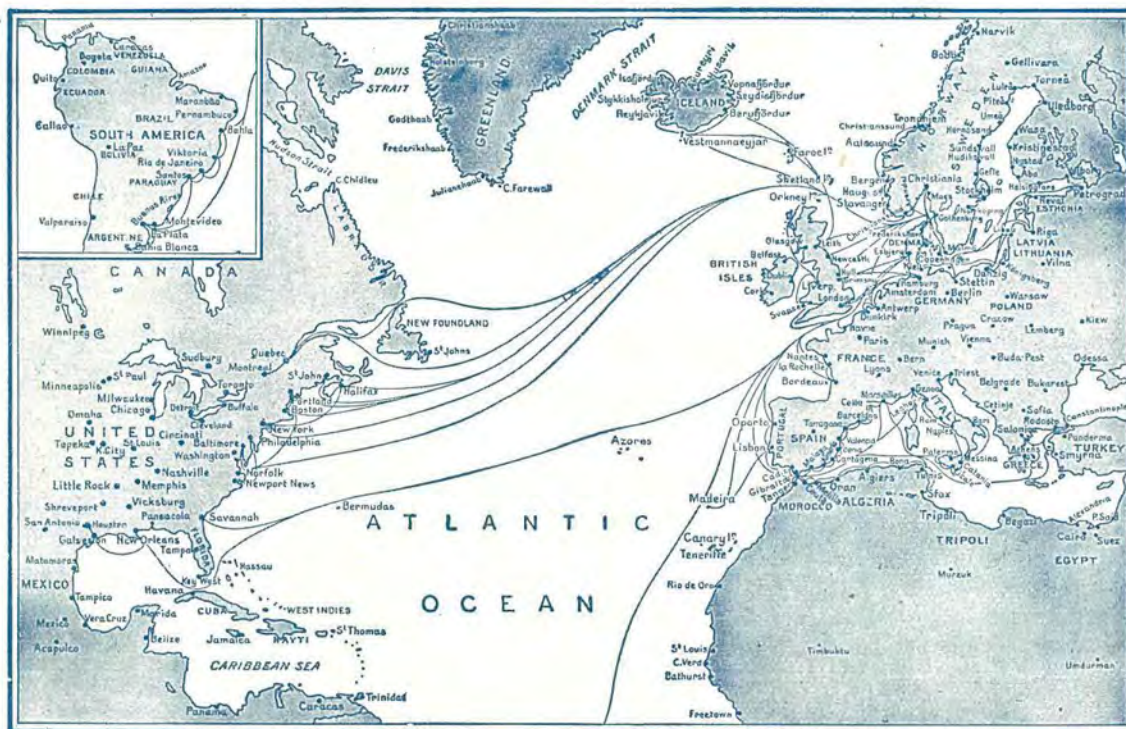
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

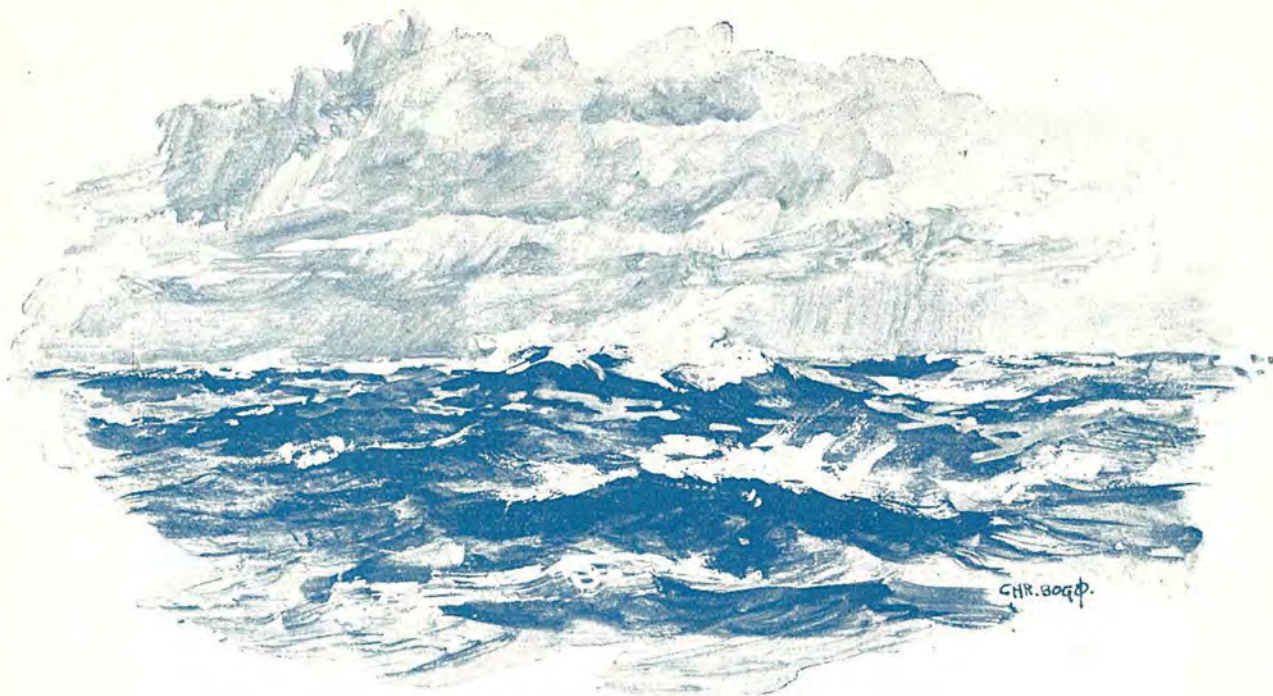
SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Havet

Har dig engang Havet fanget,
 slipper det dig ej igen,
 du vil søge dér tilbage,
 hvor du levede blandt Mænd.
 Byens Luft bli'r dig for lummer
 med dens Kævl og Smaalighed;
 bedre end du selv, din Næste
 ved med dine Ting Besked.

Stormen vil dig ikke knække,
 vil kun gøre dig til Mand,
 thi du er først fuldbefaren,
 naar du véd ret, hvad du kan.
 Modgang skaber Modstandsevne,
 retter Ryggen og gør stærk.
 Slaa igen, hvis du bli'r slaaet.
 Frie Mænd er Havets Værk.

Havets Bølger hvisper til dig:
 Hvad du søgte, vi dig gav,
 her kan Smaalighed ej trives
 paa det fri, ubundne Hav.
 Frit og stort som Uvejrsstormen,
 der foer over Bølgen hen,
 stort for den, som intet frygter. —
 Ingen Plads for slatne Mænd.

Her, saa langt som Øjet rækker,
 er kun Hav og Himlens Hvælv,
 her, hvor ingen Hjælp kan hentes,
 gælder Budet: Hjælp dig selv.
 Stol paa dine egne Kræfter,
 fjern hver Hindring fra din Vej.
 Tro paa Sejren, og du vinder,
 blot du vil, alt lykkes dig.

Ingen Lænker Havet binder,
 ingen Magt det tøjle kan,
 men har du dets Lære fattet —
 her er Pladsen for en Mand.
 Modløs Sjæl ej Sejer fanger,
 tabte du, saa prøv igen.
 Da forstod du Havets Storhed,
 da blev Havet dig en Ven.

Styrmand Holger Hammer.

Den sidste stolte Svane.

(Til Forsidebilledet).

Et Minde fra Helgolands-Slaget 1864.



Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864.

Om bord i Fregatten »Niels Juel«, Admiral Suensons Kommandantskib. — Den østrigske Fregat »Schwarzenberg« brænder.

I Anledning af, at det i Fjor var 60 Aar siden, vi havde den ulyksalige Krig med Tyskland i 1864, blev der afholdt forskellige Mindefester for at fejre de gamle Veteraner, hvoraf mange ikke oplever et nyt rundt Tal. Saaledes blev der Langfredag den 18. April af Danske Soldaterforeningers Fællesudvalg afholdt en Mindefest i Paladsteatret for Afslutningen af Kampene ved Dybbøl 1864. I Marinekredse samlede Interessen sig dog mest om Slaget ved Helgoland den 9. Maj 1864. — Paa Helgolandsdagen, der er en af de Dage, paa hvilken der altid flages fra »Navigatørernes Hus«, blev der i Marineforeningerne Landet over afholdt Festligheder til Minde om vor sidste Sejr til Søs. Hovedfestligheden blev dog afholdt i Horsens, hvis Marineforening arrangerede en Udflugt til Juelsminde, hvor Fregatten »Jylland« var stillet til Raadighed af Ejeren, Godsejer Schou til Palsgaard. Om Bord i »Jylland« blev der i Løbet af Dagen afholdt en Parade for de gamle Helgolandsveteraner, der var raske nok til som Ma-

rineforeningens Gæster at rejse dertil. Om Aftenen afholdtes der saa i Horsens Marineforening en Festlighed til Ære for Veteranerne. Af Helgolandsveteraner lever endnu 48, og blandt disse har Skibsførerforeninger i sin Midte sit højt skattede og højt agtede Æresmedlem, Kaptajn Emil Gade, der trods sine 87 Aar, som han fyldte den 21. Marts, endnu færdes aandsfrisk og foreningsinteresseret iblandt Kollegerne. Vi har af Skibsførerforeningen faaet Lov at offentliggøre nogle Erindringer om Kampen ved Helgoland, som Kapt. Gade har nedskrevet, ligesom vi bringer et Billede af Kapt. Gade, nu og som Marine-soldat i 1864. Iblandt de faa lyse Minder, vi har fra 1864, er vel Affæren ved Helgoland en af de smukkeste; det var dog endelig en rigtig Sejr, for i Land gik det kun elendigt; hvad vore tapre Soldater vandt den ene Dag, tabte de den næste, og den ene bedrøvelige Efterretning kom efter den anden. Nogen særlig Begejstring for Krigen, som i 1848, var der ikke. Det var, som om man følte,



Kapt. Emil Gade
som Marinesoldat
i 1864.



at den kunde være undgaaet, og at det hele var daarligt ledet af Regeringen. De, som var med ved Helgoland og slap godt derfra, var selvfølgelig meget glade og stolte over Sejren.

Kaptajn Gade skriver: Jeg var helbefaren ombord i Fregatten »Jylland« og gjorde Tjeneste ved en af Kanonerne paa Agterdækket. Om Formiddagen den 9. Maj mødte vi den engelske Fregat »Aurora«, som sendte en Baad ombord og lod os vide, at Fjenden var paa Vej imod os. Vejret var smukt, Søen var smul som en Dam. Efter at vi havde skaffet Kl. 12, blev der pebet klart Skib, og vi stod klar ved de Styrbords Kanoner. Noget efter saa vi Østrigerne forude lidt om Styrbord: Preusserne saa jeg senere et Glimt af om Bagbord, saa vidt jeg véd, ramte der os ikke noget Skud fra dem, og vi skød heller ikke paa dem.

Det varede ikke længe, førend Kuglerne fra Østrigerne begyndte at flyve over os, og saa begyndte vi at fyre. Chefen og den yngste Løjtnant var paa Broen, og daværende Løjtnant, senere Admiral Kock stod tæt ved min Kanon og maalte Vinkler og angav Elevationen. Kommando hørte man ikke noget til. Kuglerne fløj lystigt over os, men der faldt ingen i Nærheden af mig. Det viste

sig senere, at især to Kugler eller Granater, der havde ramt, en forude agten for Bakken og en paa Batteriet, havde kostet flere Menneskers Liv.

Efter at Kampen havde varet et Par Timer, hørte man pludselig Huraraab; jeg kiggede ud af Kanonporten og saa, at der var Ild i Fortroppen paa »Schwartzenberg«, den var ikke langt borte og vendte Agterenden mod os, og »Radetzky« styrede hen i mod den for at dække den. Ikke længe efter var Kampen forbi. »Jylland«, som var i Midten, havde lidt det største Tab — 12 Døde og henved 30 Saarede.

Jeg kan ikke nægte, at jeg var meget glad over at være sluppen helskindet fra Affæren; det var jo et sørgeligt Syn at se de døde og haardt saarede.

Senere har jeg i London truffen en af Besætningen fra den engelske Fregat, som laa i Ro og Mag og saa paa Kampen. Han fortalte, at hele Besætningen der ombord var oppe i Rigningen, og da der gik Ild i »Schwartzenberg«, raabte de tre Gange Hurra for de Danske.



Kaptajn Emil Gade.

.....

En Damper sunket i Kanalen. — Mandskabet indkommen til Jersey.

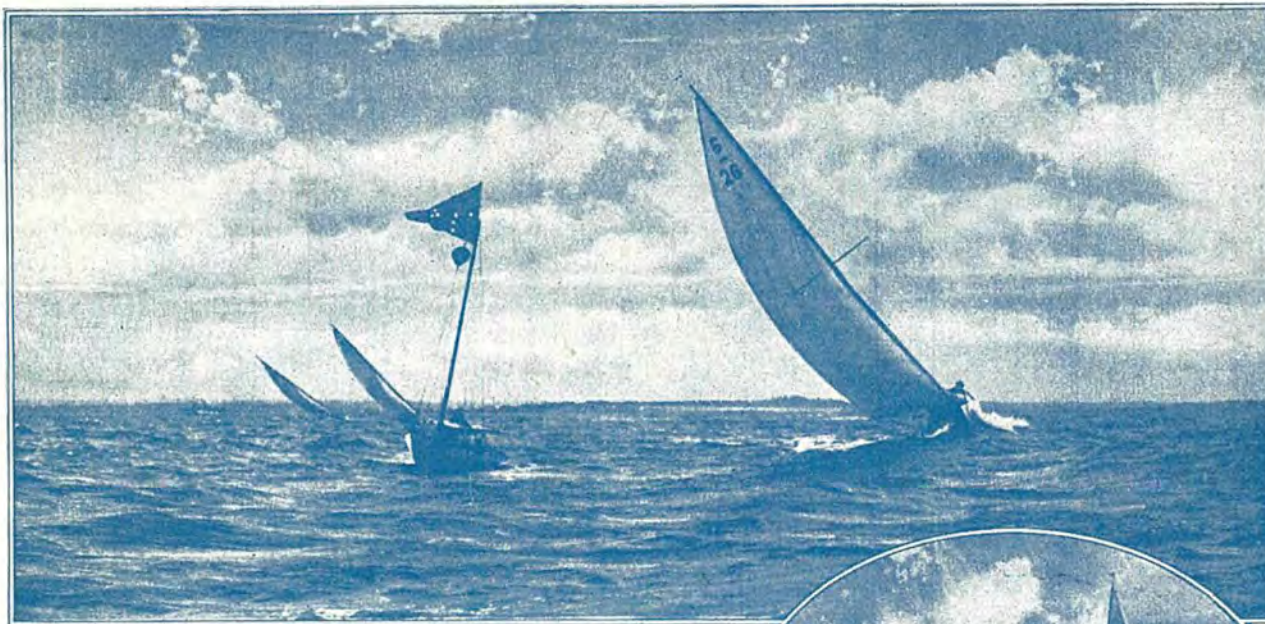
Damperen »Attala«, der sejlede paa Ruten Saint Malo—Granville, er den 2. Oktbr. i tæt Taage stødt paa en Klippe udfor Jersey og sunket. Otte Mand reddede sig i en lille Baad og naaede ind til Øen. Resten af Besætningen, for hvis Skæbne man har næret alvorlig Bekymring, er ankommet senere paa Dagen i meget udmattet Tilstand.

Sovjet-Flaaden holder Manøvrer.

Den sovjetrussiske Ostersøflaade har begyndt sine Efteraarsmanøvrer. Opgaven er denne Gang at afværge et Fremstød mod Kronstadt og Leningrad. Ogsaa Minevæsen og Luftfartøjer vil komme paa Prøve.

Generalkonsul Johan Hansen

har skænket Teatermuseet Billedhugger Rasmus Andersens Buste af Wilhelm Wiehe i Gips.



Øverst: »Dauphin« (amerikansk) runder Mærkebøjen, fulgt af »Natka« (amk.) og »Gunn II« (finsk).

Nederst t.h.: Den bedste amerikanske Baad »Lanai« har rundet Mærket, tæt trængt af den danske »Nurdug«.



Amerikasejladserne.

Vi har haft en Samtale med Ingeniør Degn, der udtalte følgende:

»Naar vi ikke hjemførte »Sewanhaka Pokalen«, hvorom Skandinavien har udfordret U. S. A., maa Grunden siges at være den, at 2 af de skandinaviske Baade ikke ydede nok. Jeg tror, at den almindelige Opfattelse var, at Letvejrsmomentet i det skandinaviske Team var repræsenteret i den finske og den svenske Baad. Disse Baade svarede imidlertid ikke til de Krav, der i Letvejr maa stilles til Sejlad i Long Islands Sund, men det kunde Skandinavierne, der for første Gang sejlede her, ikke paa Forhaand vide.

Amerikanerne havde her 2 udmærkede Baade i »Dauphin« og »Lea«, der med deres store Sejl og skarpe Stævlinjer egnede sig udmærket for saadan Sejlad. Havde vi haft 2 tilsvarende Baade vilde Resultatet sikkert være bleven bedre, som Forholdene nu var, blev den norske og den danske Baad stærkt udsat, idet alle 4 amerikanske Baade kunde koncentrere deres Angreb paa disse 2, og herved blev det ofte umuligt at befri sig for det amerikanske Favntag.

Pointsantallet for de enkelte Baade stiller sig saaledes:

Lanai 39, Oslo 38 $\frac{1}{4}$, Nordug 31, Lea 31, Dauphin 28 $\frac{1}{4}$, Natka 23, Gunn II 17 og Althea (Sv.) 9.

I Teamsejlad giver Pointsantallet alene ikke noget klart Billede af den enkelte Baads Præstationer. Det skyldes ofte rene Tilfældigheder hvilken Baad i Teamet, der faar flest Points, idet den bedste Baad kan have vigtige Opgaver at løse indenfor sit Team og derved tilsætter Points.

Udover Teamsejladserne afholdtes 3 regulære Kap-sejladser, hvori Danmark sejrede. Heraf var de 2 imellem de skandinaviske Baade alene, hvorved vi vandt saavel Commodore Plants Ærespræmie som den af »Yacht Clubben Indian Harbour« udsatte Præmie.

Den 3die Kapsejlad var en Ombytningssejlad, hvor de skandinaviske Lande ved Lodtrækning blev tildelt hver en amerikansk Baad, medens Amerikanerne ligeledes ved Lodtrækning blev tildelt hver en skandinavisk Baad.

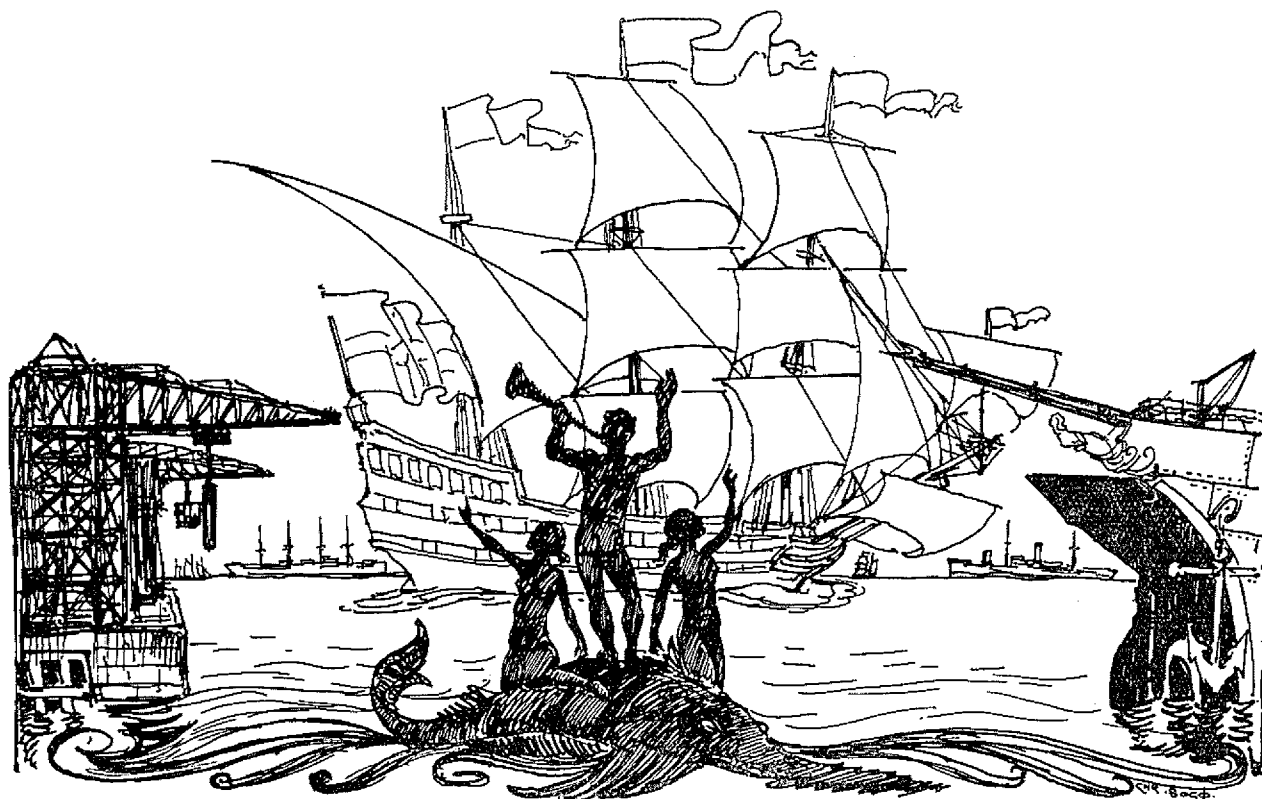
Ved denne Ombytningssejlad, hvor Danmark fik overdraget den amerikanske Baad »Dauphin«, blev vi Nr. 1, medens Amerikanerne med »Nurdug« blev Nr. 2. Vi hjemførte herved Sherman Hoyt's Ærespræmie.

Naar hertil kommer, at Danmark blev Nr. 1 ved begge de Prøvesejladser, der afholdtes mellem de skandinaviske Baade inden Teamsejladserne paabegyndtes, har vi kun Grund til at være tilfredse, selv om det ikke lykkedes Skandinavien at hjemføre den Pokal, hvormed der var udfordret.

At vi har kunnet hævde os saa godt, skyldes i første Række vor udmærkede Rorsmand Valdemar Nielsen.

Vi kommer hjem rig paa Erfaringer, fulde af Beundring for den amerikanske Sportsmandsaand og med en stærk Følelse af den Betydning en saadan Kamp har saavel for Samarbejdet indenfor Sejlsporten i Skandinavien som for vore Landsmænd i U. S. A.

Vi skal i et senere Nr. vende tilbage til disse Sejladser og bringe en Række smukke Billeder.



VIKINGEN'S DET FØRSTE AAR

Et Tak og et Løfte fra
Redaktør og Udgiver.

Med dette Nr. afslutter »VIKINGEN« sit første Aar, idet første Nr. udkom i November 1924.

Et Aar er gaaet, og lad os være ærlige og finde hverandre straks: Abonnenternes og Købernes Taalmodighed har ofte været stillet paa Prøve! De, kære Abonnent! Og De, kære Køber, har maaske ofte undret Dem over Uregelmæssigheder i Udsendelsen og Forsendelsen, og dog har »VIKINGEN« al god Grund til at være taknemlig for den Overbærenhed, som er udvist.

Lad det være sagt straks til Undskyldning og Forklaring, at havde det været et stort, pengestærkt og spekulerende Aktieselskab eller Forlag, som havde paabegyndt Foretagendet, ja da var der sikkert ikke bleven nogen Ventetid, men nu var det en enkelt Mands Drøm og Haab, et Forsøg, støttet af Interesserede og Forstaaende, et Forsøg paa at udfinde, om der i Nationen laa bunden en Tanke, som burde løses. Og Tilslutningen har vist det. Langsomt, men sikkert er det gaaet fremad og med andre Ord:

Hver eneste Abonnent og Køber har i Virkeligheden været med til at bære Sten til Bygningen, skal vi sige Planker til et nationalt, dansk Skibsfartsmagasin. Thi, som et Skib er en Verden for sig, har »VIKINGEN« søgt sit Stof i en »Verden for sig«, den herligste af alle: Søens Verden, og denne Verden har »VIKINGEN« saa delt med sine trofaste Abonnenter og Købere.

Tidspunktet for Udsendelsen var, økonomisk set, ugunstigt, en haard og alvorlig Tid. Modgang i Opvæksten fremmer ikke, men man siger, at Modgang hærdner Barnet, gør det mere levedygtigt — og Modgang har »VIKINGEN« haft nok af. Tidens Pengeknaphed; Arbejdsløshed; Strejke og Lockout; Papirvanskeligheder; Kostbarhed ved Fremstillingen af et fra første Færd stort anlagt og dyrt Blad; oversøiske og indenlandske Postvanskeligheder, Misundere og Bagvaskere, alt dette har vi haft at overvinde, og har overvundet det i Forstaaelse med Købere og Abonnenter, hvis Klager har været faa og smaa. Til Gengæld er de

Sympatitilkendegivelser, »VIKINGEN« til Stadighed har modtaget, talrige og stigende som Tallet paa Abonnenter og Købere. Og jeg kan love, at Aaret, som kommer, skal holde »VIKINGEN«s Venner skadesløse paa alle Maader. Det righoldige Stof, som Søens Verden nu engang giver, skal i »VIKINGEN« blive endnu righoldigere og om muligt mere alsidigt behandlet, uden at vi dog tør røbe Enkeltheder. Bladet skal naa frem til bestemte Tider og rettidigt. Der arbejdes paa at finde en Løsning, hvorefter Bladet enten kan blive billigere, eller større, eller udkomme oftere. Endvidere er under Udarbejdelse et stort og pragtfuldt Julehæfte (Decbr.-Nr.), hvortil vore største Navne vil levere Bidrag. Hæftet bliver udstyret i Flerfarvetryk med talrige Farvebilleder i fineste Kunsttryk og vil dog ikke koste Abonnenterne mere end et almindeligt Nr., medens det i Løssalg vil blive betydeligt dyrere. Men alt dette vil naturligvis kræve, at hver Abonnent fornyer sit Abonnement, at ingen af vore hidtidige Købere svigter!

»VIKINGEN«S KULTURELLE BETYDNING.

Intet andet Erhverv kan som Havet og dets Liv spejle en Nations Udvikling og Vækst. Naar man tager i Betragtning den uhyre Mængde Stof Søens Verden afgiver, ikke alene indenfor Skibsfart herhjemme og ude, i vor Tid, men ogsaa historisk og kulturelt gennem Tiderne, saa ses det let, at her er en vid, ja uendelig Arbejdsmark. Er saaledes den Stofmængde, det Emnevalg, et Blad i Løbet af et Aar kan bringe, forholdsvis ringe, saa vil dog en Oversigt af »VIKINGEN«s Stof gennem det forløbne Aar let overbevise om, dels at mangt og meget, som ellers ikke var draget frem for Offentligheden, netop gennem »VIKINGEN« er bragt som Bud fra Danmarks stolteste Erhverv, og dels at man her har et ikke saa helt lille Felt af Danmarks og Udlandets »Sea-life« samlet under eet. Hertil kommer saa endvidere, at saa at sige *alt* »VIKINGEN«s *Illustrationsstof og meget af Tekststoffet er direkte hentet fra Virkeligheden, og ofte af Søens Folk direkte.* Med andre Ord: *Søen og dens Liv opfattet af selve Søens Folk!*

Heri er »VIKINGEN« alene af alle Blade (fra regnet naturligvis Medlemsbladene, der hovedsagelig tager Sigte paa faglige Anliggender). Men alene ved at lægge Vægten paa Beskrivelsen af Søen og dens Liv ved Søens egne Folk i alle Lejre, alene derved har »VIKINGEN« begyndt at løfte en Opgave af samfundsmæssig og kulturel Betydning!

Ved at supplere denne Beskrivelse med redaktionel, forstaaende Indsats og ved at bringe Beretningen om Søens Verden ud til Nationer i en samlet, let overskuelig Form, har »VIKINGEN« søgt at vise sin Livsberettigelse.

HVEM, DER SKREV, OG OM HVAD

Vistnok alle Felter indenfor dansk Skibsfart har »VIKINGEN« strejft, og Forfattere og Digtere, hvis Ry er gaaet over Danmarks Grænser, har tolket deres Tanker til Ære for den danske Sømand. Med *Johannes V. Jensens* pompøse Indledningsdigt: »De danske Skuder«, hilste »VIKINGEN« dansk Skibsfart ved Bladets Start; *Sophus Michaëlis* skildrede i klassiske rene Linjer Orlogsflaadens stolte Traditioner i Mindedigtet: II April; *Carl Gandrup* tegnede et barok Billede af en hjemvendt Kongomand. *Oscar Jensen* har bragt et Stormvejrssus fra Sejlskibenes Størhedstid til Klang af internationale Chanties, og *Kay Larsen* har fortalt om de Tider, da Danmark første Gang havde Foden i Øst. Endvidere har følgende Forfattere og Skribenter leveret Bidrag: *Ravn-Jensen* (Emigraticn); *Carl Sørensen* (Søfortællinger); *Vilh. Bergstrøm*; *Chr. Engelstoft*; *Harald Raage*; *Alfred Raae*; *Bertel-Budtz-Müller* og *Bj. Erichsen* (Noveller); Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen*, Pr. Løjtnant *Garde*, Ingeniør *Knud Degn*, Brasiliens Minister *Dr. Lucillo Bueno*, *Dr. N. C. Andersen*, Formand *E. Jacobsen*, Kapt. *Lagesen*, Botaniker *Fr. Heide*, Direktør *Valdemar Schou*, Matros *Bøggild Petersen*, Pastor *C. T. Høy*, Direktør *E. Maegaard*, Pastor *Storm* Direktør *Benny Dessau*, Skibsreder *R. A. Robert*, Forf. *Bertel Fugisang*, Sekretær *Diderik Brochmann* (Norge), Fcrf. *Zenius Rostock*, Admiral *C. V. E. Carstensen*, Journ. *Th. Lumbye*, Statsminister *Th. Stauning*, Forretningsfører *Chr. Christensen*, Landstingsmand, Fiske- *M. C. Jensen*, Forvard. *A. Nielsen*, Journalist *Emil Andersen*, Forretningsfører *L. Rasmussen* (Dansk Sejlsk. f. m. S.), Formand for Maskinn. For. *K. A. Rasmussen*, Frihavnsdirektør *F. J. Bergsøe*, Sekretær *J. Madsen*, Form. *H. Fritzner*, forhv. Form. *Poul Hansen*, Artillerimester *Rudolf Schou*, Speditør *Pcul Lehmann*, Formand *K. Schiøtty*, Landinsp. *Smed-Søndergaard* og Underskriveren heraf.

Af Kunstnere har bl. a. *Michael Ancher*, *Knut Hansen*, *Svend Bræsch*, *Harald Jordan* og Underskriveren leveret Bidrag.

»VIKINGEN« har i det forløbne Aar indeholdt Artikler og Bidrag, Tegninger og Fotografier vedrørende bl. a. følgende Emner:



»VIKINGEN«S FORSIDER GENNEM ET AAR
 Efter Tegninger og Malerier af Christian Bøge. (Fiskeren af Michael Ancher).

Danmarks Skibsfart, Landbrug og Industri, Navigator Kongressen i Skandinavien, Skibsmaskinist-Eksamen, Lystrejser, Orlogsflaædens Togter og Propagandatogter, Flere Artikler om Dansk Eksportindustri, Emigration, Matros- og Søfyrbøder Generalforsamlinger og Kongresser, Skibsfartens prominente Mænd, Forhandlingernes Mænd, Vore store Skibsværfter, Ø. K.s Planter i Østen, Fiskere og Danske Søfolk som Redningsmænd, Carnegiefondens Redningsfond for Heltedaad, Danske Havundersøgelser, Dansk Hvalfangst, Kokke-

Eksamen, Scoresbysund-Togtet, Arbejdstiden til Søs (ved Albert Thomas), Kongesang, Nationalsang, Internationalsang, Skibsfarten og Rederne, Skibsførerforeningens 50 Aars Jubilæum, London-Konferencen, Skibsradio, Emile Robins Legat, Knud Rasmussen, Prisopgave for Fiskeri og Industri, Dansk Fiskeriforening og Vestkysthavnene, Marineforeningerne, Dansk Sømandsmission, Flettner-Rotor, Paa Togt med Skoleskibet »Viking« (Det Forenede Danmskibsselskab), Flaadens Idræt, Dansk Gradmaaling, Hanstholm Havnen, Linje-

daab ombord i Ø. K.s femmastede Bark »København«, Smuglerjagt, Søfyrbødernes Juletræ, Paket-Kaptajner, Havets Jubilæum, En gammel Skibstegner, Moderne Losse- og Lastegrej, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Søsætning af »Parkeston«, Orlogsværftet, Vor Flaade under Verdenskrigen, Vasco de Gama's 400 Aars Dag, Dansk Motor-Boating, Radio og Navigation, Hirtshals mindes de forulykkede Sømænd under Verdenskrigen, Dansk Skibshavari ved Pacific Kysten, Kapsejlad: Sejren ved Genua, Dansk Maskinmester som Redningsmand 3 Gange, En Vikingaften paa Dansk Folkescene, Østasiatisk Kompagni, Nye Englandskuttere, »Bellona«s Stranding ved Jyllands Vestkyst, Fangst- og Fiskerettigheder ved Grønland, Prinsesse Mariæs Hjem for gamle Sømænd og Sømandsenker, »Barken Margrethe af Danmark«, »Anine«s Forlis, Vore udvandrede Landsmænd (Østen), Det Forenede Dampskibsselskab, Burmeister & Wain, Marstals Hundrede-Aars Jubilæum, Norsk Skibstort, Havets Veteraner (Jyllands Vestkyst), Emile Robins Legat, Fiskerlejet Strandby, Sejlsæsonen, Dansk Dampskibsrederiforenings Beretning 1924, Overenskomsten (Rederne, Matroser og Fyrbødere), Udvandringsspørgsmaalet, Redningsstationen »Vesterø« paa Læssø, 50 Aar, Fra Graadyb Fyrskib, Fra Nationalmuseets Skatkammer, Fra Singapore, Frederikshavn som Havaristernes Havn, Sømandsforeningen af 1856, Forslag til en Orduing af Københavns Havn, Sømandens Billedbog (Tekst og Billeder fra Livet ombord i danske Skibe), Kronborg-Museets Udvidelser, Skoleskibe, Kapsejladser i 1924, Vikingefærd (Kajak --

Færøsk Vikingebaad), De sorte Svaner, Dansk Maskinmester som Opfinder, Højdernes 50 Aars Jubilæum, Dansk Amerikanerne (Det Janske Brodersamfund), Den danske Filmsekspedition til Grønland, Motorskibet »Parkeston«, Den afgaaede Direktør for Maskinistundervisningen, Knud Rasmussens Grønlandsfærd, Skagen, Fiskeriet og Redningsvæsenet, Fra Livet ombord i det amerikanske Kystpoliti, Rederiet C. K. Hansens Sølvpokal, Skibsbyggerlærlinge, Fyrinspektion i Kina, Moderne Lægtertrafik og Automobil-Færger, og m. m. m.

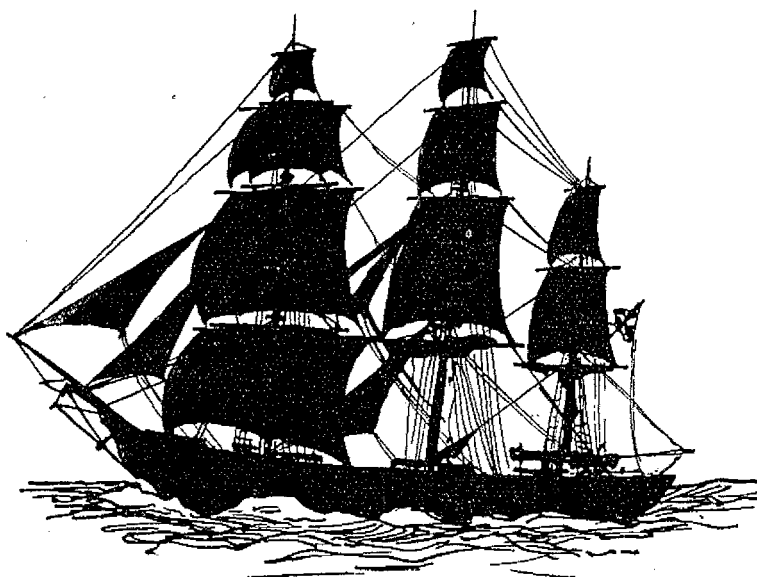
Endelig har »VIKINGEN« i hvert Nr. bragt en Række Telegrammer og maritimt Nyhedsstof fra alle Jordens Egne ledsaget af Fotografier og Tegninger.

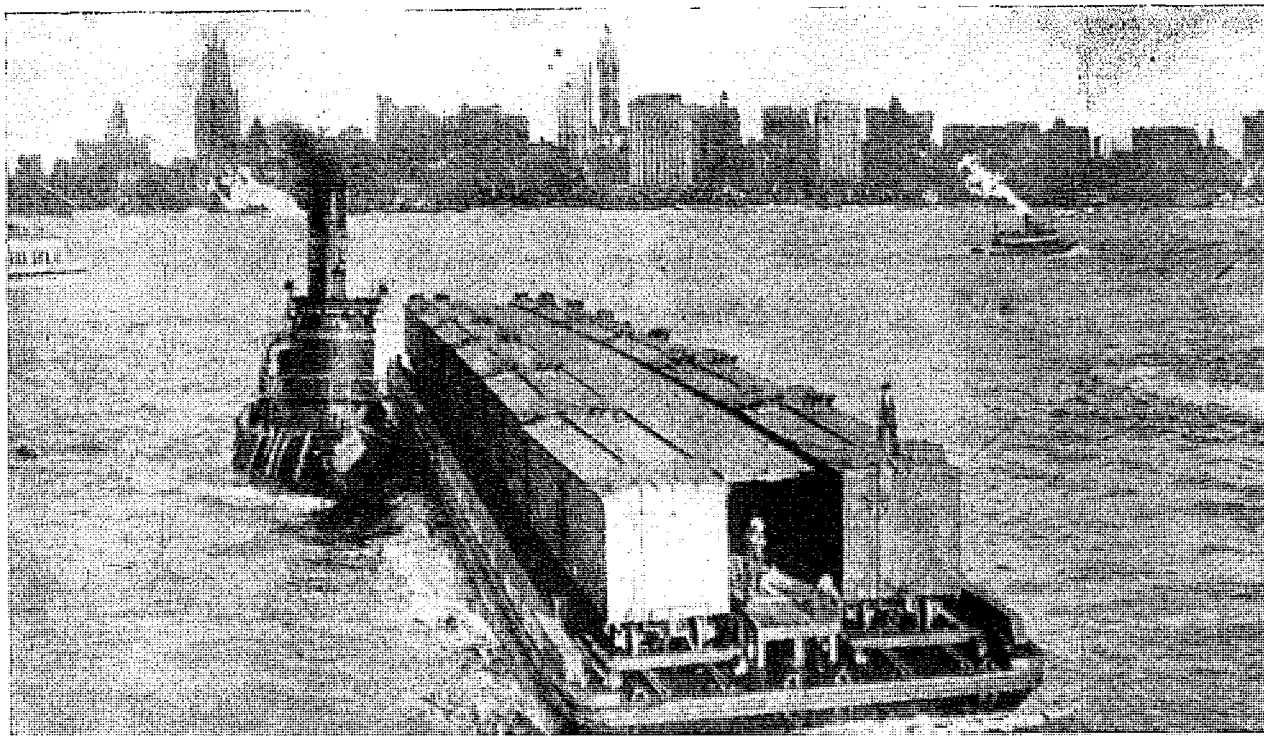
Til mange Sider skylder jeg Tak for den Støtte, der er ydet »VIKINGEN«. Men ikke mindst skylder »VIKINGEN« sin Tak til de trofaste Abonnenter og Købere, hvis stigende Antal paa en Maade viser, at den Indsats, som ydes af Søens Mænd i alle Lejre til Gavn og Ære for vort Land, vinder mere og mere Forstaaelse og Interesse, vinder flere og flere Venner og Beundrere.

Thi hvad forsøger vel »VIKINGEN« at være andet end et Spejlbillede af den enkeltes Ønske:

Held og Lykke for Danmarks og Danskens Vej over Havet!

Christian Bogø.





MODERNE LÆGTERTRAFIK

En Række Billeder fra New Yorks Havn og en Oversigt vedrørende Lægtertrafikens Udvikling og Betydning.

Vikingens Juni-Nr. indeholdt en Artikel af Underskriveren heraf, et Forslag til Ordning af Københavns Havn, og dette Forslag er paa mange Maader allerede nu modtaget med Interesse og Forstaaelse ikke alene hos direkte Interesserede, men ogsaa hos Sagkyndige. Der er saaledes al Udsigt til, at dette Forslag for eller senere vil komme til at spille en Rolle i Behandlingen af Havnens Udvikling, og alene herigennem har »Vikingsen« dokumenteret sin Livsberettigelse langt ud over Bladets egentlige Program.

I Forslaget berøres bl. a. en Mangel ved Havnens Trafik og Liv: Havnens lidet udviklede Lægtertrafik, et Spørgsmaal, der ikke alene kunde være af vital Betydning for Københavns Handel paa Provinserne eller Baltikum, men som ganske særligt trænger sig paa nu under vore fortvivlede Trafikvanskeligheder i Havnen. I Forslaget paapegedes, at næppe nogen anden betydende Havnestad har saa forholdsvis liden Lægtertrafik (og naturligvis Lægtermateriale og Elevatorer) som netop København.

Vi er da i det heldige Tilfælde at kunne fremføre et Eksempel paa moderne Lægtertrafik fra en Havneby og Omladeplads som New York. Og er det ikke netop som f. Eks. Omladeplads i stor Stil vi drømmer om engang at se København?

Idet vi henviser til hosstaaende Billeder, giver vi Or-

det til det ansete amerikanske Handels- og Skibsfarts-Organ »American Exporter«:

R. G. Narelle udtaler sig om Forholdet mellem Lægter-Trafiken i New-York og Amerika's oversøiske Handel.

»Den største Autoritet i De Forenede Stater paa Lægter-Trafikens Omraade er en Australier.

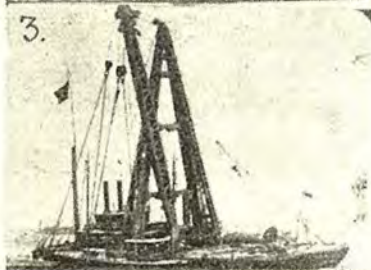
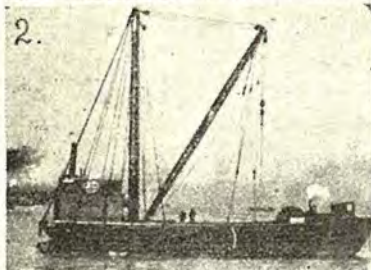
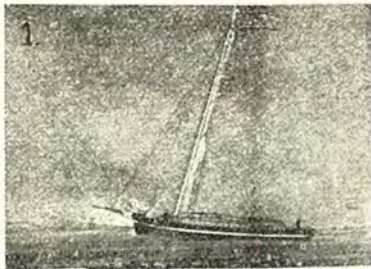
R. G. Narelle, Chefen for »The Atlantic Lighterage Corporation of New York«, har gjort aarelange Studier vedrørende Lægtertrafikken og dens Udvikling, saaledes som den har formet sig gennem Tiderne under Presset af den oversøiske Handel over New Yorks Havn. Han blev født i Sidney, Australien, og kom til New York i 1910, hvor han straks gik ind i Lægterforretningerne og grundlagde sit eget Kompagni i 1916.

Under Verdenskrigen dirigerede han en betydelig Lægterflaade og Gods-Tonnage for det engelske Skibsfartsministerium foruden at han ledede Kæmpesiloer.

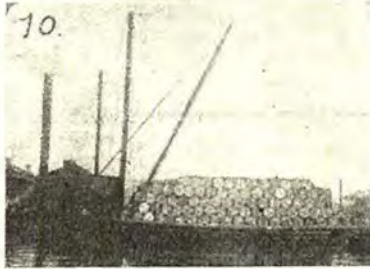
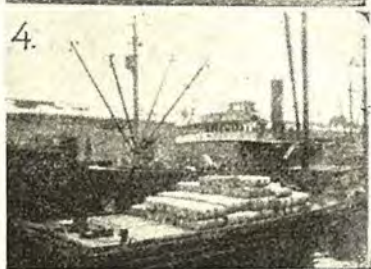
Han har ofte holdt Foredrag i forskellige Foretagender, der beskæftiger sig med Lægtertrafik, og Teksterne til medfølgende Billeder vil i Forening med disse, der alle er udvalgt af ham selv, sikkert give et fyldestgørende Indblik i Lægtertrafikens Historie.

Enhver oversøisk Importør kender den betydelige Prisdifference mellem Varer af samme Art leveret i

(Fortsættes Side 112).



Fotografier fra New Yorks Havn gennem Tiderne, visende de forskellige Lægtertyper.



1ste Række, fra oven: 1) Den første Sejl-Lægter i New Yorks Havn. Hejsningen foregik (hand over hand) med Touget gennem en Blok ved den skraat stillede Mast's Top. 2) Damp-Hejseværket var det næste Trin. Læg Mærke til, at Mast og Bom er lavet af Staal ligesom paa moderne Konstruktioner. 3) Moderne Flyde-Kran. Løfte-Evne 150 tons. Paa hostaaende Billede igang med at hæve en sunken Bugserbaad. New York ejer de fineste Flaadekraner i Verden. 4) Lægter lossende en Damper.

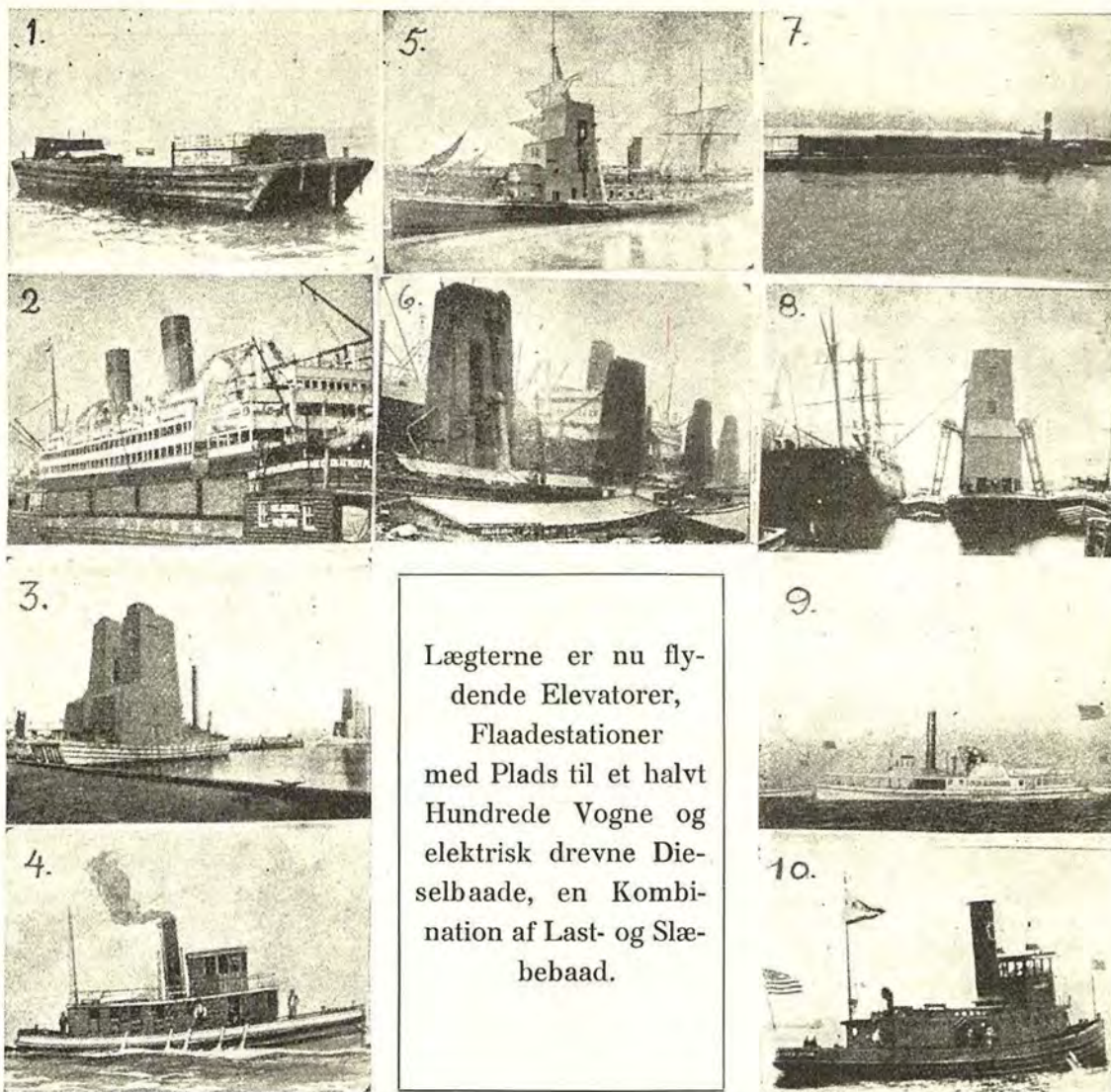
Gasoline-Hejseværket i en saadan Lægter er meget økonomisk, idet der ikke fordres særlig Eksamen for Maskinpasseren.

2den Række, fra oven: 5) Mast og Bom-Lægter. Denne Type afløste Sejl-Lægteren og var forsynet med et Haandspil, som gjorde Hejsningen lettere og hurtigere. 6) Lægter til Exports-Gods. Billedet viser en

af de første Damper-Lægtere lastet med Baller og Tønder indeholdende Export-Artikler til Omladning i en Damper i oversøisk Fart.

3die Række fra oven: 7) »Vandmelon«-Typen. Losse- og Lastegrejerne er placeret i Baadens Forende. Denne Type af Lægtere bruges endnu til mindre Gods. 8) Moderne Damp-Lægter som kan befordre Gods samtidig med at den bugserer. Har baaret op til c. 350 Tons og kan udføre enhver Bugsering indenfor denne Størrelse. 9) Gasoline-Hejseværket. Det næste Trin fra »Damp« var denne Type. Paa Billedet ses en Lægter med 10,000 Sække »Rafinade-Sukker« paa Siden af en Liner i Buenos-Aires Farten. 10) Den mest moderne Gasoline-Type ses paa sidste Billede med en Rekord-Ladning Tobak ombord. Lille Betjening! Stor Laste-Evne! Smaa Udgifter! Altid klar!

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



Lægterne er nu flydende Elevatorer, Flaadestationer med Plads til et halvt Hundrede Vogne og elektrisk drevne Dieselbaade, en Kombination af Last- og Slæbebaad.

1ste Række, fra oven: 1) Aaben Dæks-Lægter. Almindeligt brugt til »aabne« Waggon-Ladning. Disse Baade er vokset fra 200 til 1000 Tons Drægtighed. 2) En stor Ocean-Liner indlader preserveret Kød direkte fra Vogne, der er hentet af Lægteren ved Banegaards Endestation. (Altsaa ingen Vogn-Omladning!!) 3) Moderne flydende Elevator. Arbejder ved egen Dampmaskine og drives frem ved Skrue. Er 80—90 Fod høje og kan omlade c. 20,000 bushels i Timen. 4) Bugserbaaden »Vrengen«. Tidligere Type paa Skrue-Bugserbaad brugt i New Yorks Havn. Mandskabet har høje Hatte efter Datidens Mode.

2den Række, fra oven: 5) Gammeltids flydende Elevator. En af de første (self-propelled) Flaade-Elevatorer i Færd med at pumpe Kornet fra en Kanalbaad op i en Ocean-Liner fra sidst i 80'erne. (Bemærk, Damperen fører Raa-Sejl paa begge Master. 6) Fire store Elevatorer paa Siden af en Kæmpedamper los-

sende Korn, 80,000 bushels i Timen. De første Elevatorer kunde kun besørge 2500 bushels i Timen.

3die Række, fra oven: 7) En Tolv-Waggoners Stations-Flaade brugt til at skifte Gods til og fra Jernbanernes Pier-Stationer. Nu til Dags er de fleste af disse »Flaader« bygget af Staal i Stedet for af Træ. 8) To-Bens Elevator. Den første af denne Slags anvendes i New York saa tidligt som i 60'erne og til 80'erne. Paa Billecet ses en saadan To-Bens Elevator tømme to Pramladninger over i en Damper (med Sejl-Rigning). 9) Bugser- og Lyst-Damper. Anvendt i New York for 75 Aar Siden. Blev senere ombyggede til mindre Passagerfartøjer til Brug i Havnen, og 10) Det sidste Nye paa Havnebugservæsenets Omraade. Den første Diesel elektrisk drevne Bugserbaad i Verden. Herombord kan een Mand klare alt vedrørende Skibets Manøvrer.

Vognladninger eller mindre Kvanta. Hr. Narells Fremstilling i Forbindelse med det Faktum, at Gods tilført New York's Havn i Waggon, faar fri Lægterbefordring, vil forklare Differencen.

Hr. Narelle siger herom.

»I Løbet af de seneste Aar er New Yorks Havn bleven den største og betydeligste i Verden. Der passerer mere Tonnage her end i nogen anden Havn. Til Opnaelse af dette Resultat, der er af saa stor Betydning for Staterne som Helhed, har flere Faktorer været medvirkende. For det første har Naturen selv rundeligt hjulpet med, og geografisk set har naturligvis ikke alene dens idelle Beliggenhed men ogsaa bevidst Menneskebestræbelser bidraget til at udnytte dette til det yderste.

New Yorks Skibsfart begyndte i Aaret 1610 ved en gensidig Overenskomst mellem en af de hollandske Eventyrere og en nysgerrig Indianerhøvding. Saa lille denne end var, blev den dog Nøglen til en rivende Udvikling og Handel, som i 1924 naaede det enorme Beløb af 7.750.000.000 Dollars (Syv Milliarder 750 Millioner) for de Forenede Stater.

Fra 1717 til 1720 laa Importen paa New York omkring et Middeltal af 21.000 Pund Sterling, medens Exportens Middeltal var 52.000 Pund. Mellem 215 og 235 Skibe klarede aarligt ud af New Yorks Havn i dette Tidsrum.

Vi transporterede, siger Narelle, sidste Aar (altsaa 1923) 106.000.000 Brushels Korn, hvoraf de 17 % kom til Byen pr. Kanal, 83 % pr. Bane. 1880 gik 69.000.000 bsh Korn gennem New York's Havn, 40 % heraf kom fra Erie-Kanalen og 60 % pr. Bane. Der vilde intet være i Vejen for, at man i New York's Havn kunde befordre uden Spor af Vanskelighed eller Forsinkelse over 200.000.000 bsh om Aaret.

Naar man forestiller sig den uhyre Tonnage som passerer gennem Havnen, at omtrent 75 % heraf besørgeres via Lægtere, og at henvend 5000 Baade opererer dér i Havnen og beskæftiger Hundreder af Tusind Mand og med en Aktiekapital paa mange Millioner Dollars, saa vil man kunne danne sig et Begreb om, hvilken uhyre Faktor Lægtertrafikken er, ikke mindst i Handelen med Korn.

Lægtertrafikken, som efter min Mening er et meget følsomt Barometer, har betydet umaadelig meget for Udviklingen af New York's Havn. Af det følgende vil fremgaa hvilken Besparelse, Lasttransporten pr. Lægter til og fra Damper og Bane betyder for en hvilken som helst Nation i Verden.

De første Sejl-Lægtere, som saaes i New York's Havn, havde en Lasteevne fra 50 til 75 Tons. Haandspil var ukendt i hine Dage, og Kaptajnen og hans Folk maatte selv og med Haandkraft hive op og lange fra Haand til Haand. Masten var stillet paa skraa, hængende agterover, for at Trossen kunde løbe gennem en Blok i Toppen.

Derefter kom Haandspil-Typen med Mast og Bom. Denne holdt sig, men voksede i Størrelse fra Aar til Aar, i Overensstemmelse med de voksende Krav, indtil den naaede en Størrelse af 100 Fod i Længden. Haandspillet havde en Løfteevne af c. tre Tons.

Dampspillet var det næste Trin i Bestæbelse for

at tilfredsstille de stigende Fordringer. Den moderne nu anvendt Type har en »Hejseevne« af c. 25 Tons og en Lasteevne paa c. 600 Tons. Træmaster og Bomme er nu erstattet af Staalgrejer af lignende Beskaffenhed som de, der bruges i Land. Den mest moderne af disse flyvende »Lossstilladser« kan løfte c. 150 Tons. Under Verdenskrigen blev en stor Del af saadanne bugseret over Atlanten og brugt ved Udladningen og Transporten af Troppernes Forsyning.

Damplægtere bruges stadig af de Jernbaneselskaber, som har Endestationer rundt om i New Yorks Havn. De anvendes særlig ved »Waggonladning, eller mindre Gods og for Gods, som kræver specielle Sikkerhedsforanstaltninger mod Vejrliget.

Den mest moderne Type er den, som er beregnet til at kunne transportere Fragt paa samme Tid som den optræder som Bugserbaad. Disse Baade har en Lastekapacitet af omkring 350 Tons med en Maskinkraft til omkring 400 KH. Under større og langvarig Bugsering kan de samtidig udføre et hvert som helst Bugserarbejde indtil denne Hestekraft. Denne Type anvendes særlig af private Kompagnier.

Den sidste Nyhed er Gasoline-Hejseværket, som straks af økonomiske Grund blev anvendt af de private Kompagnier, idet Førerne af deres Baade hurtigt lærte at haandtere disse Hejsemaskiner, til hvis Betjening ikke forredes særlig Uddannelse eller Eksamen.

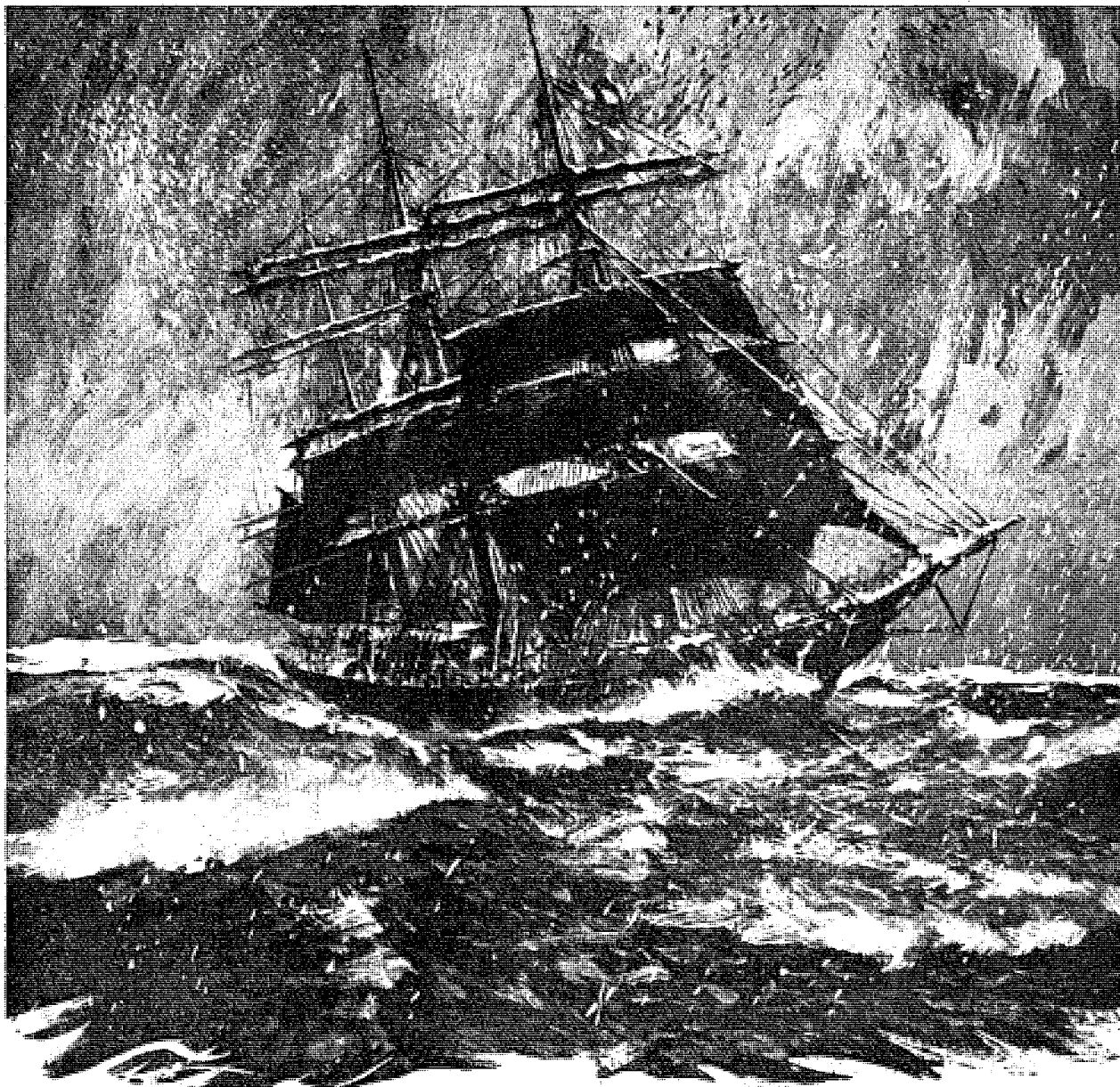
Disse Baade har en stor Lasteevne. En moderne Lægter med Gasoline-Kran kan laste saadan noget som f. Ekspl. 1900 Baller Bomuld. Til Sammenligning tjener, at Kystdamperne i 60'erne havde en Maximums-Lasteevne af c. 1850 Baller, altsaa mindre end en moderne Lægter. »Perron-Lægtere« eller »Station-Flaader« spiller en stor Rolle i Trafiker paa Vandet. De anvendes ved Transport af Gods til og fra Kaj-Stationerne ved Kanal-Banelinjerne og er ganske særlig anvendelige for »letfordærlige« Varer i ventilerede Vogne. En middelstor Banan-Damper f. Ekspl., som ankommer med c. 50—60.000 Stk. Banan-Knipper, skal bruge 90—150 Vogne men kun 12—15 »Flaader«. Seks Flaader kan arbejde samtidigt omkring en Damper og losse den i Løbet af mindre end een Dag.

Trafikken med Korn er een af de vigtigste Anvendelser af Lægterne. Omtrent 10 % af det Korn, som transporteres gennem New York's Havn indlades direkte fra disse Elevatorer. I 1860 eller deromkring opnaaede New York det sjældne Privilegium at maatte »sigte« eller emballere Mel til Export. For at understrege denne handelsmæssige Del af Havrens Virksomhed blev Hvedesække og Vindmølle-Sejl indsat i Byens Segl, og den Dag i Dag har de bevaret deres Plads deri.

De første flydende Korn-Elevatorer kom i Brug i New York for c. 50—60 Aar siden og var i Stand til at løfte omkring 2500 bshls i Timen fra Kanalbaade og Kaj og ombord i Damper. De var henvend 40 Fod høje, men nu til Dags har man dem paa 80—90 Fod i Højden, medens de tillige er i Stand til at klare c. 20.000 bshls i Timen.»

Maaske et og andet af de i New York indvundne Erfaringer paa Lægtertrafikens Omraade kunde overføres paa vore Forhold!

B.



I SNETYKNINGEN

(SEJLMAGEREN FORTÆLLER)

ILLUSTRERET AF CHRISTIAN BOGØ

Under denne Overtitel vil vi den kommende Tid af og til bringe nogle Erindringer fra en gammel Sømand, som har sendt os en Række Manuskripter fra Livet ombord.

Fuldriggeren »Majorjorka« var lige kommen gennem Kanalen og ud i Nordøsøen. Den var paa Rejse fra Tokopilla til Hull med Salpeter. Vinden var gaaet om i Nord Vest, og det salte i med Sne-

tykning. Vi gik for 6 Merssejl, Fok og et Par Stagejl. Vinden friskede mere og mere op, og Snetykningen var nu saa slem, at vi ikke kunde se en halv Skibslængde forud. Kl. 11 Formiddag blev alle Mand kaldt paa Dæk for at vende. Vi kovendte og alt gik udmærket, indtil vi skulde have Fokkeskødet halet tot. Skødet bestod af en enkelt Vire, der var fastgjort til Pullerter paa Dækket forude. Det var alle Mands Job, at faa

dette Skøde halet ind, og for bedre at komme til, stod Baadsmanden og Anden Styrmand op paa Nagelbænken, for at hale i Forhaand. Sejlet stod fuldt, og vi kunde ikke faa en Tomme ind paa Skødet. Kaptajnen, der stod paa Halvdækket, gav da Rorsmanden Ordre til at luffe op. Dette blev gjort, uden at vi anede noget derom, og da Skibet løb op i Vinden, slog Fokken bak, og Skødet, der hidtil have været tot, blev pludselig slækt. Anden Styrmand og Baadsmanden, som holdt i Skødet i Forhaand og stod paa Nagelbænken, fik derved Overbalance, og gik paa Hovedet udenbords.

»Mand over Bord!« lød nu Raabet, idet vi løb agter.

Ingen tænkte paa Fokken, der slog nogle drøje Slag, nu da Skødet var los.

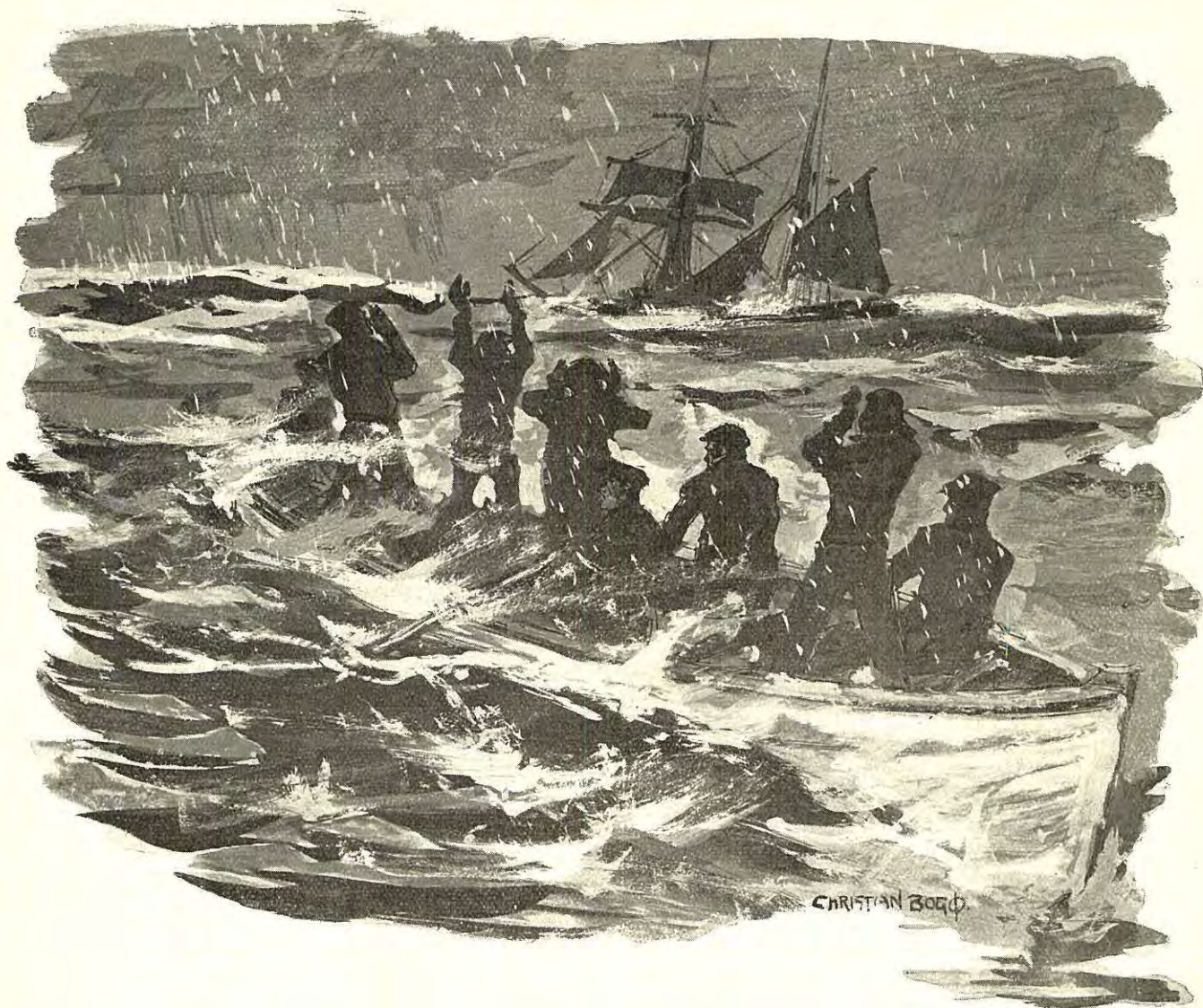
»Hal op i Givtov og Gordinger!« raabte Kaptejnen.

»Til Helvede med Fokken,« svarede Styrmanden, idet han begyndte at gøre klar Styrbords Livbaad. To Livbøjer til de to Mand blev hevet overbord og drev agterud.

Vi saa fra Skibet, at hver Mand fik fat i en Bøje og kom ind i denne, men saa forsvandt de i Snetykningen.



Vi talte sammen og opmuntrede hinanden. Jeg sagde, han skulde se at faa Støvlerne af, da de var saa tunge. Der skulde nok snart komme Hjælp.



Skulde de være saa nær Redning og dog redningsløst fortabt!
Alle samlede de sig nu til et sidste Raab, idet Baaden drev forbi Skornerten.

Skibet var nu drejet helt op i Vinden, og laa med alle Sejl Bak. Hurtig blev den Styrbords Baad gjort klar og svinget ud i Daviderne. 1ste Styrmand og 6 Matroser sprang op i den, og saa blev den firet paa Vandet. Søen gik højt, dog lykkedes det at komme bort fra Skibet, og snart forsvandt ogsaa Baaden i Sneykningen.

Vi, der var om Bord, fik nu Ordre til at gøre Merssejlene fast. Det var et svært Stykke Arbejde. Ræerne vilde ikke ned, da de bakkede Sejl holdt dem oppe; og da vi endelig fik Ræerne firet ned, var det næsten ikke til at faa Sejlet samlet op paa Raaen. Koldt var det og vore Fingre stivfrosne. Baade Kok og Stevard var med til Vejrs, de havde Vanter paa, og deres Hjælp var ikke meget værd. Sneen piskede os i Ansigtet, saa vi

ikke kunde aabne Øjnene. Det tog os flere Timer for at gøre fast de tre Merssejl, og vi da saa stivfrosne, at vi ikke kunde gaa ned gennem Vantet, men slog Armene rundt Bardunerne, og lod os glide ned paa Dækket. Saa fik vi en Snaps, det gjorde os godt og fik Blodet til at løbe rundt igen. Af Fokken var der kun »Liget« tilbage. En Mand stod stadig og drejede paa Taageharnet for at vejlede Baaden, da det var umulig for dem i Baaden at finde Skibet i Sneestormen.

Dog, der kom ingen Baad, og nu begyndte det at skumre. Vi laa stadigvæk og drev for bakkede Sejl. Klokken 7 om Aftenen kaldte Kaptejnen os alle Agter, og der blev nu holdt Raadslagning, om hvad vi skulde gøre.

»Vi kan ikke blive ved at drive her hele Nat-

ten, for saa er der Fare for, at vi gaar paa Grund. Farvandet er ikke saa bredt her, og der gaar stærk Strøm,« sagde Kaptejnen. »Jeg foreslaar derfor, at vi braser fuldt igen og styrer Bidevind for Bagbords Halse. Maaske er Baaden bleven optaget af et andet Skib og saaledes reddet! For vor egen og Skibets Sikkerheds Skyld, kan vi ikke blive liggende her længere. Har I noget at indvende herimod?«, sluttede han.

Det havde vi ikke, da Kaptejnen jo bedst maatte vide, hvor omtrent Skibet befandt sig. Og selv om vi nødig forlod vore Kammerater, kunde vi jo nok indse, at det blev nødvendigt.

Saa blev Skibet lagt for Bagbords Halse; og for 3 Undermærsejl og Fore-Stagsejl styrede vi Bidevind Nordost over. Der var kun svag Mulighed for, at vi vilde faa vore Kammerater at se mere.

Vi blev nu delt i to Vagter. Foruden Kaptejnen var vi 10 Mand med Kok og Steward, og selvom det var lidt nok, haabede vi dog ved forenede Anstrængelser, at kunde føre Skibet ind til Hull.

Der blev ikke megen Ro den Nat, dertil var vi blevene for opskræmte af den sørgelige Begivenhed.

Ud paa Natten klarede det op, og Vinden løjede lidt af, og om Morgenen var Luften klar igen. Ved 7½-Tiden saa vi en Sejler, som nærmede sig agterfra. Da den kom nærmere, viste det sig at være en 3-mastet Skonnert. Den førte det tyske Flag, og desuden havde den en Del Signaler hejst. Kaptajnen fik nu Kikkerten frem, og snart var han i Stand til at læse følgende: »Vi har en Besætning paa 8 Mand ombord.«

Kaptejnen fortalte os, hvad han havde læst, og Glæden blev stor; thi vi var jo nu klar over, at det var vore Gutter, der var ombord i Skonnerten!

Dog 8 Mand! Der skulde jo være 9! En maatte altsaa være druknet!

Der blev nu udvekslet Signaler. Tyskeren vilde have, at vi skulde sætte en Baad i Vandet og hente vore Folk ombord, ellers tog han dem med til Hamburg, da han ikke vilde sætte en Baad i Vandet i den høje Sø. Vi holdt nu Raadslagning. Vi havde jo den Bagbords Livbaad; men skulde den paa Vandet, skulde der da mindst 5 Mand i den og saa skulde det tilmed være af de bedste af os, hvis der saa hændte et eller andet. Baaden kunde kæntre i den høje Sø. Ja, saa var Skibet med sine 5 Mand til Rest, foruden Kaptejnen, uheldig stillet! Saa havde vi jo én af de bekendte norske Pramme ombord! Hvis nu en Mand gik ombord i den, kunde det nok lade sig gøre at ro den ned

til Tyskeren, der havde lagt sig et lille Stykke i Læ. Og hvis vi saa satte en Line paa Prammen, kunde vi hale den ombord igen, den kunde nok bære 5 Mand og maatte saaledes afsted to Gange; men hvem skulde nu gaa i Prammen!

Ingen havde rigtig Lyst til den Tur, da det ikke var uden Fare i saadan en Sø.

Endelig besluttede en Finne sig til at vove Turen. Vi fik saa Prammen paa Vandet, og Enden af en Rulle Vævlingsline blev gjort fast i Stævnen. Saa begyndte Farten.

Der behøvedes ikke megen Roning, det gjaldt blot om at holde Stævnen mod Søen, saa drev den ned mod Skonnerten, hvor Folkene stod rede til at springe i Prammen, saa snart den kom langs Siden. Turen gik heldig, og da der blev givet Signal fra Skonnerten, at vi skulde hale ind, tog vi fat og halede ind.

Der var nu 5 Mand i Prammen, saa den laa dybt i Vandet; men den klarede sig dog udmærket, og snart stod Anden Styrmand og 3 Matroser igen paa Dækket.

Kaptejnen tog Anden Styrmand i Haanden og bød ham Velkommen om Bord igen.

»Og Baadsmanden?« spurgte han.

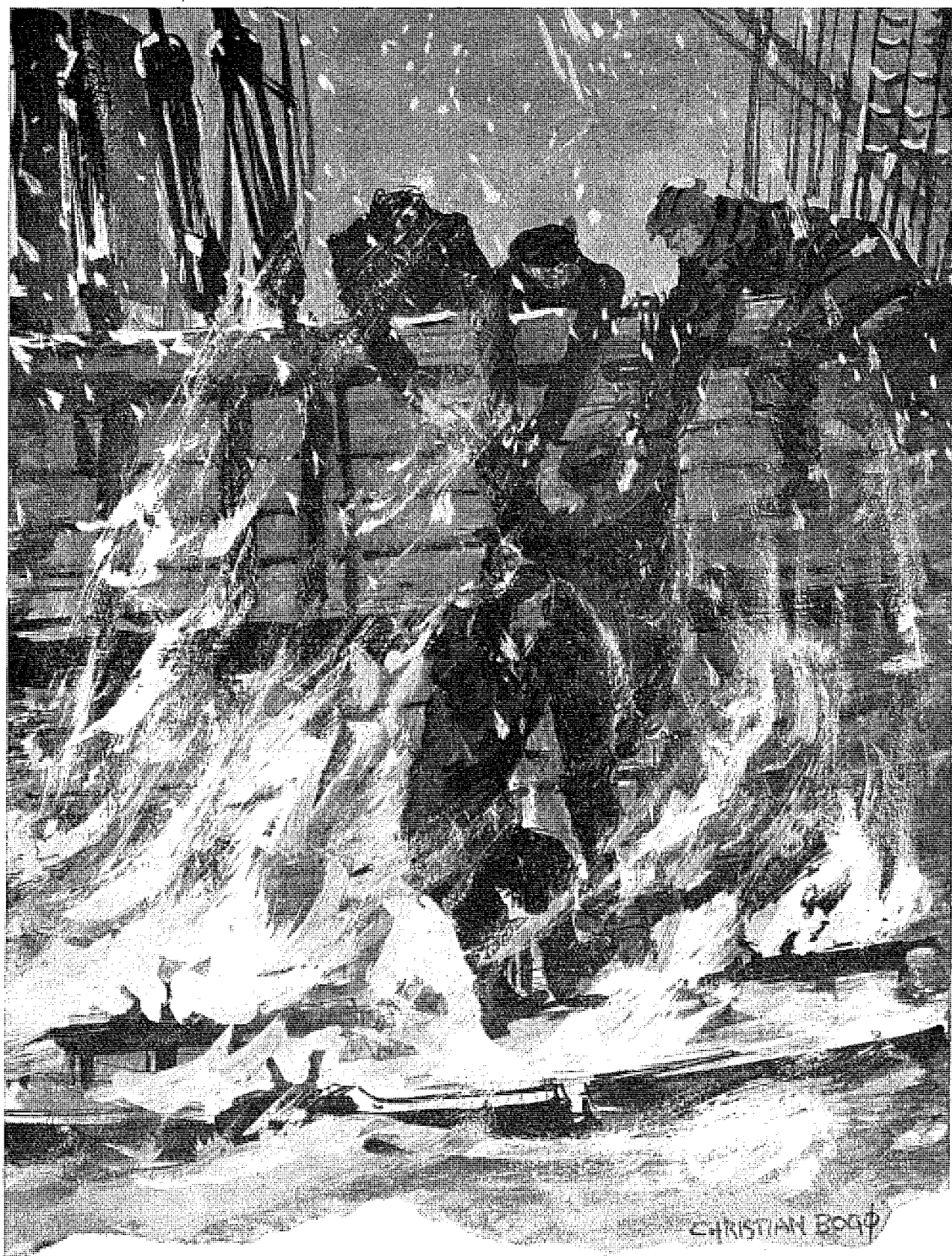
»Væk!« lød Anden Styrmands Svar.

Nu blev Prammen igen sendt over efter de sidste 4 Mand, og imens fortalte de reddede, hvorledes de var kommen ombord i Skonnerten.

Da Baaden forlod Skibet og var kommen lidt bort, viste det sig, at den var meget utæt, og en Mand blev derfor sat til at øse. De roede saa lidt i den Retning, hvori de antog, at de forulykkede maatte være. I den Snetykning, som det var, kunde de ikke se ret langt; men pludselig saa de en Mand flyde paa en Bøje, det var Anden Styrmand. Han blev saa hjulpet op i Baaden. Skønt han havde ligget i Vandet over en halv Time og i denne Kulde, var han dog helt livlig.

»Baadsmanden maa være her i Nærheden!« sagde han. »Vi har været sammen hele Tiden. Vi talte sammen og opmuntrede hinanden. Jeg sagde, at han skulde se at faa Støvlerne af, da de var saa tunge og saa svømme rundt! Der skulde nok snart komme Hjælp! Vi havde jo hver sin Redningsbøje og kunde flyde længe; men saa kom vi bort fra hinanden for lidt siden; men langt borte kan han ikke være.«

Saa skete det i et ubevogtet Øjeblik, at Baaden blev kastet paa tværs af Søen, og Roret blev knust. En Bølge skyllede over Baaden, og rev Aarerne bort. Baaden fyldtes med Vand, og saa drev den hjælpeløs afsted. Luftpænkene holdt den dog oven Vand.



Den sidste Mand havde knap forladt Baaden, før denne skiltes ad og gik til Bunds.

Det var en trøstesløs Stilling at være i. Ingen Aarer, intet Ror, Snestorm og høj Sø, og daarlig Baad, intet Skib at se, ingen Udsigt til Redning! Stivfrosne var de alle, gennemblødt og trods stadig Øsning maatte de sidde i Vand til Livet!

Timerne sneg sig afsted. Baaden blev kastet hid og di af Bølgerne, der hvert Øjeblik truede med at knuse den. Det begyndte at skumre, og alle var klar over, at en Nat kunde de ikke holde ud i denne Stilling! Selvom Baaden holdt sig flydende til Morgenens kom, vilde de være bukket under for Kulden.

Da pludselig fik de Øje paa en Skonnert, der laa underdrejet et Stykke i Læ, og Baaden drev der ned imod.

Der var ingen Mennesker at se paa Dækket, selv efter at der var bleven raabt om Hjælp nogle Gange. Baaden var nu nær ved Agterenden paa Skonnerten, og et nyt Raab om Hjælp lød gennem Snestormen.

Skulde de være saa nær Redning og dog redningsløst fortabt!

Alle samlede de sig nu til et sidste Raad, idet Baaden drev forbi Skonnerten.

Nu kom der endelig en Mand til Syne paa Dækket. Han spejdede ud over Havet for at se hvorfra Lyden kom. Det var dog ikke let at opdage, den hvidmalede Baad paa de tvitoppede Bølger.

Flere var nu komne frem paa Skonnertens Dæk, og endelig fik en af dem Øje paa Baaden, der nu drev i Læ af Skonnerten. En Redningsbøje blev kastet i Vandet, og til denne var Loglinen bundet fast. Bøjen drev hurtig ned mod Baaden, og stivfrosne Fingre greb fat i Loglinen, og bandt den fast til en Tofte. Saa halede Skonnertens Mandskab Baaden op langs Siden, og hjalp dens Besætning ombord.

Den sidste Mand havde knap forladt Baaden, før denne skiltes ad og gik til Bunds!

Ombord paa Skonnerten fik de en god Modtagelse, fik tørre Klæder og Mad og Drikke. Skibet var tysk og skulde til Hamburg; men paa Grund af Stormen havde de drejet til, og surret Rattet, og alle Mand var samlet i Kabyssen. Derfor havde ingen hørt Raabet fra Baaden. Tilfældigvis var en Mand gaaet ud paa Dækket et Øjeblik, og havde da hørt et Raab.

Ud paa Natten da Luften klarede, satte Skonnerten Sejl, og fortsatte sin Rejse mod Hamburg. Saa var det, at de om Morgenens fik Øje paa en Sejler forude, og de Skibbrudne kendte straks »Majorika«.

»Og glad er vi, at vi er her ombord igen!« sagde de. »For den Tysker var en farlig Kasse til at slingre!«

Prammen, med Resten af Besætningen, blev nu halet ombord. Tyskeren fik et Hurra, der blev besvaret med en Hilsen med Flaget, og Skibene fjernede sig fra hverandre. Stemningen var høj ombord hos os, særlig da det lød: »Splejs ikke Mainbrases!« og Stewarden kom med Flasken. Dog tænkte vi med Vemod paa Baadsmændene, der fandt sin Død saa nær Hjemmets Kyst. Han var Svensker omkring 35, og havde været ombord i 28 Maaneder. Nu havde han glædet sig til at komme hjem! Og saa skulde dette ske! Gudskelov for at ingen Kone og Børn sad og ventede ham!

Nu fik vi Ordre til at gøre los Merssejlene, og snart sprang vi rundt Gangspillet. Og medens Merseræerne gled til Vejrs, lød det, ved Tanken om den nære Havn, og den derpaa følgende Afmønstring:

We are homeward bound the old Mann say.
God bye fare you well, god bye fare you well!
To dear old England fare away
Hurrah my boys, we are homeward bound.

H. S.



Under Kinesisk Flag.



Under denne Titel vil en dansk Kaptajn Larsen give en Række Skildringer fra Østen, hvor talrige danske Søfolk er i Tjeneste.

— — —
Di begynder med nogle Smaatræk fra Fyrvæsenet.

Faa Mennesker herhjemme aner, hvor stor en Institution »The Chinese Maritime - Co. Stoms«, som det officielt kaldes er, og at det ogsaa har lidt Interesse for vort lille Land, idet det beskæftiger ikke saa faa af vore Landsmænd i dets forskellige Afdelinger. Det kinesiske Toldvæsen er nemlig ikke som hos os en Institution, der udelukkende befatter sig med Toldsager; under dette indbefattes nemlig Fyr-, Havne- og Opmaalingsvæsenet.

Det blev etableret i 1854 og har siden 1856 været under et britisk Overhoveds Kontrol.

Det er Fyrvæsenet, som de følgende Linier handler om.

Kina med sin 3000 miles lange Kystlinie har kun 23 Anduvningsfyr, 5 Fyrskibe og ca. 20 Lysbøjer; disse sidste afmærker udelukkende Sejladsen ind til Sanghai; desuden findes naturligvis en Masse Baakefyr og Fyrbaade, som afmærker Floderne, særlig Yangtzekiang med sine farbare 800 miles.

Fyrvæsenet har sit Hovedkvarter i Shanghai. Her findes dets »Dockyard«, og her ligger dets Skibe, som bestaar af to Inspektionsskibe, hvoraf det ene, hvis Navn er »Luihsing«, udelukkende betjener Lysbøjer og de lokale Fyr, som de mærkelige nok kaldes, uagtet Sejlradien er ca. 250 miles; det andet Skib »Pingching« har Resten paa sin Kappe, og det vil ikke sige saa lidt, det gør 3



Den ældste og den yngste Kineser ombord:
Gamle Mr. Wu og unge Mr. Lin.

»Southern trips« og 2 »Northern trips« — som det hedder derude — om Aaret, med Shanghai som Udgangspunkt.

Fyrbetjeningen paa Kinakysten er intet Legeværk, naar man tænker sig, at hele Kysten »facer« det aabne Hav, og dette har mange Luner, snart sætter en voldsom Dønnig ind, som vasker over Klipper og Skær højt op paa de yderstliggende Smaaøer, hvorpaa Fyrene er byggede, og gør Landing umulig. Om Vinteren blæser NØ-Monsunen med næsten Stormstyrke, og om Sommeren hærges Kysten af Tyfoner, som sætter sine Spor — for Fyrstationernes Vedkommende i Form af afrevne Tage, brækkede Signalmaster og en Del knuste Ruder.

Inspektionsskibene er naturligvis byggede med Havets Storhed og Voldsomhed for Øje og bemandet med et »picked crew«. Mandskabet bestaar af 7—8 Officerer, som er Europæere, og ca. 70 Mand.

Disse Kinesere er alle Folk, som kender deres Kram; de begynder som 12—13 Aars Dreng og avancerer med Aarenes Løb op til at blive Matroser, Kvartermestre o. s. v., man vil finde Generationer ombord, og ser man Bemandingslisten igennem, vil man finde maaske en Snes »Lin'er« og en anden Snes »Wu'er« og saa fremdeles, alle beslægtede.

Afgangsdatoen for den sidste Trip i Aaret er

1. Oktober, og det er naturligtvis en »Southern«. NØ-Monsunen har sat ind, saa man løber snart den tidligere omtalte lokale Radio ud, de første Fyr gaar let, indtil man kommer til »Tung Yung«.

Denne Ø fik sit Fyr i Aaret 1904, efterat en P. & O. Liner løb i Land paa dets Nordside, paa Rejse fra Shanghai til Europa.

Næsten hvert Fyr paa Kinakysten har sin Historie eller rettere sagt, Øen hvorpaa Fyret staar, for man naa ikke faaet Øjet op for Nødvendigheden af et Fyr, før der er sket en Sulykke.

»Tung Yung« er en bar Klippeø og Stationen ligger højt tilvejs. Fyrhøjden er 325 Fod over Havet, hvad jo ikke er saa heldigt, da det med denne Højde ofte er usynligt, men det er næppe Bygmesterens Fejl, Øens Kontur faar her tage Skylden. Her findes en god Landing, da den ligger paa Sydsiden, og da her findes et lille Fiskerleje, savner man ikke Hjælp til at bære de forskellige »stores« op til Stationen. Fyrmestrene paa disse større Fyr er Europæere, — for de fleste Søfolk — assisterede af en halv Snes Kinesere. Disse Fyrmestre er praktiske Folk, de søger i ledige Timer at forbedre Vejene, som fører til Stationen, ved at bortsprænge Klipper og danne Trappetrin. Hertil benyttes en Masse Cement, en Vare, som ikke er saa let at haandtere, især naar den skal slæbes op i større Højder, derfor er man altid glad for fremmed Hjælp.

Naa, man fortsætter sydover mod det mest utilgængelige Fyr paa Kysten, som hedder »Turnabout«, det er i Formosastrædet, og her har Monsunen nu sat ind mod Stormstyrke. Paa dette Fyr har Fyrmesteren Ordre til at hejse Signalet, om Landing er mulig; allerede paa lang Afstand spejder man efter Signalet, og i 9 a 10 Tilfælde — paa denne Tid af Aaret — observeres Signalet »No landing«, man fortsætter da til Fastlandet og finder Læ under en lille Pynt kaldet »Head«, her ankrer man og ser Tiden an, stadig spejdende ud til Fyret. Her kan man faa Lov at ligge mange Dage. Tiden gaar med Bridgespil og ivrig Diskussion. Fyrvæsenets langsomme Udvikling kritiseres. En Officer udtaler sig om Mængden af Kraner paa Landingsstedet, som de har hjemme paa de evropæiske Fyrstationer; en anden ønsker »Turnabout's« Stilling i Havet forandret. Denne Øs Kontur er nemlig som en spids Damesko, der viser Taasnuden imod NØ., saa Monsunen har frit Spil paa begge Sider og gør Landing umulig. En tredje er tilfreds med det hele og udtaler sig om, at han ikke er kommet til Østen for sit Heibreds Skyld, men for at tjene Penge. — »Jo længere Ture, desto større Bankkredit«, er hans Motto.

Endelig melder den vagthavende Officer, at Signalet er nede, man gør et Forsøg paa at nærme sig Øen; Skibet slingrer og tager Vand over. Det er nok Fyrmesterens Længsel efter Post, der har faaet ham til at hale Signalet ned, hører man Udtalelser om.

Paa Afstand observerer man Fyrmesteren med Stab, ved Landingen, de har Kastelinerne klare, det er et godt Tegn paa, at Landing er mulig,

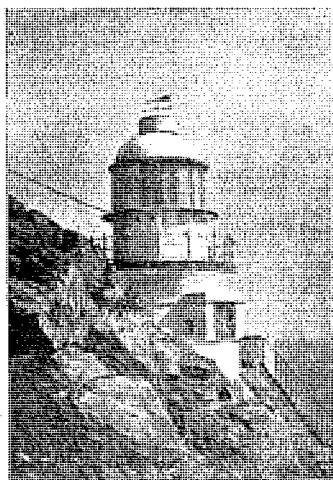
fra Skibet ser det udtil, at Søen vadsker 10 a 12 Fod op ad Klipperne, nu er man lidt i Læ af Øen, Morsunen er lidt mere østlig i Dag, det er Grunden til, at Signalet er nede. Ankeret fires for Boven, da her er over 20 Favne Vand, tør man ikke lade det gaa fra Svineryggen. — 1. Officers højeste Ønske er Patentankre, men de duer ikke her. 3. Officer, som er ansvarlig for, at alt bliver landet i god Behold, tænker nærmest paa Cementen og udtaler sig respektløs om Opfinderen af dette Stof. Ankeret falder. Baadene fires af, lastes og føres under sikker Søkyndighed ind til Landingsstedet, alt gaar godt; kun findes her desværre ingen Fiskere, saa Besætningen maa besørge det hele, og her ligger Stationen ogsaa højt — Fyrflammen er 257 Fod over Havet. 2. Officer har Vagt paa Broen og er ansvarlig for Skibets Position, her er daarlig Holdegrund, saa Dragning er ikke udelukket; desuden modtager han eventuelle Signaler fra Landingsstedet; Fyrmesteren har altid et eller andet paa Hjerte som han har glemt i Storeslisten, som saa 3. Officer semapherer ud med Flag, der altid findes i Baadene; det er Krudtet, det er galt med denne Gang; her gaar det nemlig endnu efter gammeldags Methode; i Taage affyres en Kanon, det vil sige, ikke førend man hører et Skib tude, disse Kanoner substitueres vel engang med Sirenen, maa man haabe.

Endelig bliver man færdig. Stationen hilser med Flaget, og man damper videre, veltilfreds, at alt er gaaet godt.

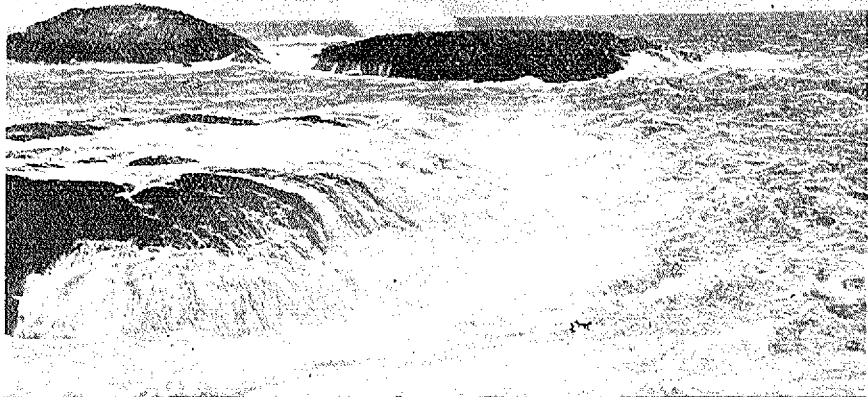
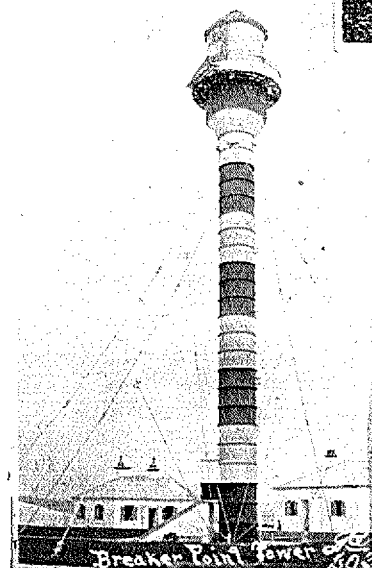
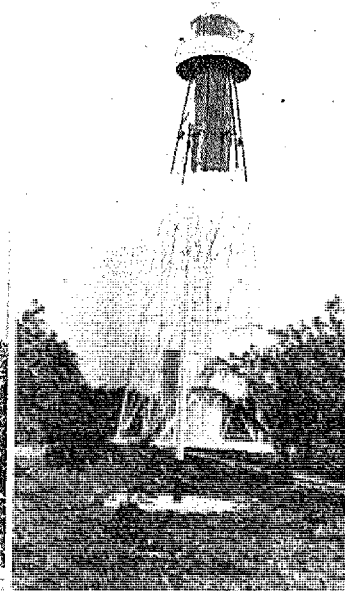
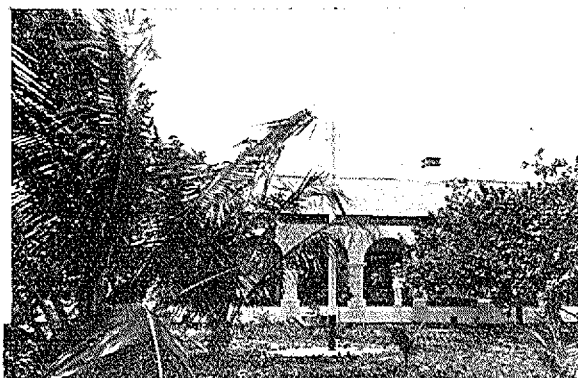
De næste 3 Fyr expederes hurtigt, her har Naturen selv sørget for et menneskeligt Landingssted. Nu gælder Rejsen Amoy, her findes en Signaestation, som der forresten gør i alle kinesiske Havne, den rapporterer alle indgaaende Skibe, og da Stationen ligger højt, er man rapporteret længe førend Ankomsten.

Da »Ting ching« er et Regeringsskib, laves her lidt mere Postyr over dets Ankomst, end over et almindeligt Koffardiskib. Havnemesteren border — medbringer naturligvis Skibets Post — og anviser Skibets Ankerplads, her er nemlig ingen Kajer, alle Skibe ligger til Ankers eller ved Bøje. Efter at Skibet er ankeret, aflægger Kaptajnen Visit hos Autoriteterne, d. v. s. »The commissioner of Customs« — Karantænelægen border, over et Glas Port drøftes Sundhedstilstanden ombord, og man vexler Nyheder. Imellem Posten findes Invitation til Amoys fornemste Klub — »Amoy Club«, da Skibet skal overnatte, modtages denne Invitation med Glæde. Ved Barren her, diskuteres mange forskellige Ting og konsumeres mange »Drinks«; Gæstfriheden er stor, her er man glad ved at se et nyt Ansigt og høre Nyt.

Efter at have indtaget ny Forsyning af Stores, fortsættes Rejsen; faa Timer efter begynder Genvordighederne. Første Fyr er »Chapel Island«, det er en lille cirkelrund Ø. Fyrbetjeningen er dens eneste Beboere; Stationen ligger højt tilvejs, saa højt, den kan komme, 250 Fod over Havet. da Øen er rund, er her alletider lidt Læ, saa her behøves ikke noget langt Ophold. Her



Saaledes ser Fyrene paa Kinakysten ud, beliggende mellem Palmer, Klipper og Smaragdgrøn Brænding



Øverst (t.v.): Tung-Yung, 325 Fod over Havet; (i Midten: »Lamko« Fyrstation; (t.h.): »Lamko« Fyrstation; Forneden (t.v.): »Breaker Point« Fyr; (t.h.) Klippefyldt, farlig Kyst, »No Landing«.

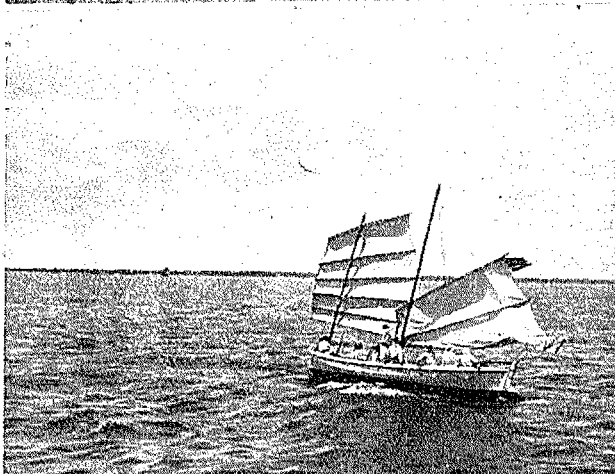
findes en mærkelig Naturdanelse, en Tunnel gaar ret igennem Øen, stor nok til, at en Baad kan ro igennem ved Højvande.

Til næste Fyr er 80 miles, paa Vejen hertil passeres 2 smaa Klippeøer, »The Brothers«, 133 Fod høje, de maa siges at ligge farlig for Sejladsen, især for Kysterne, de har endnu undgaaet deres Historie, og dermed Fyrtaarnet.

»Lamocks«, hedder det næste Fyr, her er nemt at lande, og da her boer en Del Fiskere, overanstrenges »Pingching«s Besætning ikke, de skal nok se Forskel paa en Kikstønde og en Cementtønde! Nu gælder Turen Swaton, man skulde helst naa denne By, inden Mørkets Frembrud. Her skal en vanskelig Barre passeres, 3. Officer, som er Messens vittige Hoved, siger to, og de er begge vaade, da han ikke har noget med Navigationen at gøre, tænker han vel nærmest paa »Swaton Club«. — For at holde sig til Navigationen, saa er det ingen Spøg at passere

denne Barre, med frisk Monsun og Lavvande viser den Brænding, men Kaptajnen kender sine Mærker, og da »Pingching« ikke er noget dybt-gaaende Skib, slipper man over uden at vente paa Højvande og damper nu op ad Hau Floden. Her er man naturligvis ogsaa rapporteret, da Byen ligger tæt ved Flodens Munding, er man snart forføjet ved Bøje, Formaliteterne er de samme som i Amoy, og man er lige velkommen i »Swatou Club«.

Her er kun et Havnefyrt at inspicere, saa Swaton forlades næste Dag, og efter 4 Timers Sejlads er man ved »Breaker Point«, dette Fyr ligger paa Fastlandet og lavt, her er det ikke Landingen, der er vanskelig, men Ankerpladsen. Her skal navigeres adskillige miles med Sikkerhed, da her er en Masse Undervandsskær. Ankerpladsen er langt fra Landingen, og denne langt fra Fyret; længe førend Skibet har ankeret, ses Indfødte fra alle Kanter i Løb mod Landings-



Til venstre (øverst): Den meget omtalte Cement bæres af kinesiske Matroser og indføde ad den terrasseformede Klippetrappe; (nederst: »Hoihou«s Havnemester for hjemgaaende; (t.h.) Landing under gunstige Omstændigheder. De gunstige Omst. vil sige en fast Klippevæg med smaragdgrøn Dønning.

pladsen, det gælder om at komme først, de kan ikke alle engageres. Hvis Vinden er gunstig, bruges Sejl i Baadene, er det Modvind, har Besætningen en haard Tørn med at naa Land. Her fortsætter 3. Officer sin Kritik om Fyrvæsenet og mumler noget om Motorbaade.

Her kan man ikke overnatte, det gælder om at komme af Sted, medens man kan se, saa mange Blikke er rettede mod Landingsstedet og 3. Officer sendes ikke de venligste Tanker.

Naa, endelig sætter de fra Land, Ankeret lettes, man gaar Baadene lidt i Møde, faar dem hejste og gaar til nærmeste sikre Ankerplads for Natten. I Messen lyter man til 3. Officers Beretninger; han fortæller blandt andet, at Fyrmesteren er nervøs for Fyrets Sikkerhed og for sit eget Liv, særlig det sidste. Han har fortalt, at under den sidste Tyfon mærkedes voldsomme Svingninger i Lanternerummet. Her er delte Meninger om dette Problem, Eiffeltaarnets Svingninger er maalt i metervis, siger en, som er gammel i Fyrtjenesten og som har hørt den samme Historie de sidste 20 Aar, om denne sidste Udtalelse kan berolige »Breakes Point« Fyrmester, faar staa hen til næste Besøg, og hermed er Fyrdebatten sluttet.

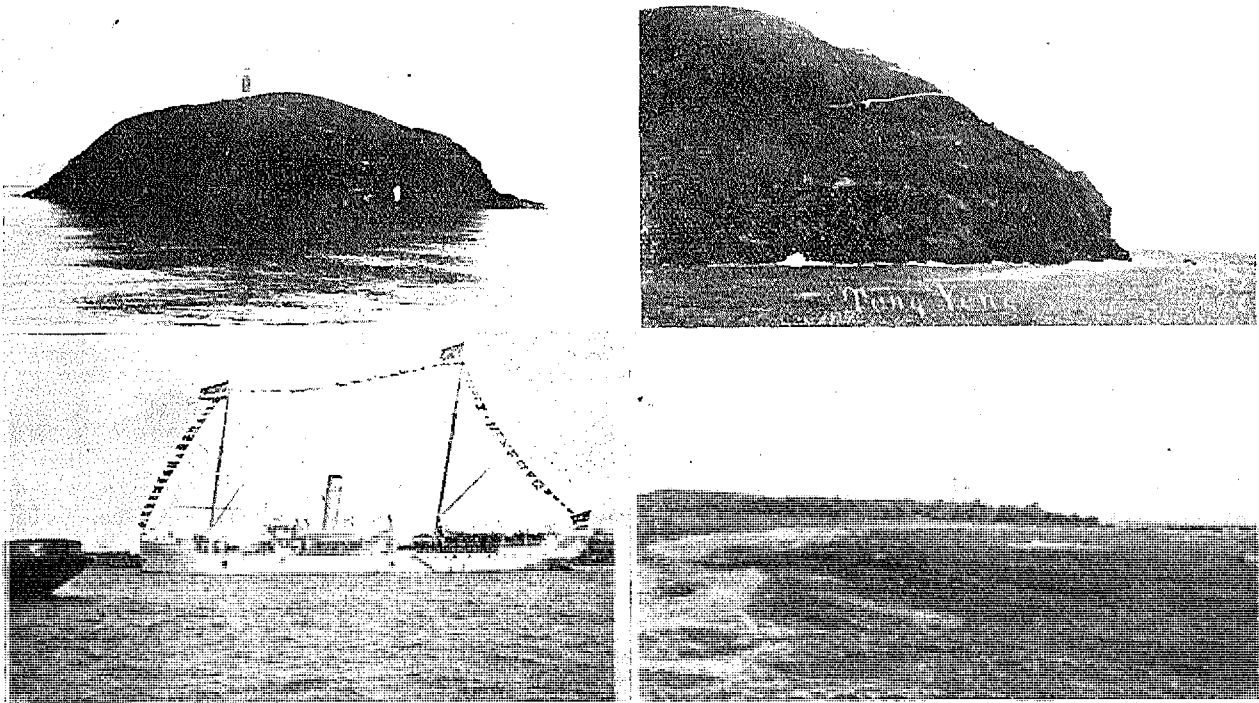
Ved Daggry næste Morgen fortsættes Rejsen.

Man anløber »Chelang Point«, som ogsaa ligger paa Fastlandet, dette er Kina's nyeste Fyr og ogsaa dets kraftigste i Lysstyrke; her er alt moderne, Landingsstedet ogsaa, da Stationen kun ligger 100 Fod over Havet, spilder man ingen Tid her.

Nu har man en længere Rejse for sig, det er Øen »Haiuan«, det gælder. Distancen dertil er som fra Skagen og over til Skotland, for at sammenligne med lidt af vort hjemlige.

Haiuan er paa Størrelse med Danmark og har kun 2 Fyr; man passerer udenom Hongkong, der som engelsk Koloni har sit eget Fyrvæsen.

Ankomsten til Hoihou, som ligger paa Nordsiden af Øen, ankrer man cirka 6 miles fra Byen, man kan nemlig ikke komme den nærmere, grundet paa Vanddybden. Her er man som andre Steder observeret længe før Ankomsten. Hoihou's Havnemester ligger allerede med sin Gig, hvor han mener, »Pingching« vil ankre. Gennem ham foregaar al Kommunkation med Autoriteterne, det tager ikke lang Tid, og man fortsætter mod Kina's sydligste Fyrstation, kaldet »Lamko«. Her er man i Troperne, Palmer ses overalt, denne Station synes et Paradis mod de forannævnte »Klippestationer«. Fyret ligger lavt, Foden af Fyrtaarnet er kun cirka 5 Fod over Højvandsstan-

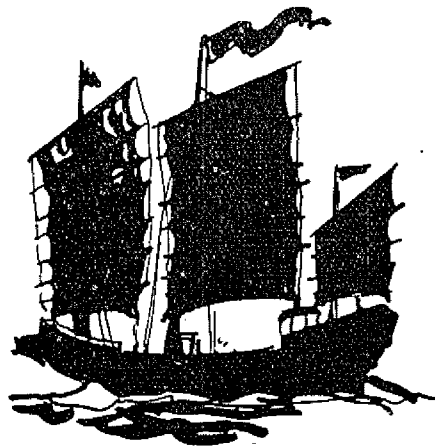


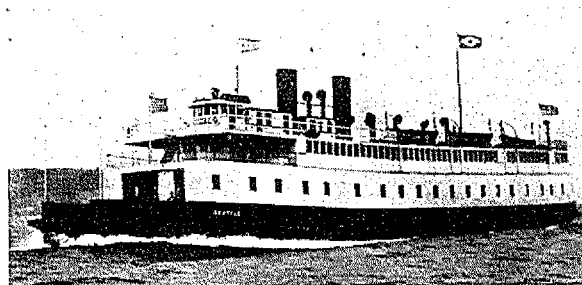
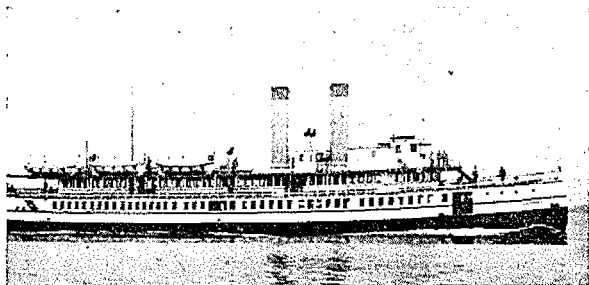
Til venstre (øverst): »Chapel Island« (Kapel Øen). Fyrtaarnet ses øverst paa Klippeøens Top, hvis man da sige, at denne runde Klippeblok har nogen Top. Den hvide Plet, hvorfra en Sti slynger sig opover, er Indgangen til en Tunnel, som strækker sig gennem hele Klippeblokken, og hvori man ved Højvande kan sejle med Baade; (forneden): Det kinesiske Inspektionsskib »Ping ching«; Tilhøjre (øverst): Tung Yung Fyrstation; (forneden). »Breacker Point« Fyr set fra Sø-Siden.

den. Det er af samme Type som »Breaker Point«, og mangen Tyfon er gaaet over dets Vejrløj og sat Ængstelse i dets Betjening. Her landes Tingene snart; Tanken om, at det er det sidste Fyr, synes at gøre Arbejdet lettere. Endelig vender man Næsen nordefter. Der er 1100 miles til

Shanghai, og Monsum er stik i Stævn; man passerer naturligvis inden om alt, hvor Dybden tillader det; i Løbet af en lille Uge fortøjer »Ping-ching« i sine egne Bøjer paa Whangpoo Floden — sidste Tur i Aaret er fuldendt.

C. A.





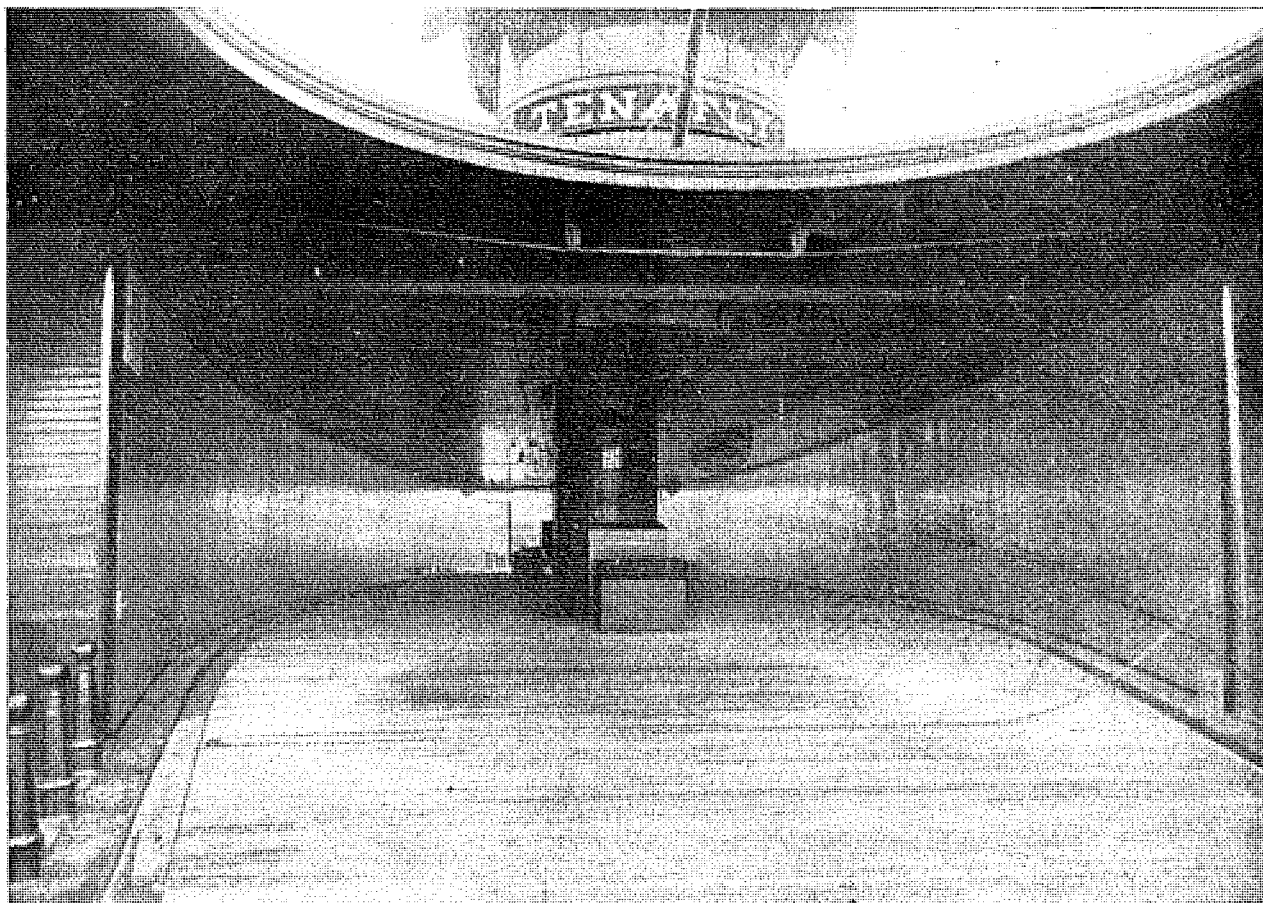
Amerika har længe haft Automobilfærger - hvornaar faar Danmark?

Da Rigsdagen nægtede at vedtage Bevillinger, der vilde gøre den projekterede Lillebæltsbro istand til ogsaa at tage Biltrafiken, vakte dette almindelig Skuffelse og Harm i Automobilistkredse; ja i store Dele af Folket stillede man sig ganske uforstaaende overfor den Mangel paa Kortsynethed. Og næsten samtidig dukkede Ønsket og Kravet om en Automobilfærge over Storebælt frem. Den voksende Automobiltrafik er jo ikke et Fænomen, som man kun i Danmark mener at kunne lægge alle Hindringer i Vejen, snarere er vi vel herhjemme et godt Stykke tilbage endnu.

Alligevel maa Spørgsmaalet om Mulighed for en kontinuerlig Kørsel med Bil til og fra alle (eller Hovedparten) Danmarks Egne før eller senere blive aktuelt, — brændende, idet vi ellers paa det indre Samfærdsels Omraade vil være handicappet af alle Jordens øvrige Stater. Planer og Beregninger over Omkostningerne vedrørende Bygningen af en Automobilfærge har da

ogsaa været paa Tale, men »Vikingen« kan først af alle ved hostaaende Billeder vise, hvorledes man i Amerika ganske anderledes konsekvent har ført Tanken ud i Livet. Men ikke alene har man i New York flere Automobilfærger, fornylig maatte man endda ombygge disse, saaledes at det blev muligt at transportere dobbelt saa mange Automobiles med de samme Færger. Et af vore Billeder viser den ene af disse, den tidligere Floddamper »H. B. Kennedy« inden Ombygningen til Automobil-Færge og et andet Billede viser samme Baad ombygget hos Todd Shipyards Co. og under Navnet »Seattle«. Et tredje Billede viser en anden hos Food Shipyard Co. ombygget Færge »Tenafly« med Plads til 52 Vogne.

Var det ikke muligt, vi herhjemme kunde finde en eller anden Dampner, som paa en forholdsvis billig Maade kunde ombygges til Automobilfærge?





Idyllisk Gruppe ved Indlandsisens Rand. Grønlandske »Flænsere« i Selskab med danske Matroser fra Flænseskibet »Sværdfisken«. Medens de danske Matroser stirrer ligefrem, (spejder efter Hval — eller Fotografiapparatet) benytter Grønlænderen tilhøjre Øjeblikket til en uskyldig Flirt med Frk. Ivigut med Tophatten.

SØMANDENS BILLEDBOG

IV.

Paa Hvalfangst.

Medens vi ofte modtager Fotografier uden Tekst fra danske Søfolk, har vi til disse modtaget nogle forklarende Linier fra Indsenderen.

Vi har tidligere bevæget os i Syd og Øst og Vest, nu har vi taget et lille Trip mod Nord.

Det er Lørdag Eftermiddag. —

I den lille idylliske grønlandske Koloni hersker en velgørende Ro, der kun af og til afbrydes af glade Børns Leg eller Koloni-Tømmerers Hamren. Pludselig lyder der et vældigt Raab oppe fra et af Fjeldene. Det er en af de unge Fangere, der har opdaget »Sonja« ude paa Fjorden. »Sonja« er den lille Damper, der fanger Hvaler til Flænseskibet (hvor jeg hører til). Snart efter er hele Kolonien i voldsomt Oprør. Alt levende bevæger sig ned paa Stranden, hvor en sagnkyndig Skare af de ældste Fangere allerede har taget Stade og med vagtsomme Øjne følger »Sonja«s Sejlads ind mod Kolonien. Efter den Slagside, som »Sonja« har, kan vi forstaa, at det er en stor Hval, der er skudt, og alle er naturligvis vældig glade, vi i Almindelighed og Grønlænderne i Særdeleshed. Nu kommer »Sonja« helt

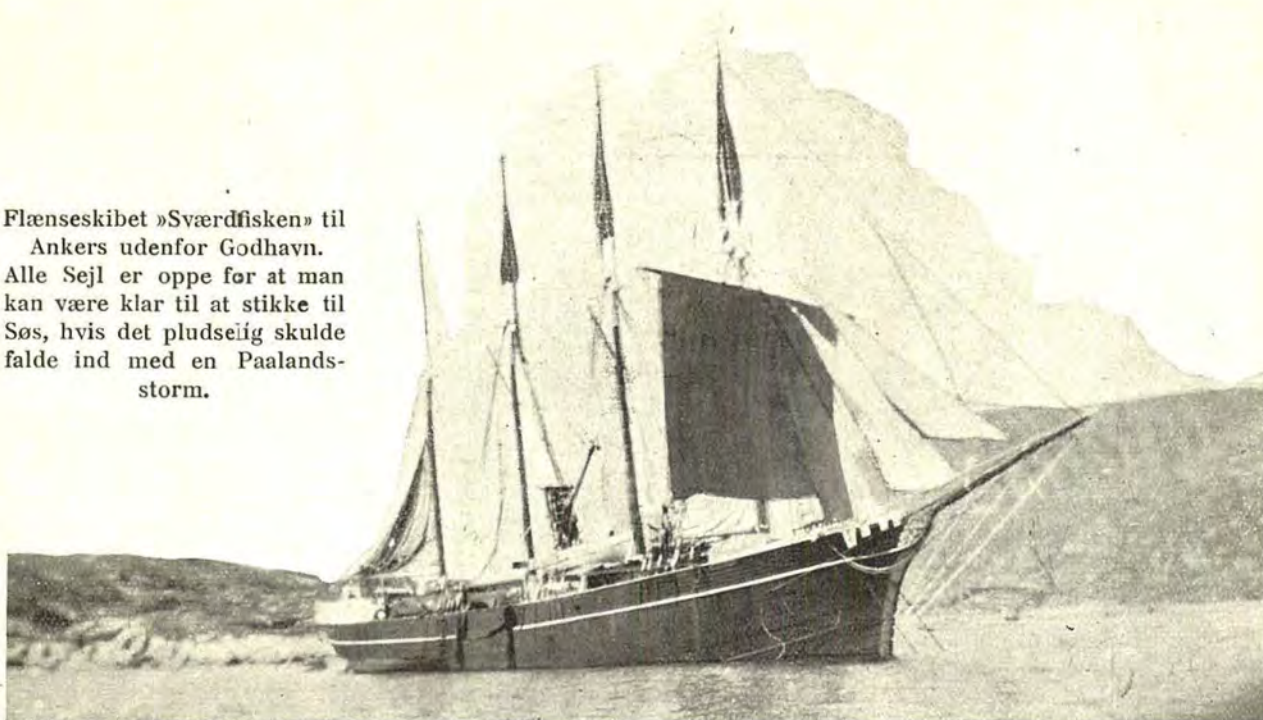
op paa Siden af os, og et Øjeblik efter er Hvalen ved forenede Anstrengelser bugseret om paa vor Bagbords Side, medens »Sonja« bliver fortøjet ved vor Styrbords Side. —

Nu strømmer Grønlænderne til, og snart genlyder begge Skibe af disse Folks mærkelige Sprog, der jo for os andre er det rene Volapyk at høre paa. Imidlertid bestemmer vor Kaptajn, at det er for sent at begynde paa Flænsningen af Hvalen i Dag, og derfor faar Grønlænderne Ordre til at gaa fra Borde og møde igen tidlig næste Morgen. Vi andre fejrer den første Hval ved en Toddy og gaar derefter i Land om Aftenen og danser med de glade Grønlænderpiger, der har iført sig deres fineste Skrud i Anledning af den gode Fangst.

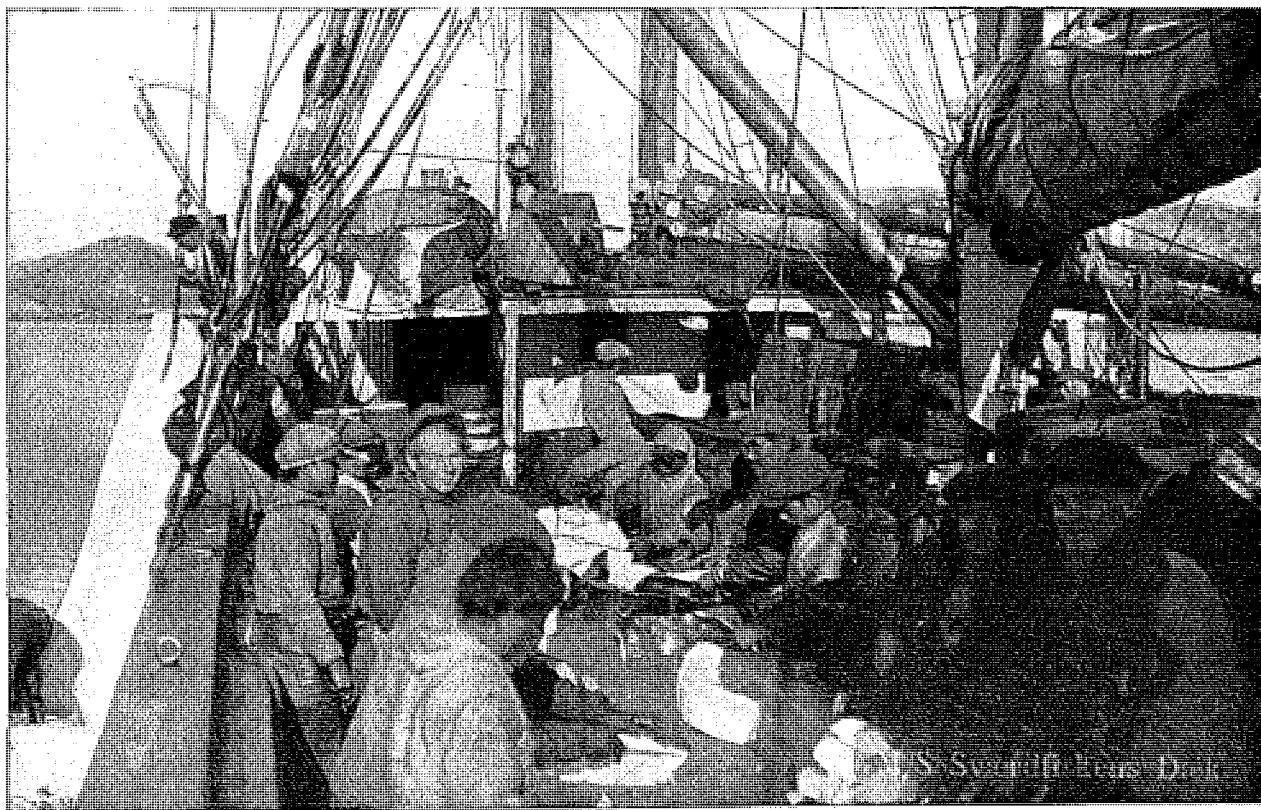
— — —

Søndag Morgen Klokken 5 stiller Grønlænderne til Arbejdet, og de er vældig opsat paa at faa begyndt. Saa kommer Styrmanden og anviser de forskellige deres Pladser. Nogle af de kraftigste bliver sat til at hive ved Spillet, og Resten skal til at hjælpe til ved Parteringen af Spækket. — Nu bliver det første Stykke Spæk hevet op, og efter at det er blevet lagt paa en Platform, skæ-

Flænseskibet »Sværdfisken« til
Ankers udenfor Godhavn.
Alle Sejl er oppe før at man
kan være klar til at stikke til
Søs, hvis det pludselig skulde
falde ind med en Paalands-
storm.



Øverst (t.v.): Fangsdamperen »Sonja« gaar ud paa Jagt. (t.h.): Glade Eskimopiger i deres maeriske Dragter holder Hvil paa Agterdækket af »Sværdfisken«. For neden (t.v.): Hvalresterne hales i Land paa et Sted, hvor Hundene ikke kan hapse dem. (t.h.): En flænset Hval i Vandet ved »Sværdfisken«s Side.



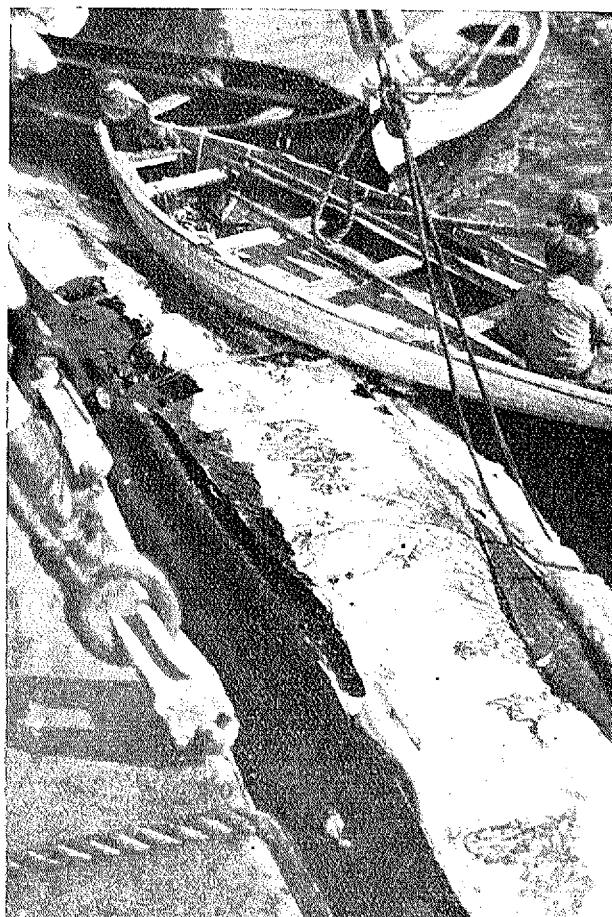
Billedet foroven:

En travl Dag ombord i »Sværdfisken«. Omkring det lange Bord er Grønlanderne placeret i Færd med at partere Spækket.

Billedet forneder:

Her ses Hvalen fortojet ved Skibets Side. Det hvide viser, hvor det afflænsede Spæk har siddet. Det mørke tilvensre er den Side, hvor Hud og Spæk endnu ikke er fjernet.

res det i Stykker, og de enkelte Stykker kommer derefter op paa et langt Bord, hvor Skindet og Kødet bliver skaaret fra. For Enden af Bordet staar 2 raske Mænd og har travlt med at salte Spækket ned. Længere henne er vore 2 Bødkere beskæftiget med at lukke Tønderne til, efterhaanden som de fyldes. Saaledes bliver det ved hele Dagen, og først, da det lakker mod Aften, er hele Hvalen kemisk rensed for Spæk. Da den allerede begynder at sprede en mindre heldig Lugt ud over hele Kolonien, skynder Grønlanderne sig at bugsere den hen paa et Sted, hvor den for det første er i Fred for Hundene, og for det andet i passende ---stand fra vor Lugtesans.



Fregatten »Jylland« skal ikke hugges op. — Resultatet af Dykkerundersøgelsen.

»Jylland« er kommen i Tørdok paa Orlogsværftet, og det er lykkedes Dykkerne at faa Bunden saa meget undersøgt, at det blev klart, at Skibet er tilstrækkelig solidt til at kunne repareres og holde mange Aar endnu. Dermed er det givet, at »Jylland« ikke vil blive hugget op, og der tages nu fat paa Reparationerne. Hvad Anvendelse man derefter vil gøre af »Jylland«, tages der først senere Bestemmelse om.

En »Flyve-Fiskerute« Gøteborg—Stockholm. — Ruten Frederiksholm—Stockholm opgivet.

Svensk Aërotransport, som for nogle Uger siden havde Planer fremme om at hente »Vestkystfisk« til Stockholm i Frederikshavn, er efter nøjere Overvejelse kommen til det Resultat, at Fiskene ligesaa godt kan hentes i Gøteborg, hvorfor svensk Aërotransport har ansøgt den svenske Regering om at forandre den bevilgede Koncession til at gælde for Ruten Stockholm—Gøteborg i Stedet for Stockholm—Frederikshavn. Forsøg med Fisketransport Gøteborg—Stockholm er faldet meget tilfredsstillende ud.

Svenskerne og islandske Sild.

Ikke færre end 5 svenske Dampere, tilhørende Rederiet Ahrenberg, har i Sommer været befragtet til Transport af Sild fra Islands Nordkyst til svenske Havnebyer.

Monumentet i Rueil for de danske Frivillige.

En Komité af Danske i Paris med Prins Aage, den danske Gesandt, Kammerherre Bernhoff og flere andre Notabiliteter i Spidsen er bleven dannet. Komitéen har til Formaal at indsamle et Fond til Vedligeholdelsen af det Monument, der i Byen Rueil i Nærheden af Paris er rejst over danske Frivillige, der faldt i Verdenskrigen.

Bidrag til Fondet bedes sendt til Légation de Danmark, 77 Avenue Marceau, Paris.

U-Baads-Skolen. — Den nye Forstander.

Kaptajnlejtant Bangsbøll er bleven Forstander for den Skole, der den 15. Oktober oprettedes ved Undervandsbaadsdivisionen for Søofficerer til Uddannelse i U-Baadstjeneste.

Lærere ved Skolen bliver — foruden Forstanderen — Kaptajnlejtant Maegaard, Sølejtannerne Koefoed-Hansen og E. H. Vedel samt Marineingeniør Hinrichsen.

En japansk Dampet i Brand. — 11 Havnearbejdere forbrændt.

Medens den japanske Dampet »Jufuku Maru« fornylig laa i Hamburg, opstod der Brand ombord.

Det er ikke blevet opklaret, hvorledes Ilden er blevet antændt, men den begyndte mellem 150 Kasser med Film, som laa paa Dækket. I Løbet af et Øjeblik stod

alle Kasserne i lys Lue, og Ilden bredte sig med stor Voldsomhed til Ladningen nedenunder, der bestod af Oliekager og kunstige Blomster.

Heden var saa stærk, at Skibets Jerndelev var næsten glødende, og Brandvæsenet havde et meget vanskeligt Hverv. Først efter flere Timers Forløb var man Herre over Ilden, der havde anrettet stor Skade. Branden opstod saa pludselig, at det ikke lykkedes de ombordværende Havnearbejdere at komme bort uden Brandsaar, og 11 af dem maatte bringes til Sygehuset.

Gearede Dieselskibe. — Resultat fra Prøver med Motorskibet »Duisburg«.

Skønt der er en Del Motorskibe i Fart, hvor Maskinerne bestaar af Dieselmotorer, som driver langsomt løbende Skruer (ca. 80 Omdrejninger pr. Minut), er der dog kun Oplysninger indhentet fra Dieselskibe i Brug. Resultaterne fra det tyske Motorskib »Duisburg« er derfor af nogen Interesse. Skibet er det første af en Serie Motorskibe til Ruten paa det fjerne Østen og tilhørende Tysk-Australske- og Kosmos-Linien.

Prøverne til Søs har vist, at den mekaniske Virkningsgrad er 97 Gr., netop hvad man havde beregnet, at den skulde blive, og Brændselsforbruget er 0,413 lb. pr. s. h. p. med normal Last. Dette er 2 à 4 pCt. større end ved den almindelige Dieselmotor, efter hvad »Lloyds List« oplyser. Man paastaar, at der i dette særlige Tilfælde med ca. 4000 s. h. p. spares omtrent 150 Tons i Maskinvægt. Forbruget af Smøreolie var omtrent normalt, eller 15 Gallons pr. Dag.

Under Prøverne foretog man Forsøg med at lade en Maskine løbe med fuldt lastet Skib, den anden Motor var da helt ude af Virksomhed. Skibets Fart under denne Prøve blev 10,9 Knob, medens den garanterede Fart var 12 Knob med begge Maskiner løbende.

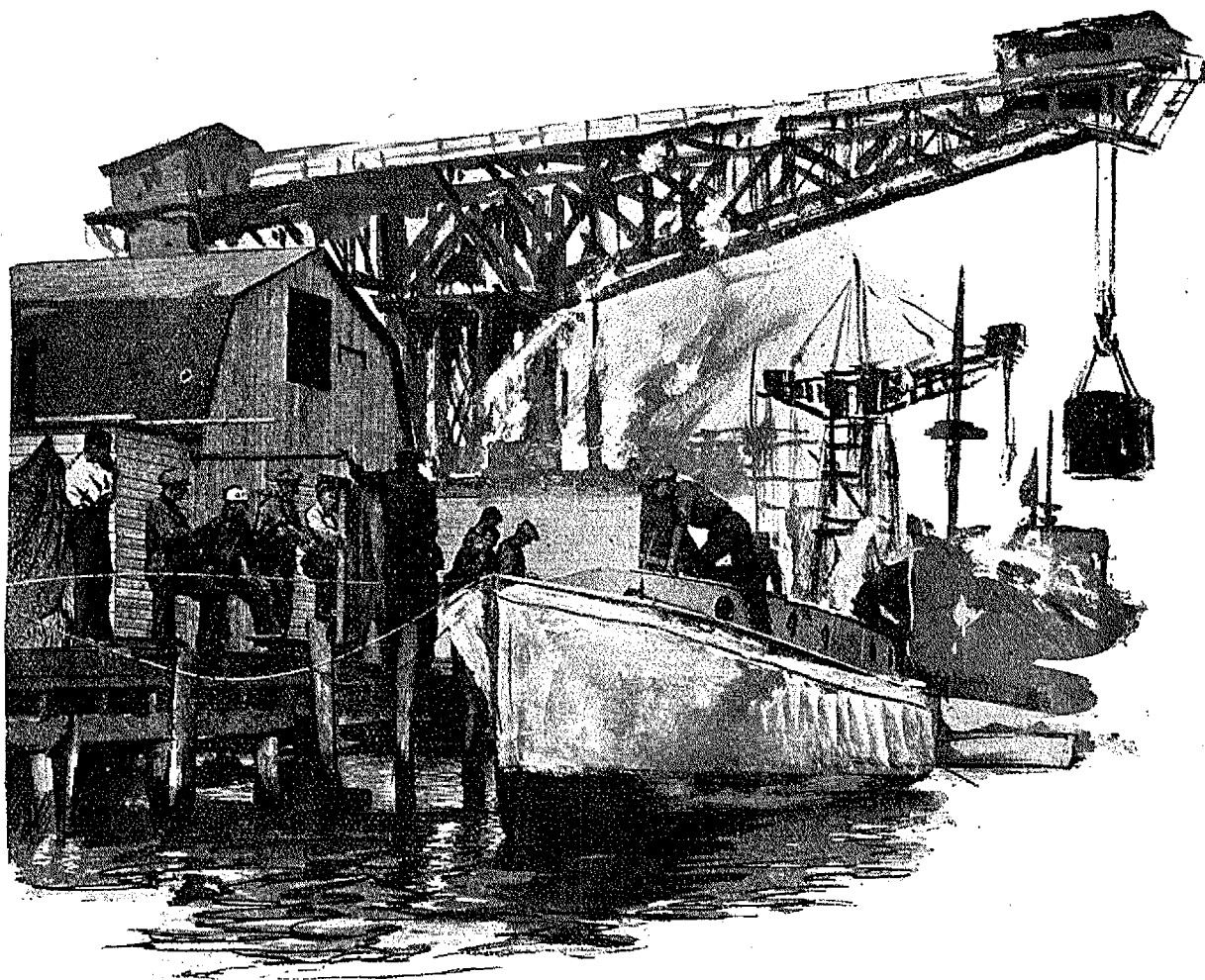
Kaptajnen maatte vente i 26 Dage. — Han tilbød selv at losse, men Modtageren var bange for Arbejdernes »Smitte«-Dekret.

Kaptajn Kajuiter paa den hollandske Motorsejler »Senior« skulde føre en Ladning Soyaskraa fra København til Grosserer G. V. Larsen, Bogense. Han skulde have 85 Kr. pr. Overliggedag, men i Tilfælde af Strejke eller Lockout skulde der ikke regnes med Overliggedage.

Da Ladningen imidlertid i København var bleven indladet af frivillig Arbejdskraft, vilde Havnearbejderne i Bogense ikke losse den, og de meddelte ydermere Grosserer Larsen, at hvis Kaptajnen selv løssede Ladningen, og Larsen derefter tog den hjem, saa vilde alle de Foderblandinger, som indeholdt Soyaskraa, blive erklæret for »smitte«.

Kaptajnen tilbød ganske rigtigt at losse hele Ladningen, men Grosserer Larsen turde ikke modtage Tilbudet, og Kaptajnen maatte da blive liggende i 26 Dage. Han har derefter ved Øster Landsret sagsøgt Grosserer til at betale 85 Kr. pr. Dag.

Landsretten fandt, at Arbejdernes Nægtelse af at losse maatte berettiget Grosserer Larsen til at henvise til Strejke-Klausulen. Grosserer blev da frifundet og Kaptajnen dømt til at betale 200 Kr. i Sagsomkostninger.



Skibsbyggerlærling

af en gammel Skibsingeniør.

Jovist kan Livet være surt nok, naar han i Vintermørghens Mørke klapper paa sine Mælkedrengetræske hen ad Christianshavns toppede Brolægning mod Værftets store Port for Enden af Gaden. Saadan en lille Læredreng paa 15 Aar er jo Barn og ikke andet. Den runde Sømandshue fra Konfirmationstøjet sidder endnu trykket ned over Panden mod det onde Vejr og viser Drengen. Men under den gamle Stortrøje bærer han med Stolthed det ny, blaa Maskintøj. Det er det, der viser, at han er Arbejder og ikke Skoledreng, og den Bevidsthed ene er det, der hjælper ham op af den lune Seng og ud i Regn-piskets kolde Virkelighed. Det er surt, men det er et Liv for Mænd. Og han føler sig som Mand, Knægten.

Se dem i Arbejde, de smaa Fyre. Er Sjakfø-
ren Menneskekender, og det er der heldigvis
mange af dem, der er, da kan han med faa Ord
drive Lærlingene vidt. En Knægt med Krummer

i har snart lært at tage paa Værktøjet og afluret Svenden et Fif eller to. Saa skal Rosen falde. Ikke en skolelæreragtig Oversavling, men et Nik og et Par knappe Ord: Rigtig, Gut, det kan bringe Hjertet til at svulme af Stolthed i Drengen og give ham Mod paa Haandteringen. Med fornyet Iver klør han paa. Megen Kraft er der saamænd ikke i Slagene, og det kan hælde, de falder ved Siden af. Men han sagde: Rigtig. Det giver Mod paa Livet. Det er herligt at lære.

Paa Beddingen staar en Nybygning i Spant. Lærlingene maver sig frem gennem den dobbelte Bund og mærker Nittehuller af paa Skabelonerne, eller de hænger i Stilladset med Skruenøglen i højre Haand og bolter Plader paa med Sjakket, og de balancerer hen ad Dæksbjælkernes smalle Flader med en mavekildrende Fornemmelse af Lastens Dyb under neden. Kan hælde, at en gammel Svend, der forlængst har lært, at man ikke skal lege med sit usle Liv, giver Knæg-

ten en Balle derfor. Hvad bryder han sig om det. Med vaagne Sanser indsuger han alle Indtryk uden smaaligt at gøre sig selv Rede derfor. Morgentaagen ligger let over Havnen, en svag, ligesom uvirkelig Oktobersol lyser mildt derigenem. Malmøbaadens slanke Skrog ligger under Vending, den sorte Svizzerdamper hviler ved Nyhavns Hovede med en fin Røgsøjle op gennem Skorstenen, og en lille grøn Bugserbaad futter og aser og skummer langsomt forbi.

Det er Liv, det, og saadan en lille Gut, der staar agter paa det nylagte Poopdæk og ser det hele for sine Fødder og forstaar, at »saadanne Skuder er jeg med til at bygge«, han føler Arbejdets Glæde i et forklaret Øjeblik.

Nej, men Vintermorgner, da kan det være haardt nok. De kolde Buelampers ubarmhjertige Lys hviler over Pladsen, medens han langsomt entrer Stilladset. Værktøj og Boltekasse findes frem i det smeltende Snelag fra Natten. En tynd, snavset Vælling af Jord og Rust og Vand dækker alt og gaar gennem Tøjet, naar han ligger paa Knæ eller maaske, hvad værre er, paa Maven henne ved Lugekanten og forsøger med en lang Nagletang at styre en Bolt op i et Boltehul et Par Alen inde. De vaade, forfrosne Drengenæver rives til Blods paa de skarpe Pladekanter. En Mors Dreng er ikke meget værd saadan en Dag — forresten heller ikke andre Dage. Men den, der er Stof i, han hænger i, langsomt og sejt, men solidt. Indtil det store Øjeblik kommer, da han i en Pavse kan smutte hen til Smedene og varme de valne Hænder ved Essen og lade Ilden bage sin forfrosne Krop. Hvilket Velvære det er, ved kun den, der har prøvet det.

Men saa en Sommerdag med straalende Sol ser Knægten sit Snit til at knibe ud en halv Time. Saa gaar han paa Opdagelsesrejse. At kravle ind et eller andet skjult Sted under en af Broerne for at faa Fyr paa en Cigaret — »tage en Bø«, hedder det vist —, saadan som de gamle Læredrenge har tor Skik, det har ingen Tilløkkelser for ham endnu. Nej, saa er det meget morsommere at balancere hen ad Bolværket langs Kanalen og se Pramme og Motorbaade og den oplagte Sejler derovre paa den anden Side, bag hvilken det gamle Søkvæsthus viser sin fornemme Facade. Eller ind paa Grønlandske Handels Plads, hvor »Ceres« eller »Thorvaldsen« ligger og laster i Trangraven, og Oljefade og Pakhuse. Den gamle Kontorbygning bringer en til saa lyslevende nøjagtigt at se »Jacob Ærlig« og »Unge Tom« og »Mr. Drumond«s Pakhuse ved Themsens Bred for sig.

Aah! Hvem der var ung igen som han —!

Vi gamle, vi gaar sentimentale rundt paa Pladsen og mumler om bedaarende Fortidslevninger, der snart maa falde for Nutidens ubarmhjertige Krav, Malerne maler fra alle Sider, Digterne besynger, og Politikerne nedsætter Kommissioner til at grunde over Grønlandske Handels Modernisering. Den lille Fyr reflekterer ikke, han indsuger bare alle de vidunderlige Indtryk med alle sine modtagelige Sanser.

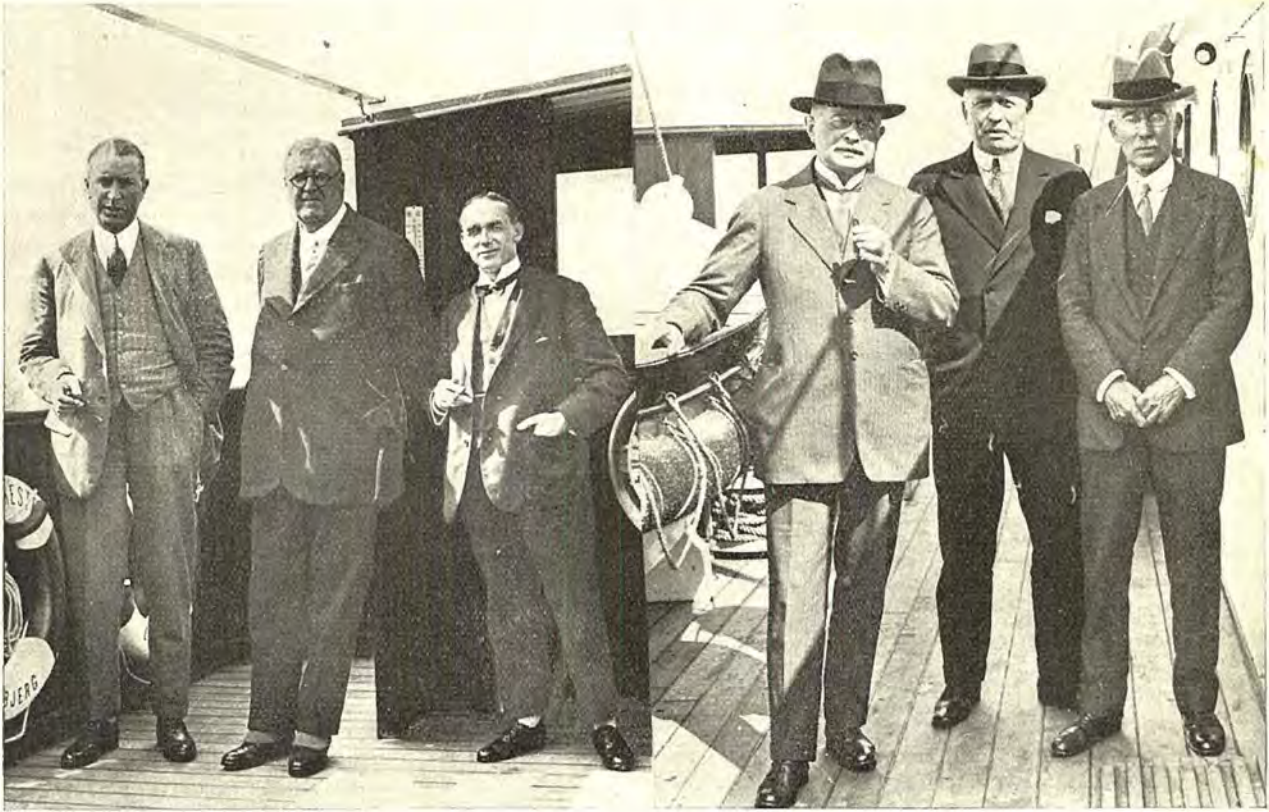
Eller han listeh ombord i Nybygningen ved Kajen og beser opmærksomt og betaget, hvordan der monteres Kedler og Maskiner og et Net af indviklede Rør, hvis Bestemmelse han ikke fatter, men som pirrer og ægger den ubevidste Forskertrang, som trives i Knægtene og sporer de bedste af dem frem mod de store Maal: Formand, maaske Konstruktør, en, der engang skal lade noget af alt det betagende, imponerende, han her beskuer.

Dokkerne er et Kapitel for sig. Snart hæver en af dem sig med en solid Lastdrager, der nu som Havarist maa gennemgaa sin Kur, før den atter skal drage sin støtte Vej over Havene. En Dag ligger der en gammel finsk Træslæber af en tremastet Skonnertbrig, en af de Sejlere, der endnu er en ret hyppig Gæst i vore Farvande. Der er noget uendelig solidt, vederhæftigt, over det massivt formede Skrog med det brede Spejl og den begroede Bund og Vindmøllen paa Dækket. Saadan en Skude kan sætte en Drengs Fantasi i Bevægelse. Før slet ikke at tale om det Tilfælde, at der en skøn Morgen dukker en elegant Jernbark op med himmelstræbende Rejsning og en betagende Duft af Tropesø og Passat over sig. Og saa en anden Gang en lille Hollænderkuf med sin firkantede Form, med Gardiner for Kahytsvinduerne og en udskaaret Tulipan paa Rorknoppen og Smaarollinger paa Dækket. Man bliver i godt Humør af at se saadan en —.

Saa vaagner Knægten af sine Drømmerier og vender tilbage til Arbejdet. Kan hælde, det foregaar oppe i Værkstedet, hvor Plader og Vinkler i uendelige Mængder klippes og bukses og lokkes og vals. Det er ikke videre grinagtigt at staa og lokke Huller i en endeløs Række Vinkler Dage igennem, nej, det er ikke. Saa hellere en Tjans med at hugge gammelt rustent Gods op paa en af de rolige Pladser ved Kanalen, hvor han stolt fører Dunhammeren i vældige Svingslag og mærker de groende Kræfter i sin unge Krop. Eller ligge nede i Bunden af et varmt og ravende mørkt Kedelrum ved Skæret af et Tællelys paa en Pind og taalmodigt mejsle Nagler og Vinkler over. Men helst dog paa Beddingen, hvor Solen bager henrivende varmt en Sommerdag, og den friske Luft fylder de unge Lunger et klart og blæsende Foraar! Og en Vintermorgen med tindrende frostklar Luft og Sol i glitrende Spil over Havnens levende Vand! Fryse? Man er vel Mand for at arbejde sig varm! Den sprøde Luft er intensivt fyldt af Nittehamres rappe Slag og af Lufttrykværktøjets arrige Kneben. Det hænder, at det hele pludseligt og uventet dør hen i nogle Sekunder, og at en Mand i den sære Stillehed kaster et Blik rundt om sig og prenter det hele Billede dybt i sin Sjæl. Saa drøner Luften igen. Videre.

— — Aarene gaar. De smaa ivrige Gutter bliver store og maaske, Gud bedre det, mindre ivrige. Men for de bedste af dem bliver det ved at staa med en egen Glans, det første sære og strenge og fortryllende Aar.

DIREKTØR A. O. ANDERSEN (D. F. D. S.)
VALGT TIL FORMAND FOR DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING



Billeder fra Præsentationen af M/S »Parkeston« i England.
 Direktør A. O. Andersen er Midtermanden i Gruppen til højre.

Medens Direktør A. O. Andersen endnu var i England og før en udsøgt Kreds af Notabiliteter paa det engelske Trafikvæsenes Omraade præsenterede D. F. D. S.'s nye Export- og Passagermotorskib »Parkeston«, der overalt høstede de højeste Lovord, var det allerede en Kendsgerning, at Dansk Dampskibsrederiforenings nye Formand, efter at Chr. Sass paa Grund af Svagelighed havde trukket sig tilbage, vilde blive Direktør A. O. Andersen.

Direktør Andersen havde allerede som ung en ledende Position inden for Søfarten. Knap 30 Aar gammel var han korresponderende Reder for de 4 Selskaber *Carl, Gorm, Skjold* og *Valkyrien*, og siden da har man betroet ham den ene betydningsfulde Tillidspost efter den anden. Han var i flere Aar Medlem af Sø- og Handelsretten, af Arbejdsgiverforeningens Hovedbestyrelse, han har været Næstformand i Dampskibsnævnet og Formand for dets Likvidationsudvalg. I Øjeblikket sidder han i Bestyrelsen for en Række Selskaber og Institutioner, Aktieselskabet Major Wright & Co., Foreningen til Søfartens Fremme, Privatbankens Bankraad, De private Assurandører, Det kgl. danske geografiske Selskabs Raad, Den danske Afdeling af Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne — en Række Poster, der viser Direktør Andersens enestaaende Arbejdsevne og fremragende Dygtighed.

Naar Direktør Andersen nu overtager Formandshver-

vet i Rederiforeningen, gør han det derfor med Selvfølge. Saa meget mere som han i 9 Aar, fra 1912—21 var Foreningens Næstformand.

Direktør A. O. Andersen nyder ikke alene mellem sine Kolleger den allerstørste Tillid og Agtelse, men ogsaa mellem Søens Folk har han alletider været anset som den, der mere end nogen anden forstod Officers og Mandskabers Ønsker og Krav. Under de værende vanskelige og trange Kaar for Skibsfarten vil derfor sikkert ingen bedre end han være skikket til at staa i Spidsen for en saa nationalt betydende Erhvervsgren og Organisation som Skibsfarten og Rederiernes Forening. Derfor vil enhver, der af Hjertet ønsker dansk Skibsfart Fremgang og Fred, lykønske Rederiforeningen i samme Aandedrag som han lykønsker Direktør A. O. Andersen.

Paa Billedet ses Direktør A. O. Andersen i Midten af Gruppen tilhøjre. Yderst tilhøjre staar Kammeradvokat Vagn Aagesen, og tilvenstre for Dir. A. O. Andersen ses Privatbankens Direktør C. C. Clausen. Begge de Herrer er Medlem af D. F. D. S.'s Bestyrelse. Gruppen til venstre er (regnet fra venstre):

J. A. Wickham, Assistent General Manager L. N. E. R.; *Colonel W. Johnson Galloway*, Chairman of The Continental Shipping Committee of »The London and North Eastern Railway»; *A. L. Gibson*, Continental Traffic Manager (L. N. E. R.).

NORSK SKIBSFART

Skibsrederen Fred. Olsen og hans Rederier.

Et Blad af Søens Eventyr.

Her skal i korte træk ortælles en merkelig saga, som begynder for bare 25 aar siden om den unge seilskute-skipper Fred. Olsen fra Hvitsten. Han hadde overtat sin fars seilskib, kjøpt en svensk stimer »Bordeaux«, s/s »Flugt« av Tønsberg og flyttet ind til hovedstaden, hvor hans første nybygning var utført ved Nylands Verksted, der senere har bygget saa mange dampbaater for ham.

Damperne »Bayard«, »Bonheur«, »Balduin«, »Bard«, »Ganger-Rolf« (no. 2), »Bretagne«, »Brio«, »Brillant«, »Boston«, »Borgaa«, »Bob«, »Bollsta«, »Norway« (no. 2), »Sunpulp«, »Holland«, »Norden«, »Scotland« (no. 3), »Borgholm«, »Bastant«, »Bessheim«, »Bure«, »Balzac«, »Borgsten«, »Bør«, »Biri«, »Brabant« (no. 2), »Solferino« og »Blenheim«. Av de baater, som Fred. Olsen har disponert i de sidste 25 aar, var saaledes 28 bygget ved Nyland. Av disse fik kun den ene et naturligt forlis, tysken kapret 2 og sænket 14 med torpedoer eller kanonild. To andre blev solgt.

I Oslo har man dog ogsaa et andet skibsbyggeri, Akers Mekaniske Verksted. Stimerne »Borgny«, »Paris«, »Foldin«, »Ek«, »Breda«, »Bolette« (no. 2), »Borgholm« (no. 2), »Balduin« (no. 2), »Borgsten« (no. 2), »Jelø«, »Brunla«, »Akershus«, »Mailand«, »Marvel«, »Paris« (no. 2), »Biarritz«, »Basel«, »Buena Vista« og motorbaatene »Brazil«, »Bayard« (no. 2), »Borgland« og »Borgaa« (no. 2) heter de skib, som har været disponert av Fred. Olsen og bygget ved Aker, som for tiden holder paa med et nyt motorskib til hans rute Oslo—Anvers. Ingen av disse 23 baater er forlist med undtagelse av 2, som tysken sænket. 2 andre er solgt.

Fred. Olsen har dog ogsaa forsøgt andre norske skibsbyggere. Saaledes bygget han i Bergen s/s »Brisk«, der blev sænket av tysken. Samme skjebne overgik »Brabant« og »Bolette«, der likesom »Sterling« (no. 2), Brüssel, »Bravo«, »Bruno«, »Borgila«, »Bruse«, »Stromboli«, »Santiago«, »San Telmo«, »Santa Cruz« og »San Lucar« er bygget i Frederiksstad. »Sterling« sank 1922, men de 10 andre fører Fred. Olsens Flag over havet i beste velgaaende. Han har hat flere norskbyggede baater, men her skal bare nævnes, at han i sin lyst til at støtte sit fædrelands industri ogsaa har bygget ved Tønsberg, nemlig s/s »Bør«, m/s »Bob« og m/s »Bure«, der alle er no. 2 av sine respektive navn.

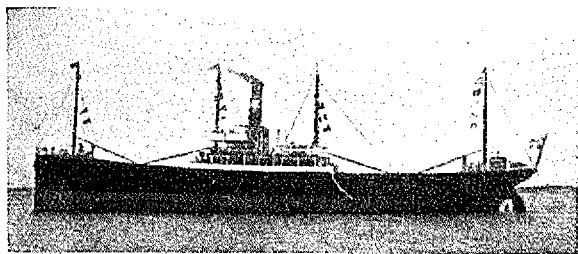
Som man vil se av disse eksempler, bestilte jo

Fred. Olsen straks et nyt skib av samme navn, saasnaart en av hans baater var sænket eller solgt. Særlig naar navnet begyndte paa B, som synes at være hans favorit-bokstav, maaske fordi hans mor het Bolette eller efter hans fars stolte »Bayard«. Men han tok heller ikke i betænkning at gjenreise andre navn, naar disse var kjendt i ruten. Derom vidner »Norway«, »Scotland«, »Sterling« og »Paris«. Han overtok nemlig efterhaanden en række rederier, hvis baater ikke altid hadde navn paa B.

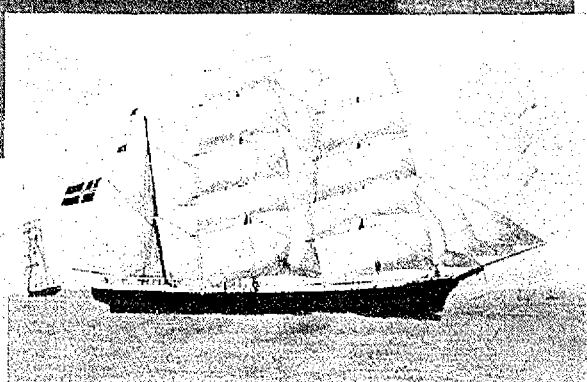
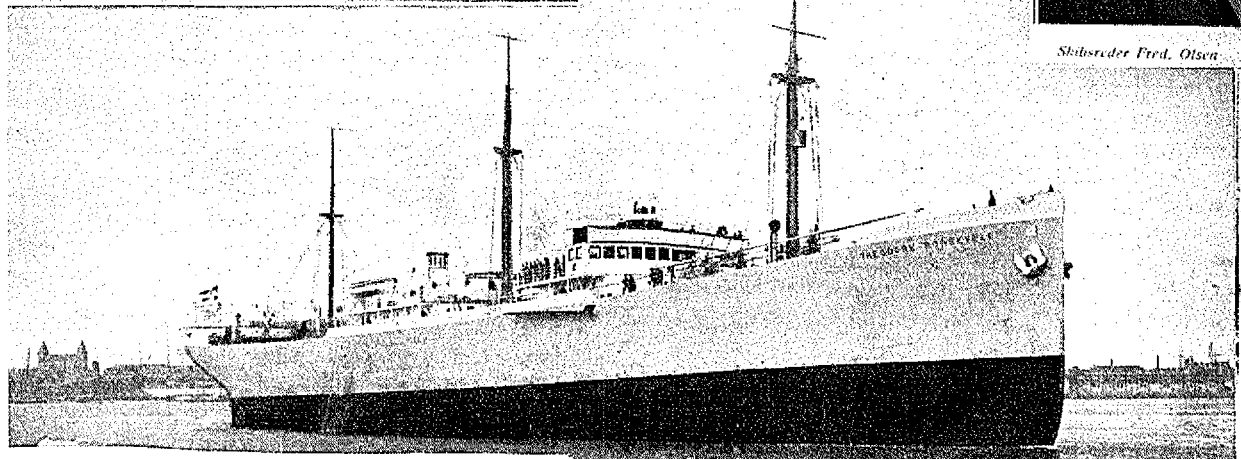
For 25 aar siden overtok han a/s Ganger-Rolf, dets rute paa Frankrike og to skib. Aaret efter fik han a/s Færder med dets rute paa Skotland og tre skib. 1907 tok han a/s Østlandske Lloyd med dets ruter paa Anvers, Newcastle og dets seks baater. I 1911 kom a/s Norden med ruterne paa Holland og Rhinen med syv skib paa hans hænder. 1921 kjøpte han aktiemajoriteten i Otto Thoresens linje med et snes frugtbaater i rute paa Middelhavet og Canary-Øerne, den blev døpt om til »Spanskelinjen«. Endelig overtok han a/s Nordsjøen med »Jelø-linjen« og syv baater i ruter mellom Oslo og Tyskland.

Fred. Olsen fik dog ikke alene ved sin anseelse for dygtighet andres indarbeidede selskaper, skib og ruter. Han startet selv linjer, f. eks. paa Sydamerika og Stillehavet gjennom Panamakanalen. Og han bygget mange nye baater, naar han ikke kunde faa dem slik, som han vilde, ogsaa utenlands. I England har han bygget »Scotland« (no. 2), »Bra-Kar«, »Bangor«, »Borgland« og »Bra-Kar« (no. 2) foruten alle de tidligere engelskbyggede skuter han fik sammen med selskaperne, som f. eks. »San Mateo«, »Salamanca«, »San Jose«, »Sevilla«, »Segovia« — eller de, han har indkjøpt som f. eks. »San Carlos«. I Middelhavs-farten har navnene fra gammelt av begyndt med S, endskjønt B-navn nu ogsaa har gjort sit indtog i denne trade.

Han har ogsaa bygget i Danmark, saaledes de 3 søsterskib, som kom fra København 1916, 1918 og 1920, til sin Pacific-linje. Det var motorskib paa litt over 7 tusen tons br. reg. hver. Den anden av disse var »Bonheur« (no. 2), som paa sin første tur fra Norge gik ret paa mine og gjorde det siste av Fred. Olsens mangfoldige krigsforlis. Senere har han i Odense bygget 2 motorskib paa tusen reg. ton hver til sin rute paa Rotterdam. Det er »Balzac« (no. 2) og »Batavia«. Likeledes har han bygget baade i Sverige og i Holland.



Skibsreder Fred. Olsen



Øverst til venstre: S/S Borgila. Nederst: Bark »Ebba«, som i sin Tid blev ført af Fred. Olsen selv.
Midten: M/S »Theodore Rocevelt« (bygget hos Burmeister & Wain) forlader sin danske Vugge.

Av 60 baater, som Fred. Olsen har idag, er 45 bygget i Norge, 5 i England, 4 i Danmark, 3 i Holland, 2 i Sverige og 1 i Tyskland. Dette viser, at han har været fornøiet med sine hjemlige skib og behødt dem, for han har disponert meget over 100 skrue-skib i disse 25 aar. Han er ingen princip-rytter. Endskjønt han helst bygger nye skiber hjemme, har han ogsaa kjøpt mer eller mindre gamle, naar det faldt ham ind. 4 av skibene er scrtmalt — efter sigende fordi deres respektive skippere helst vil ha det saa — resten er lysegraa, næsten hvite.

Aldeles alene har han ikke kunnet utrettet alt dette. Han opretter dog ikke stillinger for derefter at besætte disse med ansøkere. Langt mere ansætter han mænd i sin tjeneste for at de skal skape sine stillinger selv. Derved faar han deres evner udnyttet og undgaar den sædvanlige brist i nutidens samfund, hvor der saa ofte sitter en

firkantet plugg i et rundt hul. I 1916 optok han sin mangeaarige kontorchef J. L. Müller tillikemed to av sine sønner i kompani, saa det heter nu Fred. Olsen & Co.

Han har ogsaa forskjellige aktieselskaper, hvor generalforsamlingen pleier at ta 5 minutter. Saken er den, at her som overalt hvor noget blir utrettet, er det en selvherker, som regjerer. Han er den siste og største patriark i norsk skibsfart. Naar det falder ham ind, tar han en million fra sin egen lomme og en anden, tredie o. s. v. fra hvert selskap og opretter et pensions- og understøttelsesfond fra sine funktionærer. Det bestyres av ham selv, saalange han lever og ønsker at stelle med det.

Fred. Olsen er heller ingen typisk arbeidsgiver med tilhørende organisations- og solidaritetsforpligtelser. Det passer ikke for ham, og han foretrekker at gjøre godt eller være streng, belønne,

- TEXACO CRATER COMPOUND -

straffe og tilgi faderlig eftersom det falder ham ind, men ogsaa efter, hvad han synes er fuldt retfærdig til alle sider. Han tar sine stikprøver, naar man minst venter det, og det øiebliksbillede, som han faar av manden, kan være fuldstændig bestemmende for dennes fremtid.

Han betaler f. eks. sine styrmænd godt. 1ste fra kr. 500, 2den fra kr. 400 og opover. Men naar han en stille aftenstund kommer ombord, vil han ogsaa finde en av styrmændene tilstede i et rent og ordentlig skib, ellers farer der en gammel seilskute-skipper i ham. Selv er han med overalt, i de store som i de smaa ting, og har allikevel en vidunderlig evne til altid at træffe det rette.

Han har kjøpt en av de ældste gaarder i hovedstaden til sit hovedkontor. Treschow-gaarden, som den kaldes efter sin første eier admiralitetsraad Treschow, har senere været børs, latinskole og hotel. Fred. Olsen la glastak over den gamle gaardsplads, satte glasvægger mellem de enkelte værelser og indredet det smukkeste, stilligste kontor, som nogen har set. Men han har jo ogsaa maattet kjøpe nabohusene, for den gamle gaard slaar ikke længer til. Han har dog ikke heist sit kompaniflag i blaat og hvit — Oslos gamle farver — over dette kompleks. Derimot vaier det

over hans fædrenehus i Hvitsten, naar han er der.

Vi tør haabe, at læseren av disse spredte træk har kunnet danne sig et nogenlunde billede av denne 68-aarige sjømand — maaske den mest fremragende enkeltmand. — Man vil faa indtrykket av en mand, som ikke er bange for noget. Og dog er han ængstelig for en eneste ting: At stikke sig frem. Han ønsker aldrig, at hans store eller gode gjerninger skal komme til almenhetens kundskap. Men de antar dog oftest slike dimensioner, at de ikke let lar sig skjule. Hans mange, nye og velholdte baater priser sin eier.

Han har ikke kunnet undgaa enkelte utmerkelser. Saaledes er han ridder av den i hjemlandet saa sjældne St. Olavs Orden og officer av den franske Æreslegion. Men han sætter utvivlsomt langt mere pris paa den ærefrygt, ægtelse og hengivenhet, som han indgyder de mennesker, han kommer i berøring med. Han har ikke kjøpt sig titler eller forandret navn, som mindre mænd vilde have gjort. Han har foretrukket at være skibsreder Fred. Olsen, og dette fordringsløse navn har han *setv adlet* i sit folks bevissthet.

X.

Fiskeridirektør Mortensen 60 Aar.

Det er en gammel Sømand, en betroet Embedsmand inden for Statsadministrationen, der nu er fyldt 60 Aar, men Fiskeridirektør Vilhelm Mortensen er for den Sags Skyld lige saa meget Embedsmand som Sømand, hvad unægtelig hans Stilling ogsaa forudsætter. Fiskeridirektøren har, som alle Søfolk, haft sin Matrosdage til Søs, tog saa Styrmændseksamen og blev derefter Fører for Redningsdamperen »Vestkysten«, en haard og drøj Post, som Vilhelm Mortensen imidlertid skabte Ry om ved sin Uforfærdethed og sit Mod. I 1904 udnævntes Fiskeridirektøren til Fiskerikontrollør og steg derefter hurtigt, indtil han i 1917 fik sit nuværende, betydningsfulde Embede samtidig med, at han blev Regeringens Konsulent paa Saltvandsfiskeriets Omraade.

Direktør Mortensen har haft en ikke ringe Indflydelse paa Fiskeriloven af 1917, og at Fiskerne nærer den samme Tillid til ham nu, som de gjorde den Gang, fik han de smukkeste Beviser for paa sin Fødselsdag.

Branden i »Saga«.

I Sø- og Handelsretten har der været Forhør i Anledning af den Brand, der forleden fandt Sted om Bord i Det Forenedes »Saga«.

Skibets Fører, Kaptajn Henriksen, og med ham den øvrige Besætning forklærede, at Ilden var opstaaet i en Sæk Kønrog, man havde taget om Bord i Nykøbing F. Da man ikke straks kunde finde Ildens Arnested, blev Lugerne skalkede og Ventilene bundet til for om muligt at kvæle Ilden. Ved Ankomsten her til København blev Branden hurtigt slukket af Brandvæsenet i Forening med Havnevæsenet.

Man mente med Sikkerhed, at en Havnearbejder hav-

de forarsaget Ilden, idet han trods Paatud havde røget i Lastrummet.

Motor-Lineren »Gripsholm«, skal gaa i Fart i næste Maaned.

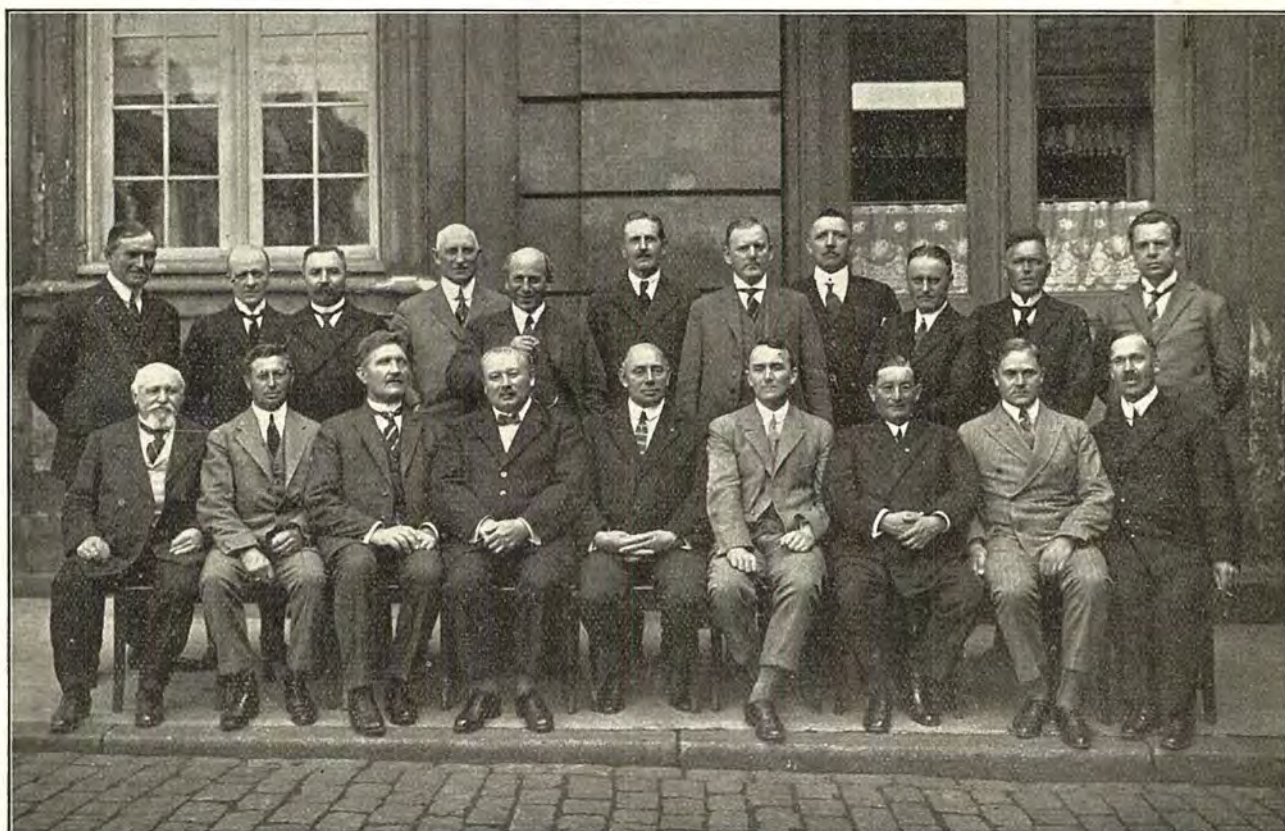
Svenska Amerika-Liniens nye Amerikabaad, Motor-Lineren »Gripsholm«, ventes sat i Fart i næste Maaned, sandsynligvis med første Afgang fra Gøteborg Lørdag den 21. November. Det statelige Skib der maaler 17,000 Registertons, og som har et Deplacement af ca. 23,000 Tons, er 574½ Fod bredt.

Skibet har to Skruer og drives af to dobbeltvirkende Firetakts direkte omstyrebare Diesel-Motorer af *Burmeister & Wains* nye dobbeltvirkende Type. Motorerne, der er de største eksisterende, udvikler tilsammen ca. 17,000 Hestekræfter, og desuden er der tre Hjælpemotorer, hvor paa 650 HK. og tre Dieselgeneratorer paa hver 950 HK., saa at hele Maskinkraften udgør ca. 22,000 HK. »Gripsholm« er efter de foreliggende Beskrivelser udstyret meget praktisk og smagfuldt; naturligtvis mangler der ikke Svømmebad, Gymnastiksale, Luksuskahytter med privat Bad, store Restaurations- og Selskabslokaler m. m. Blandt andet er der et stort Rygeværrelse i Skikkelse af en »Vikingehal«, efter Forbillede fra Gripsholms Slot, en Trappegang, hvis Forbillede ligeledes findes paa dette Slot, en Læse- og Skrivesalon med Motiver fra Hertug Karls Værelse paa Rydbohalms Slot o. s. v. Den elegante og praktiske Udstyrelse er gennemført ogsaa paa 2. og 3. Klasse.

Fra Sydamerika.

Det Forenedes store Motorskib »Arizona«, Kaptajn *Sonne*, er ankommen hertil fra Sydamerika via Lissabon med en Last Stykgods.

DEN NORDISKE SØFARTSKONFERENCE 1925.



Den nordiske Søfartskonference mellem Delegerede fra de danske, finske, islandske, norske og svenske Regjeringer har i den sidste Halvdel af September og Begyndelsen af Oktober afholdt en Række Møder i København.

Man har drøftet Spørgsmaalet om Afsluttelse af en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Forskrifter om Kontrollen med Skibes Bygning, Indretning og Udrustning, og Konferencens Arbejde er resulteret i et Forslag til en Konvention, der tilsikrer saadan gensidig Anerkendelse.

I Konventionen er endvidere fastlagt Rammerne for et fremtidigt Samarbejde mellem de nordiske Lande saavel med Hensyn til den nationale Lovgivning som med Hensyn til Landenes Stilling overfor internationale Spørgsmaal paa det herhenhørende Omraade.

Konventionen skal efter Forslaget staa aaben for Tiltrædelse af andre Stater.

Konventionens Gennemførelse vil ikke paa noget Punkt kræve Ændring af de bestaaende nationale Lovgivelser paa de af Konferencen behandlede Omraader.

Paa Billedet ses siddende fra venstre til højre: Søfartsdirektør *Hansen*, Kaptajn *Hagelberg*, Overdirektør, Baron *Wrede*, Envoyé *Rodhe*, Kontorchef *Krogh*, Ekspeditionschef *Scheel* og Cargé d'Affaires *Krabbe* samt Bureauchef *Nilsson*.

Staaende i Rækken bagved fra venstre til højre: Fuldmægtig *Ove Nielsen*, Skibsreder *Ditlev-Simonsen*, Direktør *Rasmussen*, Kancelliraad *Carlson*, Direktør *Nordborg*, Overskibsingeniør *Larsen*, Kaptajn *Larsson*, Kaptajn *Tønnesen*, Søfartsinspektør *Rusko*, Overingeniør *Schönheyder*, Kontorchef *Wettergren*, Kaptajn *Meyer* og Direktør *Korbing* samt Sekretær *Villadsen*.

A/S EXPORTFLØDEFABRIKEN „DANMARK“

anbefaler sin anerkendte

Flaske- og Daase-Fløde til Skibsproviantering

FORLANG TILBUD

STRANDVEJ 77 - KJØBENHAVN Str.

Telefon Centr. 10,925 og Strand 875



Sovestolen „Ifion“ Lovbeskyt-
tet Nr. 571219/25. Leveres udført i
Bgetræ eller anden Træsart
i Farve efter Ønske.

Sovestolen „Ifion“ udslaaet
som Sengeleje

„Ifion“ udslaaet som Hvilestol.

— KATALOG TILSENDES —

SKIBSHANDLERE

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 339 v



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant. Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Frilagens Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frilagen, København Ø.

Telf. 8382, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr »Proviant«

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

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

Holbergsgade 24 ♦♦ København

Telegram-Adr.:

»BJØRCHJENSEN«, KBHVN.

TELEFON: 7262

Privat Telf Byen 3336

Til en god Proviantforsyning, hører rigelig og god Kødforsyning.

Reederier og Hovmestre anbefales

bedste og billigste Kød-Arter i absolut prima Kvaliteter.

Telefon 480

» 12146

Kontor: Palæ 23

SOPHUS ARILDSEN'S EFTF.
ST. KONGENSGADE 18. — KØBENHAVN K.

Belleveue 5.
Taarbæk.

Støt vore Annoncører.

De Handlende og Fabrikanter, som i nær Tilknnytning til Skibsfarten, averterer i »VIKINGEN«, har allerede gennem mange Aar vist deres særlige Interesse for de moderne Krav, der paa alle Omraader stilles indenfor dette Erhverv. De har ved deres Annoncer vist deres Tro paa, at »VIKINGEN« er velset og velkommen ikke alene rundt i Landet, ja over hele Jorden, hvor det danske Flag vises, men ganske særligt ombord i danske Skibe saavel som paa Rederens Kontor og haaber derved at komme den rette Køber i Tale.

Navnet »VIKINGEN« forpligter, saavist som »VIKINGEN« kun søger sine Annoncører mellem de ledende Firmaer indenfor dansk Handel, Industri og Skibsleverandører.

En Annonce i »VIKINGEN« er derfor i sig selv en Garanti for Varens Kvalitet.



IVER C. WEILBACH & Co.
PRAHL & SØLVER
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN
Grundlagt 1755.
**Kompasser &
Nautiske Instrumenter**

Eneste Specialforretning i Danmark.



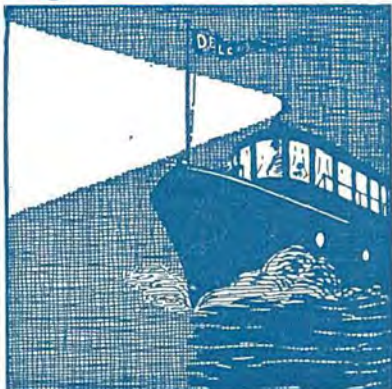
PALLE SØRENSENS EFTF.
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690
Skibs-, Kontor- & Værkstedsure
**Briller - Klikkerter
Barometre**

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Lamper, Radiosender, Projektorer etc. Erstatter Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARDSSEN
Ingeniørforretning,
Vestervoldg. 14, Kbhvn. B.
Telefon 12.526.





„ROYAL“ LTD. CO.
VALBY — COPENHAGEN
CABLES: ROYALJAMBON

SELECTED COOKED
„ROYAL HAM“
DANISH BONELESS

HIGHEST AWARD
COPENHAGEN
EXHIBITION 1923.
Gold-Medal, Copenhagen 1925.

PURVEYORS TO H. M. THE
KING'S ARMY AND NAVY

REGISTERED TRADEMARK

Færingerne vender hjem med Grønlands Fiskerigdom.
— Alle tre Kuttere, som forsøgsvis har været sendt paa Fangst, er vendt fuldlastet hjem.

Den sidste Færpekutter, som har deltaget i Grønlandsfiskeriet, »Knørur«, er nu vendt hjem til Thorshavn med en Ladning paa 27,000 Torsk.

Det færøske Fiskeri paa Grønlandsbankerne betegnes helt igennem som særdeles godt.

For første Gang har Færingerne i Aar givet sig i Kast med et systematisk Fiskeri Vest for Grønland. Tre Kuttere har deltaget; de to første er vendt hjem med fuld Last, den ene til Trangisvaag, den anden til Klaksvig, og det maa formodes, at ogsaa »Knørux« har faaet alt, hvad den kunde laste. Desuden er Einar Mikkelssens Ekspeditionsskib »Agnes« for Hjemgaaende til København med 37,000 Torsk.

Det Forsøg, der saaledes i Aar for første Gang er gjort fra dansk Side, tegner til at blive en stor Succes. Hr. Niels Juel Mortensen i Trangisvaag, som i Aar havde udrustet den ene af de færøske Kuttere, erklærede forleden, at han næste Aar vilde sende tre Skibe derop. Færingerne, der er anerkendt som det dygtigste Mandskab til Fiskens Behandling, har tillige vist, at de staar i forreste Række ved dens Indfangning.

Farveri

INDLEVERINGSSTEDER:
Skindergade 3. Tlf. 4251
Vesterbrog 61 V. 74 z
Torveg. 7. Amg 6035 y
Gt. Kongev. 175. C 4269



Kemisk
Tøjrensning

Grundlagt 1874
FABRIK:
Raadmansgade 11
Telef. 4267 og 4268

Jobs Bardiné

Første og største Anlæg for kemisk Reminiscent System Barbe

Jubilærer.

Aargang 1900 af Marinens Reserveløjtnanter har Jubilæum i disse Dage, idet det er 25 Aar siden, de fik deres Udnævnelse. I Holdet deltog oprindelig 16 Elever, alle Styrmande, hvoraf de 13 ved Skolens Afslutning modtog Udnævnelse. Flere af dem er døde, og tilbage bliver saaledes 9 Jubilærer, der enten er eller har været Skibsførere. De er følgende:

C. L. Christensen, Kaptajn i Det Forenede Dampskibsselskab, A. L. Fabricius, Sø-Assurance-Ekspert, fhv. Kaptajn i Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise, endvidere H. P. Hagelberg, der er Formand for Den alm. danske Skibsførerforening, fhv. Kaptajn i Dampskibsselskabet »Norden« F. I. Hanser, Kaptajn i Det Forenede Dampskibsselskab, A. Jørgensen, Kaptajn i Fiskerikotrollen, C. Knudsen, Kaptajn i Det Østasiatiske Kompagni, J. C. Nielsen, Søretsmedlem i Aarhus, fhv. Kaptajn i Aarhus Kulkompagni, L. K. Nielsen, Kaptajn i Dampskibsselskabet Dannebrog, og C. L. Sander, Kaptajn i De danske Statsbaners Søfartsafdeling.

Nilfisk

den danske Støvsuger.



RING TIL
9650
OG FOR-
LANG
KATALOG



Nilfisk
Støvsugeren
er uundværlig

i ethvert Rederikontor

A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.



Lad ikke ømme Fødder spolere Deres Balaften!

De fleste Mennesker véd af Erfaring, hvilke Kvaler ømme Fødder kan forvolde. Disse Kvaler kan De imidlertid nu paa der nemmeste og behageligste Maade undgaa: Har De Ligtorne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve RADOX (Radiates Oxygen). Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser et Minut længere end nødvendigt, naar RADOX vil gøre en Ende paa Deres Lidelser for bestandigt Intet Plaster eller Smertefuld Operation er nødvendig. Tilsæt 1 Skefuld RADOX til et Fodbad paa 4 Liter godt varmt, sæbeholdigt Vand, og Ligtorne samt den haarde Hud kan i de fleste Tilfælde fjernes uden Smerte; i ondartede Tilfælde kan 2 à 3 Fodbade være nødvendige. For ømme Fødder bruges 1 Spiseskefuld RADOX til Fodbadet, og al Ømhed forsvinder. RADOX er uundværligt i alle Hjem.

RADOX

(RADIATES OXYGEN)

Paa Apoteker, hos Købmænd, i Parfumerier og Sæbeudsalg à Kr. 2,50 pr. Stk.

Bjergningsstationen i Reykjavik.

Da Svitzer for nogen Tid siden inddrog Bjergningsstationen paa Island, paatænkte Islænderne som meddelt, at henvende sig til Norge for om mulig at faa en norsk Bjergningsdamper derop. Denne Henvendelse er nu sket. De islandske Myndigheder har anmodet *Bergenske Dampskibsselskab* om at stationere et Bjergningsfartøj i Reykjavik, men tilføjer samtidigt, at Spørgsmaalet er blevet drøftet uden Resultat.

Og noget Resultat vil der i det hele taget næppe komme ud af Anmodningen. Hvorfor skulde Nordmændene ligefrem være vilde efter at sætte Penge til? Der bliver næppe andet at gøre for Islænderne end at lade den Inspektionsdamper, de nu agter at bestille, bygge haade til Inspektionsbrug og til Bjergning.

Russisk Damper forsvundet under et Skybrud.

Et traadløst Telegram fra Damperen »City of Fairbury« til Radiostationen ved Landsend meddeler, at den 3000 Tons store Damper »Vojslav«, som den ledsagede, er forsvundet under et skybrud lignende Regnvejr. Damperen blev forgæves eftersøgt i fem Timer, og det frygtes, at den er gaaet under med Besætningen.

Damperen »Vojslav« er et ældre russisk Skib, bygget 192. Dets Lastevne er ca. 3000 Tons og det har en Besætning paa et Par og tyve Mand.

Telegrammet er iøvrigt ikke synderlig klart. Hvad vil det sige, at »City of Fairbury« ledsagede »Vojslav«? Det ene Skib plejer som bekendt ikke at ledsage det andet! Men muligt skyldes Udtrykket en klodset Oversætter.

»City of Fairbury« er en amerikansk Baad paa ca. 7000 Tons.



Qubec, Candas ældste By

af Osvald Eddy Hope.



Øverst t. v.: »Chateau Frontenac«. Til venstre: Rue Lons le Cap Street. i Midten (forøven): Qubekbroen, anbnct 1917, kostet 25.000.000 Dollars. Forden: Parlamentsbygningen. Til højre: Montmorency Vandfaldet.

Quebec. Der hviler over denne den amerikanske verdensdels mest historiske by en ejendommelig, af romantik og skønhed mættet atmosfære, som paa den mest indtagende maade slaar enhver fremmed imøde.

Og naturligt nok. Thi minder om alle de store og bevægede begivenheder, der i aarhundredernes løb har fundet sted i den gamle omstridte by, findes endnu bevaret i saa mangfoldige detaljer, at man paa spadsere- eller køreture gennem den skønne by og dens maleriske omegn saa at sige faar landets historie serveret i levende billeder.

Ved foden af Cape Diamond, det 300 fod høje forbjerg, der som et andet Gibraltar rager ud i St. Lawrence floden og paa grund af sin stærke fæstning har skaffet Quebec tilnavnet »Sentinel City of the St. Lawrence«, finder man endnu det sted markeret, hvor den berømte franske opdagelsesrejsende Samuel de Champlain i aaret 1608 steg i land for der at grundlægge Candas første by, Quebec. Navnet siges at stamme fra det indianske kepeck (kom i land), der var det udraab, hvormed de indfødte hilste ham; men om denne afledning af ordet nu er etymologisk rigtig, skal jeg lade være usagt.

Champlain var imidlertid ikke den første hvide mand, der kom i landet. Saa tidligt som i aaret 1533 var Canada nemlig blevet opdaget af den

dristige eventyrer Jacques Cartier, der dog ikke havde slaaet sig til ro, men i sin umættelige opdagelsestrang var trængt videre vestpaa. Champlain derimod blev og grundede et fort paa toppen af Cape Diamond, der hvor nu det mægtige turisthotel Chateau Frontenac er beliggende.

Fra dette fort, der er identisk med det siden saa berømte St. Louis, førtes nu i aarevis mod den blodtørstige irokeserstamme de mest haardnakkede og eventyrlige kampe, som nogensinde har formaaet at sætte en verdens romanforfatteres fantasi i bevægelse.

Dog, disse stridigheder fik en ende. Rødhuderne var for faatallige og blev efterhaanden næsten udryddet af de i stadig større mængder indtrængende hvide.

Men selv efter de oprindelige beboeres undertrykkelse, blev der ikke fred i landet. Blegansigterne geraadede snart selv i strid om rovet, og dermed tog den bekendte langvarige krig mellem englændere og franskmænd sin begyndelse.

Der blev kun sendt faa eller ingen hjælpetropper fra moderlandene, hvorfor kampene mest formede sig som guerillakrige. Men netop fordi kolonisterne saa at sige stod mand mod mand blev hver enkelt personlige initiativ, vovemod

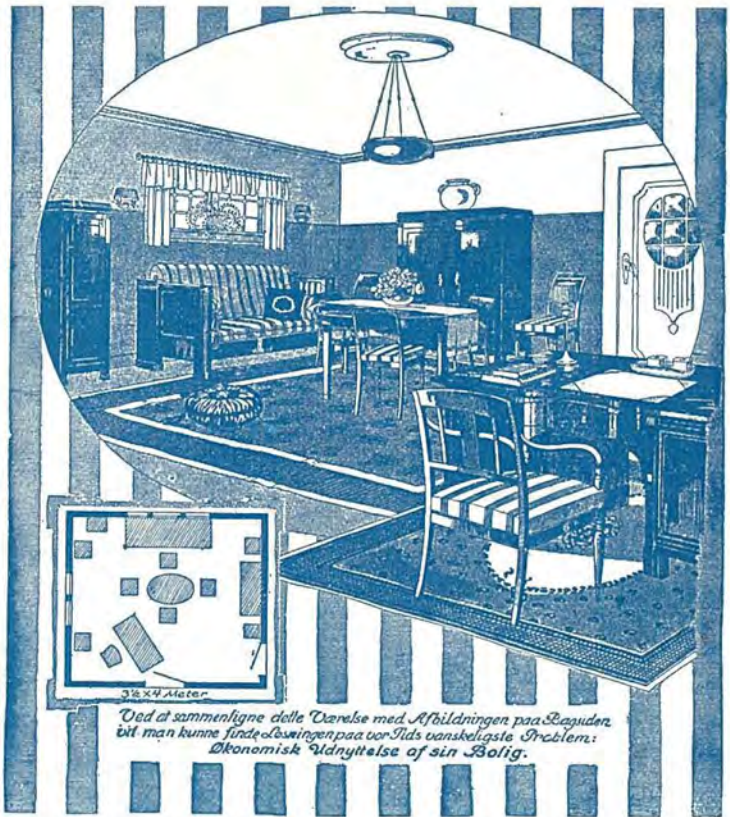
(fortsættes Side 142).

DANSK HANDEL, INDUSTRI

NOLFI'S PATENT- MØBLER

LØSER

BOLIG- SPØRGSMÅLET



*Med et sammenlignende Værelse med Afbildningen paa Tegningen
vil man kunne finde Løsningen paa vor Tids vanskeligste Problem:
Økonomisk Udnyttelse af sin Bolig.*

Paa en Tid da Bolignøden præger Landet, virker det helt velgørende at se et Firma producere Artikler, der i allerførste Instans er en direkte Modarbejdning af Bolignøden og den dermed forbundne Pladsindskrænkning.

Nolfis Patentmøbler er nemlig intet mindre end det Middel, der faktisk er den eneste foreløbige Løsning af Boligspørgsmaalet. Nolfis Patentmøbler forandrer med et Slag en Dagligstue til Soveværelse, et Kontor til Spisestue, o. s. v., o. s. v. Paa en rent ud sagt genial Maade er der for hvert eneste Møbel udspekuleret en Mekanisme, der sindrigt og nemt forandrer Møblet og giver det dobbelt Værdi; en Sofa bliver til en Dobbelt-seng, et Skrivebord til Servante, et indbydende Bogskab til Seng o. s. v. Naar saa Nolfi leverer alt til et nobelt Hjem, Møbler, Tæpper, Gardiner etc., til meget billige Priser, og naar tillige eet Værelse efter eet Besøg hos Nolfi kan blive til 2 og 3, ja, saa er jo praktisk talt Boligspørgsmaalet løst, og Køberen har sparet Penge samtidig med, at han har indrettet sig det komfortabelt.

Paa Udstillinger, hvor Firmaet har været repræsenteret, har det overalt høstet den største Anerkendelse baade i Ind- og Udlandet, ligesom paa den internatio-

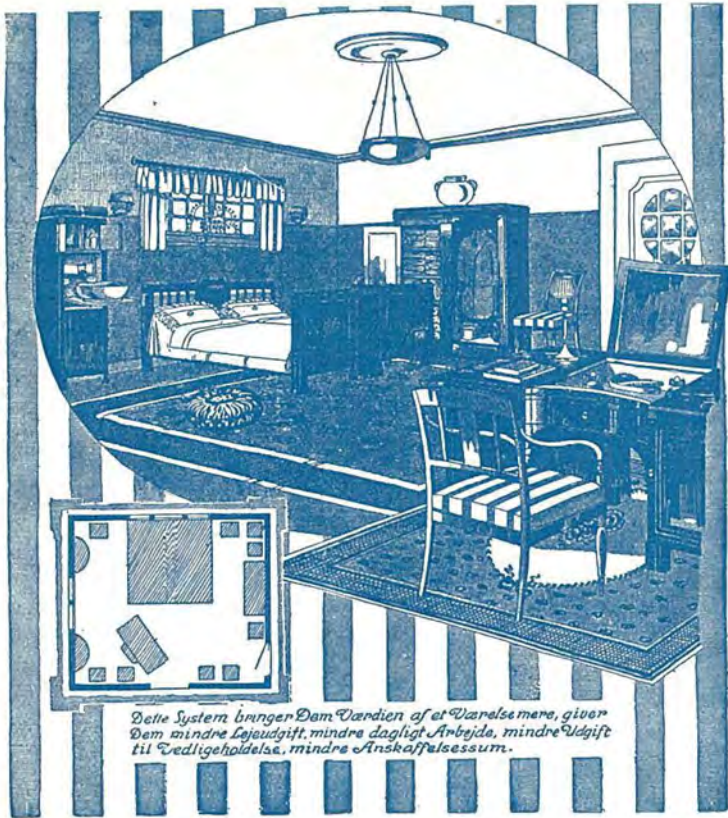
nale Udstilling i Paris i Aar, hvor som bekendt Bolignøden hersker ligesaa stærkt, om ikke stærkere, end som i København. I det hele taget har Nolfi's Patenter allerede nu opnaaet fuld international Anerkendelse, og vi staar da overfor en ny dansk Exportartikel, der paa engang forener nationale Fortjenester med international Comfort.

En tilsyneladende beskedent Artikel som Nolfi har patenteret i Ind- & Udland vil sikkert have Læsernes Interesse, idet man netop ombørd i Skibe føler Savnet af en solid og praktisk Stol, som, naar den ikke benyttes, kan klappes sammen og saaledes ingen unødvendig Plads optager, idet 20 saaledes sammenklappede Stole ikke behøver mere Plads end en almindelig Stol.

Nolfi sender gratis, naar »Vikings«s Navn opgives, sin Vejledning i praktisk Montering.



OG EXPORT-SUCCESS!



Dette System bringer Dem Værdien af et Værelse mere, giver Dem mindre Lejagift, mindre dagligt Arbejde, mindre Udgift til Vedligeholdelse, mindre Anskaffelsessum.

NOLFI'S PATENT- FURNITURE SOLVE THE PROBLEM

OF HOUSING

(SCARCITY OF LODGINGS)

At a time when the problem of housing (scarcity of lodgings) impresses the country, it is quite pleasant to find a firm specializing in articles which in the first instance signifies a direct co-operation between the want of dwellings and the restriction of space which is a consequence hereof.

Nolfi's patent furniture is as matter of fact nothing but that remedy which in reality is the only preliminary solving of the question of housing.

Nolfi's patent furniture transforms in one stroke a drawing room into a bedroom, an office into a dining room, etc. etc. In an ingenious manner has a special mechanism been invented for each particular piece of furniture, which thereby, in a most simple and cute way attains the double value. A sofa is turned into a double-bed, a writing desk into a lavatory, an attracting bookcase into a bed etc. etc.

And thus, seeing that Nolfi supplies all that which belongs to a dainty home, i. e. furniture, carpets, curtains, etc. at a very low price, and that furthermore by calling only once at this firm's establishment it becomes evident how one room may be turned into 2 or even 3, has not then the question of housing practically been solved, and the customer will at the same time save a good bit of money and acquire a comfortable home.

At the exhibitions at home and abroad where this firm has been represented, it has enjoyed the utmost appreciation and quite recently at the international exhibition in Paris this year, the articles displayed by Nolfi created considerable attention, this especially in consequence of the insufficiency of houses which prevails in France as well as in most countries at the present day.

The patent of Nolfi are already gaining an international appreciation, and thus we have before us a new Danish article of export, which simultaneously combines national benefit with international comfort.

Another apparently insignificant article which Nolfi has patented at home and abroad, will undoubtedly interest our readers. The lack of a solid and practical chair has now been put on the market by this firm, which will fill up a long felt need on board vessels in particular. The chair in question when not in use may be closed up and thereby saving a considerable space, and as a matter of fact 20 of such chairs will only take up the room of one ordinary chair.

— — —

By indicating the name of »Vikingen« a pamphlet on the matter of practical furnishing will be sent gratis to the applicant.

og snille udviklet til den fuldkommenhed, som siden er blevet berømmet af de utallige forfatteres beundrende penne.

Krigene endte som bekendt med, at Quebec, der under alle omskiftelser havde været det førende centrum, omsider blev overgivet til englænderne, som derpaa i aaret 1763 gjorde sig til herrer over det ganske land.

Man kommer nutildags fra flodbredden, langs hvilken den gamle bydel ligger udstrakt, pr. elevator op til toppen af forbjergtet, hvor man stiger ud paa den berømte Dufferin Terrace.

Her finder man talrige minder om krigsbegivenhederne. Ved at følge langs med terrassen, der som en halvmaane strækker sig rundt om toppen af bjerget, naar man efterhaanden frem til foden af de moderne engelske fæstningsværker, der ligger paa samme sted som oprindelig de franske.

En person, hvis navn man i den forbindelse træffer paa de gentagne gange, er intendanten Bigot. Medens byen endnu var fransk besiddelse, rekvirerede han i moderlandet saa uhyre summer til hin fæstning, at det skulde have foranlediget Ludvig den 14de til at forespørge, om fæstningsværkerne i Quebec blev bygget af guld. I virkeligheden lod Bigot dem opføre af træ og tilsvindlede sig selv de mange penge. — — —

Ved at fortsætte vejen henad terrassen forbi den nuværende »King's Bastion«, støder man snart paa de mosgroede rester af gamle engelske fæstningsvolde. I det hele taget behøver man ikke at gaa mange skridt, før man træffer paa minder om de svundne tiders store begivenheder, hvad enten det nu er i form af ruiner eller af moderne bygninger og monumenter eller af inskriptioner i klippevæggene. Historisk er det alt sammen, og maaden hvorpaa det hele er arrangeret ligesaa ejendommeligt som fængslende. —

Men Quebec er ikke blot historisk interessant. Den er tillige en af verdens smukkeste byer.

Fra Dufferin Terrace, der op til en højde af 300 fod strækker sig udover floden, har man — efter quebecernes paastand — den mest maleriske og storslaaede udsigt, som overhovedet findes paa denne jord.

Om dette er tilfældet, ved jeg ikke, men sandt er det, at det »coup d'œil«, man har herfra, er enestaaende, berusende smukt.

Dybt nede den solbeskinnede St. Lawrence flod, hvis brede majestætiske barm i sommersæsonen bærer de hundreder af fartøjer: elegante flodbaade, tungtlastede fragttrampere og stolte »linere«, der her øppe fra højden tager sig ud som smaa pyntelige legetøjsskibe.

Paa den anden side floden glimter i solen talrige taarne og spir i det maleriske, ligeledes

stærkt befæstede St. Levis. I det fjerne skimter man »verdens ottende vidunder«, Quebecbroen, der i en højde af 150 og en længde af ca. 4000 fod strækker sit uhyre staalskelet tværs over floden, som den nye verdens mest geniale og storslaaede monument over teknisk snille og foretagsomhed.

Til den anden side fanger man nogle glimt af det vidtberømte Montmorency vandfald, der er endnu 100 fod højere end Niagarafaldene. Vandet styrter ned i flodens dyb med saa enorm en kraft, at det skulde danne den stærke undersøiske strøm, der først dukker op igen langt ude i floden ved Orleans øen, hvor det skaber nogle rivende og strømhvirvler, der er farlige for sejladsen.

Orleans øen eller Bacchus øen, som den tidligere blev kaldt, ligger i det fjerne indehullet i den varme- eller taagedis, som paa en ejendommelig jævn maade tilslører og udvikler det skønne panoramas yderste konturer. — — —

Jeg sidder paa en bænk paa Dufferin Terrace og skriver disse linier. Og jeg maa indrømme, at et mere storslaaet, malerisk og romantisk landskab end det mægtige, der her ligger udstrakt for mit blik, næppe kan tænkes at existere. — —

Det er efteraar. Og Canada staar netop klædt i hele den svindende sommers almede pragt. Ahorntræers brune og røde løv blander sig overalt med forskellige birkearters gullige og ærværdige gamle piles endnu dybtgrønne og skaber tilsammen de herligste farvesymfonier, som i den milde efteraarssols gyldne glans danner saa henrivende, saa fortryllende smukt og friskt et naturbillede, at det spotter enhver beskrivelse.

Jo, Quebec er nok værd at se.

Som den ældste og den smukkeste og den mest historiske by i landet er den da ogsaa maallet for hærskarer af turister, der i sommersæsonen myldrer ind over den fra alle verdens kanter.

Den er nu en by paa 116,000 indbyggere. Som handels- og havneby er den langt blevet overfløjet af Montreal og byerne vestpaa. Men stadig er den dog centrum for træudførsel, og dens skibsfart er ingenlunde ubetydelig. Alligevel er det en kendsgerning, at der ikke er den fart og fremgang i den som f. eks. i Montreal og landet deromkring, hvad der bevirker, at store masser af dens ungdom nu emigrerer vestpaa paa jagt efter større chancer.

Men hvad end Quebec maatte miste af ren merkantil storhed, to ting vil den altid have at byde paa, to ting vil bevare den fra forglemmelsen og hævde dens berømmelse gennem alle tider: dens historie og dens skønhed.

Osvold Eddy-Hope.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmegade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

D. F. Schnack

Vinhandel

Grundlagt 1774

N y h a v n 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528.

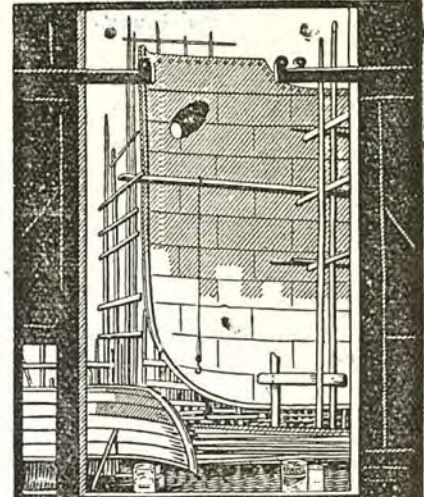
Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Esken er aaben!

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 • ST. ANNE PLADS 16 • TELEGR. HOLZANDIA



NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26¹



ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410

Max Møller A/s

Nyhavn 44 - Kjøbenhavn

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

Kedelrensning

Rustbankng

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

KAY DYHR

Nyhavn 43

Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters
Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings
Engageringsbureau**

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

som anviser dygtige og kvalificerede Maskin-
mestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs
som til Virksomheder i Land.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,
Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart

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 Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



VIKINGEN

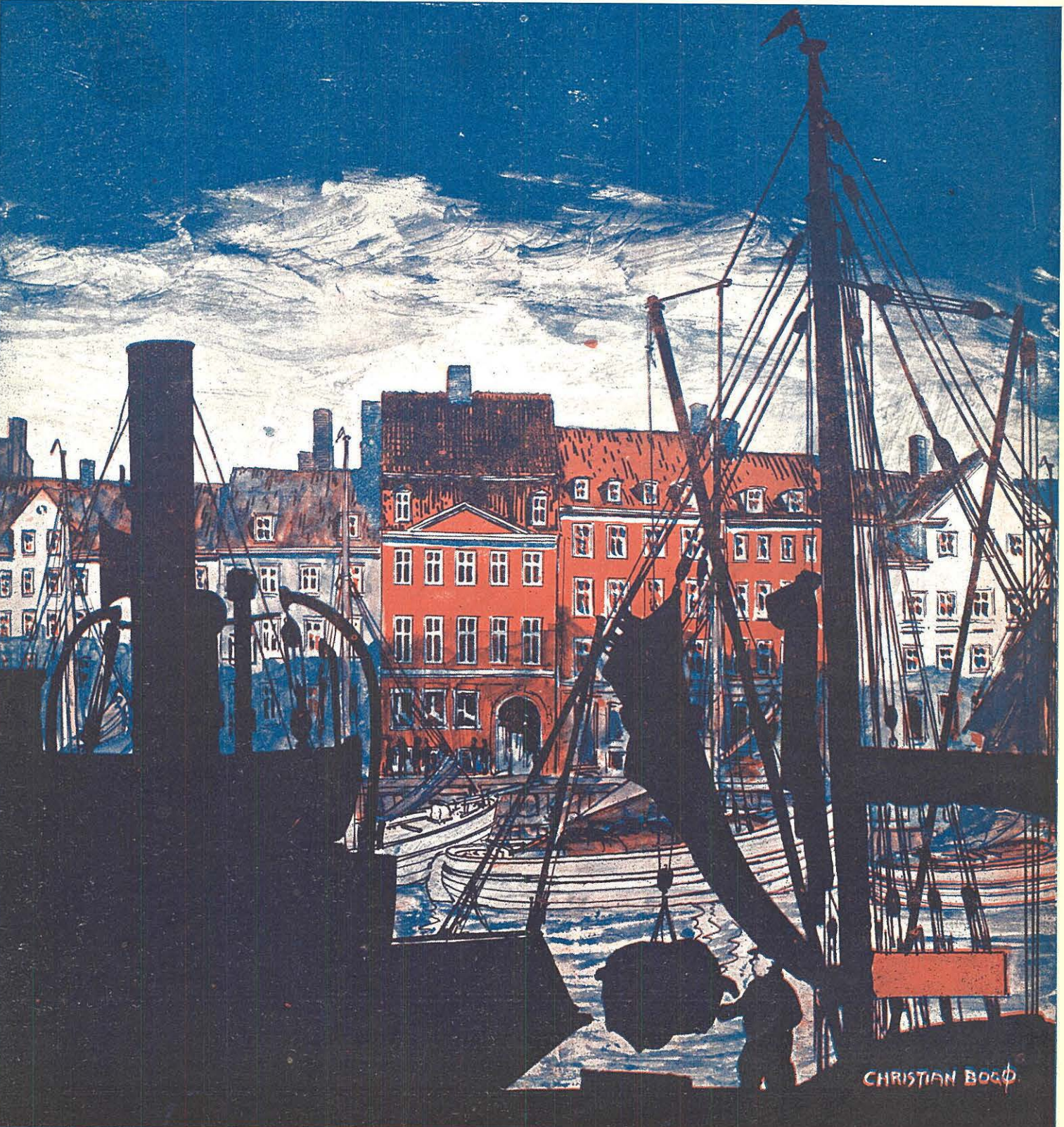
HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Damskibereiderforening, Danske Sjølskibereiderier, Foreninger for Officerer og Manuskaber i Handels- og Odelgamarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportsindustri interesserede Partier 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



Nr. 11
1925.

DET GAMLE NYHAVN

I det gamle Bodenhoffske Købmandshus, har nu Sømandenes Forbund Kontor og Arbejdsanvisning, og i denne Gaard trykkes „VIKINGEN“.
THE OLD PART OF THE HARBOUR OF COPENHAGEN. (The Danish Sailor-Unions Office and where THE VIKING is printed).

November
2. AARGANG



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

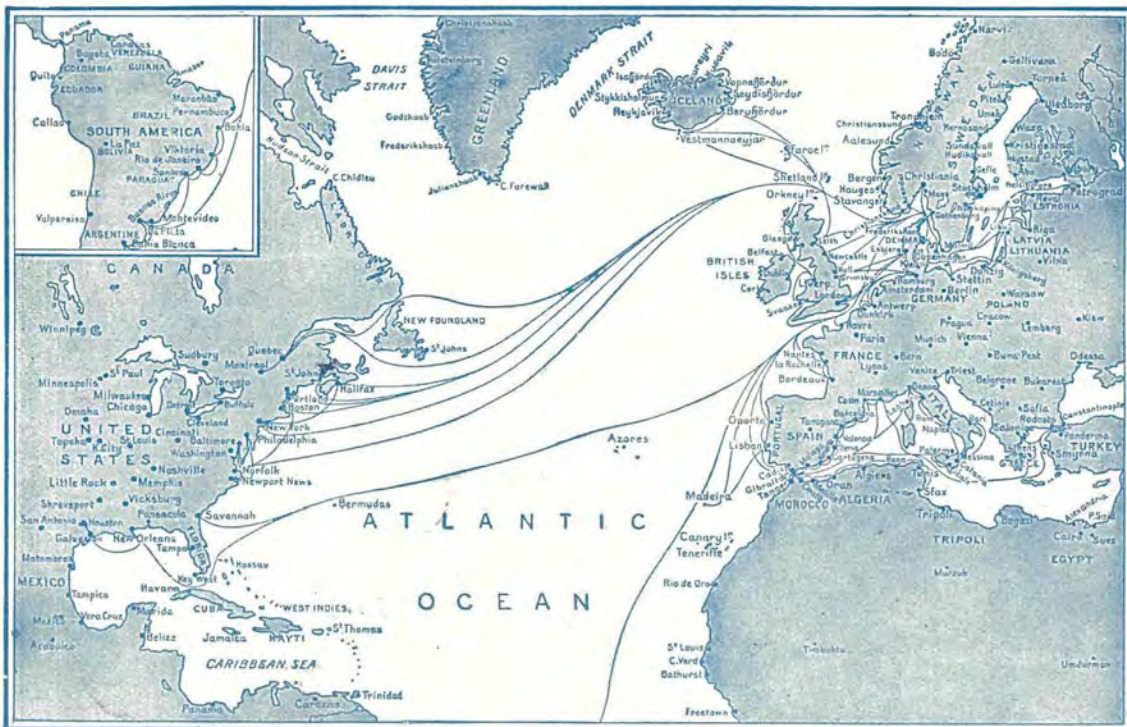
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havartelef. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



BELLS UNITED
ASBESTOS CO. LTD

Telefon Nr. 1403

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRUNDLAGT 1848

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

KAY DYHR

Nyhavn 43

Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Telf. Helrup 1619
Værk. Danisee
Ølre 4198
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsrørketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

INDHOLD

Forside i Farver: Det gamle Nyhavn efter Tegning af
Chr. Bogø.

Helsideportræt af Sejlsportsmanden Valdemar Nielsen.
Fotografier fra den skandinavisk-amerikanske Kapsej-
lads.

Et moderne Hvalfanger-Stationsskib, med Billeder.

Dybvandsmåling ved Undervands-Foethometer.

Texaco. Olie-teknikens rivende Udvikling.

Blokadebryderen som Lukkedue. Spændende Søfortæl-
ling med Illustrationer af Christian Bogø.

Smorpenselen. Skipperhistorie af Osc. Jensen. Illustr.
Lille Jeanne fra Bordeaux. Fortælling af Andreas Aan-
sen. Illustr.

Alene over Atlanten. Anmeldelse af Alain Gerboults
Rejse.

Dansk Handel, Industri og Export-Succes. Christiani &
Nielsens Jernbeton Havneanlæg, Kajer etc. —
Harald Simonsens Trælast og Teglværker.

Et Parti Bridge. — Brobygning og — Pensionsforsikring.
Dansk Nautisk Almanak.

V I K I N G E N

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

„VIKINGEN“ koster halvaarlig 5 Kr. + Porto 70 Øre — Helaarlig 10 Kr., sendt til Skibets Adresse 11 Kr.

Skandinavier portofrit tilsendt: 12 Kr. — Udenfor Skandinavien 1 Pund Sterling eller 4 Dollars pr. Aar,
portofrit tilsendt. — Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz.,
København K. Telefon C. 9822.

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. Annø Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: P A C A O

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC



A. N. PETERSEN



A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

AMALIEGADE 37.

ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceelskab, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Max Møller ^{A/S}

Nyhavn 44 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

Søløve-



Olietøj

N. J. Petersen & Søns Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

ENHVER SØGUT VED, AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET



P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIP OWNERS

The Steamship Company „NORDEN“





DEN VERDENSKENDTE SEJLSPORTSMAND

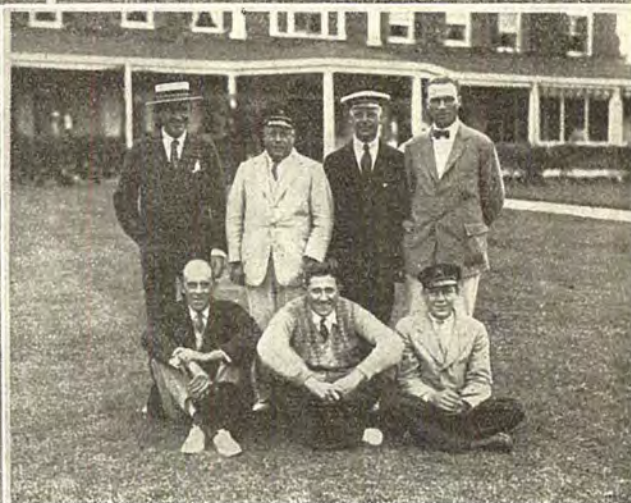
VALDEMAR NIELSEN,

hvis Popularitet har skaffet ham det ærefulde Tilnavn »Danmarks Valdec, en »Folkegave« som Tak for de mange Sejre og det glørværdige Exempel. Her ses Hr. Valdemar Nielsen med klædelig Beskedenhed modtage en dansk-amerikansk Dames Kompliment, thi vel er »Valde«s Navn mellem de forreste i den internationale Sejlsportsverden, men dette forhindrer ikke Bæreren af Navnet indtil mindste Detalje først og fremmest at

føle sig som den pligtopfyldende Sømand og Sejlsportsmand, han er: Utrættelig i sin Omhu for sin Baad, enten han fører en »Nordug« eller »Bonzo« til Kamp paa international Bane eller taalmodigt hjælper en ung Amatørklub-Kammerat med at gøre Baadens Grejer klar. Danmarks sejlsportsdyrkende Ungdom har aldrig haft mere djærv og saltfrisk »Førstemand ved Ror-pinden« at se hen til.

Billeder fra den skandinavisk - amerikanske Kapsejlad.

taget af den bekendte danske Skræddermester Thomsen i Philadelphia, som var taget den lange Rejse med sin Familie for at overvære Kapsejladserne.



I Midten (foroven) Ingeniør Anker (norsk), Chef for det skandinaviske Team. Tilvenstre (foroven) den danske Besætning, tilhøjre den svenske Besætning. Forne den norske Besætning. Nr. 2 fra venstre er Direktør Magnus Konow, som sejlede »Oslo«. Tilhøjre forne den

den amerikanske Besætning. Regnet fra venstre er i bageste Række Nr. 1 Boardmann, som sejlede »Lanaik«, Kapsejladernes hurtigste Baad og Nr. 3 Shermann Hoyt, Chef for det amerikanske Team. Midtermanden i forreste Række er Alker, som sejlede »Natka«.

Nederste Billeder: Tilvenstre: »Oslo« runder Mærket før »Lea«. Tilhøjre »Lanaik« og »Nordug« i hidsig Kamp. »Nordug« runder 4 Sekunder efter »Lanaik«. I Baggrunden ses den store Passagerdamper, hvorfra Tusinder

af Tilskuere under stor Spænding fulgte Kampen. Hundreder af Skandinaver var mellem Tilskuerne og hilste trofast deres Landsmænd med opmuntrende Tilraab.



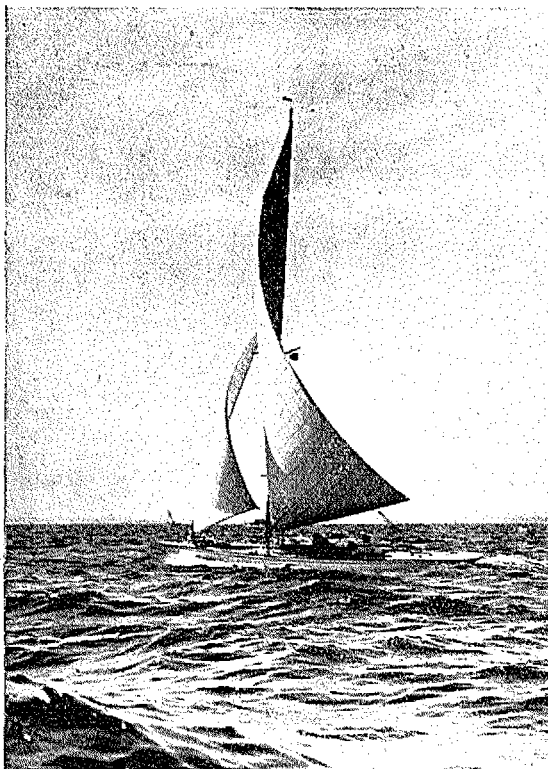


Øverst (til venstre): »Nurdug« gøres klar til Kamp. Valdemar Nielsen i Søstøvler venpaa, at Vandet skal falde. Baaden »sættes« nemlig meders Tidevandet er inde, mellem to Bukke. Øverst (t. h.): Gruppe af danske Deltagere med dansk-amerikanske Damer. Fra v. til h.: Ingeniør Degn. Valdemar Nielsen, Fru Kapt. Brock, Fru Staal, g. m. Præsidenten for den danske Klub og »Nurdug«s Ejer, Baron Wedel Wedelsborg. Nederst (t. h.): De samme Herrer i Samtale med Fru Nielsen, Datter af Skrædderm. Thomsen i Philadelphia.

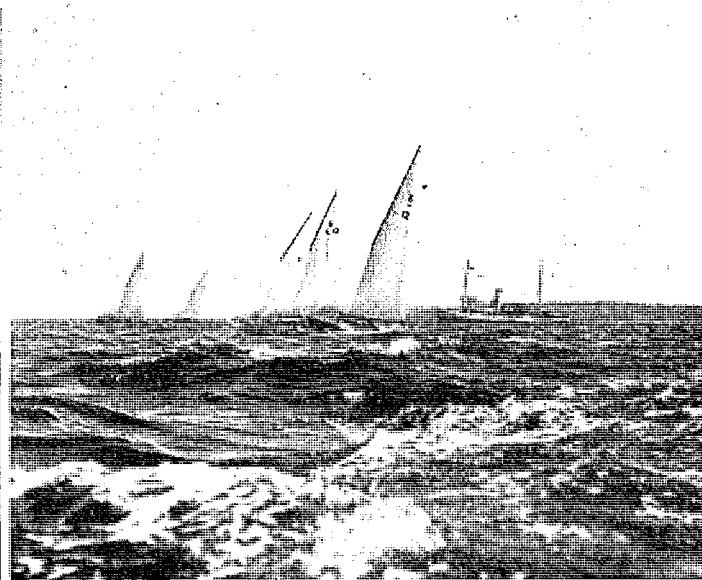
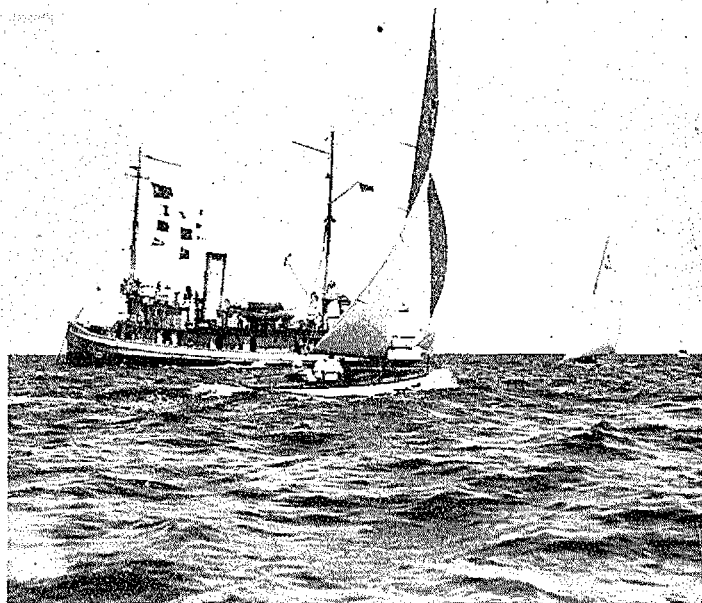
Billedet fornøden viser (t. v.): »Lanai«, den hurtigste amerikanske Baad — og (t. h.) Et spændende Opløb, 20 Sekunder før Maal. I Forgrunden »Gunn Ilc (sv.), derefter »Nordug« (dansk) og

længst til Luv »Oslo« (norsk). Alle tre Baade naaede ind samtidig udenfor 1 Sekund.





Foroven (t. v.): »Oslo«, visende Kronprins Olavs Stander; (t. h.): Dommerskibet visende Signaler. Forne-
den (t. v.): »Lea« (typisk kort Skrog); (t. h.): »Nordug«
længst til Luv.



Først i Begyndelsen af November vendte de sidste Deltagere i denne Sommerens sidste Kamp tilbage, og den 13. November holdt Ingeniør Degn ved en Fæst i Kgl. Dansk Yacht Klub, hvor Kongen og Dronningen begge var tilstede, et Foredrag med Lysbilleder fra Turen. Hvad der ikke mindst maa glæde Sejlsportens Dyrkere er den Offervilje, Det Forenede Dampskibs

Selskab har udvist ved at befordre ikke alene den danske, men ogsaa den finske Baad gratis frem og tilbage, saaledes at denne Kamp kunde komme i Stand. Foruden det rent sportslige Resultat maa endvidere nævnes den Glæde, Tilstedeværelsen af de danske Farver i amerikanske Farvande vakte mellem de Tusinder af Landsmænd paa den anden Side af »den store Dam«.

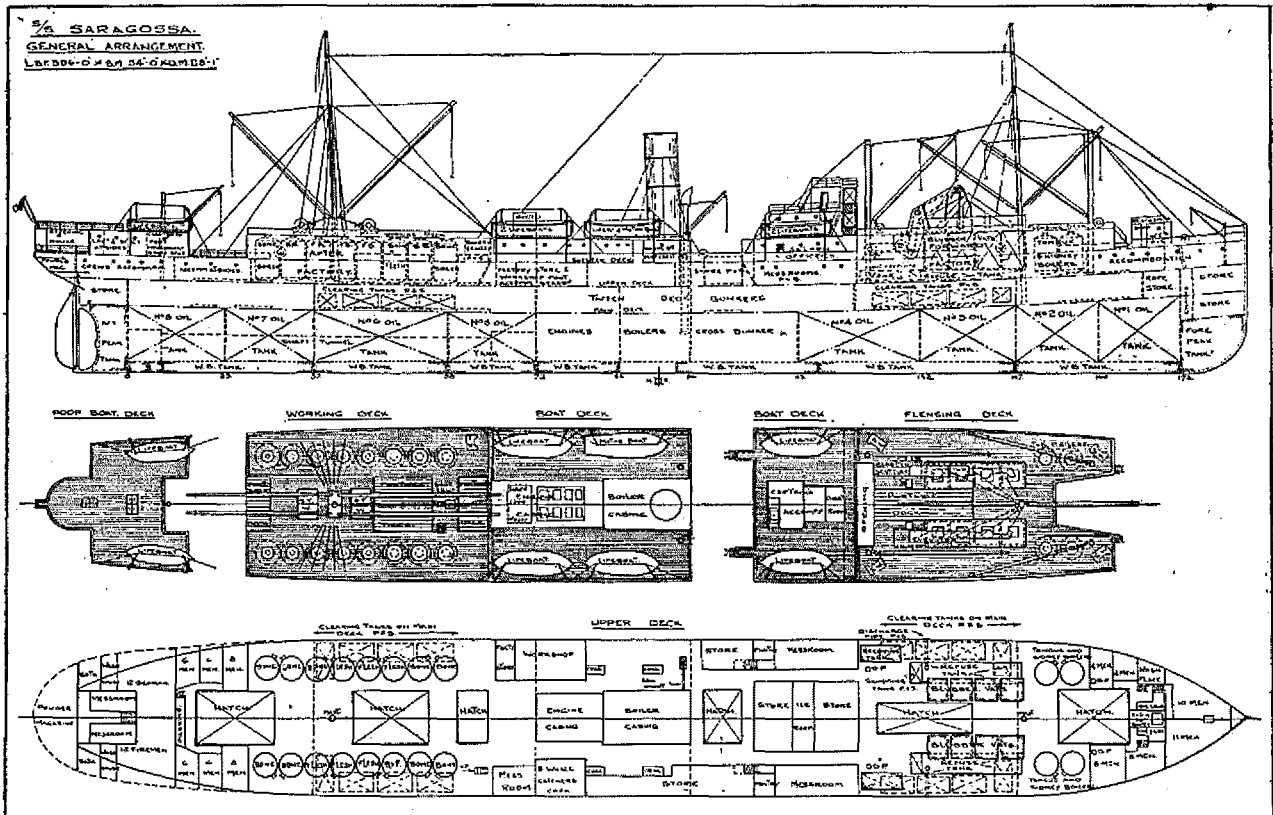
Skibsreder Erlandsen dømt. — Sammen med sin Moder skal han betale 45,595 Kr.

Det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni havde ved Landsretten anlagt Sag mod Skibsreder Andreas Erlandsen og hans Moder, Enkefru Vilhelmine Erlandsen, der er Indehaver af Firmaet Schack-Steenberg & Co., til Betaling af 45,595 Kr. som Rest paa Assurancepræmie og Udlæg ved en Kollision, som Dampskibssel-

skabet »Primula«s Dampner »Asgerd« havde haft med en engelsk Dampner.

Da Sagsøgte paastod sig frifunden mod at give Transport paa et Krav vedrørende Restdividende i »Primula«, subsidiært med at betale 21,100 Kr., men Landsretten dømte dem til at betale hele det krævede Beløb samt 1200 Kr. i Sagsomkostninger.

Moderne Hvalfangst.



Vi bragte i vort forrige Nr. Billeder og en Skildring af dansk Hvalfangst under Grønland, skrevet af en af Matroserne selv, ligesom vi sidste Aar var det første Blad, der bragte Billeder fra Livet ombord paa denne vor første danske Hvalfanger af seneste Dato. Men skønt det er hævet over enhver Tvivl, at Folkene ombord paa »Sværdfisken« og »Sonja« alle er første Klasses, saa maa man dog undres over, at Danmark der ejer saa udmærket Menneskemateriale alligevel paa Hvalfangstens Omraade staar langt tilbage for andre søfarende Nationer. Vi skal komme tilbage hertil, saavel som til Hvalfangstens Historie, og bringer hosstaaende et Billede af et Tip-Top moderne Hvalfanger-

Stationsskib S/S »Larogossa«, 7000 d.w. Et eneste Blik paa Tegningen af denne flydende Fabrik vil vise Lærerne, hvor langt vi er tilbage.

At gaa i Detaljer denne Gang forbyder Pladsen, vi skal som sagt vende tilbage hertil, men to Ord til Forklaring er altid en Indledning. Foran for Fokkemasten ses Flænsedækket, hvor hele Sider af Hvalen hejses op ved Hjælp af Dampspil, og overalt i Skibet findes Kedler til Kogning af Spækket og de forskellige Dele af Hvalen, Rensning af Olien og Beholdere (Tanke) til den rensede Olie. Damperen fører c. 150 Mand, Besætning og Fangere, med sig, desuden Kul til en halv Snes Hvalfangerdampere.

Speditøren blev frifundet. — Han var uden Skyld i Fordyrelsen.

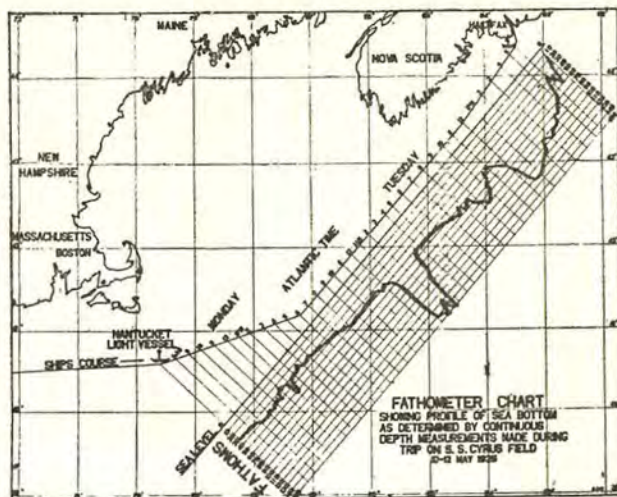
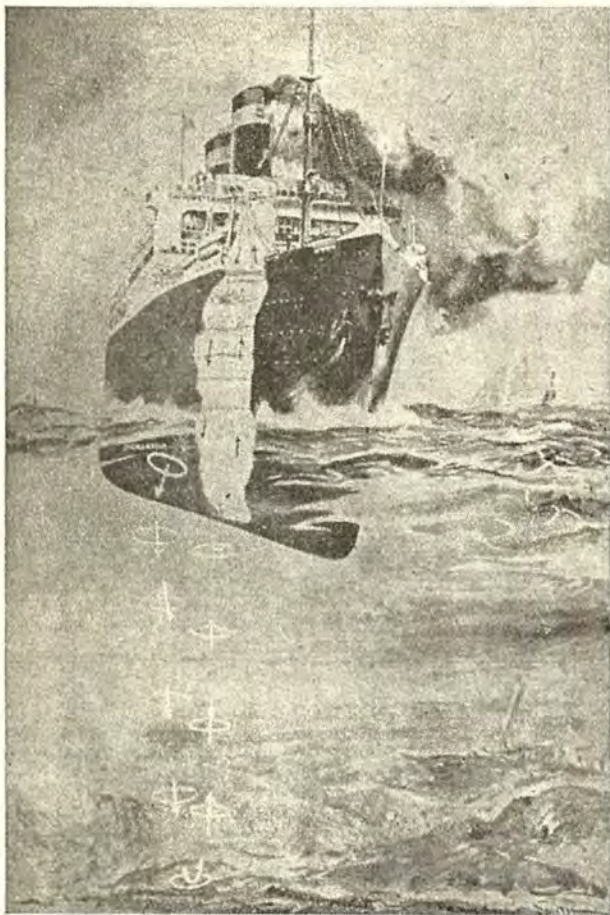
Firmaet William Hansen & Co. søgte Skibsrum for 300 Tons Bomuldsfrøkager fra Hamborg til København og fik af Speditør P. Flensted Hansen et Tilbud paa 11 Kr. 50 Øre pr. Ton, hvilket Tilbud akcepteredes. Kort Tid efter meddelte Speditøren imidlertid, at han kunde ikke skaffe Tonnage under 13 Kr. 50 Øre pr. Ton, og i den Anledning stævnedes Wm. Hansen & Co. Speditionsfirmaet ind for Sø- og Handelsretten og forlangte 1524 Kr. 83 Øre i Erstatning.

Forleden faldt Dommen. Speditøren, som havde hævdet, at han var uden Skyld i Fordyrelsen og yderligere paastod, at den Mand, der havde truffet Aftalen, ikke havde Prokura, blev frifundet, idet Retten udtalte, at han havde ikke vist Forsømmelighed med Hensyn til Varetagelse af Sagsøgerens Interesser, hvorfor der ikke er Grundlag for at paalægge ham noget Ansvar.

Wm. Hansen skal desuden betale 200 Kr. i Sagsomkostninger.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

Moderne Dybvandsmaaling.



Fra de tidligeste Tider har Lodskuddet været det eneste rigtige Hjælpemiddel, naar man fra et Skib i Fart vilde maale Dybden af Vandet nedenunder. Den bedste Forbedring var Kelvins Signal Patent, ligesom Siemens i 1854 konstruerede et Apparat, med hvilket man kunde maale Trykket af Havbunden mod den Vandmasse, som var under Skibet. Nu har tilsidst Videnskabsmænd og Teknikere Verden over knæsat Undervands-Fathometeret.

Fathom betyder Favn (udledt af det gamle nordiske Favn), og saa og saa mange Favne har jo altid været det almindelige Udtryk for en nærmere bestemt Dybde. Meter betyder egentlig Maal, saa »Fathometer« maa siges at være ret internationalt.

Undervands-Fathometeret bestaar af tre Dele, en Undervands-Oscillator, en Hydrophone og et Fathometer.

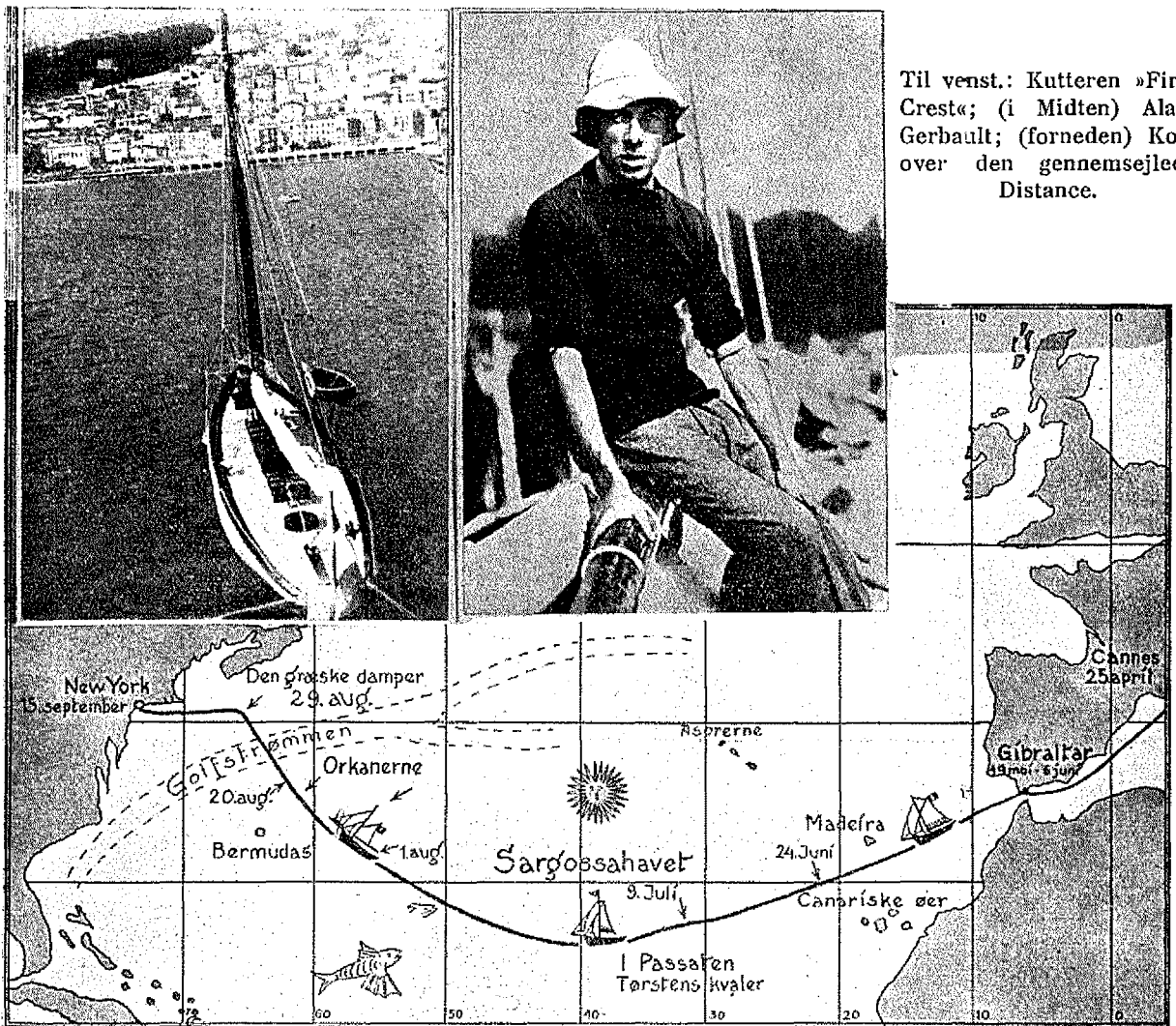
Oscillatoren fastgøres uden paa Skibssiden, som vist paa hosstaaende Billede, og frembringer Lyden. Hydrophonen anbringes i Bunden og modtager Ekkoet, der forplantes og meddeles videre til Apparatet paa Broen, hvor Officeren med Mellemrum kun behøver at aflæse de angivne Dybde efter den automatisk skrevne Kurve.

Den 10. Maj forlod Kabelskibet »Cyrus Field« New York bestemt til Halifax og Hensigten var at prøve og korrigere det Undervands-Fathometer, som netop var installeret ombord. Apparatet arbejdede fra Kl. 6 Søndag Morgen til 8 Aften om Torsdagen og gav de allerfineste Resultater. Bl. a. blev 630 miles sejlet i Taage i Løbet af 62 Timer. Hosstaaende Kort viser Skibets Kurs med Havbundens skiftende Dybde sat ud herpaa.

To danske Balloner.

Ballonopstigningerne fra Tivoli i Eftersommeren har pludselig genvakt Interessen for Ballonsport i Danmark. De to første Passagerer, Dr. Hans Kruse og Journalist Johs. Jacobsen, besluttede efter deres vel-

lykkede Fart til Sverige at anskaffe en Ballon til Aëronautisk Selskab. Der er allerede underhaanden tegnet en Række Bidrag. En Ballon af samme Størrelse som »André II« vil koste 5—6000 Kr. og kan anvendes til selv meget langvarige Sportsture.



Til venst.: Kutteren »Fire-Crest«; (i Midten) Alain Gerbault; (forneden) Kort over den gennemsejlede Distance.

ALENE OVER ATLANTEN

Sidste Sommer fulgte Danmark i Spænding de fire urge Danskes eventyrlige Rejse fra Shanghai rundt Kap det gode Haab og hjem til Danmark i en Ketsch. Rejsen, der var rig paa Farer og Spænding og som blev gjort med næsten ingen Penge paa Lommen, lykkedes uden et eneste virkeligt Uheld og blev højlig beundret. Det var danske Vikinger, der gik paa Togt, og vi havde Grund til at være stolte af Styrmand Ingvarsdens og hans Fæller.

Nu i Sommer gik ikke alene Pless-Schmidt ud paa en dumdrøstig Kajaktur — til Amerika, der selv om den ikke fuldførtes, Rejsen endte som bekendt med, at Pless-Schmidt brækkede flere

Fingre og maatte opgive i Bergen, viste at Vikingebloodet endnu ruller sundt og rødt i de danske Aarer. De to Færinger Dyr læge Bech og Kaptajn Svendsen med deres Togt i en aaben Baad af Størrelse og Konstruktion som en gammel Vikingebaad, fra Færøerne og til København, hævdede ligeledes med Ære V-kingeætens Traditioner. Vi kunde, udover de danske Sejlsportsmænd, der med Bravour førte deres Seksmetere i Kamp mod Udlandets Udvalgte i Genua og Long Island Sound føre disse stolte Eksempler videre til vore egne, tapre Søfolk i Koffardiskibene. Der hænder det jo dog ikke sjældent, at danske Søfolk maa gaa i Baadene og præstere Sømands-

skab, der lyser mod Himlen af Uegennytte og Tapperhed. — —

Men nu har altsaa en Frankmand Alain Gerbault gjort det, at han alene i en 8 Tons Kutter er gaaet over Atlanten fra Nizza til New York, alene og uden nogen Hjælp eller Mellemlandning mellem Europa og Amerika. Ja mere end det! I Øjeblikket befinder han sig paa en Tur fra New York, via Panama over Stillehavet for at gøre Rejsen Jorden rundt og hjem gennem Suez. Og stadig alene!

Et Øjeblik vil man standse og uvilkaarligt undre sig over, at det blev en Frankmand, der var den første, som gjorde denne Tur. Men da Alain Gerbault selv oplyser, hvordan han blev Sømand, oplyser, hvorfra Kærlighed til og Længsel efter Havet er kommen, undres man ikke mere. Han er simpelt hen selv en Efterkommer af de gamle Vikinger, som slog sig ned paa Kysterne af Nordfrankrig. I Dinard og Saint-Malos Fiskerleje, Landet for de berømte Korsarer, hos de haardføre bretanske Fiskere, der gik paa Langfart til New-Foundland og Island har han suget Søens Eventyr i sig.

I den kortfattede, men klare og spændende Beretning om Turens Forløb i alle dens Enkeltheder, er der særlig een Ting, der brænder sig fast: Kærligheden til Arbejdet ombord, og ganske særligt Matrosarbejdet. Medens Gerbault paa sit rullende Dæk, ofte mellem hushøje Sætoppe maa tage sin Solhøjde i det Sekund, han gaar over Bølgekammen, sender han forstaaeligt nok i Tanken et Smil til Navigatørerne paa de store Linere, han ser passere i Miles Afstand, og dog er det ikke denne Navigation, der trods alt volder ham Møje, det er ikke den, han paa denne lange Rejse er stolt af, og kan være stolt af, nej, det er Glæden over at kunne Matrosarbejdet, Syning af Sejl, knobe, splejse, udbedre Skaden paa søndret Rejsning, o. s. v., der er hans Stolthed. Og saa Ensomheden i den pragtfulde Natur, Naturglæden, Samfølelsen med Elementerne, Havet, Solen, Stjernerne, Mørket — Menneskets stolte Vilje og Sejr! —

I et Vikingeland som Danmark vil derfor hans egen Skildring af Turen fra Europa over Atlanten til New York sikkert kunne paaregne Interesse hos alle Søfartsinteresserede. Bogen, der er udkommen hos Aschehoug & Co. i (Oslo—København) paa Norsk bør findes i enhver søfartsinteresseres Hjem. Vi gengiver et Par Billeder fra Bogen og en Illustration (tegnet med Fotografi

af »Fire-Crest« som Grundlag), ligesom vi aftrykker et Par Brudstykker (paa Dansk) for at give vore Læsere et lille Indblik i Rejsen og en Mundsmag paa, de Genvordigheder, Alain Gerbault har været ud for.

Vi citerer et Brudstykke af et Kapitel:

— — —

»Kraftprøven.

Hverken Stormen, som rev mine Sejl til Lasser, eller Vandet, som trængte ind i Kahytten, eller Søsprøjtet, som ustandselig piskede imod mig, kunde svække min Kærlighed til Havet. En Sømand, som drager alene over Atlanterhavet, maa vente sig haarde Stunder. Tidligere Tidens Søfolk, som gik om Kap Horn, maatte ustandseligt kæmpe for Livet og led mere af Kulde end jeg.

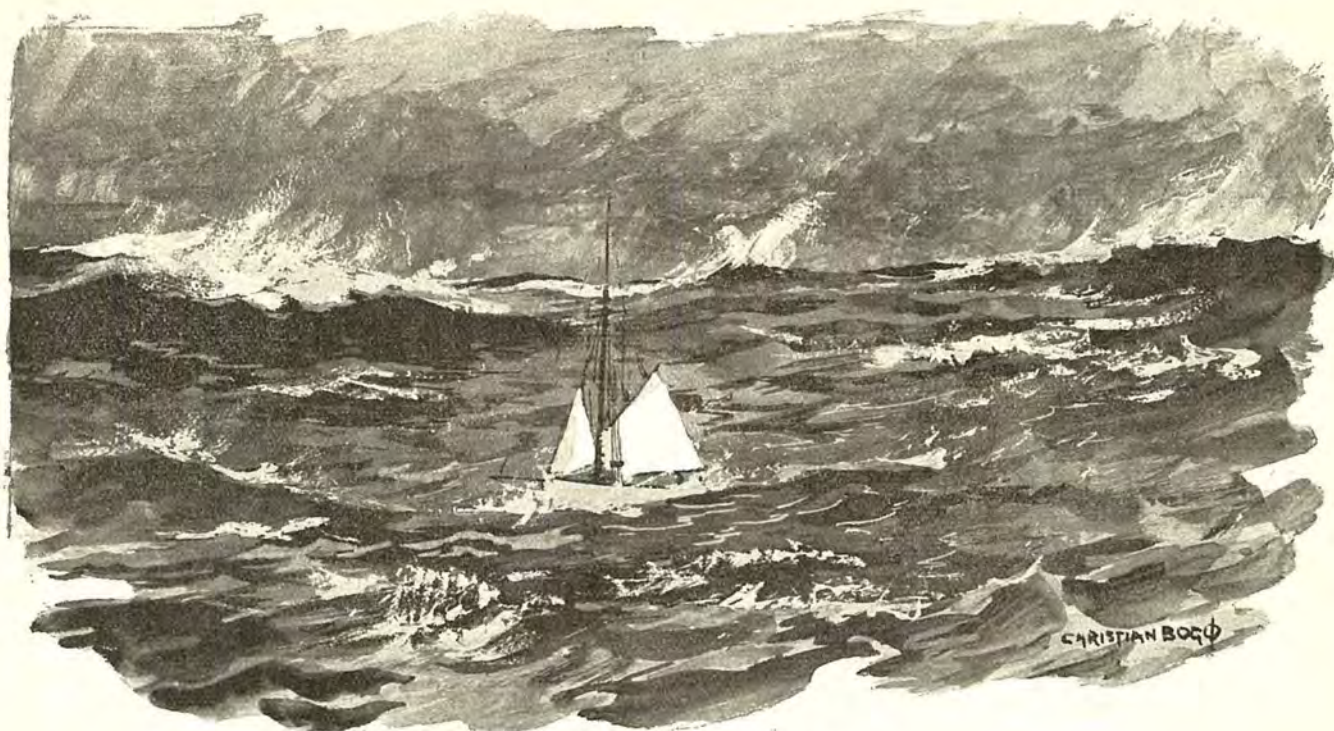
Jeg vidste, det kunde hændes, at »Firecrest« og jeg mødte en Storm, som var os for stærk og kunde sende os tilbunds sammen, men det er et Endeligt, alle Søfolk bør vente sig. Findes der forresten en skønnere Død for en Sømand?

Stormen vedblev 19. August om Natten. Den ene Sø efter den anden vadskede over den lille Kutter, som skjald under dem. Jeg blev ofte vækket ved et Stød af Søen og ved at Baaden lagde sig voldsomt over.

Fra om Morgenen den 20. August vidste jeg, at den Dag vilde jeg faa se Kulminationen af alle de Storme, jeg havde været ud for. »Firecrest« var ogsaa paa Nippet til at gaa under. Saa langt Øjet kunde række, var der ikke andet at se end en rasende Hvirvel af Sø med en Hær af sorte Skyer ovenover, jaget frem af Stormen.

Klokken 10 havde Vinden naaet en Orkans Styrke, Havet var oprørt, kraft og lunefuldt. Bølgetoppene blev sønderrevet af Stormen i smaa Sprøjt, som hvirvledes op og blev Evide af Skum. De kastede sig over min lille Baad, som om de vilde knuse den. Men den kæmpede sig stadig frem gennem Bølgerne, saa kækt, at jeg fik Lyst til at synge. Dette var at leve!

Pludselig saa det ud, som om Ødelæggelsen skulde ramme mig. Klokken var just Tolv. »Firecrest« holdt næsten stik imod Vinden for en Stump af Storsejlet og Klyveren. Med et saa jeg i Horizonten en vældig Bølge komme sættende, jagende; dens hvide Kam var saa høj, at den naaede op over alle andre. Jeg kunde næppe tro mine egne Øjne. Det var noget saa skønt saavel som forfærdende. Den kom mod mig med et Brøl som af Torden.



»Fire-Crest« i Orkan paa Atlanten.

Jeg vidste, at om jeg blev paa Dækket, vilde det være min visse Død, for jeg kunde ikke undgaa at blive skyllet overbord, og fik saavidt Tid til at gaa tilvejs. Jeg var naaet omtrent halvvejs op i Masten, da Søen rasende brød over »Fire-

crest«, som forsvandt under Tons af Vand og en Hvirvel af Skum. Baaden standsede og gav efter for Trykket, og jeg spurgte mig selv, om den vilde komme op igen — — — — —«

Stranding.

De svenske Blade meddeler, at Damperen »Hammerby« er strandet i Østersøen paa Rejse fra Helsingborg til Østersøen. Skibets Stilling anses for saa truet, at der næppe er Mulighed for at redde den gamle Baad.

»Hammerby« hed oprindelig »Christian IX« og tilhørte i mange Aar Danmark. Det forenede Dampskibsselskab lod den bygge i 1874 til Selskabets Londonfart, og i næsten en Menneskealder gik den mellem København og Løndor sammen med Damperen »Frederik«. Begge Skibe havde den Gang et velfortjent Ry som Mønster for Datidens Komfort, naar Talen drejede sig om Passagertrafiken til Søs, og mange Englandsrejsende af den ældre Generation vil endnu huske dens hyggelige Saloner og Kahytter.

Senere sættes »Christian IX« ind i Islandsruten for derefter at skifte Ejer. Til Sverige blev den solgt under Krigsaarene, og nu ejes den gamle, velfortjente Damper af Rederiet Møller & Persson i Stockholm.

Den havde i sin Tid, vistnok i 1912, en meget dramatisk Kollision, icke den ved Indløbet til Kielerkanalen tørnede sammen med en tysk Krydser, der tilhørte en Flaadeafdeling under Øvelse. »Christian IX« tog ingen Skade, men Krydsere fik hele den ene Side revet op.

Helsingør jubilerer.

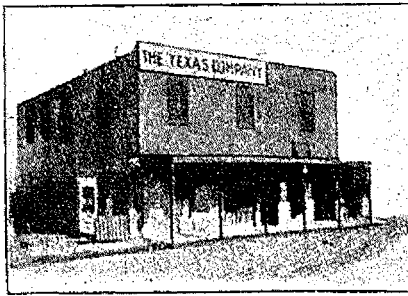
Den 2. Juni n. A. fejrer Helsingør 500 Aars Købstad-jubilæum. Man har i den Anledning paabegyndt Indsamlingen af 35,000 Kr. til Professor Utzon-Franks Mindebrønd, som skal opstilles paa Axeltorvet.

Et Skinsyge-Drama paa Oceanflyveren. — En Skibsofficer myrder en amerikansk Millionær og Skibets Kaptajn i Skinsyge.

Om Bord paa Oceanflyveren »Melitta« er if. traadløst Telegram udspillet et uhyggeligt Skinsygedrama paa dens sidste Rejse.

En af Skibets Officerer skød i et Anfald af Skinsyge den amerikanske Millionær Clowes ned, medens han sov i sin Kahyt. Officeren løb derefter op paa Kommandobroen og nedskød Skibets Kaptajn. To Matroser, der søgte at afvæbne ham, blev dødelig saarede, og først efter en voldsom Kamp blev Officeren fængslet og belagt med Haandjern.

Dramaets Aarsag er en ung Amerikanerinde, hovedrig og blændende smuk, til hvem Dramaets tre Hovedpersoner alle havde gjort stærk Kur under Overrejsen til Europa.



Texaco's første Kontorbygning 1902.

THE

TEXAS

COMPANY A/S

Naar man hører saameget, som man i de sidste Tider har hørt, om kæmpemæssige, altopslugende Olie-truster, — om hvordan de bekæmper hverandre, og hvordan de tyranniserer Alverden med deres Betingelser, — saa skulde man tæppe tro, det kunde være muligt for andre Firmaer end de, der begunstiges af disse Truster, at faa Fodfæste i denne Branche.

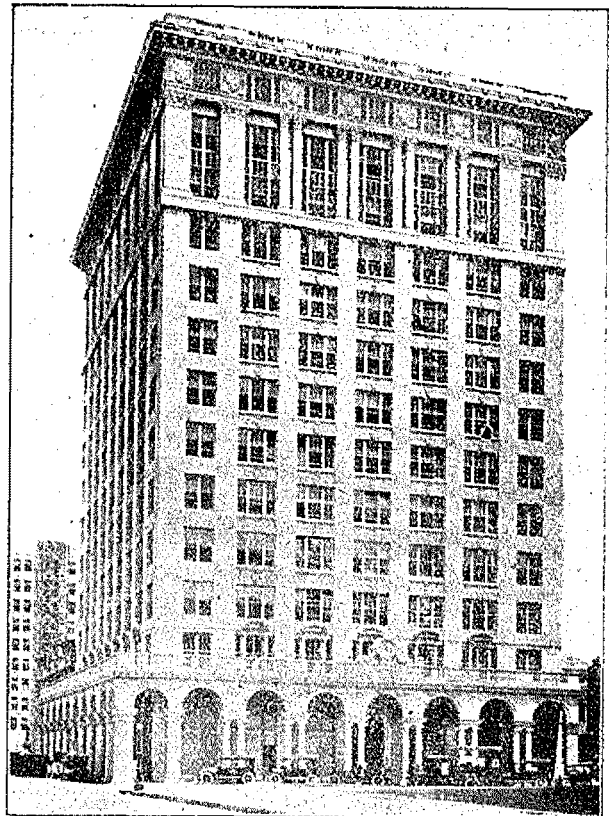
Men trods Trusterens overordentlige Magt er der dog efterhaanden opstaaet et af dem fuldstændigt og højt renommeret Olieselskab, nemlig det, hvis Navn ses over disse Linjer: The Texas Company.

Starten af dette Selskab foregik samtidig med Opdagelsen af »Spindle Top« — Oliekilden i Texas. Det er nu c. 24 Aar siden. »The Texas Company« er lige siden denne Begyndelse vokset jævnt fra Aar til Aar i Magt og Anseelse, og dets Styrke har delvis været begrundet i, at det allerede fra Starten samlede alle Olieindustriens Grene paa een Haand. Olien ved disse Kilder i Texas var paa den Tid af meget ringe Pengeværdi — en Tid lang betaltes der kun tre cents pr. Tønde, — og Grunden var den, at man fuldstændig manglede Midlerne til at bringe Raastoffet frem til Raffinaderierne eller til Afskibningsstationerne.

Men The Texas Company gik straks igang med at lægge Rørlødnings og anskaffe sit eget Jernbanemateriel og sine egne Skibe. Og siden den Tid har Udviklingen formet sig efter en storlaet Maalestok. Man behøver blot at nævne nogle enkelte Tal for at bibringe Læserne Forstaaelse af denne Kendsgerning:

Selskabet raader nu over cirka seks Tusinde Jernbanevogne. Det ejer fem og tredive store Dampskibe, og det har udlagt et saa vidt forgrenet og kæmpemæssigt Net af Rørlødnings, at man, hvis disse blev udspændt i en lige Linje, vilde kunne række en Afstand som fra København til San Francisco med den!

Firmaets forretningsmæssige Ledelse har stadig været overordentlig forsigtig og konservativ. Ikke desto mindre er Olieselskabets Kapital og Reservefonds steget fra 3 Millioner Dollars i Aaret 1902 til 600 Millioner Dollars idag. Compagniet raader nu over ni moderne Raffinaderier. Det største af disse Raffinaderier dækker et Areal af 15 Kvadratkilometer. Her arbejder til Stadighed en Elitestab af Verdens dygtigste Ingeniører sammen med fremragende Videnskabsmænd med det Maal for Øje altid at kunne fremstille de bedste Olier og tilfredsstille ethvert nyt Krav, der maatte blive fremsat af den voksende Udvikling



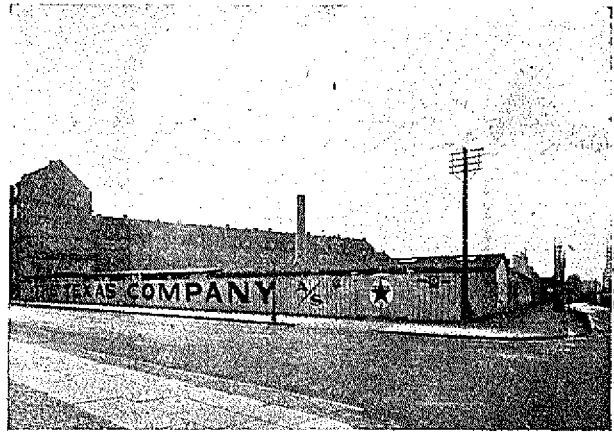
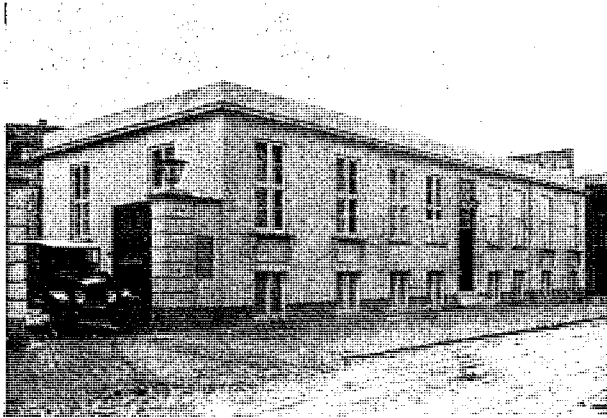
Texaco's nuværende Bygning i Houston, Texas.

i denne Industri, som Nutidens Teknik har gjort til Verdens vigtigste.

The Texas Company har haft en enestaaende Fremgang siden sin forholdsvis beskedne Start for fireogtyve Aar siden.

Generalrepr. for Danmark indehaves af Firmaet C. J. Hjelte og den daglige Ledelse forestaaes af Direktør L. Sagen.

O. H.



Billedet øverst:

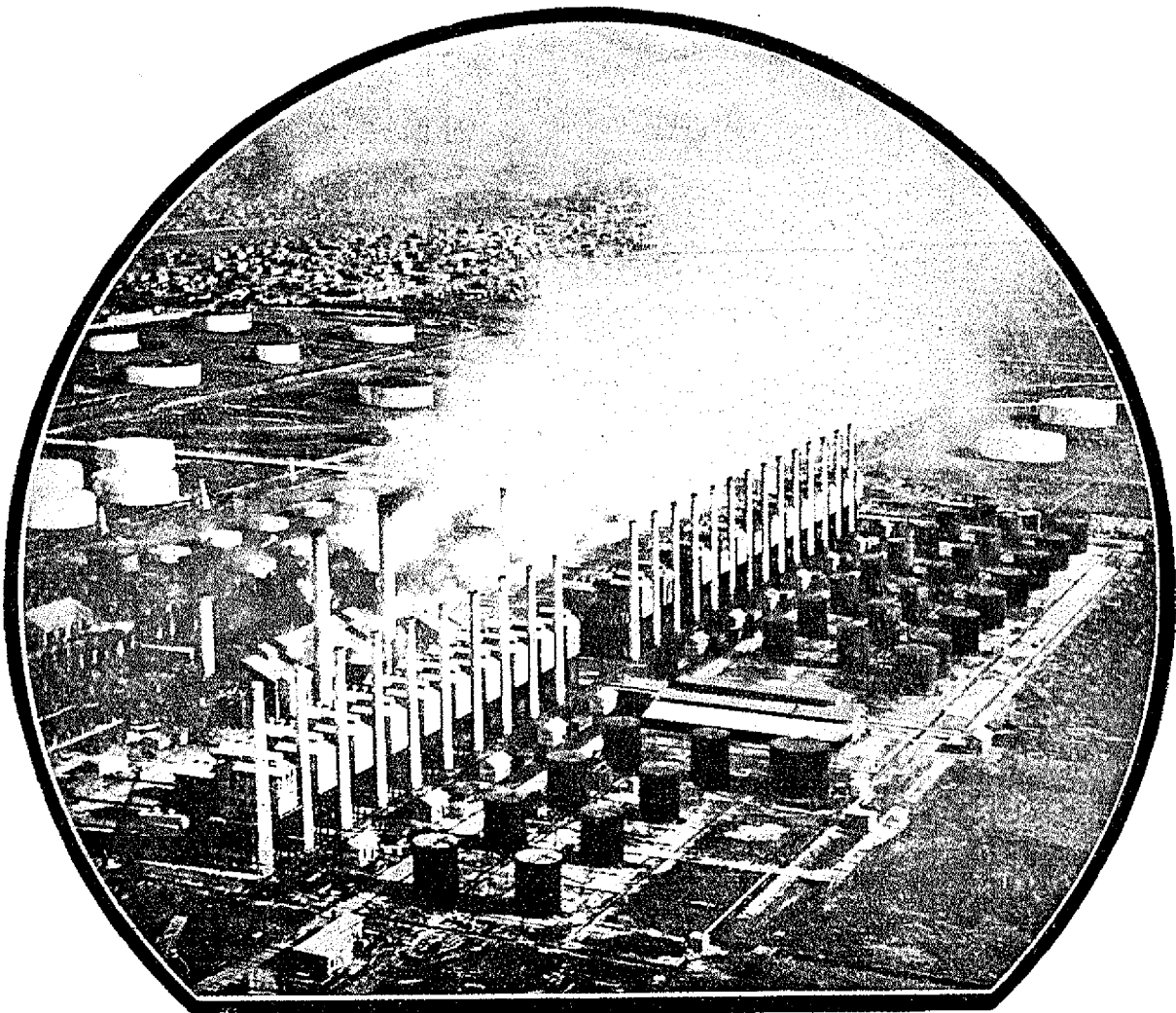
Texaco's Lagerbygning paa Nygaardsvej.

Billedet til venstre:

Texaco's Hovedkontor paa Nygaardsvej.

I Medaljonen:

Et af Texaco's store Olieraffinaderier, Port Arthur i Texas.



Lille Jeanne fra Bordeaux.

Fortælling af Andreas Hansen.

Da Jens-Carl faar Tag i Rattet og finder den lange, bløde Rytme, som Søen nu gir, efter at Skuden har ændret Kurs, er han lysvaagen. Det kneb ellers med at komme ud af Køjen. De Dage og Nætter i Bordeaux var ikke fri for at være lidt slidsommæ.

Jens-Carl skutter sig.

Saa ryster han den Anelse af Kulde af og kigger op til Maanen, som sejler gyldengrøn frem til Luvart over hvide Skyer, der taarner sig fantasifuldt som Fjelde, Solen i et skarpskaaret Sekund kunde straaale over, da han laa med Hvalfangeren »Sola« af Aalesund oppe under Grønland.

Joho. Gu' var han fræk, at han tog ud med Hvalbaad. Tilfælde — Tilfælde — det lykkelige eller uheldige Tilfælde, som Jens-Carl altid har været en Hund efter. Lige fra Knægtaarene i Nørrebroes solarme Sidegader, hvor det gjaldt for en rask Dreng rapt at hugge Tilfældets mangeartede Job — og lige til Tilfældet skyllede ham om Bord i »Tre Brødre«, hvor han har fundet et Hjem for første Gang i sit omtumlede Liv. Thi — Jens-Carl skifter Flag-Cigaretten fra den ene Mundvig til den anden, synker Røgen og lar den staa som Spilledamp lunende op om Næsen — det lille, skidne Hummer oppe under Taget i Gormsgade var sgu ikke noget Hjem. Mor var udslidt og til en Side. Far huskede han som en rask og haandgæv Murer. Han styrtede ned fra tredie Stokværks Højde og døde paa Baldersgades Høspital. Den femaarige Knægt stod ved Sengens Side og sang med paa de Viser, som Faren sang i Vildelse, sang inā i Døden.

En Dag hentede de Moren. Bidstrup. Han var fjorten Aar dengang.

Han har set hendes Grav og stukket Graveren en Tilap, saa den kan være grøn og pæn. — — —

Fandens Karl, den Jens Skarbek i Bordeaux. Fint Job det, at entre de nordiske Skuder og slaa en Handel af med Skipper og Styrmand for det gamle Vinhus og saa ture en Aften og en Nat, naar Forretningen har givet godt med Skejser, eller Skipperen gi'r en *invite*.

Ogsaa Tilfældet, det gyldne, løsaagtige Tilfæl-

de, at den gamle ensomme Jyde med det morsomme Udvortes — saadan Pariser med Spids-skæg, lille Straahat paa Sned og en gul Rumpforkøler — hadde slaaet sig paa ham og flot budt paa baade Ædelse og Drikkelse. Skipperen hadde jo i hver By sit Tilflugtssted, hvor han traf Kolleger lige nede ved Havnen. Fra Skuden dertil. Derfra og til Skuden. Og saa Forretningerne. Naturligvis. Og Styrmanden, sorte Hansen fra Thurø, er nu saa fin paa det. Han forsvinder, ogsaa i Land ved Udskejning, saa saare han kan!

Saa hadde Jens Skarbek altsaa slaaet sig paa Skarbek, da han stod i sit fine blaa Tøj — ægte Yacht-Club fra Cardiff — you know —

Først hadde de faaet Kramsfugle paa Franskbrød. Et helt Fad. Saa Snegle og Frølaar, som Jens-Carl kun smagte paa a' Høflighed. Det vendte sig sgu i ham. Saa en hyggelig Aften oppe i en snæver Gyde med et malabarisk Navn, hvor den smukke Jeanne stod bag Skænken Side om Side med sin ikke slet saa smukke Mor. En gammel fed Knokkel — sa» Jens-Carl lidt modsigende, men malende til Jens Skarbek. Men denne lod til at finde Behag i Madammen; han var kendt Mand der, naturligvis, og han i ham.

Jens Skarbek førte Samtalen, begribeligvis, da Jens-Carl ikke er stiv i det udenlandske, naar det engelske, som er nødvendigt for at navigere i en Havneby ved Kanalen, undtages.

Ud paa Aftenen blev saa Mor og Datter *invitet* ved Bordet. Og det var noget for Jens-Carl at sidde ved Siden af Jeanne og kigge dybt i hendes sorte Øjne, naar han hæved' Glasset. Og det gjorde han begribeligvis tidt. Saa smilede hun og viste alle sine hvide Tænder og en allerkæreste lille rød Tunge, der spillende slikkede de røde Læber rene for Vinen. Det var sgu et rigtigt Gebis. Ikke saa meget som Anelse, som Skygge af Plet paa en Tand. Næh. Det var sgu saa fejlrit, som var det hentet fra en Tandlæges Udstillings-Skab. Men det var det ikke. De sad fast nok. Derpaa vil Jens-Carl gi sit krusede Hode .

Ja. Det var Kyssetøj.



Men det forðistrede Sprog. Og saa Moderen naturligvis.

Og Jeanne er vist meget dydig. Ikke saadan en Sløje som Bess i Cardiff eller Gretchen i Danzig. De hang ham om Halsen, lige saa snart de saa, han vekslede en Manneseddel.

Næh. Jeanne.

Og som hun bevæger sig.

Det var en hel Fryd at se hende svanse hen til Skænken paa sine høje Hæle og hente en frisk Flaske.

Selvfølgelig havde han ladet hende forstaa, hvilket Indtryk hun gjorde paa ham. Man er vel Sømand og genikken til Fingerspidserne og den Slags. Og hun havde ogsaa ladet ham holde sin lille Haand under Bordet, en lille, hvid Haand, saadan rigtig en rigtig Damehaand, en Overklassehaand.

Det var Jens Skarbek, som havde givet Tegn til Opbrud — lige meget, hvormange Indsigelser Jens-Carl end var kommet med. Det er Damer, virkelige Damer, forklarede den gamle Gedebuk, han vilde naturligtvis ha dem for sin egen Mund. Saa var de travet videre. Og det havde saamænd været morsomt nok; for Jens Skarbek var en Svend, fuldbyrdet i Bordeaux' Herligheder, det maa man lade ham. Men Jens-Carl har nu engang Jeanne i sit rummelige, men rene Hjerte, saa

han havde ikke det fulde Udbytte af Rundturen ud over, at han selvfølgelig fik en pæn Stribe paa af al den sure Vin, saa han tilsidst maatte nyse uafbrudt.

Men morsomt var det sgu. Og den gamle slap da heller ikke for at faa dyppet Vanterne. Han blev rørstrømsk og fortalte om, at han var et uægte Barn fra Lemvig-Eggen, at han var Smed og havde gaaet paa Valsen hele sin Ungdom og Fanden og hans Pumpestok.

Det havde været et helt Skipperstykke af Sømandsskab til sidst at bugsere ham. Den lille Straahat trillede stadigt af og hjulede for ved dem, og naar Jens-Carl skulde samle den op, duvede den gamle dødt som et Fyrskib i lange Dønninger.

Men den næste Dag fo'r Jens-Carl i Land for paa egen Haand at oplede sin Jeanne. Han fandt virkelig baade Gyden, det lille Værtshus — og Jeanne.

Han havde ikke megen Tid, saa han maatte sejle haardt, og det blev da til et hurtigt Kys, mens Moren var ude, og han tror nok, hun forstod, hvad han mente. Han skrev hendes Adresse op, og hun nikkede. Han talte paa Fingre og viste paa sit Hjerte, og hun smilede og stod vindende i Døren, da han sjangled af Sted — — —

— — —

I enhver af Stenbroens fattige Sønner, Stenbroens forfordelte Børn, bor der en glubende Oplevelses-Trang, en Lyst til Æventyret. Den kan bringe Børnene fra Gyden og Smøgen og de solforladte Gader ind paa Forbryder-Banen. Den kan faa dem til at gaa paa Tøgt i det solskinnende Land, som daarlig Sprit lar dem skimte i stakkels korte Stunder. Men den kan ogsaa faa dem til at søge fjerne Forfædres Veje, de blanke Bølger, den gamle Hærvej, de Danskes Vej. Da blir der Sømænd ud af dem, Sømænd, der staar Maal med Verdens bedste, ja, vel kun har Lige-mænd i Fællerne fra de smaa danske Øer og det norske Vestlands trange Fjorde.

Jens-Carl var en saadan Stenbroens Søn, og da han havde sejlet Østersøens Vande tyndt og hentet sig megen god Viden i Nordtysklands Havnebyer, da han, han véd knapt selv hvordan, var dumpet ned mellem en Hvalbaads Mandskab, hvor han sejlede for en lille bitte Part, men lærte, saa førte Tilfældet ham atter ind hos Hyrebassen lige i det Øjeblik, hvor Skipperen for »Tre Brødre« af Marstal trængte til en Mand. Og Skipper Henrik Chrestensen saa straks, at der havde han ham.

Og nu staar han til Rors om Bord paa »Tre Brødre«, der duver fromt over den for en Gangs Skyld yderst skikkelige Spanske-Sø.

Som han staar der og blot holder Kursen støt, har han et aabent Øje for Nattens Skønhed. Den sejlede Maane, der oplyser Rummet med sin sølvgrønne, tryllende Glans. Søerne kommer langsomt løbende, skinnende, men mørke, til de rejser sig blanke, glitrende af Sølv, spillende med Tusinder af hvide Tunger. Saa duver Skuden, Stavn hugger Sø. Den fræser og synger.

Dette evige Rum har han lært at elske fra mange Hundevagter. Var de end aldrig saa haarde, saa bragte Timerne alligevel Bud om noget ufatteligt stort, som Mennesket, Manden, styrer imod noget stort og fjernt, som maaske aldrig skal naaes, noget ubegribeligt, men netop derfor dragende, kaldende.

Slig er det med Jens-Carl.

Naar han tørner ud fra den lune Køje og faar Søvnens Drømme luftet ud af Nattens Brise eller Nattens Sus, saa har han først en Stund, hvor han ligesom sætter sig i Forbindelse med den lige forudgaaede Tid; men naar saa Kædens Led er hægtede, glider Tankerne paa Langfart, drager af Led, kløver Tid og Rum.

Denne Forstads-Dreng, hvem Livet aldrig har forkælet, har med hartad ufattelig Stædighed skaffet sig Underretning om mange Ting. Denne

spredte Strandhugst ind paa den store Videns forskellige Egne har sprængt hans Sjæls og hans Fantasis Lænker.

Paa ensomme Vagter sejler han ikke alene over denne Nats Have, men over fjernes Tiders. Imellem følger han Columbus' Flaade. Imellem spejder han den spanske Armada. Men helst slaar han Følge med de dristige Vikinge-Snekker paa deres vovsomme Færd. Han har set Ravnebanneret blafre under Englands og Normandiets Kyster. Og i en forrygende Storm af Syd-Øst i Køge Bugt gled »Tre Brødre« pludseligt i Læ af *Gyl-denløves* høje Flaade. Om Bord i det høje Skib til Luvart stod Ivar Huiefeldt paa Skansen.

— — —

Hans Vikinge-Sans kløver Tid og Rum. Han ser med Virkeligheds Styrke. Hans Tanker gløder i Ildhu. Han ranker sig. Den islandske Trøje blir til et skinnende Panser. Huen blir til Hjelm. Han ved, han er fuldgod Fælle i det evige Tog af Daner, der drog ud og drager ud ført af den evige Udlængsel og Daadstrang . . .

Det begynder at lysne.

Maanens Skær blir blegt og tyndt, Bølgernes Rygge graa, ikke saa metalblanke mere. Selve Rummet graaner, og Morgenens melder sig med pludselige Vindsmeld og Blaf.

Sorte-Hansen dukker op, tre Fingre til Huen og en Mumlen, der kan gøre det ud for, hvad det skal være. Han kigger i Vejret og paa Kompasset, nikker, snuser saa en lille Bølge af varm Kaffeduft ind over det sorte Overskæg, skutter sig, vender Ryggen til og tar Pejling af Duften.

Jens-Carl blir ogsaa lyksaliggjort af denne oplivende Duftbølge, som alt er forbi. Nu mærker han, at han ikke er fri for at fryse.

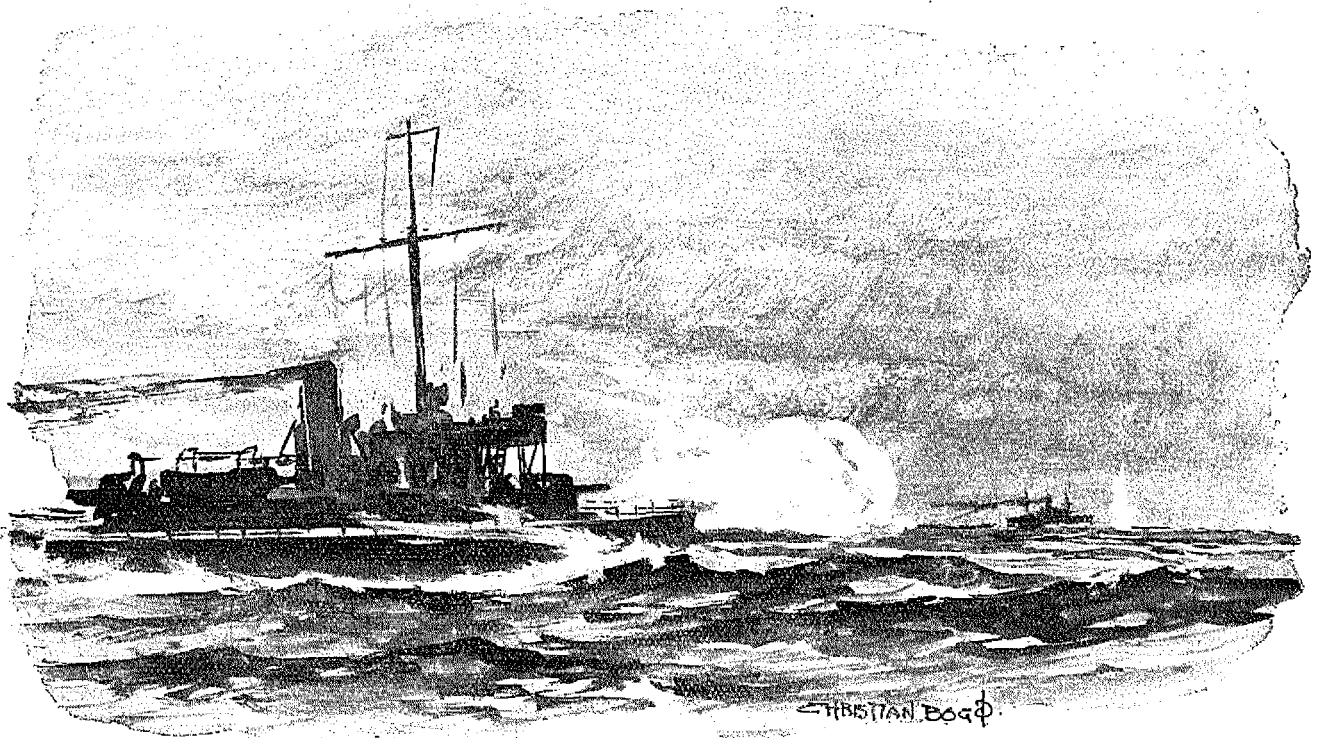
Men der er ogsaa Lille-Knud til Afløsning. Lille-Knud er hjulbenet, sammentrykt af mange Aars Sejlads; men hans mørke Øjne er derne-muntre, og hans Stemme synger lys og let.

Jens-Carl ruller sig op i den lune Køje; men da Cigaretten er færdig, gider han saamænd ikke tænde en frisk. Først sniger der sig over ham den søde Anelse af Søvn, som er Friluftmandens Odelseje. Skønne Syner glider frem. Tyste Stemmer taler. Imellem lukkes Øjnene helt op. Synerne svinder. Stemmerne tier.

Men saa falder Øjenlaagene trætte i.

Sundt og godt gaar Pusten, sundt og trygt som det Havs Aande, hvorpaa »Tre Brødre« af Marstal gynger.

Dybt inde i Søvnens Vidunder-Rige finder han Jeanne og hendes røde, leende Mund.



Blokadebryderen som Lokkedue.

En spændende Historie om en Trampdamper, der var Blokadebryder for en sydamerikansk Republik, og hvori en behjertet Kaptajn, en Radiotelegrafist, en brændende Dampers og en Søløjtnant spiller Hovedrollen.

Det er maaske ikke helt pænt overfor »King James« — skønt man kunde bruge et hvilket som helst Navn i dette Tilfælde — at omtale dens glørværdige Indsats i den maritime Verden, men det kommer naturligvis an paa Synspunktet. Det er imidlertid ganske sikkert, at den afgjort havde været en Torn i Kødets paa den kongelige engelske Krydserflaade ved Kysten af Afrika under det lille Mellemværende med Boerne. Og det er ligeledes en Kendsgerning, at den spillede en ikke lille Rolle i Affæren Rusland—Japan, hvor den nede i Naboskabet af the Pechili Strait og the Liao-Tung Golfen var alt andet end til Fornøjelse for de smaa Mænd paa Nippon. Det sidste var i den Periode, da Blokadebryderne til Port Arthur Iøb en ret stor Risiko. Dette er kun to af de Eksempler, der ligger lige for; den hav-

de meget, meget mere paa sin Samvittighed. Men i den Henseende er det jo for øvrigt Kaptajn Josef Blackard og tillige dens Ejer, hvis Synspunkt er det afgørende.

Kaptajn Josef Blackard var en svær, kraftig Type med paagaende Udseende, stærke Kæber og Hage, buskede Øjenbryn og dristige blaa Øjne, middelhøj, bred og muskuløs, og saa var han Yankee.

»King James« selv var ellers slank i Linjerne og hurtigsejlende, en forhenværende Lystyacht, nu Trampdamper og saa farlig ud. Alt over Vandlinjen manglede saa at sige Maling. Rust groede mange Steder og gav den et Udseende — hvad skal vi sige — en out at-the-heels, gone-to-seediness, med andre Ord: et »Gudforbarme sig« Udseende. Det var ogsaa Meningen, for saa saa' den mere tilforladelig ud og lignede paa den Maa-de rigtigt, hvad man kalder en forrakket Trampdamper, der kommer ude fra de vilde Elementers Rasen. Til Gengæld lignede dens Maskinrum, hvor Patburke, som var Presbyterianer, residerede, noget helt andet. Her var blankt og poleret allevegne, kort sagt Tiptop, men det var

der ingen, som fik noget at se, i hvert Fald ikke mere end, hvad man lige kunde naa at opdage gennem Skylightet. Her var ingen Camouflage.

Enten det nu var Republikken Sante Rio mod Nord eller Santa Rosa mod Syd, som bildte sig ind at være den største Sømagt, faar staa hen, men senere hen, da begge Santa Rios mere eller mindre udtjente Krydsere var blevne fuldstændig demolerede af Kanonskudene og Shrapnels fra Santa Rosas Kanoner, hvilket ovenikøbet var sket i Santa Rios befæstede Havn St. Paul, var Sagen afgjort. De tre elendige Krydsere fra Santa Rosa havde forladt Havnen og kun efterladt en lille Kanonbaad til at patruljere op og ned langs Kysten og hugge Blokadebrydere. Og dette vilde naturligvis have foraarsaget en Stormagt som Santa Rio at afholde sig fra Blokadebrydning. Men Kaptajn Blackard var i denne Sag tilbøjelig til at have en anden Mening, ikke mindst fordi han nu af gammel Vane og paa Grund af Fortjenesten gennem flere Aar havde været og levet som Blokadebryder. Han befandt sig netop af samme Grund Klokken seks om Eftermiddagen midt i November paa sin tredje Rejse med Krigskontrabande til General Velasques, Præsident og øverste Krigsherre for Santa Rio. Og »King James« laa netop og masede Bølger paa sin Vej i høj Sø med det meste af Dækket under Vand, medens der agterude, to Miles i Læ, hoppede en lille graamalet Kanonbaad, ved hvis Bov der med smaa Mellemlum viste sig smaa, hvide Røgskyer, ud fra hvilke der dryppede Shrapnels og Granater — i de fleste Tilfælde for at havne paa Bunden af det store, uendelige Hav frem for at naa deres Bestemmelsessted, nemlig »King James«. Og det var jo til stor Behagelighed for dem, der var ombord dér.

Kaptajn Blackard, iført Olietøj, stod paa Broen ved Siden af Oliver, første Styrmanden. Begge de to tidligere Rejser havde han været i Konflikt med Kanonbaaden derinde, »Valiente«, og sidste Gang havde det været lige ved at gaa galt.

»Valiente« havde observeret »King James« netop, som den laa for Anker oppe paa den grundede Flod Nuerta, hvor Kanonbaaden ikke kunde gaa ind. Og det havde naturligvis ærgret de gode Valientefolk, ikke mindst da Kaptajn Blackard havde hejst »The Stars and Stripes« og var stukket til Søns lige for Næsen af »Valiente«. Og endskønt hele Besætningen paa »King James« havde staaet agterude og grinset godt ad »Valiente«, der ikke kunde følge efter, fordi den skulde uden om en Sandbarriere, saa var Kaptajn Blackard

alligevel ikke rigtig glad ved Situationen. For det havde altsaa været lige ved at gaa galt, og han vidste, hvad han kunde vente, ikke alene fordi han havde Krigskontrabande ombord, ja selv Radiotelegrafisten ombord var sendt han som betroet Mand fra Præsident Velasques, men ogsaa fordi Davis, Føreren af »Valiente«, havde et Horn i Siden paa ham. Samme Davis havde tidligere været Reserve-Officer i den kongelige Flaade og været med ude i Østen baade under den ene og den anden Affære, og de to Mænd havde taget mere end een haard Holmgang sammen —

Skraldene fra en eksploderende Granat og Shrapnels raslede ned over »King James«. Kaptajn Blackards knyttede Næve slog med Drøn i Lønningen.

»Oliver«, kom det sammenbidt. »Jeg vilde gi' to Hundrede Dollars for at faa at vide, hvordan Pokker det kinagu'e Spektakel til Davis har faaet opsnuset vor Position, efter at vi var stukket fra ham! Det er absolut ikke tilfældigt dette her! Vi har slet ikke haft noget at gøre med Nuerta saadan som de andre Gange, og han har faaet vore Ordre forsegledede ombord. Ingen kender dem. Og alligevel har vi ham nu her halsende efter os.«

Oliver satte Kikkerten fra sig og saae med et langt og alvorligt Blik over paa sin Kaptajn.

»Ja, jeg har altsaa tænkt over det samme, Kaptajn«, sagde han, »lige siden han kom i Sigte nu i Eftermiddags — og —«

Han stoppede ligesom løvende, og hans Blik gled fra Kaptajnen over mod et Ansigt, der i det samme kom til Syne i Døren ind til Bestiklukafet, hvoraf det agterste fornylig var indrettet til Radio-Rum.

»Naa, hvad gaar der af Dem, Styrmand? Hvorfor svarer De ikke«, spurgte Kaptajn Blackard utaalmodigt.

»Aah, ingenting«, svarede Oliver med et Kast af Hovedet over mod Bestiklukafet. »Jeg siger ingenting, ikke Spør, selvfølgelig. Men naar De endelig spørger mig ligeud, saa vil jeg dog sige, at Mester Patburke og jeg er akkurat af en og samme Mening.«

Kaptajn Blackard stirrede paa sin 1ste Styrmand i højeste Forbavselse.

»Ja, men for Pøkker, er De da skruptossedede begge to, De og Patburke?«

»Maaske«, svarede Oliver en Smule lavere i Stemmen, »og maaske alligevel ikke! Men jeg synes nu, som jeg sagde den Gang, at det var noget mærkeligt noget dette her, at General Velasques saadan pludselig skulde stikke sin Næse di-

rekte i Sage-ne og forlange os rigget ud med alt det Patentskidt til Traadløs og ovenikøbet sende os en hel Mænd med ombord for at passe det. Nu har jeg sejlet Vandet tyndt over hele Kloden, men jeg har endnu aldrig haft Brug for den Slags.«

»Saa, vær nu ikke fjollet, Oliver, svarede Kaptajn Blackard med et Grynt. »Hvis Ordren ikke havde passet i General Velasques's Kram og Radiotelegrafisten, ham Haye, ikke var sendt os direkte fra ham, ja saa kunde der ha' været noget i det, De siger dér. Men saadan som Sagerne nu staar, er de Rifler, der er gemt under Lugerne hos os, noget af det, der sikrest af alt i hele den samlede Verden har været bestemt for General Velasques og hans Udrustning netop nu. Og naar vi regner med, hvornær det var gaact galt paa Nuertu Floden, saa er der sgu ikke andet at gøre, end at prøve paa at bryde igennem et eller andet Sted her paa Kysten.«

— »Maaske, De har Ret, indrømmede Oliver godvilligt. »Jeg benægter det ikke. Men hvis De har Ret, vil De saa tillade mig at rette Deres eget Spørgsmaal til Dem selv: »Hvordan har »Valiente« baaret sig ad med at finde os?«

— »Ja, jeg véd det min Salighed ikke,« hviskede Kaptajn Blackard. »Jeg ønsker kun, jeg vidste det. Godt er det allenfals, »Valiente« ikke fandt os tidligere paa Dagen. Han løber ikke mere end en halv Knob mere end os, og det trækker svært sammen. — Er vi heldige, slipper vi fra ham i Mørket.

— »Sikkert«, brummede Oliver, hvis han da ikke smadrer os i Mellemtiden! — Hør — nu gælder det!«

Braget fra en Granat slog ned om dem. Lyden af splintret Træværk fulgte efter, og »King James« tog en Duvning som en anskudt Fugl. Splinter af Træværk fra Overbygningen fløj omkring Ørene paa dem. Braget havde gjaldet over hele Skibet, og fra Lukafet under Bakken kom Folkene løbende agterud og samlede sig i en Klump nedenfor Broen. Ilden fra Granaten begyndte at fænge i Træværket lige over noget Bunkerkul, som laa i Gangen.

Et Øjeblik hvilede Kaptajn Blackards Haand paa Rælingen, hvor han ligesom maatte støtte sig ovenpaa Chocket, og hans Ansigt, der i Forvejen var sortebrunt af Solen, var mørkt som en Tordensky, da han truende løftede sin anden Haand mod ham derude. Saa slog han med et haardt Slag Næven i Rælingen og sprang saa over mod Forkanten af Broen og raabte ned til Folkene:

— »Hallo, dér! Alle Mand ta'r fat, og faa slæbt Kullene agter! Og tag haardt fat! Og De, Oliver, bliv her og tag Vagten! Jeg springer ned og ser efter, hvor slemt det er!«

Han var allerede et Stykke nede ad Trappen fra Broen og løb ud paa Mellemdækket. Idet han løb forbi Døren til Maskinrummet, kom Patburke til Syne, først hans lille, blege Ansigt, derefter hele Kroppen, iført plettede Lærredsbukser og Skjorte, der var aaben i Halsen. Patburke djumpede fra Maskindørken og ud paa Dækket i Hælene paa Kaptajn Blackard.

Et hurtigt Blik overbeviste Kaptajn Blackard om, at Faren ikke var overhængende, ihvertfald ikke saa alvorlig, som den havde set ud fra Broen, og Ilden havde daarlig nok faaet fat. Saa vendte han sig mod Maskinmesteren og vilde netop spørge ham, da Folkene som sled i det med Bunkerkullene, pludselig var ved at falde over Haye. Denne kom i fuld Fart springende ned ad Kommandobro's-Trappen og raabte:

— »Valiente« signaliserer, at de vil sænke os med næste Skud, hvis vi ikke øjeblikkelig drejer bi.«

Kaptajn Blackard ligesom standsede et Øjeblik og svarede ikke. Men Tankerne gik med Lynets Fart gennem hans Hjerne. Hvis »Valiente« havde faaet indskudt Kanonen og fundet Distan- cenen, var Sagen afgjort. Men hvis han kun søgte at bluffe ham nu paa Grund af en enkelt tilfældig Træffer, stillede Sagen sig anderledes. Kaptajn Blackards Øjne søgte opefter, til den overtrukne Himmel. Blikket ligesom søgte at maale Massen af de jagende tunge Skyer, og skiftede saa atter, idet det gled agterud til den forfølgende Kanonbaad for tilsidst at fæstne sig paa Maskinmesteren.

— »Patburke!« udbrød han med en hæs Latter, »er alting allright dernede?«

— »Ja,« kom det med Fasthel fra Mesteren. »Ganske vist er der et Par Smaating, men saadan i Almindelighed og som Helhed er der ikke noget i Vejen.«

— »Allright,« svarede Kaptajn Blackard og drejede sig med et Ryk om mod Radiotelegrafisten. »Saa svar ham derovre, det Pindsvin, at De skal hilse og sige fra Kaptajn Blackard, at han holder Kurs, lige ret efter Næsen.«

— —

Natten faldt paa, og kom pludselig. Den var sort og tildækket som »King James« selv. Ikke et Lys hverken For eller Agter! Over Maskin- Skyligtet var lagt dobbelt Presenning.

Langt ude om Styrbord eller ret Agter laa nu

»Valiente«. Den ene Træffer fra Kanonbaaden var ogsaa bleven den sidste, for Mørket havde skuffet Kanoneren, saa Skuddene var gaaet længere og længere uden om og hen over, og tilsidst var man helt holdt op at fyre løs. Og nu var der akkurat som ombord paa »King James« ikke et Lys at se, begge Skibe gik for blændede Lanterner.

Omtrent en Times Tid fulgte Kaptajn Blackard sin Kurs og forsøgte sammen med Styrmand Oliver, at finde Forfølgeren gennem Natkikkerten.

— »Det var anden Gang, han var lige ved at nappe os, Oliver. »Men nu tænker jeg, vi er ude af Knibtangen.«

— »Tja«, svarede Oliver og nikkede, »men hvis han havde ramt et Par Fod lavere, havde vi været færdige. Jeg tror godt, vi kan ændre Kurs nu. Han kan ikke se os, naar vi ikke kan se ham. Lad os holde ind mod Kysten nu, og faa Lasten i Land. Ellers véd vi sgu ikke, hvad Øjeblik, vi kan faa en ny Ordre. Og vi ved jo ikke, hvornaar vi har ham over os igen.«

Kaptajn Blackard rystede paa Hovedet. — »Nej, det kan ikke hjælpe at løbe an paa en tilfældig Chance nu. Vi gaar lige stik til Søs nu og kommer først ind igen i Morgen Nat. Der er Plads nok derude i aaben Søj til at skjule sig i. Vi ændrer Kursen til Vest til Syd.«

— »Vest til Syd,« gentog Oliver og gik over til det blændede Kompashus foran Rørgængerens.

Kaptajn Blackard strakte sin Haand ud i Mørket og greb om Telegrafhaandtaget, trak det med et haardt Tag en Gang frem over Skiven og tilbage igen til »full speed ahead«. Og da Maskin-telegrafen gentog Ordren, og den kligrende Lyd var hendøjet, saa Maskinens rolige og dæmpede Bump atter skelnedes gennem Søens Brus, raabte han ned gennem Talerøret: — »Hallo, Mester! Giv den alt det, den kan taale!«

Saa fiskede han Natkikkerten op igen og satte den for Øjnene. Naar alt kom til alt, var det en saare hasarderet Manøvre. Sikker nok, hvis »Valiente« holdt sin Kurs, men ikke saa ganske sikker, hvis »Valiente« laa til Styrbord, for saa vilde »King James« for fuld Kraft skære den andens Kurs med alle Chancer mod een for at blive set. Men efter en halv Times Tid satte han Kikkerten tilbage igen med et tilfreds Grynt.

— »Jeg tror vi har Heldet med os,« sagde han, »og nu vil jeg gaa ind og faa et Blund. Hold støttig Kurs, Styrmand Oliver, og kald paa mig, hvis der er noget. Godnat!«

»Støttig Kurs,« svarede Styrmand Oliver. Godnat, Kaptajn!«

Kaptajn Blackard gik ned fra Broen. Nede paa Dækket kastede han et sidste Blik rundt. Der gik stadig nogen Søj, men Vinden var løjet af og Luften mindre haard, endskønt tunge Skyer stadig drev over Himlen som et mørkt Tæppe. Naa, det var jo ikke til at være ked af. Jo mørkere, jo bedre!

Pludselig standsede han. En underlig knirkende, knittrende Lyd hørte fra Agterparten af Bestiklukraftet naaede hans Øre, og i Løbet af et Nu gik Erindringen om Styrmand Olivers Ord gennem hans Hovede. Han listede langsomt et Par Skridt frem og hen til Døren.

I næste Øjeblik brasede han med et Ryk ind i Radio-Rummet. Med eet Blik oversaa han Situationen, og fangede Hays Skikkelse bøjet over Instrumentbordet. Hays havde Lytteapparatet spændt over Hovedet og et Kompas i Haanden. Kaptajn Blackards Næve fik Tag i den andens Krave og Jakke tæt under Halsen, og med et kraftigt Stød slyngede han Hays baglæns ind paa Gulvet.

Hays fik ikke Tid til at rejse sig før Kaptajn Blackard var over ham igen og slyngede ham fra det ene Hjørne til det andet. Som en Terrier, der leger med en Rotte, inden den fuldstændig gør det af med den.

— »Hvad F—i—h—H betyder dette her,« tordnede han. »Der er eet Skib, kun eet eneste, som jeg ved, kunde finde paa at kalde, og det har De Forbindelse med. Hvad Djæveln er Meningen med det!«

Hays rejste sig langsomt og ordnede med paa-faldende Ro sit Kravetøj.

— »Ja, det var netop det ene Skib, som jeg talte med,« svarede han roligt.

Kaptajn Blackards Kæber dirrede paa en underlig krampagtig Maade, og Øjnene trak sig sammen til smaa stikkende Pletter.

— »Ja, og De var ved at give den vores Kurs!«

Hans Stemme skælvede af Bevægelse, da han pegede paa Kompasset, som var glædet ned paa Instrumentbordet.

— »De spiller dobbelt Spil, gør De! Baade med mig og dem, der havde Tillid til Dem derinde i Land! De elendige Karl! Mit Skib! Mit eget Skib! Det eneste, jeg ejer her paa Jorden, er De ved at sende nedenunder og hjem! De Judas! Og det tillige med mig og Folkene ombord, Mand og Mus, hvad! Eller i Fængsel, til Røtterne, i et eller andet Syd-Amerikansk Fængsel, hvis vi da



Næste Gang, I sender en Deputation Agter, er det nok med éen Mand —.

ikke bliver klynget op som en Flok Hunde i Stedet for!»

— »De gaar saa haardt paa, Kaptajn Blackard, svarede Haye behersket, endskønt hans Læber dirrede og en Blodstrøm skød op i Kinderne. »Men De har ganske Ret! Jeg gav virkelig »Valiente« en Kurs!»

Den Dristighed, der laa i selve Tilstaaelsen fik Kaptajn Blackard til at standse for et Øjeblik og stirre over paa Haye med aaben Mund.

— »Vær overbevist om, Kaptajn Blackard,« fortsatte pludselig Haye, før Kaptajn Blackard havde fundet Målet igen, »at hvis De kunde holde Deres forbistrede og modbydelige Hidsighed i Tømme og forstaa, hvad der er hvad, inden De gir Dem til at slaa løs paa Folk, saa fik De meget mere ud af det. Jeg opgav en Kurs, men ikke vor Kurs! Forstaaer De det saa!»

— »Naa, det gjorde De?» afbrød Kaptajn Blackard. »Hvem bad Dem om det? Og hvem talte De saa med?»

— »Blot et Øjeblik,« faldt Haye ind, roligt og behersket og gik langsomt over til Bordet, hvor han stillede sig i en halvt tilbagelænet Stilling med Albuen ind over Bordkanten. »Evis De vil forholde Dem ganske rolig og tage mod Fornuft, saa skal jeg fortælle Dem hvorfor. For det første Kaptajn Blackard, saa er vor Position, skal vi sige fælles Stilling, i Øjeblikket

lidt ud over det almindelige. »Jeg er ansvarlig overfor General Velasques —.«

— »De er ansvarlig over mig,« raabte Kaptajn Blackard rasende. »De, og hver eneste Mand herombord! Styrmand eller Hovmester eller hvem af dem, De vil! Det er mig, som er Kaptajn herombord fra For- til Agter, og det er De maaske klar over med det samme?»

— »Gudbevares,« svarede Haye smilende. »Det er saamænd ikke værd at diskutere om det. Det, som interesserer os begge, er fælles, efter som de angår Santa Rio og General Velasques.«

— »Nu ingen Omsvøb her! De har ikke Tid til at holde Tale! Jeg giver Dem en Chance til at forklare Dem, inden jeg bukker Hoved og Hale sammen paa Dem og smider Dem udenfor til Folkene! Naa, frem med det, hvis De har noget at sige, saa lidt kortfattet!»

— »Allright,« svarede Haye muntert, saa fanger vi an! Altsaa! Lige siden, det blev mørkt, og »Valiente« mistede os, har den prøvet paa at finde en eller anden indeafør dens Rækkevidde, der kunde holde Udkig efter os og rapportere os, hvis vi blev set. Er De klar over det? Well! Alt hvad den fik fat i, var »Slavonia«, Lineren fra Rio til Panama, for omtrent ti Minuter siden. Den rapporterede os tæt om Styrbord med Kurs ret Syd.«

Kaptajn Blackards Ansigt fortrak sig.

— »Der har hverken været »Slavonia« eller nogen som helst anden Skude eller Skøjte i Sigte, siden Solnedgang,« snerrede han. »Saa, De staar jo bare og lyver!«

— »Tværtimod,« svarede Hayes og lo, »Slavonia« har fuldkommen Ret.«

Og med en Latter, der skurrede fælt i Kaptajn Blackards Øren, fortsatte han: »Det er jo os, som er »Slavonia«.

— »Hva' be'ha'?'« udbrød Kaptajnen.

Men Hayes bare nikkede og fortsatte:

— »Jeg lovede mig selv at spille Kispus med »Valiente«, første Gang de prøvede paa at bruge deres Radio, men jeg maatte vente temmelig længe, før jeg fik dem til at gaa paa den. For hvis jeg straks havde brændt løs, vilde de have opdaget Fælden. Og saa var jeg ikke sikker paa, at de var gaaet i den. Forstaar De? Hvis et eller andet Skib var nær nok til at se os for ti Minutter siden, saa vilde det have været indenfor »Valiente«s Radius allerede i lang Tid. Det var de klar over derovre og spurgte ogsaa, hvorfor jeg ikke havde svaret før. Jeg var netop ved at fortælle dem, at vi først nu havde faaet vore Apparater i Orden efter en Ravage, da De netop kom ind og forstyrrede mig.«

Kaptajn Blackard satte sig og stirrede over paa Hayes i mere end et Minut.

— »Jeg ved ikke, hvad jeg skal tro,« sagde han endelig, langsomt og roligt. »Hvad De dér siger, lyder troværdigt! Det indrømmer jeg. Og Herren maa vide hvad Deres Hensigt er, hvis ikke De da allerede har snydt Velasques, inden han sendte Dem her ombord.«

Hayes lo hjerteligt.

— »Der gaar et Lys op for mig! Det er den stupide Skotte til Mester, en rigtig Stivstikker og Sippenip og saa 1ste Styrmand, den Effectmager par excellence, som har lavet den imod mig.«

— »Ja,« svarede Kaptajn Blackard, stadig mere forbavset, »saadan er det.«

— »Naa, det maa De naturligvis selv om, Kaptajn. Men nu har De hørt Sammenhængen, og nu kan De mere Dem, som De vil, De kan kaste mig ud paa Dækket til Folkene, som De siger eller tro mig paa mit Ord. Hvad vil De?«

— »Tak, det er ikke mig, der behøver at prøve Chancen! Maaske har De Ret, og jeg tilstaar, jeg er tilbøjelig til at tro, De har det. Men maaske har De bildt mig en dundrende Løgn ind! Under alle Omstændigheder holder De nu Fingrene væk fra Apparatet. Og hvis De rør Radio-Apparatet

med saa meget som en Lillefinger, skal jeg lave Pandekage ud af Dem! Har De forstaaet det!«

Han rejste sig med et Sæt fra Stolen og gik hen til Døren og raabte ud:

— »Styrmand!«

— »Javel, Kaptajn!« lød Styrmandens Stemme oppefra.

— »Vil De ændre Kursen til Vest-Syd-Vest!«

— »Vest-Syd-Vest,« gentog Styrmanden.

Kaptajn Blackard lukkede Døren og vendte sig atter mod Hayes.

— »Jeg tørner ind her paa min Køjebænk i Bestik-Lukafet,« sagde han kort. »De kan lægge Dem paa den anden og Gud naade Dem, hvis De sætter Deres Fod over Dørken ind til Radicen!« — — —

Der var netop slaet syv Glas, da Kaptajn Blackard med et Sæt rejste sig overende paa sin Køjebænk. Midt paa Gulvet stod Hayes med Hovedet paa Skraa og lyttede. Hans Ansigt, der netop fik et skarpt Lys fra Natlampen, som Kaptajnen havde ladet brænde, var spændt og lyttende.

— »S.O.S.-S.O.S.,« hviskede Telegrafisten op-hi-set.

I dette Øjeblik hørtes en stærk Banken paa Bestiklukafets Dør og derefter Styrmandens Stemme:

— »Der er et Lysskær ret forude, Kaptajn, en Streg til Styrbord.«

— »Godt Styrmand, jeg skal være der i en Ruf.«

Han sprang ud paa Gulvet og rev Døren op ind til Radio-Rummet, hvor Hayes var gaaet ind.

— »Skal jeg tage Signalet, Kaptajn Blackard,« spurgte han og gik over mod Radiobordet.

Kaptajn Blackard nikkede.

— »Ja, tag imod. Men svar ikke unge Mand, hvis De har Deres Liv kært!«

Han løb ud paa Dækket, uden at lukke Døren efter sig, og hen til Styrmand Oliver, der stod med Kikkerten for Øjnene.

Det var ikke nødvendigt at følge Retningen af Olivers udstrakte Arm, for voksende fra Sekund til Sekund bredte der sig en rødgul Lysning over den skarpt afgrænsede sorte Horisont-rand.

— »Den viste sig pludseligt,« forklarede Oliver. »Udkiggen paa Bakken varskoede samtidig med, at jeg fik Øje paa den her fra Broen for fem Minutter siden.«

— »Det var en underlig Ting!« gryntede Kaptajn Blackard og gik et Par Skridt over til Styr-



Og i alt dette en uhyggelig, dyb Jammertone, et Ekko af Smerte fra det brændende Skib, hvor Spanter, Plader og Stænger vred og højede sig i Heden, medens Nagler og Bolte sprang med en Lyd som fra tusinde Maskingeværs Skratten.

bord for at komme klar af Nathusreflexen. Fri-vagten stod i en Klynge nede paa Fordækket bøjet ud over Rælingen. Et Udbrud fra en af Folkene naaede Kaptajns Øre:

— »Fandens til Forestilling den,« brummede Matrosen. »Den gaar nok varmt til dér lige ret for i den Kurs, vi holder! — Men naar nu denne lille Slingrekasse af en spansk Kanonbaad maa

kunne naa derved omkring Et, hvorfor gir den Gamle deroppe saa ikke Fanden i det hele og holder sig borte fra Fedtefadet.»

Kaptajn Blackard drejede rundt og gik over mod Styrmanden paa samme Tid, som Hayes kom ud af Radic-Rummet.

— »Det er en Orient-Liner i Brand, Kaptajn,« udbrød han. »Diana« hedder den. Den er lastet med Palmeolie for San Francisco.

— »Kaptajn Blackard kneb mistænksomt det ene Øje til.

— »Naah, er det det? Saa maa den være kommen forbandet langt ud af sin Kurs!«

— »Det er netop det, der er i Vejen,« fortsatte Haye uanfægtet Kaptajns Mistænksomhed. Den har haft en hel Uges Orkan, der slog Baadene til Pindebrænde. Den signaliserer, at Olien i For-Lasten er i Brand, og at den ikke kan klare den ret længe.«

Kaptajn Blackard fixerede Telegrafisten.

— »Hvorledes kan den faa serveret hele den Omgang?« spurgte han skarpt, »uden at en eller anden har svaret? Og De ved jo, jeg havde forbudt Dem at svare nogen!«

— »Den talte med »Valiente« — — det var »Valiente« som svarede,« forklarede Haye. »De taler sammen endnu. Hør selv — —«

— »Raketsignal agter om Bagbord, Styrmand,« lød nu Udkiggens Stemme henne fra Bakken.

— »Javel,« svarede Styrmanden oppe fra Broen og løb agten om Bestiklukafet for at se i den angivne Retning.

Kaptajn Blackard og Haye fulgte efter. — »Der har vi »Valiente«, som viser dem Kanonbaadens Stilling« udbrød Styrmand Oliver, da Lyset fra endnu to Raketter helt nede ved Horizonten skar gennem Nattens Mørke.

— »Hvor langt væk tror De den er, Styrmand?« spurgte Kaptajn Blackard pludselig.

— »Mener De »Valiente?«

— »Javel.«

— »Aah, jeg tænker en seks syv Miles.«

— »Og den anden?«

— »Aah, det samme, tænker jeg. Jeg vilde anslaa os til at ligge saadan omtrent midt imellem dem.

— »Kom lad os gaa ind i Bestiklukafet,« sagde Kaptajn Blackard og gik foran. »Seks Miles! Tja! Vi var to forud ved Solnedgang. Vi kan ikke være kommen langt fra hinanden, hvis den har holdt Kurs stik Syd de sidste fem Timer. Vel Haye?«

— »Det har jeg heller ikke sagt den gjorde;

svarede Haye idet de traadte ind i Bestiklukafet. Idetsamme standsede han og lyttede.

— »Det er »Diana«. Hør! »Panik over hele Skibet. Vi kan ikke bruge Radio'en ret længe — — — — Rummet er overhedet — —!«

Haye standsede. Alle stod som fastnaglede til Stedet. Saa talte Haye atter:

— »Nu er det »Valiente«, som svarer:

»Vi forcerer alt, hvad vi kan! Hold Modet oppe!«

Kaptajn Blackards Ansigt var mørkt og haardt, da han sendte Blikket fra Haye og over paa Oliver og fra denne mod Døren, hvor idetsamme Patburke kom til Syne.

— »For Guds Skyld! For Guds Skyld,« raabte han og rokkede med Hovedet for at understrege, han havde hørt hvert Ord fra Haye, »De vil aldrig klare den derovre! De kan ikke klare den en Time til!«

— »Her er »Diana« igen,« afbrød Haye ham.

— »Hvad siger den? spurgte Styrmand Oliver og saa spændt over paa ham.

— »For Himlens Skyld! Hurtigt! — — Vi kan ikke klare den en halv Time endnu! — Kvinderne nede paa Mellemdækket er vilde af Skræk. — — De skriger! — — Vi kan hører dem herop! — — Det er frygteligt — —! — — Heden stiger — —! Maskinrummet opgivet og forladt! — — Kan ikke — ikke — ik—i—k —!

Haye standsede.

Ingen talte.

Saa forsatte Haye med dæmpet Stemme: — »Jeg er bange for, deres Radio er gaet!«

Han vendte sig langsomt fra Telegrafbordet om mod de andre, men drejede pludselig omkring igen.

— »Vent lidt! Det er »Valiente«, som kalder. — »Diana!« »Diana!« — »Diana!« —

Haye rystede paa Hovedet og vendte sig atter om mod de andre, idet han sagde:

— »Der er ingen, som svarer!«

Og atter flakkede Kaptajn Blackards Øjne fra den ene til den anden; fra Styrmand Oliver, der med Hænderne i Lommen havde Blikket lige i Dækket, til Patburke, hvis blege, alvorlige Ansigt var tydeligt mærket af Situationen, — — og over til Haye, der med bøjet Hoved vogtede spændt ved Modtageren.

Musklerne i Kaptajn Blackards Ansigt spillede og knyttedes som Nerveknuder. Ogsaa i ham foregik der en Kamp. Paa den ene Side alle de Nødstedte ombord paa den brændende Damper, paa den anden Side den visse Beslaglæggelse af

hans Skib, hvis — — — Aah, han *maatte* le, selv om det lød raat midt i alt dette!

— »De har Ret, Patburke! Fuldkommen Ret! »Valiente« vil ikke kunne naa i rette Tid. Jeg indrømmer, at den eneste Chance, de stakkels Kvindemennesker har endnu, er »King James«! — Og ved den levende Gud, de skal ha' den Chance!

Han lo atter kort og nervøst.

Oliver mødte Kaptajns Blik.

— »Jeg er med, Kaptajn,« sagde han stille. »Det er alligevel den rigtige Maade, at ende dette her paa. Men der bliver nok Ballede med Folkene. De er jo ikke særlig opsat paa at kigge indenfor i en Sydamerikansk Kashot. De er i Stand til at lægge to og to sammen, og er naturligvis hurtigt klar over, at inden vi faar Besætning og Passagerer ombord fra »Diana«, vil vi ha' »Valiente« paa Siden.«

Kaptajn Blackards Ansigt trak sig i bekymrede Folder, da han svarede:

— »Nu skal jeg se til Folkene! Gaa De paa Broen og hold ned mod »Diana«!

Han vendte sig om mod Patburke, medens Oliver: »Ja vel« gled forbi hans Bevidsthed, idet Styrmanden stormede ud af Lukafet.

— »Nu er det Dem, det kommer an paa, Patburke, om vi skal komme tids nok!«

Og Patburke svarede paa sin afbrudte Maade:

— »Gøre mit bedste Kaptajn! Forstaas! Patburke, ingen overflødig Sludder! Allright! Kaptajn, laan mig en Pistol! Ordne et og andet, hvis der bli'r Vrøvl med — altsaa noget med Rettergang — og Kontrabande!«

Med et stille Nik gik Kaptajn Blackard hen til Skrivebordet, aabnede en Skuffe og ledte fire Revolvere frem. De to stak han i sin egen Lomme og de andre to i Haanden paa Patburke, hvorefter han lempeligt skubbede Mesteren foran sig og gik ud paa Dækket. Saa vendte han pludselig om og stak Hovedet ind ad Døren igen:

— »Urge Mand,« kaldte han over mod Hays, »det forekommer mig for Resten, at det Forspring vi fik, i den halve Time fra det Øjeblik, vi ændrede Kurs og til De fortalte mig, »Valiente« signaliserede, forandrede sig ikke saa lidt.«

Hays lo en Smule, og der var et Stænk af Betænkksomhed i hans Blik, da han løftede det mod Kaptajn Blackards og sagde:

— »Se her! Jeg kunde jo ligesaa godt — — Her standsede Hays pludseligt.

Kaptajn Blackard tog et Trin ind, men standsede pludseligt. En dæmpet Mumlen, som voksede

til Raab, steg op mod ham fra Fordækket, hvor Folkene ikke havde været sene til forstaa Meningen med Kursændringen. Uden at skænke Hays mere Opmærksomhed, sprang Kaptajn Blackard ned paa Mellemdækket og løb forud. Han naaede Styrbords Trappe under Broen, hvor en Matros var entret op, medens Raab og vrede Udbrud fra Kammeraterne nede paa Fordækket steg op mod ham.

Kaptajn Blackard langede ud med Armen, og Matrosen, der nu med sine Kammerater var naaet ind i den mørke Løbegang paa Mellemdækket, tumlede tilbage mellem Kammeraterne paa en alt andet end blid Maade.

— »Naa, kom an her! Hvad er Meningen?« raabte Kaptajn Blackard. »Kan I komme væk fra Troppen, I Karle, hva!«

Og Kaptajn Blackard brugte sine Næver saa eftertrykkeligt paa de forreste, at Sværmen gav efter og tumlede ned paa Fordækket. Saa bøjede han sig ned over dem, idet han holdt fast i Gelænderet, og raabte:

— »Næste Gang, i sender en Deputation agter, er det nok med een Mand! Jeg ved godt, hvad der er i Vejen med Jer, det véd jeg. Jeg er en ærlig Mand, lige ud, og der skal ikke være tale om Tvang. Men den Liner dér har Kvinder ombord, saa det vilde være en køn Maade af os at stikke Halen mellem Benene paa, hvis vi lod dem i Stikken. Nu kan i tygge lidt paa det, og hvis der er nogen af Jer, som kommer til det Resultat, at han hellere vil gaa imod mig, frem for at gøre sin Pligt som Mandfolk og gaa i Baaden, naar I faar Befaling, saa lad den Mand bare komme her, og jeg skal ta' vel imod ham!«

Dette Ultimatum besvaredes af en urolig Slæben og Skubben med Fødderne, af et blandet, mumlende Kor af Stemmer, der pludselig standsede ved en ny Lyd, der svagt og ubestemmeligt blandede sig med Bruset af Bølgerne og Maskinens dumpe Slag — et mangetonet Raab, der ligesom baaret af Vinden kastede sig ind over Skibets Lønning. Og samtidig en sortbræmmede Flammetunge, der klippede i Vejret som en Lysbue over et brændende Skib, hvorfra Ildskæret laa over Havet flere Miles rundt.

Som paa Befaling af en Usynlig, drejedes alle Ansigter der over imod — og Kaptajn Blackard stak med et bittert Smil sin Revolver ned i Lommen igen.

— —

En Lysning fremkaldt af de tilbagekastede Straaler, som Streflyset paa en sen Eftermiddag, laa over en snæver Kreds af Havfladen, der

syntes dobbelt sort, blæksort i Modsætning til Lyset, der faldt henover det. Ovenover de flokkende Flammer dannede tunge Masser af sodet Olierøg en gigantisk, grufyldt Hvælving af Uhygge — og midt i dette Helveds-Sceneri laa »Diana« omspændt af Flammer fra For til Agter og med »King James« i kun en Kabellængdes Afstand. Hæse Raab, dæmpet Kommando, hysteriske, vilde Skrig, Eder og Forbandelser blandedes med Lyden fra Spillenes Raslen, der forkyndte, at man ombord i »King James« havde travlt med at faa halet den dyre Menneskelast ombord fra de vippende Redningsbaade langs Skibssiden. Og i alt dette en uhyggelig, dyb Jammertone, et Ekko af Smerte fra det brændende Skib, hvor Spanter, Plader og Stænger vred og bøjede sig i Hedén, medens Nagler og Bolte sprang med en Lyd som fra tusinde Maskingeværs Skratten.

Som smaa Ænder, der vipper paa Bølgerne, gled Baadene fra »King James«, til og fra. Nu laa de under Hækken paa »Diana« og samlede den sidste dyrebare Last — —

Men ind i Lysningen fra det dødsmærkede, brændende Skib, gled gennem det gyldentrøde Vand en graamalet Kanonbaad. Dens Stævn skar gennem dovne, oliemættede Dønninger, og dens Kurs var tydelig, at komme til Luv for hele Sceneriet.

— — —
Ti Minutter senere lagde den sig med sine egne Baade forsigtigt svinget ind klods op ad Siden paa »King James«. Og i Spidsen for sine bevæbnede Folk entrede Davis ombord.

Kaptajn Blackard modtog ham med et mørkt og ringeagtende Blik. Et halvt Minut talte ingen af dem.

Marineofficerens Blik gled henover Skibet og tilbage til dets Kaptajn.

— «Ved Gud! udbrød Davis endelig. »Kaptajn Blackard, De har sgu berøvet mig det meste af Fornøjelsen ved at gribe Dem paa fersk Gerning. Og paa en Maade er jeg jo ked af det, efter det, De her har præsteret.»

Men pludselig skiftede hans Stemme over og blev haard:

— »I Lovens Navn arresterer jeg Dem! Og jeg tænker, De er fornuftig nok til at tage Deres Medicin uden at gøre Modstand.»

— »Jeg, arresteres! Jeg?« udbrød Kaptajn Blackard. — »Og hvorfor? Det er et amerikansk Dæk, De staar paa, Hr. Davis, glem det ikke! Og en Ting til! De skal komme til at bøde haardt for de Huller, De har skudt i os i Eftermiddags!«

»Valiente«s Kaptajn lo overlegent.

— »Yankee Bluff, Kaptajn Blackard! Sig mig hellere, hvad Fragten er for Rifler paa denne Rejse.»

— »Rifler«, svarede Kaptajn Blackard med vel forstillet Overraskelse. »De maa jo være bleven tosset!«

— »Ja, tosset nok til at forlange af Dem, Kaptajn Blackard, at De slaar Skalkningen fra Lugerne og la'r mig komme til«, svarede Davis skarpt.

— »Gaa ad Helvede til«, hvæsede Kaptajn Blackard.

— »De gør kun Dem selv en daarlig Tjeneste ved at spille Fjols«, afbrød Davis ham og vendte sig mod sine Folk med et Par Ordre.

Marinerne adlød, og et Par Minutter senere var Lugerne aabnet. Skæret fra den Erændende »Diana« faldt over en Række Riffelkasser.

— »Sæt Spillet igang dér! Hiv Kasserne paa Dækket og bræk Laaget fra«, kommanderede Hays barsk.

Kassen kom op og blev hevet ud paa Dækket. En Marinesoldat brækkede Laaget op med sin Bajonet.

Davis gik et Par Skridt fremad. Et Blik fra Søfolkene, et forlegent Smil fra Styrmandens og Maskinmesterens Ansigter fik Davis til med en Ed at kaste sig over Kassen. Udover nogle Stænger Raajern var Kassen tom!

— »Godt gjort, Kaptajn Blackard! Men vi gaar videre! De slipper ikke med det!«

En eller anden trykkede hemmelighedsfuldt Kaptajn Blackards Arm. Det var Hays. Og det Udtryk af Uvished og Forlegenhed, som havde lyst over begge Officerers Ansigt og forplantet sig til Kaptajn Blackards, forsvandt som et Lyn ved Telegrafiskens Hvisken:

— »Det er allright! Lad ham bare gaa videre!«

— »Naah«, skreg Davis. »Vil De hellere tilstaa med det samme, eller skal jeg forsøge at faa Sandheden frem.«

— »Ja, nu kan De jo prøve paa det«, svarede Kaptajn Blackard og strøg hoverende med Pegefingeren forbi Davis' Næse, »og saa skal jeg oven i Købet la' Dem ha' den Ulejlighed til Gengæld for den Skade, De lavede paa min Overbygning. Og saa skal De yderligere faa en Regning med Næb og Klør!«

Davis lo haanligt.

— »Hiv dem op, hele Skidtet«, kommanderede han sine Folk. »Vi vil gaa dem igennem een for een, om vi saa skal bruge hele Natten til det!«

Og medens Mylderet af Reddede fra »Diana« vrimlede over Dæk og Mellemdæk som hjemløse



»I Lovens Navn arresterer jeg Dem! Og jeg tænker, De er fornuftig nok til at tage Deres Medicin uden at gøre Modstand.«

og forladede Emigranter paa en Gennemfartsstation, medens Raab i Raadvildhed, Graad og Jammer blandedes med Spilletts Klik-Klak, røg Kasse efter Kasse til Dæks gennem Lugekarmen. Hele Dækket var stablet fuldt.

Men Kasserne var tomme.

Selv den sidste paa Bunden .

Og saa var der ikke mere. Intet var skjult i Rummene For eller Agter. Davis overbeviste sig selv derom med en Lygte i Haanden, og han vendte tilbage til Dækket, rødhovedet og forpustet af Overanstrengelse og splintrende arrig.

— »Hvad er Meningen med dette her,« brølede han over mod Kaptajn Blackard.

— »Fandt De ingen Rifler?« spurgte Kaptajn Blackard med den mest uskrømtede Deltagelse.

— »Hvad er Meningen med de tomme Kasser, spørger jeg Dem om!« gentog Løjtnant Davis haardt.

— »Ja, hvad véd jeg, og hvad De skal bruges til. Det er vel Faglebure, specielt indrettede til

en bestemt Slags Dompap, som færdes i disse Farvande. — Men maaske ta'r jeg fejl.«

Davis, der ikke var modtagelig for en god Spøg, fortsatte rasende:

— »Og saa er der noget helt andet! De har vist en ganske udmærket Radio-Telegrafist ombord.

— »Naa, synes De det«, svarede Kaptajn Blackard uforstaaende. »Ja, jeg begynder for Resten selv at synes det samme.«

Han gik et Par Skridt frem og stak sit Ansigt tæt ind til den andens, og med en Stemme, der efterhaanden steg til Raab, en dundrende Befaling, fortsatte han:

— »Alt det er nu, som det er, og rager ikke Dem. Men De er kommen her ombord paa *mit* Skib og har overfuset mig! De har skuddt paa os med skarpt og forarsaget Skade! Og hvorfor? Uden nogen som helst Grund! Er De klar over det? For saa vil De osse hurtigt blive klar over, at det bliver Dem en dyr Historie! — — Og saa

vil De maaske nu se at faa den modbydelige Rotleyngel, som kom kravlende her ombord sammen med Dem, ned igen i den lille beskidte og væmmelige Blikdaase til Legetøjsbaad, de kom fra! Og det helst lidt hurtigt!»

Et Øjeblik efter blev Davis staaende ubeslutsomt. Forlegent bed han sig i Læberne, men vendte sig saa med en kort og nervøs Latter og gav sine Folk Ordre til at gaa fra Borde. Selv var han den sidste, der djumpede ned paa Kanonbaadens Dæk.

Men oppe langs Rælingen paa »King James« stod Folkene og lo og sendte hjertelige Ønsker om en lykkelig Rejse efter ham.

— »Vil De saa forklare mig dette«, sagde Kaptajn Blackard henvendt til Haye. »Men skynd Dem, for vi har meget at tage Vare med at faa vores levende Last sat i Land hurtigst muligt.«

— »Ja«, svarede Haye og lo hjerteligt. »Sagen er i Korthed den, at der i Nat oppe paa Nuerta-Floden bliver lossat to Ladninger Rifler.«

Kaptajn Blackards Ansigt var et eneste stort Spørgsmaalstegn, men Haye bare lo, saa det klukkede. Og pludselig gik der et Lys op for Kaptajnen.

— »Naa saadan!« udbrød han. »Det er altsaa ikke alene ham, der er bleven taget ved Næsen, men ogsaa mig. En ganske gemen Lokkedue!«

Haye havde ondt ved at holde sit Ansigt i alvorlige Folder.

— »Og hvorfor fik jeg ikke noget at vide, maa jeg spørge?«

»Fordi, Kaptajn, at det jo strengt taget ikke er noget som angik Dem.

-- »Hvad siger De? Angik det ikke mig?«

»Nej! For De blev jo betalt forud for Rejsen«, svarede Haye og klukkede igen. »Og den forløb jo fuldstændig, som den skulde. Det var Generalens Ordre, at det skulde ordnes saaledes, for han vilde ikke løbe an paa Tilfældighederne. Ingen kendte Sagens rigtige Sammenhæng undtagen Agenten i San Francisco, Firmaet, som solgte Riflerne, jeg og saa Kaptajnen paa det Skib, der tog dem ind i San Diego. Og Davis fik jo ogsaa sin »Næse« ud af det. Ser De, Generalen vilde selv tage Ansvaret, fordi Modpartens Regering havde sendt Spioner ud for vor Agent i San Franciska. De tomme Kasser blev fyldt med Raajern og afsendt dér, Riflerne blev sendt til San Diego, men Spionerne rapporterede, at vi lastede i San Francisco. Den Dag, vi passerede San Diego, afsejlede de to Skibe, som var lastet med Rifler, og fulgte med os langs Kysten — og derfor

var det, vi fik Radio indstalleret. Vor Opgave var at henlede »Valiente«s Opmærksomhed paa os, medens de andre lossede paa Nuerta.«

— »Og«, fortsatte Haye, »saa afsendte jeg en fingeret Oplysning om Stedet for vor Indsmugling, og straks laa jo »Valiente« og ventede paa os. Det er det hele, undtagen naturligvis, at jeg i Nat, efter at vi havde vundet et Forspring, opgav ham vor rigtige Kurs for at holde ham til Ilden saa længe som muligt og give Baadene ved Nuerta al den Tid, de behøvede.«

»Hvorfor sagde De mig ikke det noget før?« spurgte Kaptajn Blackard.

— »Jeg vilde have fortalt Dem det, Kaptajn, efter at vi havde signaliseret »Diana«s Brand, hvis Besætningen var gaaet til Voldsomheder og afslaaet at hjælpe. Men det gjorde den jo ikke — vel? Og saa haabede jeg, vi endda skulde kunne være naaet til Hjælp og være kommen væk igen, inden »Valiente« naaede op. Naa, Ordre er Ordre, og mine var at holde Bøtte.«

Kaptajn Blackard rystede paa Hovedet og udbrød:

— »Gud, sikken en Dumrian, jeg har været.«

Potburke, som i dette Øjeblik kom til Syne, fandt ved disse Ord Anledning til at indskyde:

— »Ja, Kaptajn! Siger ikke meget, her! Snakker skidt, men for en Gangs Skyld har De Ret! Syn's jeg.«

Oliver kom over mod dem.

— »Ja, Kaptajn«, sagde han og rodede i Lommen efter noget Cut'-pluck. »Nu har vi jo to Ladninger, som vi ikke havde regnet med. Og jo før, vi kan faa den ene hevet over Bord og den anden sat i Land, des bedre. Ellers tror jeg ikke, der er saa meget som en Beskøjt tilbage her ombord, naar der er gaaet en Time.«

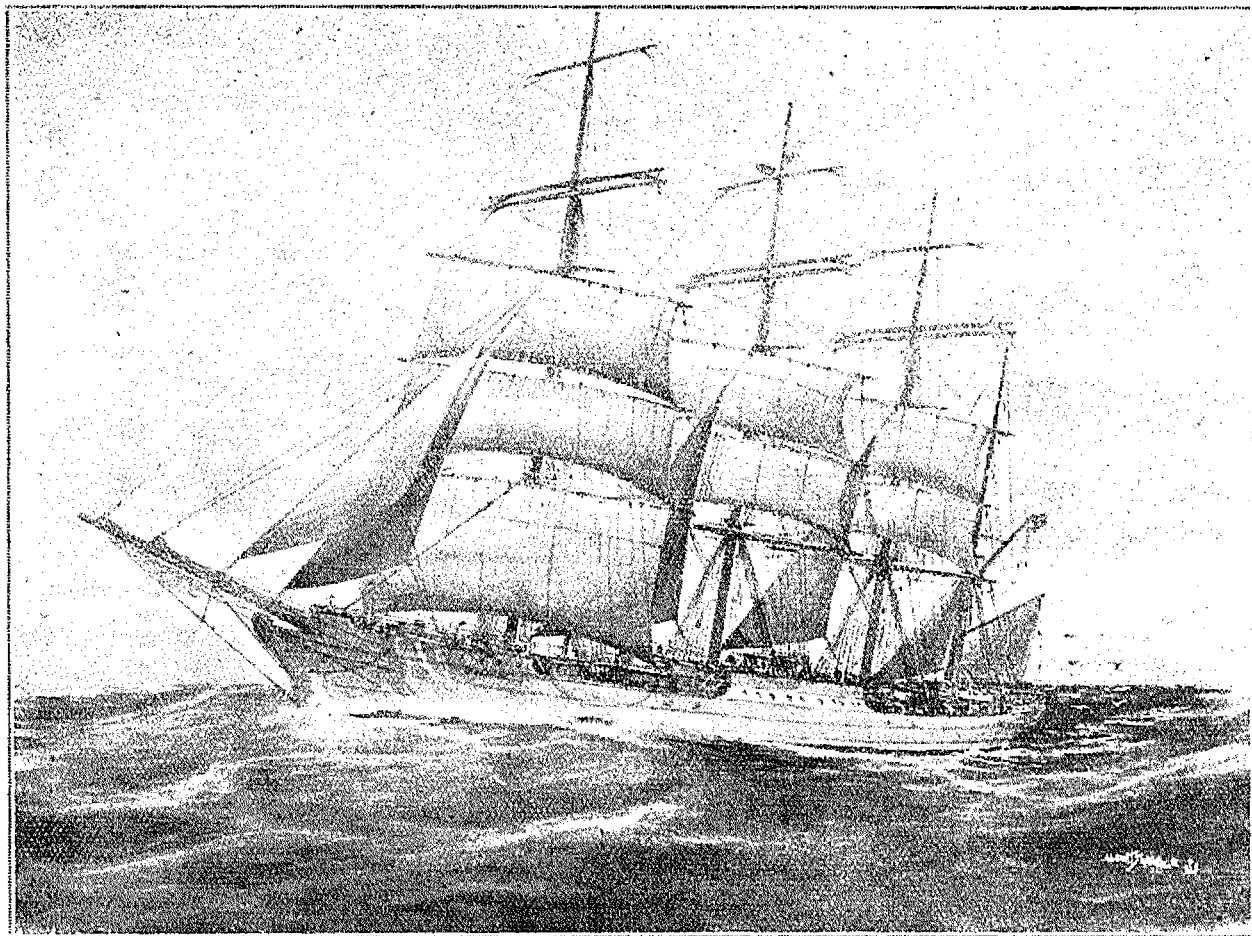
— »Allright«, svarede Kaptajn Blackard og lo tilfreds, idet han lagde sin Haand med et fast Tag paa Styrmandens Skulder. »Lad Mandskabet gaa igang med Kasserne og sæt fuld Kraft med Kurs mod Land.«

Telegrafens beseglede denne Ordre samtidig.

— »Og nu De, unge Mand«, sagde Kaptajn Blackard og vendte sig mod Haye med et langt sigende Blik. »Jeg har en Følelse af, at De i Virkeligheden kunde klare flere Ting pænt her ombord i Generalens Interesse, saalænge han har Brug for os. Vel at mærke, hvis De da synes, der er tilstrækkeligt spændende her ombord! For i saa Tilfælde kan jeg tilbyde Dem en Hyre.«

Haye lo og svarede:

— »Ja, det var netop det, jeg vilde ha' spurgt Dem om.«



DET FRANSKE SKOLESKIB „RICHELIEU“

Det franske Blad »Illustration« skriver:

Indtil for ganske nylig var Frankrig den eneste af alle søfarende Nationer, som ikke ejede et Skoleskib for Handelsmarinens Officerer. Dette er nu Tilfældet, idet man i Foraaret udrustede Sejlskibet »Richelieu« i Nantes til et længere Togt med en Besætning af Officerselever fra Handelsmarinen. Vi skylder dog Sandheden at sige, at »Compagnie générale transatlantique« i flere Aar ombord paa dets Dampers »Jacques-Cartier« har uddannet og bekostet Underhold for et større Antal unge Mennesker, som forberedte sig til Dæks- eller Maskinofficerer. Men eftersom det senere stod Eleverne frit at vælge, hvilken Retning indenfor Skibsfarten de vilde, maatte dette regnes for en særlig Institution. »Richelieu« er i Modsætning hertil administreret i Forstaaelse med Under-Sekretariatet for Handelsmarinen af Foreningen for Skoleskibe, som bestaar af et større Antal maritime Firmaer i Spidsen for hvilke staar »Compagnie générale transatlantique«. Og en fælles Forstaaelse af Sa-

gens Betydning besjæler samtlige franske Skibsfartsfirmaer, som jo er lige interesserede i Dan- nelsen af et Korps af godt instruerede og handle- dygtige Officerer.

»Richelieu« er det gamle »Pola« fra den tyske Handelsflaade. Den blev overgivet til Frankrig i Overensstemmelse med et af Punkterne i Freds- traktaten, der bestemte, at Tyskerne skulde er- statte de Allierede en Del af den Tonnage, de havde sænket med deres Undervandsbaade. Frankrig modtog samtidig Sejlskibet »Prinzess- Eitel-Friderich« med hel Udrustning som Skole- skib, senere omdøbt til »Colbert«. Man havde forøvrigt først tænkt, at udruste og benytte dette Skib, men da det ikke kunde tage Last ind, be- sluttede man sig tilsidst til »Richelieu«, der i den Henseende tilfredsstillede enhver Fordring. Man haabeede endvidere, at Fragten vilde kunne dække Udgifterne, da man af Eleverne kun vilde for- lange en minimal Betaling for Føden. Og denne Bestemmelse maa siges at være udmærket. Et Skib bestemt til Uddannelse for Officerer til Han-

delsflaaden skal kunne transportere Gods som disse Skibe og ikke anvendes som en Slags flydende »højere Skole«.

Dette smukke Skib, hvis Udrustning og Tilrigning blev forestaaet af Kaptajnen paa Damperen »Chéron«, er rigget som firemastet Bark og maa-ler 96 Meter fra For til Agter, 14,32 Meter fra Dæk til Køl og 8,35 Meter i Bredden. Fløjknappen paa Stortoppen er 50 Meter over Dækket. Skibet maa-ler 3116 BT, 2808 NT, og laster 4700 D.W. Besætningen bestaar af fire Officerer, en Læge og 29 Matros og er indrettet til at kunne tage 24 Elever. Disse faar Betegnelsen: Officers-Aspiranter i Den Franske Handelsmarine og skal modtage den tekniske og praktiske Undervisning, som det vilde være dem umuligt at opnaa paa en Skole i Land, ja selv ombord paa en Damper. — Og de skal trænes op i den indviklede og haarde Gerning, som Sømandens Arbejde nu engang er.

Det er nu snart ret længe siden, man fra vore Kystegne gik til Søs som ung. Naar en Dreng dengang kom ud af Skolen, 12 til 13 Aar gammel, sendte man ham til Søs som Skibsdreng paa et Sejlskib, hvorefter han langsomt avancerede til Jungmand, Let-Matros og Matros, hvorefter han omkring 20 Aars Alderen kom til Orlogs. Efter at have aftjent sin Værnepligt og hvis han havde tilegnet sig nogle Særkundskaber foruden at have mindst 60 Maaneders Skibsfart i Bogen, gik han saa paa Navigationsskolen og læste — til Langfarts- eller Kystfarts-Eksamen. De, som ønskede at undgaa Skibsdrengens besværlige Tid og ønskede bedre Forplejning end almindeligt, betalte saa en bestemt Sum til Rederiet og gik ud som Skibsfarts-Elever, men lærte ellers Arbejdet og tjente deres Grader igennem paa samme Maade. Nutildags, da øjensynlig selv Kyst-Befolkningen mere og mere lader sig lokke af Handel og Industri, medens Skibsfarten interesserer den mindre, er det derfor i stigende Grad Gaard- og Godsejersønner fra det Indre af Landet, som lader sig drage af Havet. Desværre kommer de temmelig sent til Søs og uden at eje den fra Fædrene nedarvede Fortrolighed med Søen og maa derfor begynde helt forfra. Det er da fortrinsvis den Slags Elever, Livet ombord paa Skoleskibet skal give den mangedoblede Undervisning i Sømandskab og bibringe det Kvantum af Koldblodighed, Akkuratesse og Energi som en rigtig Sømand skal eje.

Desværre er der nu kun faa Sejlskibe tilbage, og det er sørgeligt, saa vist som de i Virkeligheden repræsenterede ligesaa mange Skoleskibe.

Dampen har fortrængt Vinden som Drivkraft, men Havet, det evige Hav, forbliver det samme uberegnelige, aldrig sikkert, ofte farligt, til Tider frygteligt i sin Vælde. For at kunne herske over det, maa man være en haard Hals, beslutsom og hurtig uden Tøven, for Havet venter ikke. Men faar lige saa lidt Tid til at forberede sig til at bekæmpe det, som til at flygte for dets eneældige Magt, Stormen — Stormen, Orkanen, der løfter Bølgerne til Hushøjde — men som man dog kan lære at faa til Ven og besejre. Manøvrerne med Sejlene og Øvelserne i Riggen vil gøre Ungdommen ombord frygtløs, raadsnar og tap- per. Alle Nationer har valgt Sejlerne til Skoleskib i Stedet for Damperne. Og en Ting til — Vinden er gratis.

Andre Lande har talrige Træningskibe. Ogsaa Tyskerne havde flere før Krigen, og efter Fredslutningen er de atter under Sejl. En Oversigt, som blev foretaget paa den aarlige Generalforsamling i »Tysklands Forening for Skoleskibe«, afholdt i Travemünde sidste Sommer, viste tydeligt, hvor langt man der var fremme. Fremstaaende Medlemmer af Regeringen og Marinen var til Stede. Professor, Dr. Schelling paaviste da, at i de 25 Aar Foreningen havde eksisteret, havde den uddannet 5000 udmærkede Officerer til Handelsmarinen. Og i Øjeblikket uddanner de hvert Aar c. 250. Denne Forening støttes af Regeringen og de store Rederier.

Amerikanerne har ligeledes flere Skoleskibe. Et af dem er »Newport«, et Sejlskib forsynet med en mindre Dampmaskine til Anvendelse i Vindstille. Af de forskellige Stater har f. Eks. Massachusetts og Pennsylvania hver et Skoleskib, og Udgifterne til disse to afholdes paa følgende Maade: Til hvert Skib afses U. S. A. 25,000 Dollars om Aaret, og selve Staten 75,000 Dollars; hver Elev betaler et Indskud paa 50 Dollars og skal selv vedligeholde sin Ekvipering, hvilket bliver c. 30 Dollars i de 3 Aar.

»Richelieu« vugger sig nu for fulde Sejl over fjerne Have mod fremmede Kyster. Fra Mers og Skanse har Eleverne set Frankrigs Jord synke under Horizonten. Og først flere Maaneder efter skal de gense de hjemlige Kyster, forhaabentlig stolte over vel gennemført Togt.

Franskmændene kunde godt have nævnet Danmarks prægtige Skoleskibe, men det vilde naturligvis have været flovt for »les braves français«.

R.



Smørpenselen

af Oscar Jensen.

En hvidglødende Sol paa en knaldblaa Himmel den 21ende Juni, paa Højde med Bahama og paa Længde med Kap Farvel og ikke et Pust af Vind er Astronomi, Geografi og Meteorologi. Tilsammen giver det en varm Dag; og dette er ganske naturligt under et Himmelstrøg, hvor Solen staar for Jorden som en Vendekaabe.

Havet laa som et mægtigt Fad blaasurt Mælk med flimrende Fedtperler af Solstrejf i Fiskeynge og hist og her med en brungul Antydning til tyk Fløde af Saragossatang, og Briggen laa midt i Fadet og skinnede hvidt fra Fløjknep til Vandgang, endskønt Riggen var nytjæret, og Skroget var malet sort.

Solen havde gjort et hastigt Morgentoilette bag et Skærmbædt af et tilsyneladende højt Bjergland, som dog hurtigt smeltede i Straalehavet og flød ud til intet som det Smørland, det var, og nu gik den sin Morgentur op over den østlige Himmel — langs Krebsens Vendekreds, mens Briggens Mandskab gik til Frokost.

Det var varm Frokost. Kaffen stod paa Kogepunktet, Boghvedegrøden paa Brændpunktet, og Folkene i Lukafet sad paa hver sit Tyngdepunkt og gispede og transpirerede, mens de skoldede og brændte sig paa den varme Mad. De havde Hastværk. Der skulde ogsaa være Tid til en Røg.

Kiksene var det eneste spiselige, som ikke var paavirket af Varmen. Men saa havde Alderen her

gjort sig gældende, og den havde gjort dem levende. De havde passeret Linien mindst fire Gange — og Kap Horn baade frem og tilbage, og de var saa haarde at bides med som dette Forbjergs haardeste Roks. Kiksene kravlede, og Smørret løb, og det var vanskeligt at faa Sammenhæng mellem nogen af Delene.

Blandt Besætningen foran Stormasten var Tømmermanden den eneste, som før havde været ude for noget lignende. Han var gammel Langfarts-Sømand og kunde tale med om hede Zoner. Han kunde spinde en Ende saa varm, at Kammeraterne formelig glødede af Begejstring og Spænding, mens han fortalte. Men Kammeraterne var ogsaa lutter Nord- og Østersø-Rakkeré, der aldrig før havde haft Næsen vesten for Landsend.

Jo, den Tømmermand var en Gut, som havde oplevet noget af hvert, og han lagde ikke Skjul paa sine Oplevelser. Han vidste Besked med alt — og med, hvad der var Skiæk og Brug — baade ombord og i Land og under alle Himmelstrøg. Og nu bandte han paa, at det var paa høje Tid, at Skipperen udleverede en Smørpensel.

Det kunde der være en Smule Mening i, var Kammeraterne rørende enige om. — Selvfølgelig maatte de have en Smørpensel, naar de sejlede paa Varmen. — Der var jo ikke Spor af Sammenhæng i, at de sad her og stak til flydende

Smør med en varm Kniv. — Paa den anden Side var Sammenhængen naturligvis al for stor, naar de dyppede Beskøjterne i Smørret. — Det ene var Fedteri — det andet Fraadseri, og skulde det udjævnes, maatte der en Pensel til. — Men det var selvfølgelig ogsaa kun Fedteri fra Skipperens Side, naar han ikke for længe siden havde udleveret dem en Smørpensel. — Eller havde den Gamle maaske aldrig selv sejlet sammen med en saadan Tingest før. — Man skulde næsten ikke tro det. — Men saa var det jo ogsaa paa Tiden, at han fik at vide, hvad der hørte sig til, naar Smørret løb Kapløb med Ormene i Beskøjterne.

Argumenterne var vidt forskellige blandt Matroserne i Briggens Folkelukaf; men Meningerne var ens, og de faldt alle i Traad med Tømmermandens. — Selvfølgelig maatte Skipperen udlevere dem en Smørpensel.

Den eneste, som ikke gav sin Mening til. Kende, var Niels. Men Niels var ogsaa kun Dreng, og han vidste af Erfaring, at hans personlige Mening overfor Tømmermandens højst var en Næsestyver værd. Derfor spiste Niels sin Mad uden Indvendinger og gjorde for øvrigt sin Pligt som Skibsdreng. Han smilede eller lo af fuld Hals, eftersom de ældre Kammerater syntes, at de selv var morsomme.

I sit Inderste fandt Niels ikke, at Samtalen gav Anledning til Morskab. Tømmermandens Bemærkninger i Almindelighed om Skik og Brug huede ham slet ikke; og stod Bemærkningerne i Forbindelse med Briggens Sejlads Syd over, var han ikke fri for at føle sig en Smule ængstelig til Mode. Niels havde ikke glemt den første Dag i Søen, da Tømmermanden sendte ham agterud til Skipperen efter tre Glas og bagefter udleverede ham til Kammeraternes Spot. — Hvorfra skulde han, som aldrig før havde sat sine Fødder ombord i noget Skib, vel ogsaa kunne vide, at otte Glas var en Vagts Tidsinddeling til Søes, og at de tre, han var sendt efter, var Frivagt. Han huskede mange andre Tilfælde, hvor man havde moret sig paa hans Bekomning — baade For og Agter. Der var næsten ikke forløbet en Dag siden Rejsens Begyndelse, uden at han havde maattet hente et eller andet, som han ikke vidste, hvad var. Og Morskaben over hans Uvidenhed havde til Tider været saa grovkornet, at det havde gjort ondt. Han havde været sendt til Andenstyremand efter en Spæksnitte — og fra Andenstyremand til Tømmermanden efter en Klamp hugger. Hos den ene havde han faaet et Spark i Enderen, hos den anden et Dask i Hovedet; thi baade den ene og den anden havde i disse Tilfælde tvivlet om

hans Uvidenhed og taget sig Skældsordene til Indtægt. — Og nu sidste Nat, da han til Trods for sin energiske Protest havde maattet sidde en hel Time paa Røjlraaen og holde Udkig efter Vende-kredsen og bagefter blev skældt Huden fuld, fordi han havde ladet den passere uden at varsko. — Mon de da virkelig troede, at de kunde bilde ham alt ind. — Ja, det maatte de vel tro, eftersom at hans Protesteren ikke nyttede. Niels tvivlede ikke om, at det blev ham, der maatte hente Smørpenselen, naar Skipperen ikke selv udleverede den; og den Mission tiltalte ham ikke, selv om baade Smørret og alle Kammeraterne talte nok saa meget for Nødvendigheden af et saadant Redskab.

Men ingen spurgte om, hvad der tiltalte Niels. Hans Anelse slog til paa en Prik. Han maatte bryde af midt i Frokosten — og afsted efter Penselen.

Skipperen og Styrmandene sad hver med en Kop Kaffe, der duftede som en Blanding af Rio og Sct. Croix, da Niels traadte ind i Kahytten og forebragte sit Ærinde.

»En Smørpensel!« udbrød Skipperen, og han saa et Øjeblik forskende paa Niels.

»En Smørpensel!« gentog begge Styrmandene i Munden paa hinanden, og de saa paa Skipperen i spændt Forventning.

»Sig til Tømmermanden, at Smørpenslerne er gømt ned i Slapkisten, og at jeg i Øjeblikket har forlagt Nøglen«, sagde Skipperen og lagde Ansigtet i ligegyldige Folder igen, mens begge Styrmandene druknede et Smil i den sorte Kaffe med Duften fra Rio og Sct. Croix.

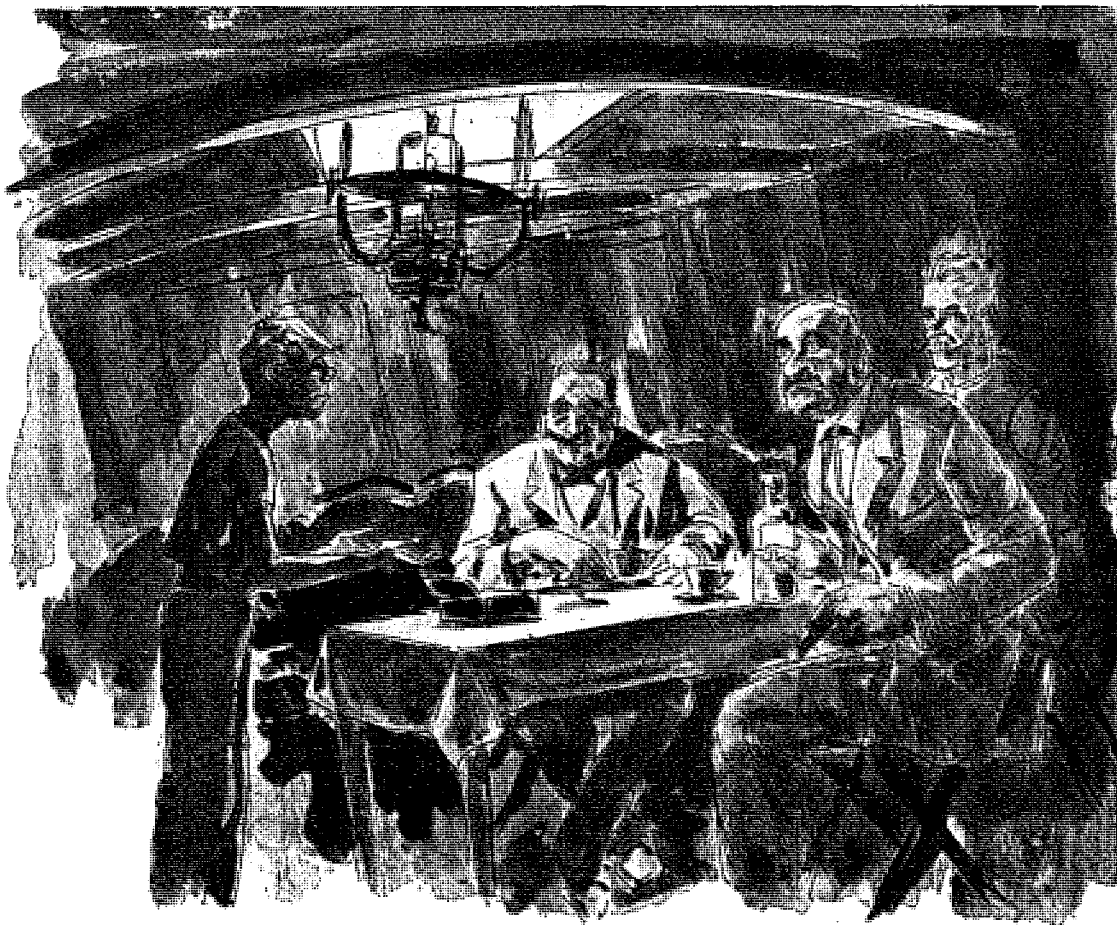
Niels fandt ikke noget mistankeligt ved den Besked. Han havde saa ofte hørt Tale om Slapkisten, og han vidste ogsaa, at den indeholdt forskellige Ting, som Søfolk kunde faa Brug for paa Rejsen. Men ikke desto mindre blev han modtaget med et Hyl af Latter, da han overbragte Kammeraterne Skipperens Svar.

Kun Tømmermanden holdt sig alvorlig, og han lod uforstaaende, mens han med hurtige Kast langede spørgende Blikke fra den ene til den anden.

»Hvad ler I af? — Hvad i Alverden? — Hvad ler I af?«

Hvad de lo af? — Det var ogsaa et Spørgsmaal. — Som om de ikke alle vidste, at Slapkisten var en fælles Betegnelse for alle de Varer, en Skipper driver Forretning med i Søen, og at den kun var Kiste af Navn. — Naturligvis lo de af Niels — og af *Nøglen til Slapkisten* — naturligvis.

Men Tømmermanden havde ikke opfundet



- »En Smørpensel!« udbød Skipperen, og han saa et Øjeblik forskede paa Niels.
 — »En Smørpensel!« gentog begge Styrmandene i Munden paa hinanden, og de saa paa Skipperen i spændt Forventning.

Nøglen til Slapkisten, og han fandt heller ikke, at den var morsom, selv om det var nok saa indlysende, at det ikke var paa hans Bekostning, den havde givet Anledning til Kammeraternes Lystighed. Han følte, at Skipperen havde sat ham til Vægs, og han gav Følelsen Luft.

»*Nøglen til Slapkisten!* — Hæ! — Det var ogsaa noget at le af! — Saadan en fortærsket Vit-tighed, der var lige saa gammel som Methusalem.«

Imidlertid fik Frokosten Ende. Piberne blev tændt, og midt i Røgen kom Styrmanden og tørnede til. Og nu stød den paa Sæbelud og Skuresten blandet med Matrossved — og derefter en Omgang af en anden Tønde, hvis Indhold sved som Helvedesild.

Solen brændte. Luden brændte, og Dækket brændte. Men da Skipperen ved Middag tog Solhøjden, var Luden spulet bort og Dækket tjæret fra For til Agter, og nu brændte som antydet og

saa Tjæren — brændte og sved i Hud og Øjne. Alt i alt var det en varm Formiddag, og Varmen kulminerede samtidig med Solen — i Kokkens gule Ærter.

Temperaturen i Folkelukafet havde sat Liv i Revner og Sprækker, da Mændene ved Middagen sad bænkede om den dampende Ærtebakke. Kakerlakerne myldrede ud og ind overalt — lange, tynde og sprælske Hanner — kluntede Hunner med fyldte Æggesække slæbende efter sig. Nogle var sorte, andre brune, og der var enkelte, som hverken var det ene eller det andet; thi disse sidste var gennemsigtige som let mattet Glas, og som en Kakelak er, naar der fornylig har skiftet Ham. De løb, og de sprang, og de vimsede op og ned ad Skodderne og hen over Loftet, og de plaskede som Tagdryp ned i Ærtebakken.

At Kakerlakker i Mad er Griseri, var alle enige om; men at dette ingen Steder hørte hjemme, protesterede Tømmermanden imod. Han hæv-

dede bestemt, at det hørte med, naar man sejlede paa Varmen, og at denne Plage var aldeles uundgaaelig, saafremt man da ikke spiste sin Mad i fri Luft — eller under Net. — For Resten vidste han ikke, om der fandtes Kakerlak-Net ombord. — Det var jo ikke alle Skibe, der var lige godt udrustede til at sejle paa Varmen. — Men de havde jo Lov til at spørge. — Moskito-Net havde de i hvert Fald nok henne Agter, og et saadant kunde saamænd ogsaa bruges i Mangel af andet.

Niels sad som paa Naale. Han skottede efter Tømmermanden — efter Kammeraterne — og efter en Udvej til at slippe fri for at blive sendt afsted igen. Og imens sad Kammeraterne og tyggede aved om — baade paa Ærterne og paa Tømmermandens Net — og ikke mindst paa de Kakerlaker, som nu og da smuttede gennem Masketerne.

Saa kaldte Skipperen fra Halvdækket:

»Niels!«

Niels slap Skeen og blæste paa Ærterne ved Udsigten til at blive fri for at hente Net, og han sprang langs Gangbrædderne over det nytjærede Dæk og gjorde alle Kakerlaker til Skamme, mens Kammeraterne sad og glemte deres eget Forlangende til Frokost over Skipperens hensynsløse Kalden i Middagstiden.

Hvad nu? — Hvad vilde Skipperen? — Kunde han ikke lade Drengen have Madro? — Hvad var det, der havde saa stort Hastværk, at det ikke kunde vente, til de kom paa Dækket igen? — Hvad lignede det at stjæle Drengens sparsomt afmaalte Spisetid? — Hvad skulde Niels?

Det var mange Spørgsmaal paa en Gang, og der var ingen til at besvare dem, før Niels et Øje-

blik efter kom tilbage. Drengen traadte ind i Lukafet med Troskyld i Ansigtet og med en Pakke i Haanden. Hans Troskyld var aabenlys, men desto mere fordægtig var Pakken, og ingen kunde ved et flygtigt Syn faa andet ud af den end en aflang Rulle Avispapir.

»Hvad vilde Skipperen?« spurgte Tømmermanden kort. »Og hvad har Du der?«

»Det er den Smørpensel«, svarede Niels og rakte Pakken hen mod Tømmermanden i en lang, stiv Arm.

»Smørpenselen!« kom det i Kor fra Kammeraterne, og de tænkte alle som én paa *Nøglen til Slapkisten* og fniste.

Tømmermanden sad som naglet til sin Skibskiste uden at røre et Lem. Han stirrede stift paa Pakken, som Niels vedblivende og ufortrødent rakte hen imod ham. Han stirrede paa Niels og paa det fnisende Kor, og hans Bryn trak sig sammen.

»Hvad e-r det?«

»Smørpenselen«, gentog Niels uden at fortrække en Mine. »Og jeg skulde sige fra den Gamle, at den skulde afleveres igen i ren Stand, naar der ikke var Brug for den mere.«

»Idiot!« raabte Tømmermanden og sprang op og langede ud efter Drengen. »Kraftidioter!«

Men Niels parerede Slaget med Pakken, saa Avispapiret brast, og Indholdet faldt paa Dørken. Og der laa Smørpenselen, som til Frokost var fostret i Tømmermandens Hjerne som en Spøg, og som i Formiddagens Løb var bleven til ramme Alvor i hans Hænd for til Middag at ende paa Lukaf-Dørken i en brun Pøl som det, den var — en sølet Tjærekost.

Matros indstillet til Carnegie-Fondet. — Med Fare for sit Liv reddede han en mindreaarig Pige.

Hos Dommer Skachauge mødte fornylig en Matros Jørgen Henrik Krull fra Dampskibet »Kalifornien«. Han havde den 14. August 1924 reddet en lille Pige fra at drukne. Naar Sagen først nu er kommen for, skyldes det, at »Kalifornia« har været paa Langfart.

Sagen var følgende: En Blikkenslagermester Riedel med Hustru og tre Døtre, boende i Kronprinsessegade, havde været ombord paa Skibet for at sige Farvel til en Slægning. Ved 10-Tiden om Aftenen gik de i Land. Umiddelbart efter hørtes der høje Skrig; det var fra den 12aarige Else, som var faldet i Vandet mellem Skibet og Bolværket.

Kruul entrede straks ned. Mens han hang i Landgangsbroen med Benene i Vandet, lølte han sig grebet i Benene. Han blev trukket ned i Vandet, og den lille Pige, der var vild af Skræk, omklamrede ham, saa at de var ved at gaa til Bunds begge to. Det var en yderst farlig Situation, idet Matrosen næsten ikke kunde bevæge sig i det snævre Mellemrum mellem Skibet og Bolværket.

Lige som Krull var saa admattet at han var ved at gaa ned med den lille Pige, blev der kastet et Tov ned til ham. Han samlede sine sidste Kræfter og hagede sig fast i Tovet med den lille Pige i Armene, og saaledes blev de halede op.

Sagen sluttedes og blev tilstillet Ministeriet med en Indstilling om Belønning.

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -

Sparsommelighed og solid Velstand.

T idens Løsen er unægteligt »at spare« — hvad enten det gælder Staten, Kommunen eller den enkelte i Samfundet.

Under Højkonjunkturerne, hvor Pengene flød rigeligere ind end nu, var der ingen, der gav Agt paa Smaapengene; man brugte, hvad man havde, og i mange Tilfælde endda lidt til, og Resultatet blev da ogsaa, at det overalt stod daarligt til med Økonomien, da de vanskelige Tider kom.

Nu er der imidlertid en anden Aand raadende, idet man anerkender selv Smaabeløbenes Værdi, og til Gavn for Samfundet i Almindelighed og for den enkelte i Særdeleshed er Sparsommelighed sat i Højsædet.

Vi vil her fortælle Læserne om en Virksomhed, nemlig: Dansk Spareselskab, som absolut maa siges at have gjort sit til at fremme det vanskelige Problem »at spare«, og man vil se, at Mulighederne for Sparsommelighed i vor økonomisk vanskelige Tid ved dette Selskabs Drift i høj Grad er tilstede.

Selskabets Hovedkontor er som bekendt i København, og herfra ledes denne betydelige Virksomhed baade her og ude i Landets forskellige Egne ved en vidt forgrenet Distrikts- og Lokalrepræsentation, saaledes at der er Føling med selv den mindste Landkøbstad og det yderste Opland gennem lokale, velansete Tillidsmænd.

Af den foreliggende Aarsberetning og det sidste

Aars Regnskab fremgaar det da ogsaa, at Sagen arbejder sig støt fremad, og mange vil sikkert forbausede ved at erfare, at den daglige lille Mønt, 10 eller 25 Øre, kan blive til saa store Summer, som Regnskabet udviser.

Der blev saaledes udbetalt til Sparerne i Løbet af sidste Regnskabsaar 866,307,00 deraf til Skolebørnenes Sparekasse ... 266,528,74 endvidere til Laan til Medlemmerne... 81,375,48 til Julesparere 13,661,63 Desuden var hensat til almindelige udløbne Sparere 367,838,58 og til frivillig Udtrædelse 176,468,98

Det er et smukt og fortjenstfuldt Arbejde, naar man betænker, at de nævnte Smaapenge ellers let var smuldret bort uden virkelig Gavn for nogen, og Bladets Læsere vil sikkert ved dette Indblik i Talstørrelserne anerkende Spareuhrets Berettigelse.

At »Dansk Spare-Selskab«s Opgave er god og sund, forstaas desuden af de store Leverancer af Spare-Uhre til Norge, Sverige, Finland, Holland, ja endda til Buenos Ayres, Argentina, ligesom Selskabet arbejder videre for Sagen i en Del andre Lande, hvor det er lykkedes at faa Interessen vakt, idet Selskabet selvfølgelig gaar ud fra, at samme Motto, som Selskabet herhjemme virker efter, ogsaa maa gælde andre Steder paa Jordkoden, nemlig:

Solid Velstand skabes som Regel ikke af det, der tjenes, men af det, der spares.

Osv. H.

Da Spiritusforbudet blev hævet i Moskva. — De nye Rekrutter holdt deres Indtog sammen med »Dronning Wodka«. — 4500 Personer i Detentionen.

Den 5. Oktober gav Sovjet Brændevinssalget fri. Begenheden blev med stor Sans for Effekten forberedt ved fire fuldkomne »tørre« Dage, saa hele Byen var moden til at stille sin Tørst med Liv og Lyst. Samme Dag, da Wodka-Salget begyndte, holdt en Skare nye Rekrutter deres Indtog i den gamle Hovedstad og styrtede sig over Brændevinsudsalgene.

I Løbet af faa Timer var Moskva een stor Drikkebule. Fulde Mennesker, Mænd og Kvinder, ravede gennem Gaderne, sloges og øvede Hærværk. Ekstra Politimaatte udkommanderes, og Detentionslokaler og Sygehuse overfyldtes. Heksesabbaten varede en hel Uge!

Wodka-Salget blev frigivet, fordi man ikke kunde holde Styr paa Smøgdrikkeriet. Direktøren for et stort Hospital i Leningrad havde saaledes if. »Neues Wiener Journal« omdannet sit Hospital til en Wodka-Bule,

hvor natlige Orgier fejredes. Patienterne deltog, og Gagens løse Fugle blev hentede til Festen af Direktøren personlig.

Flyvningen over Afrika.

De tre engelske Flyvemaskiner, som er i Færd med at flyve tværs over Afrika fra Cairo til Kano i det nordlige Nigeria og tilbage, er naaet et godt Stykke frem og naaede Khartum den 28. Oct.

Den 29. Oct. rapporteredes de ved El Fasher i det vestlige Sudan. De skal nu tilbagelægge over 1200 eng. Mil over Ækvatorialafrika, før de naar Kano.

Fiskeriinspektionen.

Inspektionsskibet »Beskytteren«, der afgik herfra den 5. Oktober, overtog Fiskeriinspektionen ved Øerne den 10., og har siden da — indtil den 30. Oktober — inspiceret i udstrakt Grad saavel ved Dag som ved Nat.

Ca. 20 Trawlere formenes at være ved Øerne for Tiden. Ingen Lovovertrædelser er observeret.

DANSK HANDEL, INDUSTRI



Landing - jetty at Harwich-Ferry »Harwich-Zeibrugge«.

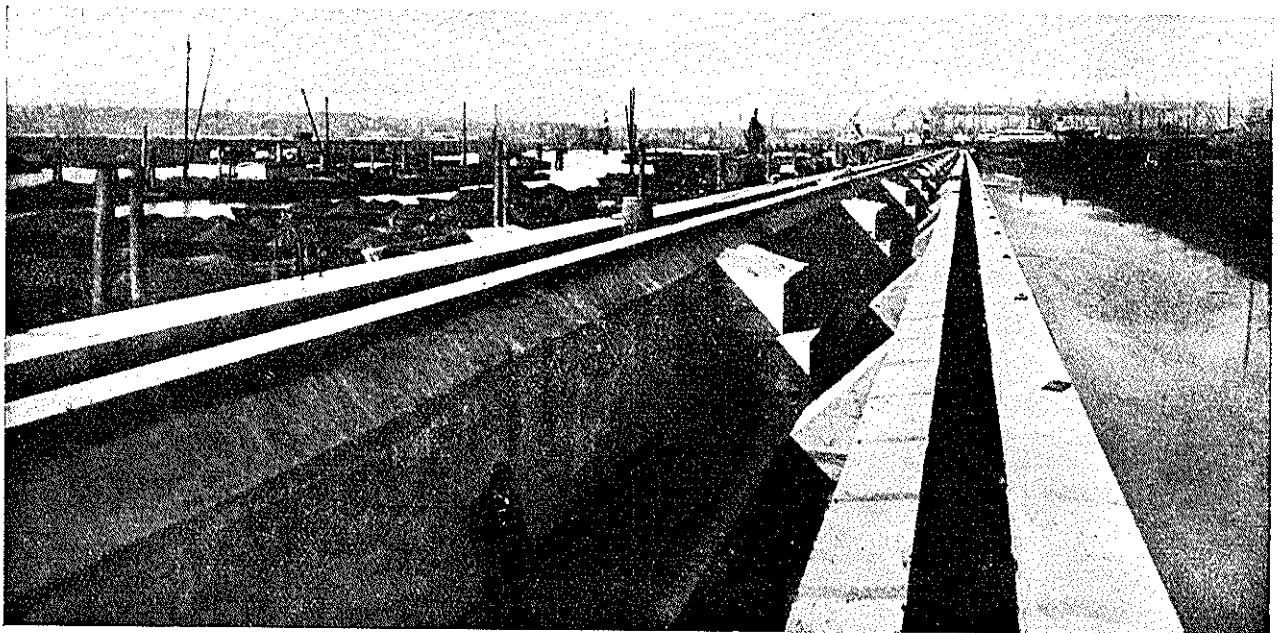
CHRISTIANI & NIELSEN'S JERN-BETON

EN VERDENSPÆNDENDE DANSK INGENIØRVIRKSOMHED

Der er et Spand af kun en Snes Aar mellem den Dag, da Barnet, den lille Dreng, for første Gang har en Byggeklods i sin Haand, og saa til den Dag, da han selv har lært at bygge sit Hus af Sten og Tømmer — men der er et Evighed af flere Hundred Tusind Aar fra den Tid, Mennesket gravede sin første Hule i Klippens

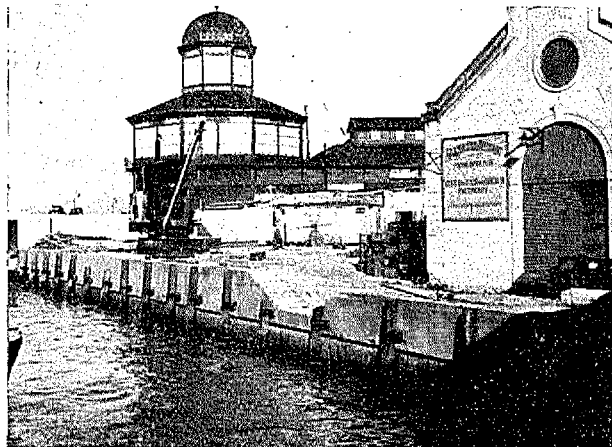
Væg eller krøb over Floden paa et Par sammenstillede Planker og saa til den Dag, Mennesket formaaede at overvinde alle Elementernes Hindringer og støbte i den ildfaste og vandtætte Jernbeton.

Det er en Kendsgerning, at Menneskets Udvikling karakteriseres ved en Række pragtfulde



Coal - discharging Brigde at Hamburgh, Length of quay-wall 590 mtr., Depth of water 13 mtr.

OG EXPORT-SUCCESS!



Quay-wall at Nictheroy opposite Rio de Janeiro.

Bygningsværker. De ældste, vi kender, og som fornylig er draget frem for Dagens Lys, er end ikke Aztekernes i Mexiko, men de paa Halvøen Yucutan i Mellemanamerika. De ligger dog foreløbig uden for vor Histories Rækkevidde, og inden vi over det forsvundne »Atlantis« naaer at finde Bindeleddet mellem disse urgamle Bygningers Skabere og Indiens, Babylons, Ægyptens ældgamle Folkeslag, vil sikkert gaa lang Tid, hvis da ikke Tilfældet eller Tekniken kommer os til Hjælp. Men hvor skønne, Middelalderen og senere Tider end skabte os Bygningerne, saa var det i praktisk Hensende dog langvarige og kostbare Foretagender, bygget op af Sten, Sten paa Sten. Sten var ogsaa det der muliggjorde Bygningen af New Yorks Skyskrabere og mægtige Broer, men det blev Jernbeton, der som det sidste nye, i Kraft af Cementen, blev vor Tids Byggemateriale.

Konstruktioner af Jernbeton har den Fordel frem for noget andet Byggemateriale, at det ikke alene er stærkere, kan modstaa Ild, Vand og Forvitring, og det er tillige hurtigere at arbejde med og tillader anderledes homogene Konstruktioner, ikke mindst, hvor det gælder Kajanlæg, Silo'er, Fabrikker, Broer — ja saagar Jernbetonskibe.

Det er da med saa meget desto større Stolthed, vi konstaterer, at et af de ledende Firmaer i Jernbetonkonstruktioner paa Verdensmarkedet *Christiani & Nielsen* er dansk.

Langt mere, end man almindeligvis tror, har Ingeniørfirmaet *Christiani & Nielsen* Berøring med dansk Skibsart i Ordets bogstaveligste Forstand, thi næsten enhver af de større Kajer i Kon-

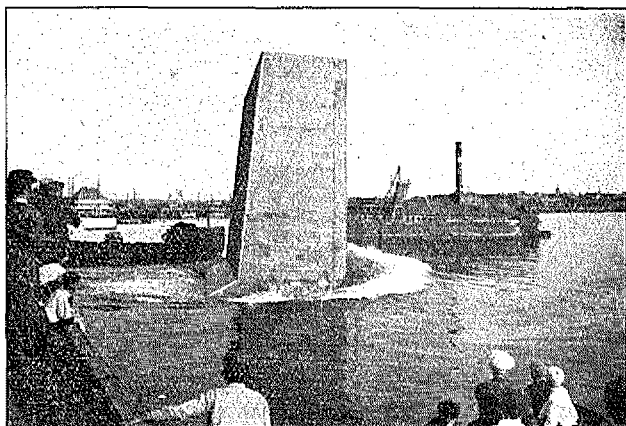
geriget Danmark og talrige i Udlandet er bygget af *Christiani & Nielsen*. Vi nævner blot i Flæng:

Kajmur paa Sænkekasser i Københavns Frihavns Udvidelse mod Nord samt mange Kajmure og andre Havnearbejder i København og følgende danske Provinser: Helsingør, Odense, Nyborg, Svendborg, Assens, Aarhus, Aalborg, Nørresundby, Randers, Horsens og Kolding o. s. v.

Endvidere Kajmure i Norge: Moss, og i Sverige: Helsingborg og Nöddinge, i Tyskland: Hamborg, Lübeck, Stettin, Cuxhaven og Wilhelmsburg a. d. Elbe, i Frankrig: Le Havre, Port de Bessin og Macon, i England: London og Færgelejet i Harwich for Færgen Harwich—Zeebrügge, i Holland: Delfzijl, i Rusland Petrograd, Reval og Nikolajeff, og gaar man længere bort, træffer man ogsaa i Sydamerika og Afrika Havnearbejder, som er udført af *Christiani & Nielsen*.

At bringe en samlet Oversigt over *Christiani & Nielsens* gigantiske Anlæg Verden over vilde ikke kunne lade sig gøre paa en Gang. Vi bringer foreløbig i dette Nr. nogle Billeder fra Ind- og Udlandet, visende Firmaets mangeartede Virksomhed og skal senere uddybe Emnet. De himmelspændte Broer, de mægtige Betonpiller, Jernbetonkasserene, der bygges paa Land og som sænkede i Havet danner Fundamenter for kilometerlange Havnemoler, tilsammen er de et Kapitel i Menneskehedens Udvikling og et af dem, der stærkest peger ind i Fremtiden og har Betydning for dig og mig, for den ganske By, det ganske Land.

Og derfor hænder det trindt om paa vor Jord,



Launching (Submersion) of a Caisson at Nørresundby, Denmark.

DANSK HANDEL, INDUSTRI

hvor et dansk Skib efter en haard Tørn med Elementerne derude og med Flaget i Top trygt lægger sig til Hvile ved den sikre Kajmole, at det toner dæmpet i den haarde Jernbeton: Ogsaa jeg er »Dansk Arbejde«.

Thi Skib og Havn, Havn og Skib hører saa inderligt sammen .

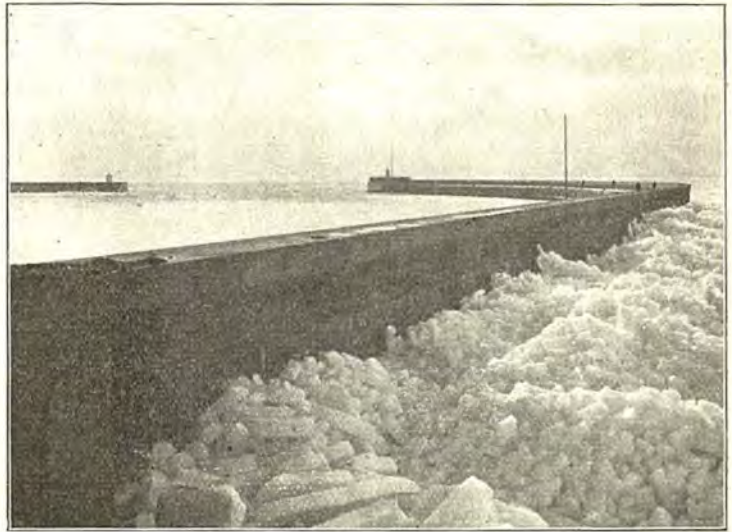
C. B.

The world-embracing engineering works constructed by Mess. Christiani & Nielsen. —

It is only a span of some 20 years from the day the child — the little boy — for the first time has a building-brick in his hand until the day when he himself knows how to build his house of bricks and timber, but there are aeons of hundreds of thousand years from the period that man digged his first cavern in the rock or labouriously crossed the river on a scouple of planks joined together until the day when mankind became capable of vanquishing all the obstacles of the elements and commenced to mould in the incombustible and water-tight ferro — concrete.

It is a fact that the evolution of mankind is characterised by a chain of wonderful architectural achievements. — The oldest buildings we are acquainted with and which quite recently came to light, are not even those of the Aztecs in Mexico, but those on the peninsula Yucatan in Central America. —

However, such are yet beyond the reach of history, and too much time would surely pass, if not chance or technics came to our aid, before we over the lost »Atlantis« would find the connecting link between those primeval builders and the old tribes of India, Babylon and Egypt. But notwithstanding the beauty of the edifices created during the middle-ages and later on they were nevertheless, from a practical point of view, tedious and expensive undertakings, built of stone, — stone upon stone! It was also the stone that rendered the sky-scrapers and enormous



Breakwater, Helsingborg, Sweden.

bridges of New York possible, but the ferro-concrete as the latest invention, became by virtue of the application of Cement, the building material of today.

The constructions made of ferro-concrete possess the advantage before any other material by it being not only stronger, resisting fire, water and disintegration, but is besides easier to handle, allowing of different homogeneous constructions especially when it is a question of quays, silos, factories, bridges and even ships.

It is therefore with no little pride we substantiate that one of the leading firms in constructions of concrete in the world's market, namely that of Christiani & Nielsen, is Danish.

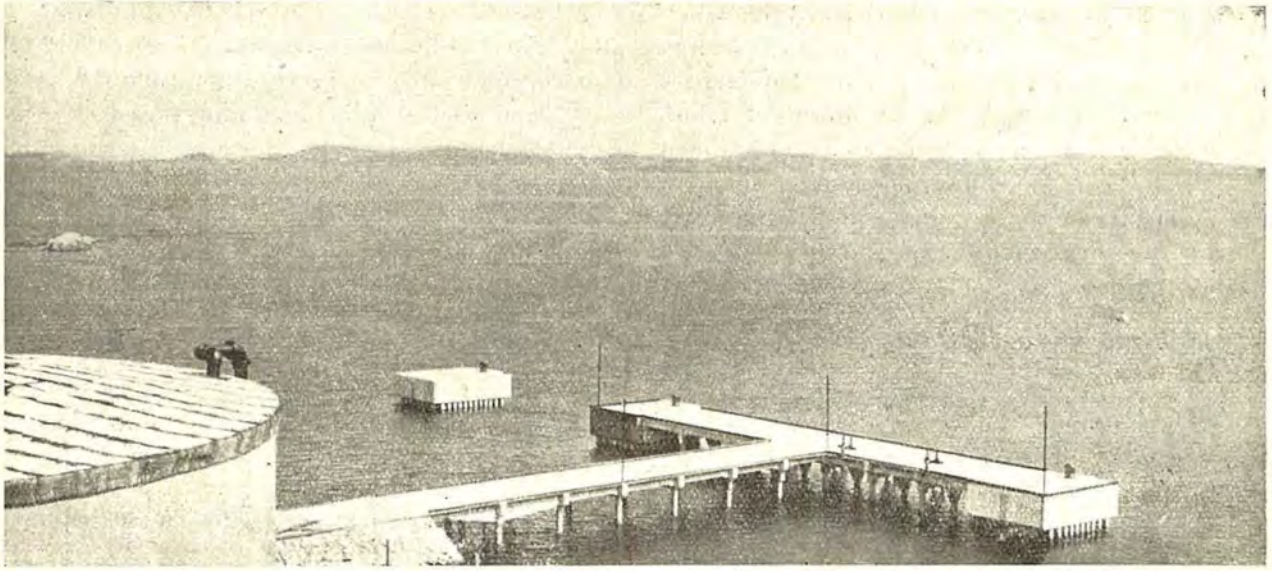
The engineering firm of Messrs Christiani & Nielsen, has, much more than generally presumed, contact with Danish Shipping in the literal sense of the word, seeing that almost everyone of the larger quays in Denmark, as well as numerous others abroad, have been constructed by Messrs Christiani & Nielsen.

Indiscriminately we may mention:

The quay-walls on caissons at the extension to the north of the Danish free-harbour, as also many quays and other port-works in Copenhagen and in the following Danish provinces: Elsinore, Odense, Nyborg, Svendborg, Assens, Aarhus, Aalborg, Nørresundby, Randers, Horsens, Kolding etc.

Quays are Furthermore constructed in Norway at Moss; in Sweden at Helsingborg & Nöd-

LOG EXPORT-SUCCESS!



Landing stage at the Benzin — Deposit Island »Comprida«, Rio de Janeiro.

dinge; in Germany at: Famburgh, Lubec, Stettin, Cuxhaven & Wilhelmsburg on the Elb; in France at: le Havre, Port de Bassin and Macon; in England at: London and the ferry-boat jetty at Harwich for the ferry Harwich—Zeebrugge; in Holland at Deefzigt; in Russia at Petrograd, Reval and Nikolajeff, and indeed if one travels still further abroad, considerable port-works will be found in South America and Africa constructed by Messrs Christiani & Nielsen.

To set forth a collective description concerning Mess. Christiani & Nielsen's gigantic enterprises throughout the world, would not be possible to do in one stroke. We are therefore limiting ourselves in this issue to publish only some occasional views from home and abroad, demonstrating the varied activities of the concern in question, intending on a future date to go further into the subject.

The arches of bridges, the marvellous con-



Discharging bridge on the Thames, Depth of water 11 mtr.

DANSK HANDEL, INDUSTRI

crete pillars, the caissons of ferro concrete, which moulded on land are sunk into the sea, forming the basis for moles extending many Kilometres, are altogether a chapter in the world's development, being even one of those that points most strongly towards the future, possessing, the greatest importance for you and I, for the whole city and for the entire country in general.

And subsequently it happens through all the

world when a Danish ship after having warded off a severe attack of the elements, with the flag hoisted confidently seeks rest alongside the safe quay-wall, that it murmurs and sounds in a subdued tone in the solid concrete »Also this is a Danish enterprise«.

Because ship and port — port and ship are so closely united.

Harald Simonsen og hans Virksomhed.

Skibsfart — Trælast — Teglværk.



Direktor Harald Simonsen.

ke saa faa Skibsladninger Tømmer, som mellem Aar og Dag sendes med de danske Skibe for Simonsens Fir-

ma — men ogsaa den indenrigs Skibsart, de mindre Sejlskibe, har Fragt fra Simonsens Virksomhed.

Det er tidligere sagt, at Skibsfarten er et Erhverv med lange og store Traade dybt ind i andre Erhverv og dermed det danske Samfund. Som Følge heraf er der talrige af Landjordens Erhverv, som direkte enten er afhængige af Skibsfarten eller giver denne Næring — eller begge Dele.

Dette sidste er Tilfældet med Harald Simonsens Virksomhed, der i sin Alsidighed er noget ganske særligt indenfor danske Foretagender. Ikke alene er Simonsens Trælastforretning Danmarks, ja Nordens største — det er saaledes ikke

ma — men ogsaa den indenrigs Skibsart, de mindre Sejlskibe, har Fragt fra Simonsens Virksomhed.

Harald Simonsen er Teglværksejer i stor Stil, og rundt om ved vore Kyster laster danske Skuder Sten ved et simonsensk Bolværk, hvis da ikke et Godstog — et af de rigtig lange, som vi kender dem, naar vi venter ved en Bancøverskæring — holder parat til at bortføre Sten, skal vi sige til en hel By.

Men Simonsen har ogsaa beskæftiget sig lidt med Rederivirksomhed. Bekendt er saaledes hans 1800 Tons store Træbark »Else«, som senere blev sænket af Tyskerne. Skibet var forsaavidt en Sjældenhed, som det var bygget af Pitch-pine. Og endelig husker vi den Periode under Krigen, da al Tonnage var beslaglagt til Pligttræjer, og Simonsen for at skaffe Træ herved fra Finland selv lod bygge en Flaade af Tømmer deroppe, et helt Skib paa 2200 Standers, en moderne Noahs Ark. Det tog 14 Dage at bugser »Skibet« til København, hvor det vakte berettiget Opsigt.

Harald Simonsen har en stor Forretning i alle mulige Bygningsartikler, og at han ikke alene forstaar at handle med disse, med Tømmer og med Sten, men at han ogsaa forstaar at bygge, derom vidner hans pom-



Kontorbygningen paa Østerbrogade.

OG EXPORT-SUCCESS!



Egebjerg Teglværk.

pøse og stilfulde Kontor- og Privatbygning, som tillige med Teglværkerne findes afbildet hosstaaende.

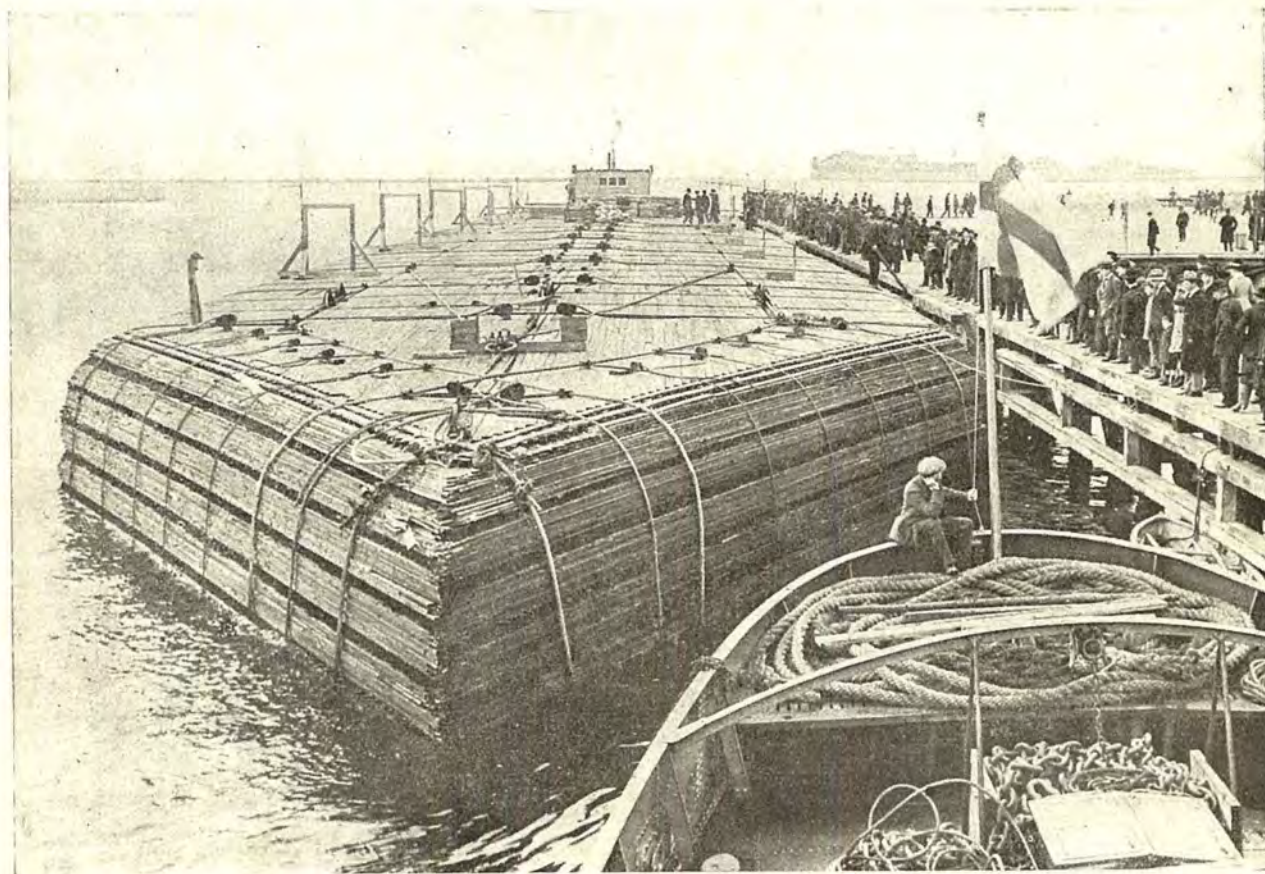
Hr. Direktør *Haraïd Simonsen* modtager os — efter forud truffen Aftale — i sit stilfulde Privatkontor i Palæet paa Østerbro og beder os med en indbydende Haandbevægelse tage Plads i en af de dybe Lænestole.

Vi ved, at Direktørens Tid er kostbar, og vi gaar derfor lige til Sagen og beder ham fortælle »Vikingen«

Læsere lidt om, hvorledes han er naet frem i Verden.

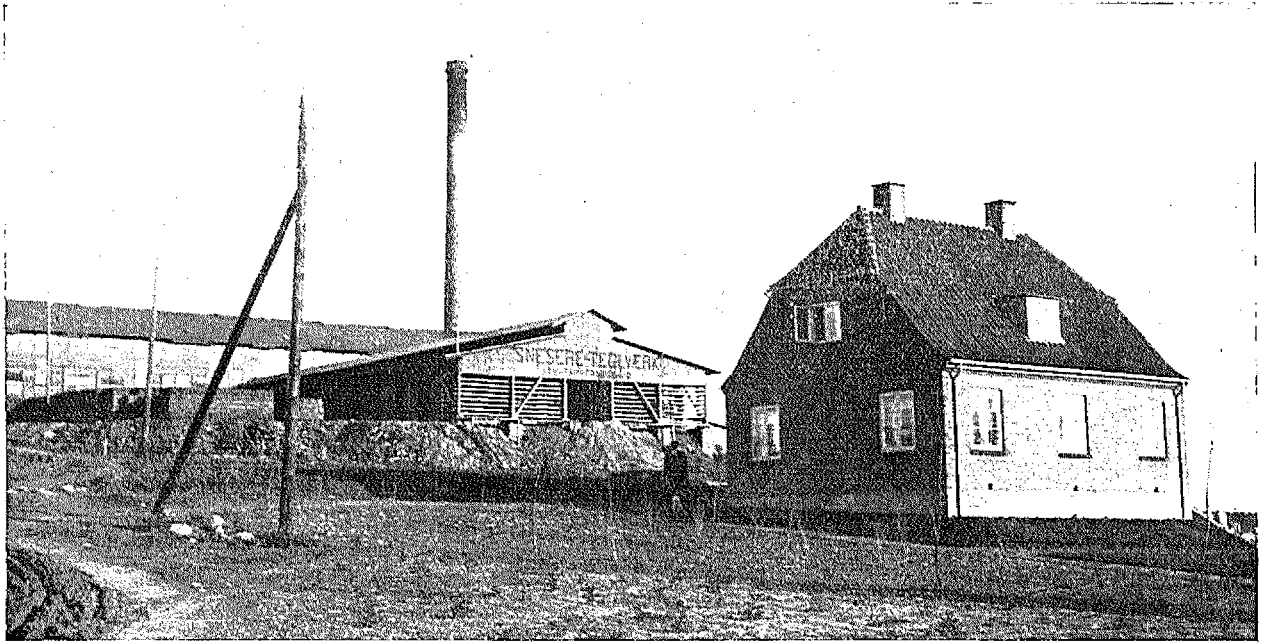
»Ja,« siger Hr. Simonsen, »det kan egentlig siges med 3 Ord: »Ved at arbejde«, men da dette vel sagtens er et noget for magert Resultat af et Interview, skal jeg gerne fortælle Dem lidt om, *hvorledes* jeg har arbejdet.

Handelen lærte jeg hos en Mand af den gamle Skole: Købmand B. Kromann i Marstal. Det var en af disse rigtig gamle Købmandsforretninger hvor der handles med alt, fra Rosiner og Svedsker til Brændevin og Tjære, og fra Søm til pommerske Bjælker. Man maatte



Tømmerflaaden »Refanut«.

DANSK HANDEL, INDUSTRI & EXPORT-SUCCESS!

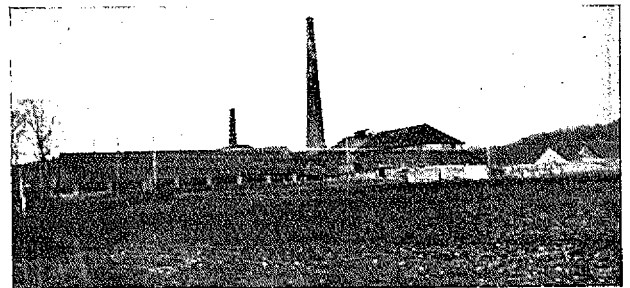


Snesere Teglværk.

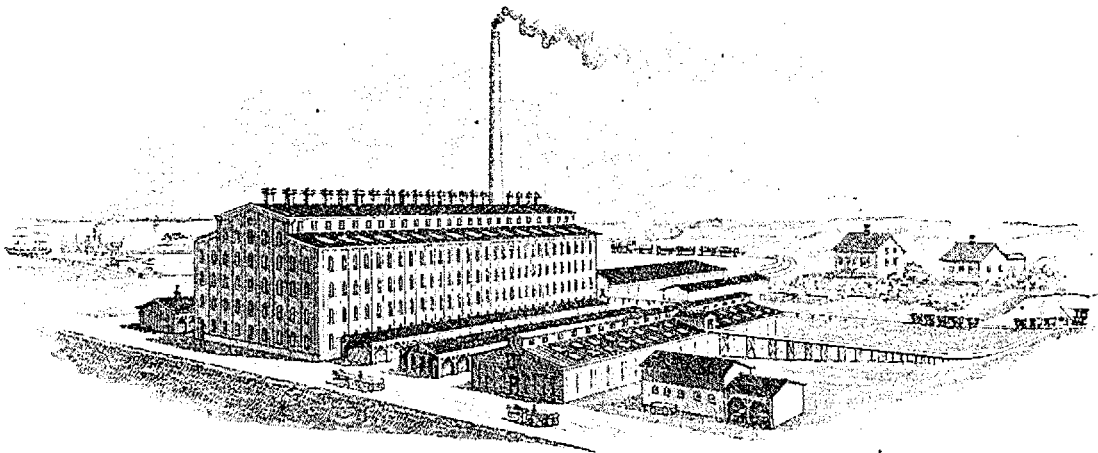
tage fat paa alt, og under Hr. Krcmanns dygtige Ledelse, lærte jeg meget at kende, som jeg har haft Nytte af Livet igennem. Skolen var vel nok lidt stræng — efter Nutidens Begreber: Vi havde en gennemsnitlig Arbejdstid af 15—16 Timer — foruden at vi om Søndagen måtte arbejde fra 6—9 og fra 4—10 — men det var jo den Tids Skik, og da jeg forlod min Læreplads, var det med en saadan handelsmæssig Uddannelse, at min gamle Principal kunde forsvare at give mig »Svendebrev«, og det er de Grundsætninger, Købmand Kromann har givet mig, der har været mit Livs Ledetraad og som i høj Grad har været medvirkende til, at jeg har naaet et efter danske Forhold godt Resultat.

Jeg blev forholdsvis tidlig min egen Mand, idet jeg allerede inden Myndighedsalderen begyndte Agenturforretning for egen Regning. Jeg blev Repræsentant her

i København for Jernstøberiet I. A. Hermansens Søner i Næstved — hvad jeg da er endnu — og det jeg hovedsagelig solgte for dette Firma, var Bygningsstøbegods. — Derigennem var jeg kommen ind i »Bran-



Niverød Teglværk.



Refsnæs Teglværk.

chen«, — jeg kom i Forbindelse med Folk af Bygge-faget, og efterhaanden optog jeg flere og flere Bygningsartikler, først kommissionsvis, senere for egen Regning og til sidst blandt andet ogsaa som Selv-Producent ved mine egne Teglværker.

Selve min Start i sin Tid, for snart 26 Aar siden, var alt andet end storstilet. Et Værelse i St. Kongensgade 39 var mit Kontor, et Skrivebord og en Stol mit Inventar, og da jeg efter et Aars Forløb giftede mig, var min unge Hustru i de første Aar hele mit Personale.

Men med Købmand Kromanns Læresætninger i Blodet, var jeg paa Støvlerne fra tidlig Morgen til sen Aften og — for at bruge et populært Udtryk — jeg sled i det som en lille Hest.«

Her afbryder Hr. Simonsen sig selv og siger:

»Naa, men det var vel sagtens ikke min Levnedsbetegnelse, De er ude efter. Jeg forstaar, at det De ønsker, er kun en Udtalelse i al Almindelighed om de Veje, jeg har fulgt for at naa frem, og jeg kan da blot sige, at den Vej, jeg har fulgt, den har ikke slaaget mange Bugter. Det er jo alligevel saadan, i vor »specialiserede« Tid, at den Købmand, der vil frem, meget let bliver noget ensidig, han maa stadig holde sig sit Maal for Øje og ikke lade Bi-Interesser tage hans Hjerne fangen. Det har saaledes ogsaa altid været mit ubrydelige Princip, aldrig at lade sideordnede Interesser tage Magten fra Interessen for min Forretning, i. Ex. har jeg aldrig været Medlem af nogen som helst Bestyrelse, skønt der specielt under Krigen Masser af Gange blev gjort mig forskellige Tilbud. Ligeledes har jeg altid anset det for en ufravigelig Pligt at være disponibel for min Forretning alle Døgnet's Timer, uanset om Arbejdstiden derved maaske bliver uforholdsmæssig lang efter Tidens Begreber, og hverken min Frokost eller Middag har forhindret mig i at gaa til Telefonen eller i at modtage Folk, som har søgt mig. Det samme har jeg forlangt af mit Personale. Paa mit Kontor vil De ikke træffe en Samling cigaretrygende unge Herrer, men derimod Mænd, der passer deres Ting, føler sig som mine Medarbejdere og vier Forretningen hele deres Interesse. Jeg har nemlig altid anset det for en vigtig Opgave, at finde de rette Medarbejdere og at give dem saavidt frie Hænder, at de føler sig som selvstændige arbejdende Dele af en Organisme og ikke som Maskiner, der kun er i Gang, naar Chefen fløjter.

Vil De høre et Par af mine andre »Ledemotiver«?

F. Ex. finder jeg, at en Købmand — som vel forøvrigt enhver anden — bør vide »at kende sin Begrænsning«. Jeg mener dermed, at man ikke skal indlade sig paa Forretninger, som man ikke forstaar sig paa og hvis Rækkevidde man savner Forudsætninger for at kunne bedømme. Hjærtet bør være varmt, men Hovedet maa holdes »koldt«, saa han ikke lader sig paavirke af øjeblikkelige Stemninger eller af det, »alle andre« gør, eller lader sig friste af en tvivlsom Udsigt til en hurtig stor Fortjeneste og derved kommer ind paa større Risiko, end han kan magte. Selvfølgelig bør man gribe Chancen, naar den er der, og man skal gribe den hurtigt og resolut, saa den ikke løber fra en, men man bør selv kunne se og bedømme Tidspunktet. — Men — er man gaaet med paa en Ting, saa maa man ikke falde fra paa Halvvejen, selv om der viser sig Vanskeligheder. De Folk, man har med at gøre, maa kunne stole paa, at man er et Mandfolk. Og frem for alt:

»En Købmands Ord maa være lige saa godt som hans Underskrift«.

Til den anden Side: hvis man er gaaet ind i et Foretagende, der viser sig at skulle give Tab, saa bør man tage Tabet straks og ikke ved kunstige Midler søge at holde Liv i en Dødssejler.

Ja, nu har jeg altsaa fortalt nogle af mine Erfaringer. Maa jeg lige tilføje, at da min gamle Fader i sin Tid sendte mig ud i Verden, gav han mig det gode Raad med paa Vejen: »Søg aldrig at forsvare en Dumhed. Derved gør Du den kun større«.

Og jeg siger til min Søn: *Tro ikke paa Mirakler!*«



Nilfisk

den danske Støvsuger.



RING TIL
9650
OG FOR-
LANG
KATALOG



Nilfisk
Støvsugeren
er uundværlig

i ethvert Rederikontor
A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.

Er Deres Hjem som dette?

Dag



Nat



Der Opgave er ved Økonomi at yde Vejledning, at ikke den kostbare Plads i Deres Værelse er optaget af Møbler, som De ikke har den største Fordel af. — Komplet Møblement-System som Tegning føres paa Bager fra 500-1000 Kr.

EXPORT-AFDELING :
Teglgaardsstræde 15.

NOLFI

DIREKTE UDSALG :
Nørrevold 18.

Mange ledige Søfolk i Oslo.

Der gaar for Tiden et stort Antal Søfolk uden Hyre i Oslo. Man ser dem i store Skarer ved Rederiforbundets Forhyringskontor og ved Statens Forhyringskontor.

Det er længe siden, der overhovedet er udmønstreret noget norsk Mandskab, hvorimod man daglig lader uddele 50 Middagsportioner, hvoraf Halvdelen betales af Oslo Rederiforening og Halvdelen af Norges Rederiforbund. Mellem de hyresøgende Søfolk findes adskillige, som i en Meneskealder har sejlet ud fra Amerika, men ingen Hyre kan faa derovre.

Ogsaa en Mængde Skibsofficerer er ledige. Der nævnes følgende Tal, alene for Oslo: 10 Kaptajner, 35 Maskinmestre og 22 Styrmand.

Dansk Skonnert paa Grund i den botniske Bugt.

Tremastet Skonnert »Emanuel« af Svendborg, paa Rejse fra Umeå til Frankrig med Trættjære, er forleden stødt paa Grund ud for Stocka Lodsplads. Grundstødningen skyldtes, at man tog fejl af Fyret. Efter at have løstet en Del af Ladningen blev Skonnerten taget af Grunden og indslæbt til Stocka. Skadens Omfang har endnu ikke kunnet konstateres.

»Emanuel« føres af Kaptajn F. Kromann.

Ny Oplægger.

C. K. Hansens Damper »Jægersborg« er lagt op ved Langelinie.

»Jægersborg«, der føres af Kaptajn N. Petersen, er et af Rederiets mindre Skibe. Det laster ca. 2000 Tons.



Lad ikke ømme

Fødder spolere

Deres Balaften!

De fleste Mennesker véd af Erfaring, hvilke Kvaler ømme Fødder kan forvolde. Disse Kvaler kan De imidlertid nu paa den nemmeste og behageligste Maade undgaa: Har De Ligtorne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve RADOX (Radiates Oxygen). Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser et Minut længere end nødvendigt, naar RADOX vil gøre en Ende paa Deres Lidelser for bestandigt Intet Plaster eller Smertefuld Operation er nødvendig. Tilsæt 1 Skefuld RADOX til et Fodbad paa 4 Liter godt varm, sæbeholdigt Vand, og Ligtornen samt den haarde Hud kan i de fleste Tilfælde fjernes uden Smerte; i ondartede Tilfælde kan 2 à 3 Fodlade være nødvendige. For ømme Fødder bruges 1 Spiseskefuld RADOX til Fodbadet, og al Ømhed forsvinder. RADOX er uudværligt i alle Hjem.

RADOX
(RADIATES OXYGEN)

Paa Apoteker, hos Købmænd, i Parfumerier og Sæbeudsalg à Kr. 2,50 pr. Stk.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS



BRIGDE

Styrmand *Anker*, der for Tiden er knyttet til Rederiet »Nordstjernen«, havde indbudt sin gode Ven, Direktør *Ring*, sin Skolekammerat, cand. polit. *Visman*, og sin Fætter, Fuldmægtig *Kontorius* fra Finansministeriet til en alvorlig Bridge, hvilket er udlagt en »Mande-Bridge«. Ved 8-Tiden arriverede Herrerne, »polit«en, som boede nærmest, kom naturligvis sidst og gav den klassiske Undskyldning, at Parcelbroen var »oppe«.

Man var allerede godt inde i anden Rubber, da Værtten kastede en Brænd ind i de tykke Røgskyer, der omgav de Spillende, ved at meddele, at han havde Udsigt til at blive pensionsberettiget, idet »Nordstjernen« stod i Begreb med at indmelde sig i Rederiforeningen.

»Pension her og Pension der; de andre har 4 udoblede Kløver«, brummede Fuldmægten, som jo med Hensyn til Pension havde sit paa det tørre, »du skulde hellere ta' og spille ud, Anker!«

»Polit«en, der syntes interesseret i Spørgsmaalet, lagde imidlertid Kortene og sagde:

»Ja, det er forbausende, som Pensionstanken i de senere Aar har arbejdet sig frem i Folks Bevidsthed som noget uundgaeligt noget selvølgelig, saaledes at det efterhaanden er ved at blive den almindelige Opfattelse, at Funktionærer af alle Slags har *Krav* paa Pension. Som bekendt var Embedsmændene de første, der fik Pensionsret. Men der er i Virkeligheden ingen Mening i, at det kun er de kongelige Embedsmænd (Sideblik til *Kontorius*), de mindre kongelige Tjenestemænd og de kommunale Funktionærer, der skal have Pension, naar der i det private Erhvervsliv findes Funktionærer, der i eet og alt, ogsaa med Hensyn til Lønningens Utilstrækkelighed, maa sidestilles med det Offentliges Funktionærer.«

»Jeg for min Part,« mente Direktør *Ring*, »der dog har en Del Forsaand paa Arbejdsforhold, idet jeg ude paa »Gummi-, Guttaperka- og Galochefabrikkerne« beskæftiger ca. 50 Mænd, maa sige, at jeg er en principiel Modstander af Pensionstanken. Men skal der endelig være Pensionsordning, vil jeg foretrække en *privat* Ordning udelukkende for mit Firmas Funktionærer fremfor den nymodens og stærkt opreklamerede *Pensionsforsikring*, som efter min Mening er af det onde. Det er, sandt for Dyden, som om Folk er blevet besat af en Forsikringsdævel. Nej, de graadige, ofte meget kostbart administrerede Forsikringsselskaber kan skyde en hvid Pind efter G. G. G.s Penge. Vi har klaret det Spørgsmaal paa egen Haand og paa en overordentlig betryggende Maade, hvilket let vil gaa op for jer, naar jeg forklarer lidt nærmere om den Pensionsordning, vi har indført. Denne gaar ud paa, at der ialt henlægges 10 % af Gagerne til Pensionering. Heraf betaler G. G. G. og Funktionærene hver Halvdelen. Hvis en Funktionær opnaar en Alder af 70 Aar, har han Ret til at faa udbetalt de opsparede Beløb plus Renter, men forlader han Firmaet forinden, fortaber han naturligvis sine Rettigheder, idet Pension jo nærmest maa betragtes som en Bønning for »lang og tro Tjeneste.«

»Deri kan jeg ikke give Dem Ret,« bemærkede Hr.

Visman, »vertimod, i den senere Tid er man mere og mere kommet ind paa at betragte en Pension som *Efterløn*. Lad mig forklare det nærmere! Mens I er i Funktion, faar I Løn, Gage, Hyre, hvad I vil kalde det. Men naar den Tid kommer, da I ikke længere kan arbejde, erten paa Grund af Erhvervsudygtighed, eller fordi I er blevet for gamle, faar I en Efterløn, som alt saa i Virkeligheden *har været holdt tilbage* af Jeres Arbejdsgiver for at komme til Udbetaling, naar alle de sædvanlige Lønarter hører op. Og dette er ogsaa Grunden til, at jeg ikke kan være enig med Direktør *Ring* i, at det er retfærdigt, at De i G. G. G. tilegner Dem ikke blot Firmaets Tilskud til Funktionærernes Pensionering, men ogsaa de af Funktionærene gjorte Indskud, naar en af Deres Folk forlader Tjenesten i »Utide«. Det er i Virkeligheden en Del af den Funktionærene tilkommende Løn, der saaledes bliver — skal vi bruge et mildt Udtryk — »overført« til Firmaet.«

»Stafen bærer sig jo ad paa samme Maade overfor sine Funktionærer,« lød det temmelig indædt fra Direktørens Side.

»Ja, det er rigtigt,« indrømmede »polit«en, »det gør den, men det er ogsaa en stor Fejl, og jeg tror ikke, Staten i Længden vil kunne fastholde dette Princip. Men for at komme tilbage til de private Pensionskasser, saadanne Pensionsordninger har i Virkeligheden ikke altid ret Mel i Posen. Dels er det slet ikke givet, at Kasserne formaar at opfylde de Forpligtelser, de er indgaaet paa i Henhold til deres Reglementer, som jo i Reglen lover »Guld og grønne Skove«, og dels yder de jo ikke nogen fuldstændig *Sikring*, f. Eks. ikke i Tilfælde af, at Funktionæren skulde blive Invalid, og heller ikke, hvis Forsøgeren skulde falde bort efter faa Aars Ansættelse. Tænk jer det Tilfælde, at en Funktionær opnaar Støvets Alder og for udbetalt, hvad Direktøren sikkert vilde kalde en »større« kontant Sum, eller han dør forinden, og hans Hustru faar udbetalt et tilsvarende Beløb en Gang for alle. Hvorledes tror I saa, det gaar? Pengene bliver maaske anbragt i en Forretning, som senere viser sig ikke at kunne gaa, eller de gaar tabt paa anden Maade. »Hvor flyver Svanerne hen? Bort, bort!« Det samme Ræsonnement gælder forøvrigt ogsaa overfor *Livs- og Kapitalforsikringer*. Det er naturligvis udmærket, hvis en Mand er saa forsynlig at sikre sin Kone eller sig selv paa denne Maade, men desværre har man mange Eksempler paa, at de udbetalte Forsikringssummer er blevet formøbet i forholdsvis kort Tid, særlig naturligvis naar det drejede sig om Udbetaling til Enker, der ikke forstod sig paa at administrere Pengene.«

»Ja,« fortsatte *Anker*, idet han bød af Cigarkassen, »jeg ser godt at der er visse Mangler ved Livsforsikringen, og det har derfor ogsaa interesseret mig at sætte mig lidt ind i den Ordning, som nu antagelig bliver obligatorisk for Officererne paa »Nordstjernen« Baade. Pensionsalderen er her ikke 70, men 60 Aar, og den Præmie, der skal erlægges, andrager 12 % af Hyren, hvoraf Funktionæren betaler 50 %, og Rederen de andre 50 %. Der udstedes en *Police* til hver enkelt Forsikret, og *denne Police er til enhver Tid den paagældendes Ejendom*. Det er saa at sige lige det modsatte af G. G. G.s Pensionsprincip. Hvad der er betalt til Pension, det er betalt og kan aldrig blive til andet end Pension, og Policen kan medtages, hvis vi faar Tilbud om en bedre Stilling andensteds, og vil saa i Reglen blive fortsat, da næsten alle Rederier er med i Rederiforeningens Pensionsordning. Pensionspolicerne tegnes



- SKIBSHANDLERE -

Jens With

Skibsproviantering 19, Nyhavn 19 Prilager Nr. 55
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
Proviant, Desk- og Maskin-Stores. Nyhavn 45 - 47, København
 Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø. Telegr.adr. »Proviant«
 Telf. 8832, Øbro 1862 x, 3757 y, Palæ 967 y. Repræsentanter for Krenos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

BERG & LARSEN

NYHAVN 53

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

KØBENHAVN

Bjørch-Jensen & Co. Skibsproviantforretning

Største Lager af Colonial, Vine, Tougværk, Sejldug etc.
Holbergsgade 24 ♦♦ København TELEFON: 7262
 Telegram-Adr.: »BJØRCHJENSEN«, KBHVN. Privat Telf. Byen 3336

Til en god Proviantforsyning, hører rigelig og god Kødforsyning.

Rederier og Hovmestre anbefales

bedste og billigste Kød-Arter i absolut prima Kvaliteter.

Telefon 480
 " 12146
 Kontor: Palæ 23

SOPHUS ARILDSEN'S EFTF.
 ST. KONGENSGADE 18. — KØBENHAVN K.

Bellevue 5.
 Taarbæk.

i et af de store landsomspændende Arbejdsgiver- og Funktionærorganisationer stiftet Selskab, der hedder Pensionsforsikringsansaltten og giver for det første Ret til en Alderspension, der som sagt bliver virksom fra det 60. Aar, for det andet til en Enkepension, der udgør 50 % af Alderspensionen, og for det tredje til en Invaliddepension, der udgør 100 % af Alderspensionen, forsaavidt den pensionsforsikredes Erhvervssevne inden Opnaaelsen af 60 Aars Alderen skulde blive nedsat saaleds, at vedkommende kun er i Stand til at tjene ½ af, hvad sunde Personer af tilsvarende Alder og Uddannelse plejer at tjene. Jeg er glad for, at den Mulighed overhovedet ikke foreligger, at »Nordstjer-

nen« kunde oprette en privat Kasse. Nogle af mine Kolleger kunde maaske være dumme nok til at mene, at de stod sig ved en saadan Ordning. Men de fleste Funktionærer har dog faaet en vis Skræk i Livet for disse private Pensionskasser, der lover mere, end de kan holde, og som Gang paa Gang er gaaet fallit sammen med det Selskab, hvortil de var knyttet.»

Ankers nydelige Kone viste sig i Jette Øjeblik paa Dørtærsklen og indbød til en Kop The. Man forlagde derfor Residensen til Spisestuen, hvær Luften var behagelig irisk og ren, og Smørrebrødet stod parat.

Hr. Kontorius, som forstod at skjule sin Irritation over denne lange Pensionsssudder, henvendte et Par

galante Ord til Husets Frue. Men *Visman*, som fra Sturentertiden var vant til at diskutere, genoptog Diskussionen og bad om nærmere Oplysninger om det Forsikringsinstitut, skal overtage Pensionsrisikoen.»

»Tja,« svarede Værten, »det har jeg saamænd knapt nok rigtig Greje paa. Jeg har ganske vist læst en Piece derom, og derfra husker jeg, at *Pensionsforsikringsanstalten* gjorde Indtryk af at være organiseret noget anderledes end de andre Forsikringselskaber. Saaledes var Funktionærerne repræsenteret i Ledelsen, og jeg tror ogsaa i Bestyrelsen. Men hvad jeg særlig bed Mærke i, var at Aktionærerne aldrig faar nogen Dividende, men kun en aarlig Forrentlig af Aktiekapitalen paa højst 5 %, og at Repræsentantskab og Bestyrelse er ulønnet, hvilket altsammen aabner Mulighed for, at Anstaltens Bonusudbetalinger vil blive store.«

»Bonus,« slap det ud af *Kontorius*, der var stærkt beskæftiget med et Stykke Roastbeef, »faar I udbetalt Bonus?«

»Nej,« svarede Styrmanden, »vi faar den ikke udbetalt kontant, men den bliver brugt til at forøge Pensionerne med. Og ogsaa paa anden Maade behandler Anstalten sine forsikrede godt. Hvis en Styrmand f. Eks. er uden Hyre og derfor i kortere Tid er ude af Stand til at betale sin Præmie, ydes der Henstand. Ansættes han senere hos en Arbejdsgiver, der ikke vil deltage i Præmiebetalingen, kan han nøjes med at fortsætte med sin Præmieandel, altsaa 6 % af Gagen, mod en tilsvarende Reduktion af Pensionen. Og skulde det blive fuldstændig umuligt for ham at yde selv en mindre maanedlig Præmie, er det heller ikke ensbetydende med, at de indbetalte Beløb er kastet ud over Rælingen. Ganske vist kan der ikke finde nogen kontant Tilbagebetaling Sted, men Forsikringen kan omskrives til en saakaldt »Fripolice«, lydende paa en nedsat Pension, hvis Størrelse afhænger af de allerede indbetalte Præmier. Endelig har jeg bemærket, at *Pensionsforsikringsanstalten* for Søfolk, der falder ind under den Kontrakt, de har med Rederiforeningen, har oprettet en særlig Fond, der yder de forsikrede Hjælp til Udredelse af Præmierne, hvor særlige Forhold (længere Arbejdsløshed, Sygdom el. l.) midlertidig umuliggør det for os at betale vore Præmier.«

Man var nu færdig med Theen, som *Anker* selv havde medbragt fra Østen, og bevægede sig atter ind til Spillebordet.

»Jeg foretrækker nu alligevel den private Pensionsordning, hvor Pengene bliver i Kassen, og hvor Funktionærerne bliver i deres Pladser«, lød det fra Direktør Ring. »Hvad skal i det hele taget al denne Skiften Plads til?«

»Du taler, som du har Forstand til,« bemærkede cand.-polit'en smilende, »det Standpunkt, du indtager, hører hjemme under Slaveriet, Du mangler fuldstændig social Forstaaelse. Du laver Gummiringe og bekymrer dig forøvrigt om intet. Du forstaaer slet ikke, at en saadan frisindet Pensionsordning, der bygger paa Bevægelsesfrihed — hvor der tidligere var Tale om Stavnsbaand, og som giver Funktionærerne Pensionsret, hvor Pensioneringen tidligere var en »Naadesakt« — i Virkeligheden er egnet til at bygge en Forstaaelsens Bro mellem Arbejdsgiver og Funktionærer, som begge Parter vil have Glæde af.«

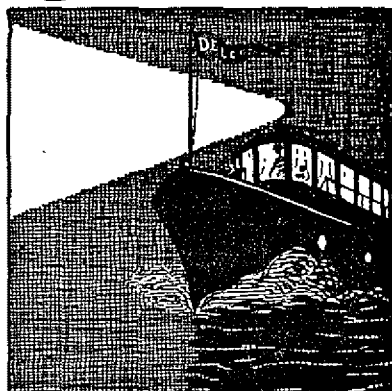
»All right,« lo Direktøren, »hvis det drejer sig om at bygge en Bro op, saa lad os hellere straks gaa i Gang med vor »Bridge,« selv om den ikke er fuldt saa god en Bro som »Pensionsforsikringen« er det!«

Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Læmpere, Radiosender, Projektører etc. Erstatte Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSDEN
Ingeniørforetning.
Vestervoldg. 14, Kbhvn. B.
Telefon 12.526.



D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

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

<p><i>Farven</i></p> <p>INCLEVERINGSSTEDER. Sk. Nordergade 3. Tlf. 4251 Vesterbrog 61 V. 71 Torveg. 7. Amg. 6035 y Ol. Konsev. 176. C. 4269</p>		<p><i>»Kemisk Tøjrensning</i></p> <p>FABRIK: Raadmandsgade 11 Telf. 4267 og 4268</p>
<p>»Jobs Bordin« Talebyrås Anstalt for Kemisk Rensning over System Bordin</p>		

	<p>PALLE SØRENSENS EFTF. Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690 Skibs-, Kontor- & Værkstedsure Briller - Kikkerter Barometre</p>
--	---

<p>H. ELMGREN & Co. HELSINGFORS</p>	
<p>Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.</p>	
<p>Branches- Åbo and Hangö</p>	<p>Telegraphic Address- „Elmgrenco“</p>

Dansk Nautisk Almanak 1926.

Til Anmeldelse har vi modtaget denne Almanak, udgivet af Firmaet Iver C. Weilbach & Co. (Prael & Sølv), et omfangsrigt Værk spækket med Tabeller over astronomiske Data, hvilket er litter Latin for Ikke-Fagmænd, idet Bogen udelukkende er beregnet for Skibsførere og Styrmand.

Af mere almindelig Interesse af Almanakkens Indhold er Beskrivelsen af Navigatørernes Hus paa Hjørnet af Nyhavn og Havnegade, hvor Skibsførerforeningen, Styrmandsforeningen samt Danske Navigatørers Bibliotek har til Huse. Her kan man faa Vejledning i ethvert Spørgsmaal, der har nautisk Interesse, ligesom der i Læsesalene findes nautisk Literatur i stort Omfang.



Billedet foroven:

Navigatørernes Hus, Hjørnet af Nyhavn og Havnegade.



Billedet forneden:

Radio-pejlapparatet (Goniometer) om Bord i en Damptrawler. Ramme-Antennen ses foran for Skorstenen.



Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

Af andre Artikler skal vi omtale en Beskrivelse af Radio-Pejlapparatet Goniometret, som har faaet saa stor Betydning under Sejlads i Taage og usigtbart Vejr, at det nærmest maa betragtes som en Nødvendighed. Radio-Pejlapparatet synes at være en ganske enkel Affaire; det er i Grunden ikke andet end en almindelig 5 Lampes Radio-Modtager forsynet med en bevægelig Ramme-Antenne. Drejer man Rammen, hører man Lyden fra den Station, man ønsker at pejle, enten stærkere eller svagere, alt eftersom Rammen staar paa langs eller paa tværs af Retningen. Ramme-Antennen er anbragt paa en Aksel, der gaar gennem Fæstklukafets Tag og bevæges ved Hjælp af et Haandtag. Paa en inddelt Ring aflæses Pejlingen.

En mindre Artikel omhandler en Bog, der har den lovende Titel »H. O. No. 203«. Den udgives af Hydrographic Office i Washington og indeholder mægtige Tabeller, ved Hjælp af hvilke man *uden Beregning* kan finde Længde og Bredde. Man svimler ved Tanken om de uhyre Beregninger, der danner Grundlaget for denne mærkelige Tabel, der for Navigatører lyder som et Æventyr.

Dansk Nautisk Almanak er en meget lærerig Bog, og Anbefalingen fra Formanden for Skibsførerforeningen borger for dens Kvalitet som astronomisk Aarbog.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tigr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM



IVER C. WEILBACH & Co.

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

Grundlagt 1755.

Kompasser &
Nautiske Instrumenter

Eneste Specialforretning i Danmark.



NORDISK FLAG

TELEFON 9752 OG FANEFABRIK TELEFON 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26¹



„ROYAL“ LTD.
VALBY — COPENHAGEN
CABLES: ROYALJAMBON

SELECTED COOKED
„ROYAL HAM“
DANISH BONELESS

HIGHEST AWARD
COPENHAGEN
EXHIBITION 1923.
GOLD-MEDAL, COPENHAGEN 1925.

PURVEYORS TO H. M. THE
KING'S ARMY AND NAVY

REGISTERED TRADEMARK

D. F. Schnack

Vinhandel

Grundlagt 1774

Nyhavn 1

Hj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

Tryk paa Midten



Forlang altid TEDDY Skocreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Æsken er aaben!

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



ULM



AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,
Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutebart

paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Europa

af østasiatiske og andre cversøiske Produkter, Teak- og andre Træsarter,
Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsfloretning, Danske Skibsfloretning, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handels- og Ologsmarinen, Marineforening, Dansk Fiskerifloretning, Havne- og Værkshøjere, forskellige i Skibsfart, Skibbygning, Handel og Eksportindustri, Interesserede Partier 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



Folkebibliotekernes
Depotbibliotek

CHRISTIAN
BOGΦ

NR. 12
1925.

VIKING-VAGT
OG JULETANKER

KEEPING THE VIKING - WATCH AT CHRISTMAS TIME

DECEMBER
2. Aarg. 1 Kr.

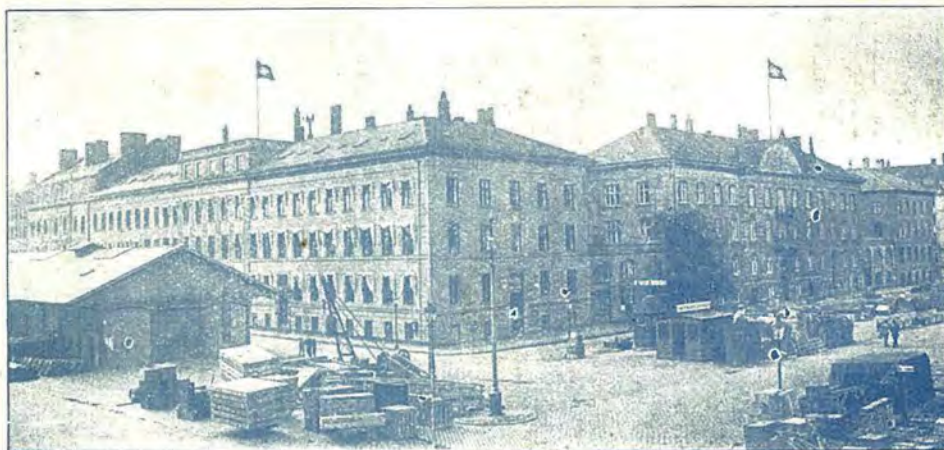


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

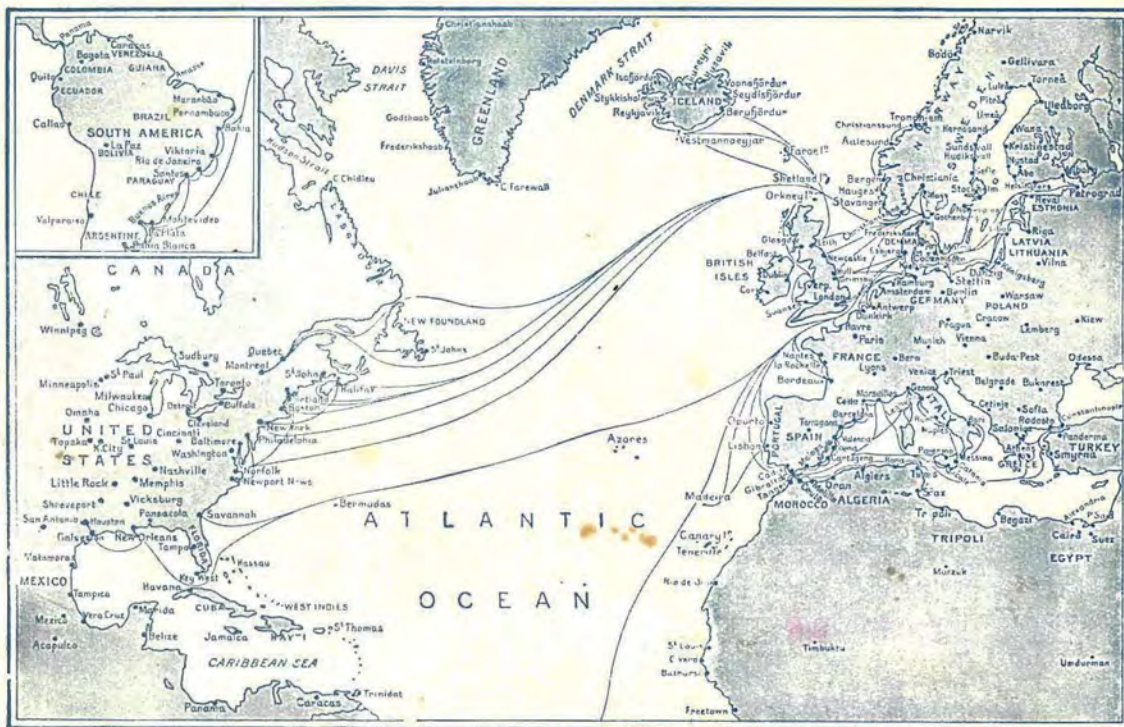
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



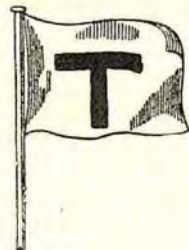
RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



THORNYCROFT



SCANDINAVIA A/S
KØBENHAVNS SYDHAVN
VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930

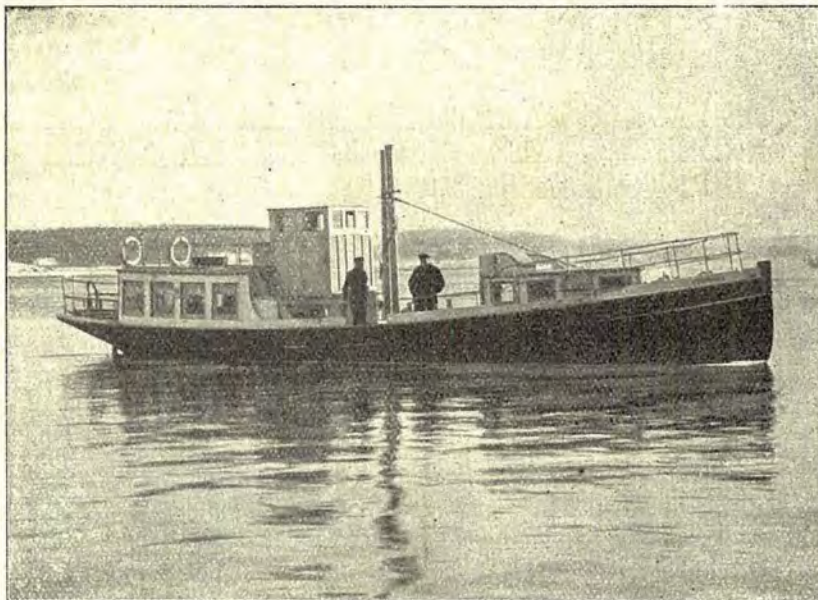
Ejeren af M/B
„ECKMANN“,
Herr C. Carlsen, Thuro
skriver: —

Thuro, 20/9 1923.
Thornycroft Scand. A/S
København.

I Sommeren 1920 levede De mig en 30 H.K. Thornycroft M/4 Petroleumsmotor ned Thornycroft Reducergear, og den har i de forløbne 3 Aar arbejdet til min fulde Tilfredshed.

Motoren er installeret i en Passagerbaad, der løber daglig mellem Thuro og Svendaaog, og der har aldrig været Maskinskade eller Ophold i disse 3 Aar, hvorfor det er mig en Glæde at give den min bedste Anbefaling for Driftssikkerhed og Nemhed i Pasningen.

sign. C. Carlsen.
M/B „ECKMANN“



M/B „ECKMANN“
Færgemaal Svendborg—Thuro. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M/4 Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knob.

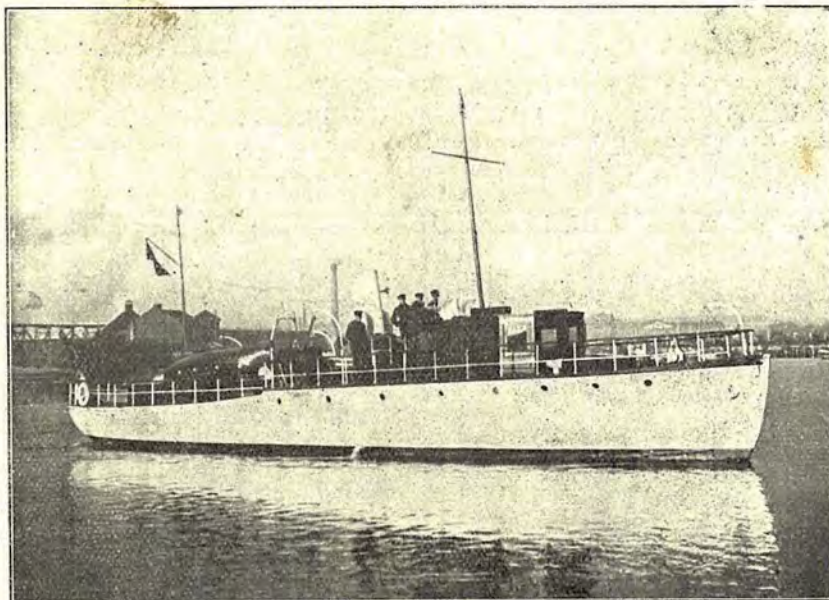
Den 9/10 1925 modtog vi en ny Ordre fra Hr. C. Carlsen paa en Thornycroft Model M/2 Motor, til Installation i en af hans andre Færgemaal. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertraffenhed.

„Thornycroft“ Motorer
3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer
fra 7½—75 H.K. for
Benzin Start og Petroleum Gang.

Paa vort nye moderne Værft paatager vi os
BYGNING &
REPARATION samt
BUNDBEHANDLING
af alle Slags Fartøjer og
VINTEROPBEVARING
af samme.

THORNYCROFT's
BAADMOTORER
samt
MOTORBAADE
bygget efter Thornycroft's originale Tegninger og med Garanti for H.K., Materiale, Arbejde, Forbrug og Fart.



M/Y „SCARAMOUCHE“
75 Fod lang Lystyacht forsynet med 2 Stk. THORNYCROFT Model C/4 Motorer. Fart ca. 10 K.

„Thornycroft“ Propeller er anerkendte som de bedste over hele Verden.

PATENT ELEVATOR
for
Ophaling af Fartøjer.

Vi indbyder alle Sejl- og Motorbaad-intereserede til at besøge vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBEHAVNS
SYDHAVN V.

THORNYCROFT

TELEFON
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S

Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Sct. Annæ Plads 28
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



København K.
Telegram-Adresse: PACAO

LARSEN & SELDING

DE LAVALS DAMPTURBINER OG PUMPER
ARDELTWERKES ELEKTRISKE KRANER
VÆRKTØJSMASKINER - EL. MOTORER ETC.

ST. KONGENSG. 94, KØBENHAVN K. □ TELF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS

AMALIEGADE 37.

ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskab, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Max Møller A/S

Nyhavn 44 - Kjøbenhavn

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

Søløve-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

ENHVER SØGUT VED, AT



ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA
VERDENSMARKEDET

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARSSEN.

København S.

Telefoner:
AMAGER 3230.
" 3231.

Telefoner:
AMAGER 3230.
" 3231.

Frihavns Skibsprovianterings-Forretning (F. Mommsen — A. P. Melgaard)

Kontor & Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8852, Øbre 1802 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelrensmedium

Telegr.adr. »Proviant«

C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.
Dampskibs-Ekspedition. Klarering.
Havari-Agentur. Befragtning.
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.
Amaliegade 29. B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



Telefon Nr. 1403

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. KØBENHAVN K.

Telegr. Adr.: Amiante

GRUNDLAGT 1848

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.
LONDON

KAY DYHR

Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal
og Støbejern.

Telef. Hørlup 1619
Værkf. Darnisee
Øbro 4198
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon
Kontor 8712
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensning- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningbriketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12843. Telgr.-Adr. Danskfransk.

Landmandsbankens Annex, Laxegade 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



Grundlagt [1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark



P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIPOWNERS

The Steamship Company „NORDEN“



BERG & LARSEN

NYHAVN 53

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter
Barometre

Kassér ikke gammelt Tovværk

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

JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikanters Opmærksomhed henledes paa

Maskinmestrenes Forenings Engageringsbureau

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

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

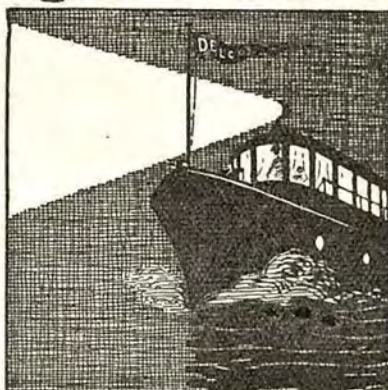
Delco-Light i Skibe.

Elektricitetsværket Delco-Light egner sig for saavel Sejl- og Dampskibe som Lystkuttere. Det er nemt at installere, og kræver ringe Plads. Det kan afgive Strøm til almindelige Lamper, Radiosender, Projektører etc. Erstatte Nødsender-Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

J. INGVARSEN

Ingeniørforretning.
Vestervoldg.14, Kbhvn.B.
Telefon 12.526.



Branches-
Åbo and Hangö

H. ELMGREN & Co.

HELSINGFORS

Telegraphic Address-
„Elmgrenco“

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

INDHOLD

Viking-Vagt og Juletanker. Flerfarvet Forside efter Tegning af Christian Bogø.

Lirje-Daab i Polarhavet. (Illustr.)

Viking-Vagt. Digt af Christian Bogø.

Postbaadens Eventyr. (Illustr.)

En Torpedering. Skildring af »den gamle Sejlmager«.

»En af de stille i Landet.« Fortælling af Edel H. Petersen. (Illustr.)

Jacobs Juleaften. Fortælling af Oscar Jensen. (Illustr.)

Med den sorte danske Armé. Historisk Skildring fra Dansk Guinea af Kay Larsen.

Mistænkt. Fortælling af Martha Lichtenberg-Madsen. (Illustr.)

En Prøvetur med Thornycroft's nye Torpedobaade. 50 miles i Timen.

Kinesiske Kompasser. Af Kapt. Sølvér. (Illustr.)

Titans moderne Oliecentrifuger.

Brokkens Bod. Af Carl C. Christensen. (Illustr.)

Den danske Sabroe-Kølemaskine for Motorskibe.

M/S »Danmark«.

En Forskrækkelse paa 22° syd. Bredde. Af E. Nordergaard. (Illustr.)

Kunst-Bilag i Farver:

Slædekørsel med Hundeforspand, Scoresbysund. Efter Akvarel af Magnus Bengtson.

Koret i Sanct Olai Kirke, Helsingør, efter Maleri af Christian Bogø.

„VIKINGEN“ koster halvaarlig 5 Kr. + Porto 70 Øre — Helaarlig 10 Kr., sendt til Skibets Adresse 11 Kr.

Skandinavien portofrit tilsendt: 12 Kr. — Udenfor Skandinavien 1 Pund Sterling eller 4 Dollars pr. Aar, portofrit tilsendt. — Redaktion, Ekspedition og Annonceafdeling er Kronprinsessegade 40, Mezz., København K. Telefon C. 9822.

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



Barken »Ceres«.

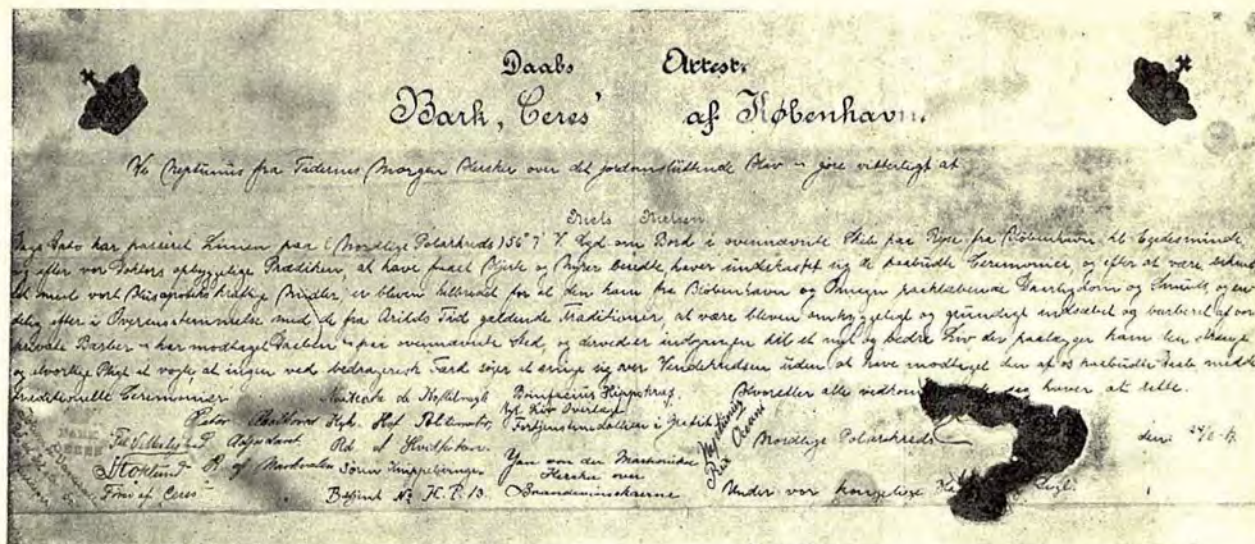
Linje-Daab i Polarhavet.

Det er ikke alene under Ækvator, at den gamle Skik: at »døbe« de, som første Gang passerer Linjen, holdes i Hævd og Ære, ogsaa under den nordlige Polarkreds paa den nordlige Halvkugle »døbes« der. Men medens »Neptun og hans Følge« under Ækvator selvfølgelig optræder i mere eller mindre luftige Kostumer, saa maa samme Herre under de nordlige Breddegra-

der optræde i Overfakke, Olietøj, Søstøvler og Sydvest. Men at Kulden ikke ødelægger Humøret, derom vidner nedenstaaende Daabsattest, der er udstedt ombord paa Barken »Ceres« (vgl. grønlandske Handel) under Kapt. Stocklund i det Herrens Aar 1917. Attesten er velvilligst overladt os af Matros Niels Nielsen.



Kaptajn Stocklund og hans Folk.



Nedenstaaende er Indholdet gengivet.

DAABS ATTEST.

Bark »Ceres« af København.

Vi Neptunus, fra Tidernes Morgen Hersker over det jordomsluttende Hav, gøre vitterligt, at:

Niels Nielsen

Dags Dato har passeret Linien paa Nordlige Polarkreds 56° 7, n/ Lgd. om Bord i ovennævnte Skib paa Rejse fra København til Egedesminde, og efter vor Doktors opbyggelige Prædiken at have faaet Hjerte og Nyrer beredte haver underkastet sig de paabudte Ceremonier og efter at være behandlet med vort Husapoteks kraftige Midler er bleven helbredet for den ham fra Kø-

benhavn og Omegn paaklæbende Daarligdom og Smuds og endelig efter i Cverensstemmelse med de fra Arilds Tid gældende Traditioner at være bleven omhyggeligt og grundigt indsæbet og barberet af vor private Barber — har modtaget Daaben — paa ovennævnte Sæd og derved er indgangen til et nyt og bedre Liv, der paalægger ham den strenge og alvorlige Pligt at vogte, at ingen ved bedragerisk Færd søger at snige sig over Vendekredsen uden at have modtaget den af os paabudte Daab med de traditionelle Ceremonier.

Hvorefter alle vedkommende sig haver at rette.



Bark »Ceres«.

Til Vitterlighed:

J. Stocklund,
Fører af »Ceres«.

Peter Æselhoved,
Adjutant.
Rd. af Narvalen.

Norteirhe de Kofilnagle,
Kgl. Hof Politimester.
Rd. af Hvidfisken.

Søren Knippelsvinger,
Betjent Nr. H. P. 13.

Bonifacius Hippokras,
Kgl. Liv-Overlæge.
Fortjenstmedallien i Grafit.

Jan von der Markonika,
Hersker over Brændevinskaerne.

Jokum de Vaskeballe,
Rd. af Sect. gloende Merlespir.

Nordlige Polarkreds, den 24/6 — 17.

Under vor kongelige Haand og Segl.

Neptunus, Rex Oceani.

VIKING-VAGT

(TIL FORSIDEBILLEDET)

AF

CHRISTIAN BOGØ.

Paa Viking' Vagt staar Danmarks Søn.
 Hver Dag, hver Nat
 er Vagten sat,
 ja hele Døgnet rundt —
 i Sommersol
 ved Nordens Pæl —
 ja hele Jorden rundt.
 I Bølgers Slag
 om sunkne Vrag,
 Passaters Fløjt-Diskant,
 i Salt og Beg
 den vante Vej
 vor egen Ungdom fandt.

Paa Viking-Vagt staar Danmarks Søn
 ved Rat, ved Hjul,
 i Lys, i Skjul
 af mørke Skyers Tag —
 ved Motor, Damp,
 paa »Liner«, »Tramp«,
 men under Danmarks Flag.
 I Krig, i Krig,
 da Maageskrig
 var Sejrs- og Sørgesang!
 Forbi — forbi
 er Maagens Skrig —
 og Verden gaar sin Gang.

Paa Viking-Vagt staar Danmarks Søn
 for Fragt, i Fred,
 i Verdensfred
 til Maagers Hyldestsang!
 En anden Røst
 tit i dit Bryst
 har nynet mangan Gang.
 Et Kys, et Blik,
 en Haand, et Nik,
 en Kurs og tusind Mil!
 Et Hjem, et Navn,
 et dølgget Savn,
 et taareblændet Smil.

Paa Viking-Vagt staar Danmarks Søn.
 I Nordlysskær,
 naar Jul er nær,
 var tit du ene — glemte?
 Oh nej! Oh nej!
 Selv Havets Vej
 har Spor og Klokkers Klemte.
 Om barket Haand
 er Hjemmets Baand
 ved bløde Fingre lagt.
 Ej Lysets Skær,
 men Stjerners Hær
 min Hilsen har dig bragt.
 Min Vikingvagt! Min Mand! Min Ven!
 Min Søn!





Postbaadens Æventyr.

Nedenstaaende sandfærdige Beretning om en brav og modig gammel Sømand var at læse i »Bornholms Tidende« Julenummer 1894. Det er dog ikke direkte vandret herfra over til »Vikingen« — nej, det er en af »Vikingen«s talrige Venner, Fisker Iversen, som har bragt os det. Og heller ikke direkte. Nej. En Hr. Lyster, Sønesøn af den her i omtalte Bedstemand paa Postbaaden har i sin Tid anmodet »Bornh. Tid.« om et Særtryk af Artiklen opsat paa Karton og haft det hængende paa sin Væg gennem mange Aar — et smukt og ærefuldt Minde om tapre og djærve Søfolk. Og her i dette Hjem fandt vor Ven det og bragte os det i Haab om, at mange andre vilde glæde sig over disse tapre Søfolks Daad.

Det var Fredag den 21. December, men det var dog ikke i Aar, nej det var saa langt tilbage i Tiden, at man maa bytte Tallene 18—94 om til 18—49. I By og paa Land var det svært med Travlheden, man havde travlt, som om det var »3 Dage før Jul« — og det var det nu tilfældigvis ogsaa.

Postjagten skulde ogsaa af Sted fra Rønne den Dag, thi den Gang var man kommen saa vidt, at Postjagten kom og gik omtrent 1 Gang

ugentlig. »Postjagten« — et stort Navn, men hele Skibet maalte kun $3\frac{1}{4}$ Læst — altsaa af Størrelse som en mindre Fiskerbaad (o: $6\frac{1}{2}$ Tons). Den allerstørste Del af Skibet var Lastrum, medens Kahytten var fuld, naar der var 2 Mennesker deri. Det var dette Skib, der »førte Posten«, men i Fald der var Passagerer, som vilde fra eller til Bornholm i de Dage, da havde man ikke andet Sted at have dem under Dæk end nede i det lave Lastrum, hvor man ikke en Gang kunde staa oprejst. Hernede laa de store, knudrede Sten, der tjente som Ballast, saa »for Passagerer bekvemt indrettet« kunde det næppe kaldes, men Skibet hed ogsaa »Nøjsomhed«, i Sandhed et meget betegnende Navn paa det bornholmske Postskib.

Nede ved den gamle Træbro i Rønne Havn laa Postjagten »Nøjsomhed«. Nævnte Dag, Kl. 2 Eftermiddag, skulde man egentlig af Sted til Ystad. Skipperen, Jacob Colberg, og »Bedstemanden« gik frem og tilbage og stampede med Fødderne og bankede Hænderne, thi det var en bidende Kulde og ost-nordostlig Kuling. Man vovede sig ikke ud, thi det var snetykt, og under disse For-

hold turde det anses for vanskeligt at søge Ystad Havn ved Nattetid. Førøvrigt »flover den nok af, naar vi rækker Midnat« — sagde man.

Saa ventede man. — Posten var bragt om Bord. Hele Bornholms-Posten for en Uge var pakket i en større Lædertaske. Ved Midnatstid »bovsede man paa«, gik ud, og var snart ude paa det oprørte Hav. Man havde ved Afgangens taget 2 Reb i Sejlene, men straks efter maaatte det 3die tages med.

»Den flovede nok ikke af den Gang.« Nej, Stormen tudede vildt, og »hun blev grov«. Snestormen gik næsten over til en rygende Orkan, og den lille Nøddeskal hoppede snart paa Toppen af en Bølge og snart væltede den ene Bølge efter den anden ind over Skibet. Under alt dette var der intet Steds andet at øjne end Sneen og de fraadende Bølger. Kl. 2 Nat fik Skibet en Styrtesø, som bl. a. borttog Kahytsruffet, hvorved Lanternen og Kompasset bortreves fra Skibet. Om Bord havdes kun det ene Kompas, og nu var dette borte; der styredes saa efter bedste Skøn. Man var bange for at komme »for højt«, men man var ogsaa bange for at komme »for lavt«.

Det haarde Vejr vedblev fremdeles, og værre endnu: intet Fyr var at se, saa man slet ikke vidste, hvor man var; men Kl. 5 Morgen tog denne skæbnsvangre Rejse en sørgelig Ende, thi Skibet strandede paa det farlige Sandhammer-Rev.

Begge de ombordværende — Skipperen og Bedstemanden — gav sig derpaa straks til at udkaste en Del Sten, der tjente som Ballast; derved kom Skibet ganske vist flot, men blev i samme Nu kastet lidt nærmere Land, hvor Skibet saa blev siddende fast.

Bedstemanden krøb derpaa over Bord — over Forskibet, og tænkte muligvis at kunne vade i Land, da der kun var ca. 3 à 4 Fod Vand. Straks syntes det at gaa godt med denne Vandring, men pludselig blev der meget dybere Vand, hvorefter han svømmede et forholdsvis langt Stykke Vej — uden endnu at kunne øjne Land, ej heller Skibet var synligt, men kommer saa over en Sandrevle, og mærker atter det dybe Vand; han var træt og udaset efter den lange Svømmetur, den tunge Sømmandsdragt var i høj Grad generende, men for at bjerpe Livet ofrer man gerne alt, hvad man ejer; de nye Søstøvler, den gode Stortrøje, Benklæder, Vest, Olierøj — alt dette ofredes til de vilde Bølger, og nu foregik Svømningen langt lettere ind efter ad Land til. — Nu ligger Landet foran, han vadede saa i Land. Han var frelst, reddet fra Havets Grav staar han der i sin blotte Skjorte paa den fremmede, ukendte Strand, men

han vidste, at ude paa Vraget laa Skipperen tilligemed Posttasken. Begge disse burde reddes. Men intet Menneske uden han kendte noget til Strandingen, han følte en Bebrejdelse over at have forladt Skibet, Skipperen og Post. Der var en Snestorm saa stærk, at man knapt kunde »lukke et Øje op«. Den brave Mand tager virkelig den djærve Beslutning selv at redde Skipperen og »Postsækken«, som han kaldte den. Saa atter ud igen for at optage en Kamp imod Bølgerne. Kampen var denne Gang meget haardere, thi det var jo langt besværligere at arbejde sig frem imod Snestormen og de voldsomme Bølger. Men endelig: Skibet blev fundet og Bedstemanden kravler om Bord, og Skipperen — ja, han havde nu i nogen Tid anset Bedstemanden for omkommen — han blev nu næsten forfærdet ved at se en Mand i den blotte Skjorte komme ned under Dækket.

Nu skulde Bjergringen af Posten foregaa, og nu skulde Skipperen »gaa i Land«, hvilket han ikke havde meget Mod til, men Stillingen om Bord var ogsaa meget farlig. Bedstemanden paa-tog sig at — »føre Posten« — og hjælpe Skipperen samtidig over de farlige Steder. Den temmelig store Lædertaske, der rummede ca. »1 à 2 Skæpper« Postgoods, blev derpaa fastsurret paa Bedstemandens Ryg, lidt Gods fra Skibet, der kunde tjene som Redningsmateriale, bl. a. en Hage m. v., blev medtaget. Skibet blev forladt for sidste Gang, og Bedstemanden svømmede med Tasken paa Ryggen, som det sømmer sig et Postbud. Han hjælper Skipperen over de vanskeligste Steder, og endelig var Sejren vunden, de 2 Mænd var bjerget tilligemed Posten; der ude paa Revet laa »Nøjsomhed« og borede sig ned i Sandet.

Paa en ukendt Strand vandrede saa disse to stakkels Mennesker hin iskolde December Morgen, den ene af dem havde kun Skjorten over Ryggen — jo, han havde ogsaa Posttasken —; ingen menneskelige Bolig var at se — men endelig skimtes et Lys. Straks vandrer de der henimod, ind træder de 2 bornholmske Sømænd, fortæller deres Skæbne og beder om Hjælp. Her boede et Par meget gamle Folk, der syntes at ville gøre alt, hvad de kunde, for at hjælpe, men selv levede de i den allerstørste Fattigdom, saa de formaaede kun at hjælpe de fremmede med lidt Varme, og den ene fik en tør Skjorte paa. Opholdet var kun ganske kort, thi det var straks lige i Dagbrydningen, og der tænktes saa paa Postens videre Besørgelse«, hvorfor de blev henviste til en Mand noget derfra, som havde 1 Par Heste. Her blev de meget velvilligt modtagne,

Posten kom allerede af Sted om Formiddagen og blev afleveret i Ystad om Eftermiddagen, og Manden tog sine Bornholmere med hjem om Natten.

Den paafølgende Morgen havde Søen lagt sig, og de skibbrudne gik ned til Stranden for at se til det lille Skib; det var da aldeles forsvundet, det havde allerede gravet sig ned i Kviksandet.

En af de paafølgende Dage, formentlig Mandag den 24., Juleaften, var der i Ystad en temmelig vidtløftig Søforklaring. Der blev rettet mange Spørgsmaal til de to Bornholmere, og egentlig skulde de hver især aflægge en højtidelig Ed paa, at det var sandt, hvad de havde forklaret.

Konsulen blev adspurgt om at yde de skibbrudne en Hjælp, da de ikke ejede de Klæder, de havde paa. Men Konsulen kunde kun — »beklage« — deres Stilling, dog lovede han, at den danske Regering nok vilde hjælpe. Han vilde skrive derover, og en ny Klædning skulde Bedstemanden nok faa som Belønning — af den danske Regering.

Der var saa ikke andet at gøre end at se at komme hjemefter, uden nogen anden Hjælp end, hvad et Par Mennesker kunde yde dem i Form af et Par gamle Træsko, et Par lasede Benklæder og en gammel Trøje, som var saa kort, at den næppe naaede ned til Benklæderne. I dette Kostume begav Postførerne sig af Sted til Bornholm med Posten fra København; Juledag kørtes de til Cimbrishamn, og her paatog et Par Fiskere sig at sætte Bornholms-Posten og de 2 Passagerer over til Bornholm — i en aaben Fiskerbaad — og 2. Juledag ankom de til Sandvig.

I Rønne nærede man megen Ængstelse og Bekymring over de 2 Sømænds Skæbne. Vind- og Vejrforholdene var saaledes, at de alt for flere

Dage siden havde kunnet være tilbage, hvis ikke nogen Ulykke var hændet. Der var derfor Sorg i de 2 Familiers Hjem, men Glæden var ogsaa stor, da de reddede atter kom hjem, ja da blev der Juleglæde i Hjemmene.

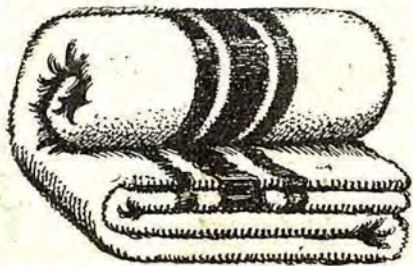
Senere fik man at vide, at meget betydelige Værdier var afsendt med Posten pr. »Nøjsomhed« paa denens sidste Tur. Efter hvad der meddeles, ved man Besked med 2 Værdiforsendelser, en paa 10,000 Rdlr. og en paa 1000 Rdlr., men hvad der var mere, kan ikke her opgives.

Klædningen, som Konsulen i Ystad sagde vilde komme fra den danske Regering, den kom aldrig. Man skulde ellers synes, at en Mand, som særlig ofrer alt, hvad han har paa Kroppen, og som lader sine øvrige Ejendele i Stikken paa et synkende Vrag for at rede Posten, at en saadan Mand burde have Erstatning for et for ham og Familien saa føleligt Tab.

Skipperen paa »Nøjsomhed« er forlængst død og borte, hvorimod Bedstemanden, en gammel, fattig Mand endnu er i Live og bor i Rønne. Naar hans Slætninge taler til ham om Klædningen og Belønningen, saa ryster den gamle mistænksomt paa Hovedet — thi Juleaften i Aar er det 45 Aar, siden det blev stillet i Udsigt, at den vilde komme — og da den endnu ikke er kommet, saa tror han ikke, at han faar nogen Klædning fra den danske Regering.

Til »Bornholms Tidende«s ovenstaaende Beretning kan føjes, at da Folketingsmand Blem læste Artiklen i Bladet, undersøgte han Sagen og fik igennem Postvæsenets Bøger at vide, at det passede godt nok. Han vilde da gøre Udvej for, at Bedstemanden fik den Godtgørelse, der tilkom ham, men desværre døde Bedstemanden kort efter og opnaaede saaledes ikke, at modtage den lovede Erstatning.

Den bedste Julegave til Søfolk



er et prima dansk Uldtæppe fra

NOLFI

Nørrevold 18

(vis a vis Ørstedsparken).

Halvuldne og Bomuldstæpper fra Kr. 4,50

Heluldet Tæppe Størrelse 200×160 ctm. Kr. 17,50.

— Leverandør til Stat og Kommune samt flere større Dampskibsselskaber —

En Torpedering.

Berettet af „den gamle Sejlmager“.

Det var en Dag i Marts, vi sejled' fra Kirkwall Havn den gamle Bark »Urania«, saa var Skudens Navn, med Slæbedamper for Bougen gennem minespærret

Vand.

Besætning med Kaptajnen talte tyve Mand.

— — —
Vi blev vel slæbt af Sted en Time eller saa, da lød fra Slæbedamperen en klar Kommandorøst: »Nu er I klar af Minefeltet!« — »Lad Slæbetrossen gaa!« Vi haled' ind og satte Sejl og styrede mod Øst. Saa hørtes Kaptajnens ændte Stemme byde: »Til Andagt i Kahytten v' samles hver, som vil og kan!« Og vant, som vi var, til den Ordre at lyde, vi gik alle Agter, undtagen til Rørs en Mand. Saa nede i Kahytten vi rundt om Bordet sad og med Bib'len paa sit Knæ vor gamle Kaptajn. Vi folded' vore Hænder, mens en Bøn han bad til ham, som er Sandheden, Livet og Vejen. Saa læste han op af Bib'len den hellige Bog om Jesus der nu op til Jerusalem drog, og Diciplene, der ej Mest'ren ret forstod, at han sig haane og korifæste lod. »Som Himlen høj're er end denne Jord, saa og høj're end Eders, mine Tanker er. Om I nu ej forstaa eller fatte mine Ord, . . . al I dog snart forstaa dem alle og enhver.« Saa talte den gamle til os om Guds Søn, om hans underfulde Liv og om »Korsets Død«. Vi sang en Salme, og tidsidst endnu en Bøn, da fra Kaptajnens Læber det nu til Afsked lød:

— — —
»Ja Gutter, vi støvner nu paa Havet ud og hvad der os end hænder, vi stole vil paa Gud! Og skulde vi end støvne mod selve Dødens Favn, saa er hans Haand dog nægtig og kan føre os i Havn. Paa Lur ligger skjult dernede i Havets mørke Dyb lumskeligt, snigende, afskyeligt Menneskekryb! De Uhyrer, som man monne Undervandsbaade kalde, lig Røvere, der over frædelig Vandringsmand vil falde! Gutter, vi er Sømænd, lad os gøre Flaget Ære. Vor Pligt til det Sidste, vort Løsen skal være! Se over vort Hoved Korsban'ret under Gassen vajer som Tegn paa, at frygter ej, selv Dybets panserklædte Hajer!«

— — —
Saa talte »den Gamle« og bød os saa God Nat — aned' han mon selv, han skulde gaa saa brat, og sænkes med sit kære Skib ned i det dybe Hav? Var ej dugget hans Øjne, da han os Haanden gav? Saa gik vi paa Dæk, gjorde Baade klar og tog vor Vagt, mens Frivagten havde sig alt til Køjs henstrakt. For en agterlig Vind vi ud i Nordsøen sejled', i Vest—Nord—Vest Capinsay-Fyr vi pejled'.

Regntungt Mørke sænked' sig over Havet ned, en enkelt Bølge ramte Stævnen og med Kluk langs Siden gled.

Alt var stille, kun Ræernes Knirken hørtes ombord, et Genskin af Nordlys saaes paa Himlen i Nord.

— — —
Da pludselig der lød et tordnende Brag. Lammets af Skræk vi følte, at nu var Dommens Dag. Et Flammelynl! Og »Urania« sitted' og bæved'! Som af en Jættehaand vi følte os højt i Luften hæved'! Endnu et Brag! Mesanmasten gik overbord! En pludselig Stilhed, saa hørtes de skæbnsvangre Ord: »Torpederet!« »Til Baadene!« det fra skælvende

Læber lød.

Bagbord over »Urania« sank, vi saae kun den visse Død! »Kap Taljer! Skynd Jer!« det fra anden Styrmand lød. Baaden klar til at fires i Daviderne hæng, og hurtigt til Styrbords Baad vi alle nu sprang; dog før vi fik den fri, Havet om os brød. Vi trukket blev af Skibet ned i det dybe Hav. Hver tænkte: skulde Havet nu blive din Grav? Rædsel og Dødsangst fyldte vort Sind! Et Kvælertryk i Lungen, da Vandet trængte ind. En sidste Tanke til dem for os saa kære!

— — —
Da et pludselig Ryk! — Hvad kunde det være? Var det Døden, der ramte i dette Øjeblik? — — Saa syntes vi, vi følte det langsomt opad gik. Opad det gik! Hvor det i Hovedet dog værked' og hamred'!

Saa var altsaa Baaden, hvortil vi os klamred', da endelig fra Skibet kommen fri og klar. Dens luftfyldte »Tanke« os hurtigt til Overfladen bar!

— — —
Saa kom vi da atter af Mørkets Dybde op! Vi rystede af Kulde, thi med halnøgen Krop de fleste af os var. Dog ingen klagede sig Nød, vi klamred' os til Baaden, der — med Kølen opad — endnu flød.

Saa var der en, som raabte: »Hvor mange er vi her?« Vi talte: tretten Mand, to Gange! Nej, vi blev ikke fler'. »Hvor er Kaptajnen,« raabte een, »er han da ikke med?« »Kaptajnen var paa Broen,« raabtes der, »da Skibet det gik ned.«

Et Raab om Hjælp lød til os gennem Natten sort! Endnu et Raab! Saa døde Lyden bort. Det var jo Dødsskrig, Vinden til vort Øre bar. Vi kunde ikke hjælpe! — Hjælpeløs selv vi var, og det var knapt, at Baadens Køl gav Plads for tretten Mand.

Og hvordan klare denne, og komme leverde i Land, i Kulde og Regn med kærtret Baad, der maaske endda var læk.

Og saa det Tab — Kaptajnen, første Styrmand og fem Mand var væk!

Drivende Vraggods sank og steg paa Bølgetop.
 Saa pludselig lød et Skrig fyldt af Rædsel og Harm!
 En Bølge havde skyllet til os paa Baaden op — —
 En Haand? En Arm? En oprakt — nej, en afreven
 Menneskearm!
 Saa bedendz, manende, underlig hvidt i Mørket den
 lyste.
 Hvem tilhørte denne Arm? Een Kammerat? Vi gyste!
 Maaske var det hans Dødsskrig, som nyligen vi hørte!
 — — Saa slog den næste Bølge op og Armen med sig
 førte.
 Nu sagde een, det var vor norske Tømmermand:
 »Vi maa se at kæntre Baaden om paa ret Køl igen!
 Maaske der ligger Aarer surret fast, sa vi kan ro mod
 Land!
 »Baaden er læk,« en anden sa'e, »og her er Hu! i den.«
 Dog, vi lod os glide i Vandet, om Styrbord, alle Mand,
 tog Tag i Baaden, og paa ret Køl endelig den fik.
 De lufttætte Tanke forhindred' at til Bunds den gik.
 Fastsurret til Tofterne blev alle Aarer funden,
 og paa en fastsurret Vandtønde knuste vi Bunden,
 brugte den som Øsekar — dog — alt for stor var
 Baadens Læk
 — saa løste vi Aarerne og begyndte at ro væk.
 Vi kunde ej faa Baaden læns og stadig i Vand vi sad.
 En Matros om Hjælp en Bøn saa stammende bad.
 Der blev roet og øst! En Kamp for Livet det var!
 Bag regntunge Skyer en Stjernes Blink! — Var det et
 Svar?
 Men der var andre fra hvem en Ed, der lød,
 Forbandelse over den, der med Torpedoen skød!
 Aldrig vilde de glemme denne Niddingdaad!
 Fra nødstedte Sømænd lød Forbandelse over hver
 tysk Undervansbaad.
 Om Hjælp lød over Havet i mørken Nat vort Raab.
 En Lyd? Dog Nej! Atter slukned det gryende Haab.
 Vi lytted' igen! Holdt Aarerne stille! Kommer der et
 Svar?
 Nej — intel' Og med resigneret Suk, vi atter til
 Aarerne ta'r.
 Saa sagde en: »Tør vi risikere at ro nærmere Land?
 Husk vi er inde paa minespærret Vand!
 Bør vi ikke vente til engang, at Dagen gryr?
 Og hvordan skal vi lande? Slukt er jo hvert et Fyr.«
 En kort Raadslagning! Og Resultatet blev,
 vi roede videre. Søen mod Land os drev,
 skønt tung var den vandfyldte Bøad. Vi lagde Kræfter i
 og roede væk. En Mine! — Ja, saa var alt forbi!
 Saa langsomt sneg sig Timerne afsted.

Den kolde Vind stivned' vor Kropp, og Regnen strøm-
 mede ned.
 Benene følelsesløse! Armene værked' af tunge Aaretag!
 Hvormange mon Klokker var? Blev det da aldrig Dag?
 Endelig! Endelig det i Øst a' Dagskær lysned'.
 Vi raabte og lytted' med tilbageholdt Aandedrag.
 Alting lystned.
 Et nyt Raab om Hjælp fra tretten Struber lød!
 Da — svagt gennem Mørket imod Vest en Sirenes
 Tuden brod!
 Var det sandt? Vi raabte atter: »Hjælp!« Ja, tre Gange
 paa Rad.
 Stille! Ja! Tre Stød fra Sirenen! Vi raabte glad:
 »Nu er vi frelst! Aah, Gudskelov! Vort Raab er hørt!«
 Og atter blev Sirensens Lyd af Vinden mod os ført.
 Og se! I Dagningen, som nu sit Lys henover Havet god,
 et Skibsskrog saaes forude. Vi nu hinanden overbød:
 »Hal ud, Gutter! Tag haarde Tag! Ro væk!«
 Norske Sømænd tog imod, da en for en, de haled'
 os op paa Skudens Dæk.
 »Fremad,« det var Skibets Navn, den som tog os op.
 Varme Tæpper fik vi og af varmt Øl mangan Kop.
 Op ad Dag'n vi Signalflag, til en engelsk Travler,
 under Gaffelen fik,
 langs »Fremad«s Side den kom, og ombord i den vi gik.
 Saa sejled' vi til Kirkwall, dér blev vi sat i Land,
 og over Lerwick sendt hjem, vi tretten Mand.
 Men hver af os vil mindes med Gru hin frygtelige Nat,
 da vi blev torpederet og Døden leged' sin lystige Tagfat.
 Og du, vor gamle Kaptajn! I fernogtyve Aar som
 Fører du stod
 paa »Urania«s Dæk! Dine Gutter dig mindes! Du var
 retfærdig og god!
 Og gamle »Urania«! Saa viden om i Verden den dig bar!
 Ja, gamle Kaptajn! Du var for dine Gutter, som om
 du var vor Far!
 Ingen Krans, ingen Blomster blev lagt paa din Grav!
 I dyben Hav du hviler. Men sine Døde det tilbage gav,
 der staa'r jo skrevet! Og du bli'r ikke glemt.
 Gud selv har i Dybet dit Legeme hengemt.
 — — —
 Naar Stormen raser vildt, og Regnen slaar mod Rude,
 mindes jeg med Vemod, de Kammerater, som blev
 derude.
 Da mindes jeg med Gru den Nat, hvor nær jeg var
 Dødens Favn
 og takker Gud, at jeg slap frelst igen i Havn.

H. S.





En af de stille i Landet.

Førræderisk glat strækker Vesterhavet sagte mumlende sin brede Arm mod Kysten. Den, der ser det saaledes for første Gang, vil tvivle om dets mægtige Vælde, dets Fremstormen, dets uheldsvangre brusende Larm! Fiskeren ved Besked — kender dets Svig, men Rigdommen, der gemmes i dets Favn, lokker drager, og dets stille Klukken mod Breddens trinde Sandrevler, lyder som Fristerens Hvisken: »Kom! Tag! Grib!»

Og han kommer den fattige Fisker! Mange kommer. Der er mange fattige Fiskere ved Vesterhavets Kyster. Baadene skydes ud paa den blanke Flade — henved et halvt Hundrede — med Proviant til en Dag. Klokkeren er tre om Morgen. Gennem Sommernattens Dis rækker Øjet ikke langt i Synskredsen. Pludselig farer en let Brise sitrende hen over Havets Silketæppe. Det løfter sig i fine, bløde Krusninger, aabner sine Arme — Solens første Straaler sænker sig spillende og lysende i dets uudgrundelige Dybder, den lette Taage flygter — og udefter stryger den lille Fiskerflotille for gunstig Vind.

To til tre Mil udefter til Hummerterne, der gemmer Lækkerbiderne for den rige, men ogsaa

Brødet til dem derhjemme i Byen bag Klitten, til Hustru og Børn, der forventningsfulde imødeser »Far«s Hjemkomst. I Dag er Havet stille, Vinden god. I Dag kommer Far« snart tilbage med mange Hummer, Opkøberne har allerede taget Stude paa Stranden. Pludselig farer en ildevarslende Susen hen over Klitrækkerne og kruser Vandfladen. Vinden har drejet sig. Blygraa Skyer mørkner Synskredsen. Den lette Brise afløses af en tung Bramsejlskuling.

Kulingen tager til — mere og mere, stivere og stivere. Hurtigst muligt søger Baadene Land. En efter en kommer de stolte knejsende. Med Sejlene oppe skyder de ind. En Haandevending og Sejlene er nede. Baaden braser ind paa Landet, Fiskerne springer i Vandet, og en, to, tre er Baaden hevet i Land. Fangsten tømt, vurderet, solgt.

Nu ser man sig om! Er alle kommen ind? Nej! Tre til fire Baade er endnu ude. Stormen tager til — Bølgerne taarner sig højere og højere — dog — langt ude øjnes et Par smaa sorte Streger — de bliver større og større — det er de sidste Baade, der med rivende Fart nærmer sig Land.

Spændingen vokser. Hustruer og Børn, der var

ilede til Stranden, klatrer nu op paa de højeste Klitter for at holde Udkig. De, der kender Havets Omskiftelighed, frygter den Fare, der truer dem derude, men — Gud ske Lov og Tak — rask styrer de mod Kysten, endnu klares Revlerne — de tre frygtelige Fjender, der lurar paa deers Undergang.

De er færligste! Da høres gennem Stormen en Stemme raabe: »Peter Boye! Er han med hjem?«

Peter Boye er Fiskerbyens dristigste og mest forvovne Sømand. Man ser sig søgende om. Nej, han er endnu derude med sine to Mand i Baaden, og denne er ikke til at øjne. Faren stiger med hvert Minut. Brændingernes Larm overdøver enhver anden Lyd. Bølgerne styrter sig fraadende over de tre Sandrevler, og endnu er hans Baad ikke i Sigte. Hans Hustru og Børn har stillet sig paa den højeste Klit medens Stormen hviner og Havet raser. Angsten gør dem følesløse for Vinden, der næsten slider Tøjet af dem, og for Sandet, der pisker dem i Ansigtet og slører Synet. Det mindste halvvaarsgamle Barn maa Moderen trykke fast ind til sig, for at Stormen ikke skal rive det fra hende.

Paa den bredeste Højderyg i de nærmeste Klitrækker troner et Signalapparat, der tillige er Sømærke. Der hejses nu de sorte Kurve! Ser Peter Boye de Kurve, saa ved han, at der er overhængende Fare ved at søge Land, og han ved tillige, at nu faar Redningsbaadens Besætning Ordre til at gøre Baaden klar. Ti Minutter efter jager den tunge Baadevogn forspændt med fire Heste ned gennem Klittens dybe Sand. I ét Nu er den fraspændt, de tretten Mand — Baadens Besætning — i Øjetøj med Redningsbælter om Livet, og Baaden i Vandet. Som en stor Søfugl, der med sine Vinger strejfer Vandspejlet, stryger den tunge Baad roet af fireogtyve kraftige Arme — hen over Revlerne og søger ud paa Dybet, afventende det Øjeblik, da Peter Boye, hvis Baad nu bliver synlig i det fjerne som en lille sort Prik — kan krydse op til den.

Vil han tage mod Hjælpen, lade Baad og Fangst i Stikken, eller vil han klare Skærene alene? I forventningsfuld Tavshed iagttages hans Færd af alle de paa Stranden værende Folk. Til deres Forfærdelse gaar hans to Kammerater i Baaden. Han selv skiller sig af med sit tunge Tøj — med sine svære Vandstøvler — sætter Sejl til og styrer mod Land. Pokker til Karl! Gaar det godt, gaar alting godt!

Hans Hustru stirrer forvildet ud over Havet og raaber ubevidst: »Peter, Peter! For Gud i Himlens Skyld!«

Ingen hører eller ænser hendes Raab. Folkene paa Stranden taler ikke — vover næppe at drage Vejret — saa frygtelig er Spændingen. En eneste uforsigtig Vending — og Baaden kæntrer — knuses! Og da er Peter Boye fortabt!

Men Peter styrer paa langs af Revlerne, stryger Fokken og gør Storsejlet fast. Alene Mand i Baaden kan han ikke passe baade Ror og Sejl. Som et Rovdyr paa Lur spejder han efter det Øjeblik, da de hushøje Braadsøer splittes og skilles af deres eget Raseri. Dette Nu griber han. Et haardt Tag i Rorpinden — og som en Pil flyver han gennem Kløften! Et Sekund efter, og Baaden staar fast paa den frelsende Strandbred.

Idet hans Baad skurer mod Sandet, og den fraadende Braadsø forgæves vælter sig imod ham for at tilintetgøre ham, runger et mangestemigt Hurra ham i Møde fra alle disse Mennesker, der trodsende Stormen har iagttaget hans farefulde og dristige Sejlads.

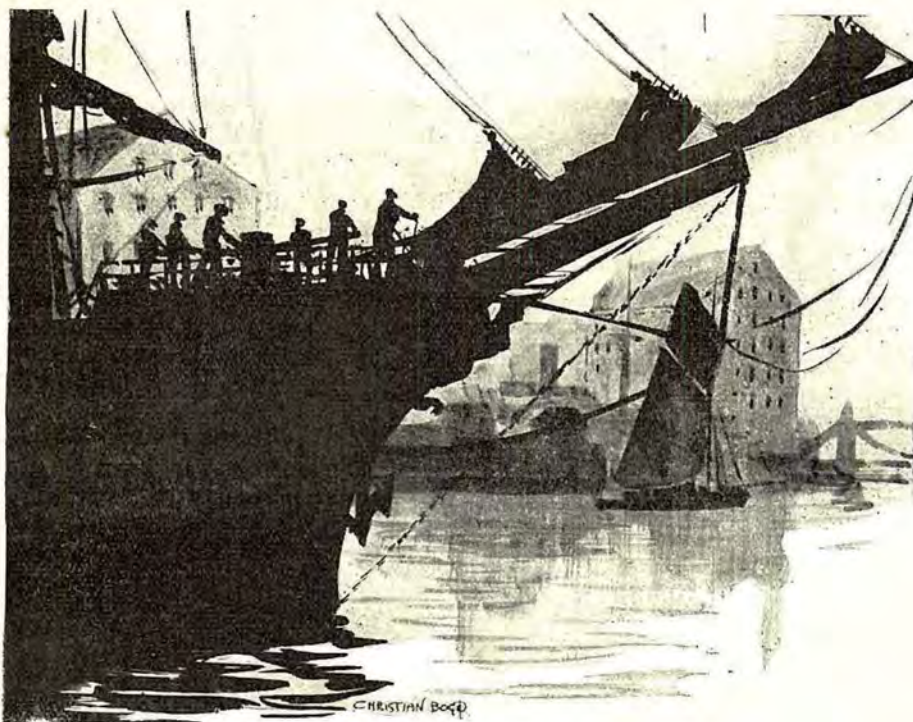
Han kaster et Blik mod Klitterne. Der staar hans Hustru og Børn. Fem Børn har han. For deres Skyld har han vovet sit Liv, thi Fangsten var rig denne Morgenstund og Brødet knapt til de mange Munde. Hun vinker til ham, medens Glædestaarerne strømmer, og hun rørt hvisker: »Frelst — aa Gud ske Tak, frelst!« glider over hendes Læber.

Sindigt, roligt, ikke som om Peter Boye for to Minutter siden spillede højt Spil om sit Liv, giver han sig til ved Hjælp af tililende Kammerater at drage sin Baad højere paa Land og handler derpaa med Opkøberne om sin Fangst, som hans Uforfærdethed har bevaret ham.

Havet larmer, bruser og raser videre! Peter Boye gaar hjem og faar sig en »halv Kaffe« ovenpaa den Strabads. Han finder intet mærkværdigt eller særlig modigt i sin Handling; det er nu en Gang hans Livsgerning, og den røgter han tro indtil Døden.

I Dag sætter han Livet ind for Kone og Børn, i Morgen gør han det for en Kammerat — og saa videre — indtil den Dag kommer, da han styrer ud mod Evighedens Hav — derfra kommer ingen tilbage. Men om han end ikke selv værdsætter sit Mod og sin Offervillighed, saa har andre værdsat hans Handlinger, og den beskedne Mands Navn er et af dem, der knytter sig til Vesterhavet og dets Storme med lige saa skøn og ædel Klang som Skagens Lars Kruse.

Edel Herta Petersen.



JACOB'S JULE- AFTEN



FORTÆLLING AF
OSCAR JENSEN

Nordsøen rakte sin lange Tunge op ad Themsen. Flodbølgen løb ind. Londons Dokporte — Storbyens Hjerteklapper — aabnede sig, og en Strøm af Skibe flød ud og spredtes over Verdenshavene for Damp og alle Vinde. Men en modgaaende Strøm fyldte Hjertekamrene paany.

Vandtrykspillene snarrede paa Kajerne. Travlle Dokbetjente med blanke Ankerknapper i Trøjerne og med mægtige Raabere for Munden dirigerede og kommanderede, mens andre Betjente af underordnet Rang — med mørkeblaa Sweaters og »London Docks« i rød Brokade paa Maven — sprang omkring og manede og forfaredede Trosser. Dampspil og Kraner raslede og hvæsedede, og Pallerne klaprede i Sejlskibenes primitive Hivegrejer. Ordre og Gentagelser fra Skippere og Styrmande af alle tænkelige Nationaliteter svirrede gennem Luften i Alverdens Tungemaal. Muntre og friske Opsange rungede ud over Dokkerne fra de store Dybvandssejlere, hvor Besætningerne gik rundt om Gangspillene og hev i Spagerne og tolkede Ud- eller Hjemlængst med »Rio Grande« eller »Rolling home« eller andre af de mange, gamle og internationale Sange, som udgør Sejlskibs-Sømandens Arbejds-musik.

Med kajede Underræer og indrigget Klyverbom og gennem en sand Krydsild af alt, hvad Sømandssproget rummer af tekniske Udtryk for Manøvrer under Dokning i engelsk Havn, gled

den danske Dybvandsfarer, Jernbarken »Uffe« gennem Sluseporten og ind i Alexandra Dok.

Trosser var bragt i Land, og mens Dokkens Vandtrykspil under en enkelt Mands Tryk med sin ene Fod paa en Knap trak Agteskibet støt og med jævn Hurtighed ind til Kajer, trampede Halvdelen af Barkens Besætning rundt om det store, dobbeltvirkende Gangspil paa Bakken og lagde al deres samlede Kraft i for at faa Forskibet til at følge ind over i samme Tempo. De hev, og de sang i skiftende Solo og Kor:

Now walk her round, we're rolling homevard.
Heave my boys together!
The old bully ship is alaying windward.
Heave my boys away!

Og de truede med at brække baade Spil og Spager i Stumper og Stykker — eller i det mindste med at sprænge Trossen — i det Refrain, de alle som een stemte i med:

Heave away, we're homeward bound!
Heave away for Glasgow town!
Heave her, for we will break her!
And the old ship is rolling home!

Det spillede for dem ingen Rolle, at de i Sangen hev for god Vind og for Glasgow. I Spillet hev de for London og for alt muligt andet, som trak. Og de fortsatte med at brække Skuden sønder og sammen i Vers efter Vers, indtil Første-

styrmand varskoede: »Vel hevet! Fast overalt!« Men da laa »Uffe« ogsaa hel og velbeholden ved Kajen, hvor en Stab af Toldere og Farisæere stod og ventede paa Tjans — Toldere med Søgelygter og Brækjern, med Lakpotter og Segl — og Farisæere med alle de gyldne Løfter, som Landhajer sædvanlig frister Søfolk med.

I Enbeds Medfør og med en Grundighed, der ikke levnede Mandskabet en Pibe Tobak eller det mindste Stenk af Rom til en Grog, kastede Tolderne sig over Skuden. De ransagede overalt i Kahytter og Folkelukaf, i Proviantkamre og Sejlkøjer, i Redningsbaade og Kabelrum. Selv Kædekasserne med de slimede Ankerkæder, som lige før Dokningen var hevet op fra Themsens mudrede Bunc, gik ikke fri for Eftersøgningen. Den Brækken ned, som under Søfolkenes Opsang kun havde været tomt Mundsvejr, gjorde Tolderne til Virkelighed. De vendte bogstavelig talt op og ned paa hele Skuden, og de gjorde det i Kongens Navn. Og for at ingen skulde være i Tvivl om, at det var ment alvorligt, sætte de hans Segl paa overalt. Saa gik de fra Borde og overlod Resten til Skibets Besætning og Landhajerne.

Det var Juleaftensdag.

Skipperen og Styrmandene gik omkring og saa ud, som om de var midt i Agurketiden, og i Folkelukafet var Stemningen heller ikke præget af den forestaaende Højtid, da alt var klaret op efter Dokningen, og alle Mand var skejet ud.

»Herrejemeni!« udbrød Tømmermanden, idet han mismodig og opgivende lod sig falde ned paa sin Skibskiste og smækkede det ene Ben over det andet. »Og det kalder man Sejlads — tre Maaneder om den Stump Vej over Nordatlanten — tre Maaneder fra Pensacola til London! Jeg siger, sikken et Dejgtrug af en Skude. Distancen er jo ikke længere, end at et ordentligt Fartøj kan sejle den ud paa tre Uger.«

Og alle Kammeraterne var enige med Tømmermanden om, at Mage til Rejse havde ingen af dem været ude for før. Selv Baadsmanden med sine tre Snese paa Bagen og sit Væld af Erfaringer mindedes ikke at have oplevet noget lignende. Vel havde de haft Storm og Modvind paa hele Turen, og vel groede der en Urskov af Alger under Bunden af Kassen — men alligevel. Og her havde de gaaet og bedt til Vorherre om godt Vejr og Medvind og glædet sig til at komme hjem, og holde Jul i Familiens Skød — med Gaasesteg og Juletræ og meget andet. Og saa havde hele Nordsøen lagt sig imellem.

Naa — men vilde Vorherre ikke, saa skulde de nok selv. De skulde i hvert Fald nok faa en Jule-

aften ud af det, nu da de var kommen i Land; og det bandte de paa — lige fra den ældste befarne Mand ombord og ned til Skibsdrengen, Jakob, som nu havde gjort sin første Sørejse. Jo, de skulde nok faa Fest, og selv om det ikke blev i Familiens Skød, saa fandt de vel nok et andet Skød, de kunde fejre den i.

Skibsdrengen Jakob sad paa en omvendt Pøs udenfor Kabysen og skrællede Kartoffler. Han skrællede tykt. Hans Tarker var lige saa langt borte fra Kartofflerne, som han selv var fra Hjemmet. Han saa Syner ved højlys Dag. Han saa baade Far og Mor og store og lille Søster — og det dejligste pyntede Juletræ med Gaver og Lys og en funklende Julestjerne i Toppen. Han kunde lugte Gaasen i Ovnen — og smage Klejner og brune Kager. — Ja, saagar Pebernødderne kunde han føle mellem Fingrene. — Og saa var det Kartoffler, han sad og skrællede.

Sikken Jul! Sikken Jul!

Jakob var femten Aar — og en Kærnegut, som Skipperen sagde. Søen havde allerede saa smaat begyndt at gøre ham haard, endskønt han kun havde været i Berøring med den i ti Maaneder. Nok kunde han faa sine melankolske Øjeblikke, naar Hjemveen kom over ham i Tilfælde som nu, men han knuste sine Taarer i Løndom og lod sig ikke mærke med noget. Ingen skulde sige om ham, at han ikke kunde undvære sin Mors Skørter. Han var vel nok Sømand, selv om der ogsaa kunde mangle lidt i, at han var det fuldt ud endnu. Men det, der manglede, skulde nok komme. Han havde i hvert Fald taget sin Tørn med paa Rejsen som alle de andre. Han kunde da baade ryge paa Pibe og skraa uden at brække sig — og sige »spille mine Bramsejl«. Og det, der var værre endnu, kunde han ogsaa. Ja, og saa kunde han baade knobe og splejse og styre og gøre Sejl fast som nogen befaren Matros — for ikke at tale om alt det, han havde lært under Maaltiderne, naar de ældre, erfarne Kammerater sad og krydrede Maden med gamle Oplevelser.

Jakob havde ganske vist ikke altid forstaaet Betydningen af Kammeraternes Samtaler, men det var alligevel vældig grinagtigt at høre dem fortælle. Og Drengen havde godt af det, sagde Matroserne. Selv den gamle, alvise Baadsmand med Patriarkskægget og Guldringene i Ørene holdt paa, at det ingen Skade var til, at unge Mennesker vidste lidt Besked, før de selv blev malet med i Livets erotiske Malstrøm.

Dette havde Jakob hørt med sine egne Øren. Rigtignok havde han kun en dunkel Anelse om,

hvad Livets erotiske Malstrøm var. Han vidste kun, det var en Vending, Baadsmanden ofte brugte, naar Talen var om Pigeboern, og det var den ikke saa sjældent; saa det maatte vel være noget i den Retning. Men det fik han nok Klarhed over. Nu skulde han jo selv med paa Besøg hos Pigerne i Aften, havde Kammeraterne sagt, ellers var han ingen rigtig Sømand. Og Sømand vilde han for alt i Verden være.

Jakob sad og skrællede og spekulerede over, hvad han egentlig skulde hos Pigerne, da en sortklædt Herre med høj Hat paa Hovedet kom over Landgangen og stiledede lige hen imod ham.

»God Dag og velkommen og en glædelig Jul min lille Ven«, ønskede Herren med et venligt Smil og rakte Haanden frem.

Jakob rejste sig og tørrede Hænderne paa Buksebagen. Saa gengældte han Hilsenen med et klamt Haandtryk og sagde: Tak.

»Naa, Du er nok i Færd med at lave i Stand til Julenadveren«, sagde den fremmede Herre og nikkede til Kartoflerne. »Men nu glemmer Du vel ikke det vigtigste? Du ved jo nok, min lille Ven, at Mennesket ikke lever af Brød alene.«

»Nej, vi skal ogsaa have Biksomad«, svarede Jakob troskyldigt. »Det er det, jeg skræller Kartofler til.«

»Javist saa«, smilede den Fremmede igen og klappede Jakob paa Skulderen. »Kunde Du ikke ogsaa have Lyst til at deltage i vort Julemaaltid i Aften ved Herrens Bord? Han rakte Jakob et lille hvidt Kort. »Jeg er Sømandspræsten her i London. — Det er i den skandinaviske Kirke.«

Jakob stod forlegen og vendte og drejede Kortet i Haanden. — Har skulde jo med til Pigerne. Men det gik vist ikke an at undskylde sig med det. — Og paa den anden Side — hvad vilde Kammeraterne sige, dersom han gik i Kirke i Stedet for med dem? — Har rømmede sig og vidste ikke, hvad han skulde sige andet end Tak.

Saa forlod Præsten ham med et venligt Nik og paa Gensyn og gik rundt og delte sine Indbydelseskort ud til hele Besætningen. Og Jakob gik i Gang med Kartoflerne igen.

— — —

Luften dirrede af Malmrøster — Klokkelyd. England ringede Julen ind, og Himlen indhyllede Jordens største Sodoma i Uskyldighedens Kaabe.

Det sneede jævnt.

Paa et Gadekryds stod en Flok Søfolk i høj-røstet Samtale. Det var »Uffe«s Besætning foran Stormasten, og den var indbyrdes uenig om Vejen. Nogle vilde til højre — andre til venstre.

Alle vilde de til Pigerne, men ingen af dem kendte Vej nogen Steder.

En Politibetjent kom slentrende forbi med Kappe-Kraven smøget op om Ørene. I Forbifarten ønskede han: Glædelig Jul.

»I lige Maade!« kom det som med én Mund fra Søfolkene.

Baadsmanden standsede Betjenten og stak ham en Shilling.

»Det er til et Glas Øl. Sig os: Hvor faar vi bedst noget ud af en Aften som denne?«

Betjenten mønstrede Søfolkene.

»Skandinaver, kan jeg høre.«

»Vi er Danskere«, sagde Baadsmanden.

»Ej se!« udbrød Betjenten. »Det glæder mig at hilse paa Hds. Majestæt Dronningens Landsmænd. Hvad har I ellers tænkt Jer at slaa Aftenen ihjel med?«

»Aa-aah, lidt Fest af en eller anden Slags«, sagde Baadsmanden. »Ligemeget hvad, men vi aner ikke, hvor vi skal gaa hen.«

Betjenten stod lidt og kradsede sig i Skægget og saa eftertænksom ud. Saa slog han ud med Haanden til Tegn paa, at de skulde følge ham.

»Kom an! Jeg skal vise Jer, hvor der er Fest.«

De gik. Betjenten skridtede foran. Sneen drysede ustandseligt og blev liggende. De gik som paa Uldsokker, men knirkede som paa ubetalte Støvler. Det var Først-Sne, der faldt.

Ved det første Gadehjørne standsede Betjenten.

»Her er min Patrouille-Grænse«, sagde han. »Nu kan jeg desværre ikke følge med længere.«

Og nu forklarede han: Først skulde de gaa lige ud — saa dreje til højre — dernæst til venstre og til højre igen — og nok en Gang til højre, og saa kunde de umuligt gaa fejl.

Saa gik han.

Søfolkene fulgte punktlig Anvisningen. De gik ligeud og til højre og til venstre og til højre igen — og nok en Gang, og saa stod de med ét midt i en Forsamling af Sømandens Lyst til en billig Penge. Der var Maggie og Molly og Polly og Sussie og Sally og mange andre. Det var Lastens Repræsentanter i hvide Klæder, som havde laant deres Farve fra Himlens Sne. Og ligesom for ikke at miste hele den flygtige Uskyldsfarve ved Omslag i Vejret og derved blive gennemskuet havde disse værdige Repræsentanter ogsaa pyntet sig med hvide Forklæder. De havde taget Stude udenfor en festlig oplyst Bygning med en aaben Vestibule til Gaden, hvor Søfolk trængte paa for at komme ind.

Her var Piger i massevis — nogle til en Shil-

ling — andre til en Sixpence og atter andre til to for en Sixpence, og der var yderligere én, der vilde tage Jakob med i Tilgift.

Jakob blev klemt, saa han var ved at miste Vejret. Han sagde ja til det hele, og hvorfor skulde han ikke det. Nu var det jo bestemt, at han skulde med paa Besøg hos Pigerne, saa snart han kom i Land. Det havde der jo været talt om hele Hjemrejsen. Hvad han skulde der, var han ganske vist endnu ikke klar over; men det var afgjort, at han skulde der, og saa kunde han jo lige saa godt besøge en halv Snes Stykker paa én Gang. Saa var han da sikker paa, han var Sømand.

Kammeraterne var mere maadeholdende. De vilde dog nøjes med én hver. Men den gamle, alvise Baadsmand raadede dem alle til at vente, til de kom indenfor i Dansesalen, eller hvad det nu var for en Ringel-Tangel, Betjenten havde anvist dem; maaske fandt de dér noget, som var bedre. Han holdt bestemt paa, at engelske Piger med hvide Forklæder som oftest havde en sort Sjæl, og at man altid burde se mere paa Pigerne end paa Pengene, før man lod sig male med i Livets erotiske Malstrøm.

Dette var en erfaren Mands Raad, og for dette bøjede Kammeraterne sig. Jakob gjorde ganske vist Indvendinger; men han var Dreng og maatte lystre.

Saa fulgte de med Strømmen — ind i Vestibulen. — Men hvad? — Der stod jo minsandten Sømandspræsten og tog imod Billetter. — Var det da ikke en Dansebule — eller saadan noget? — Nej, de maatte være gaaet forkert. De puffede til hinanden og gik baglænds. Men saa fik Præsten Øje paa dem, og med et genkendende Smil og fremstrakte Hænder gik han dem i Møde og ønskede dem velkommen.

Søfolkene slog forlegne Øjnene ned og takkede. Men med ét lysnede Baadsmandens Ansigt op, og han begyndte at gennemrode sine Lommer.

»Billetterne! — Og jeg som havde dem allesammen. — Jeg maa have glemt dem ombord.«

»Det gør slet ikke noget«, beroligede Præsten. »De er allesammen hjertelig velkommen alligevel.« Han nikkede venligt og slog ud med Haanden mod den aabne Fløjdør ind til et mægtigt, oplyst Rum. »Værsgo', kære Venner, gaa kun indenfor.«

De fulgte betuttet Opfordringen, men de gik kun lige indenfor Døren; der stillede de sig op i Række og stod og kørte rundt med Huerne i Hænderne, indtil en ung, hvidklædt Dame venligt anviste dem Plads i den bageste Stolerække.

Saa slog de sig ned ved Siden af hinanden, og de sad maalløse og halvvejs blændede af det Lys-hav, der saa pludselig havde opslugt dem — Hundreder af Lys fra mangearmede Kroner — fra enkelte Stager og fra en mægtig Gran, der voksede op gennem et Bjerg af Pakker foran Alteret og endte i en funklende Guldstjerne helt oppe under Hvælvingen — Lys — Lys — overalt, hvor Øjnene saa — i Kandelabre langs Væggen, hvor danske, norske og svenske Flag blandede sig i broderlig Forening som Søfolkene i Stolerækkerne.

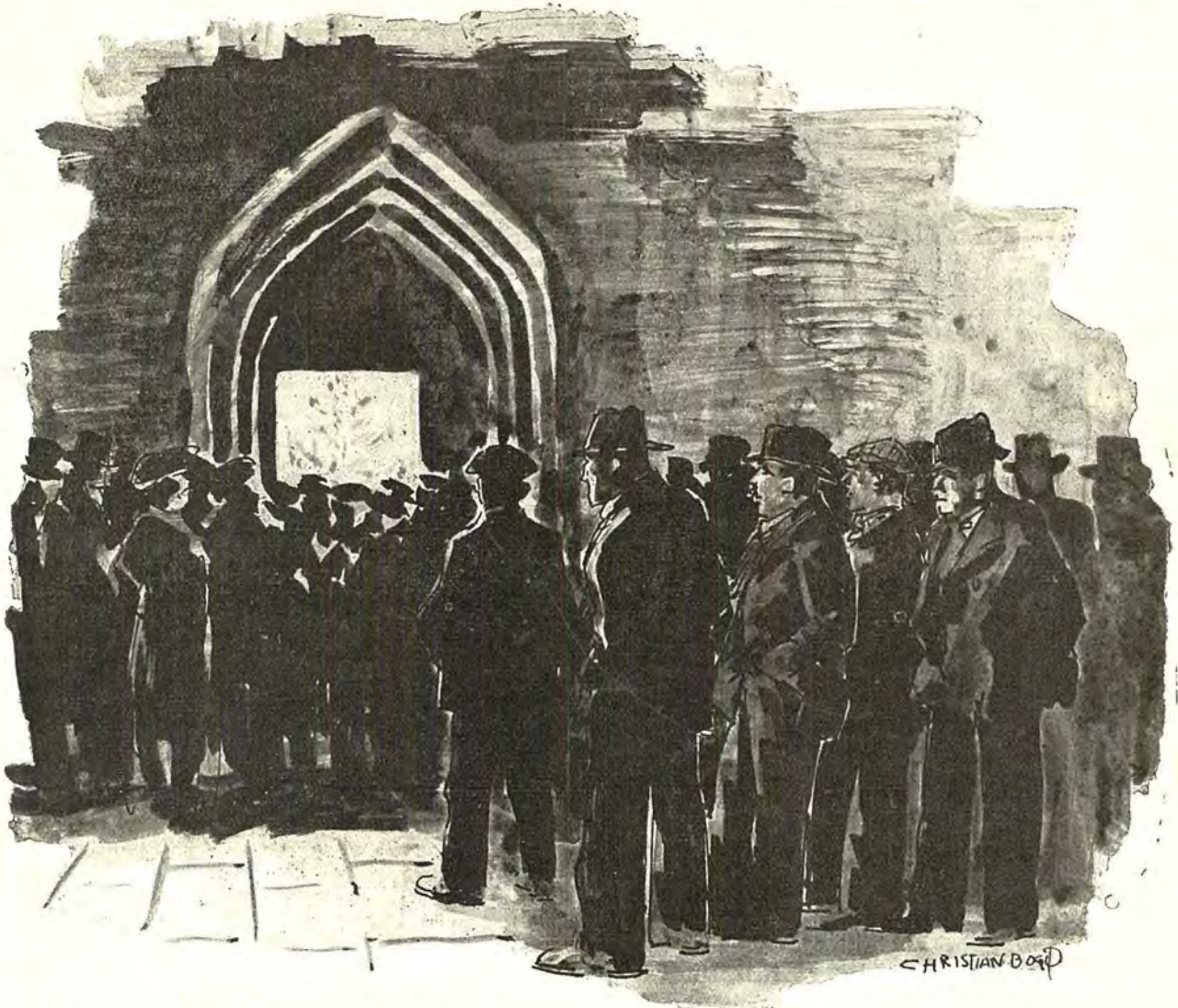
Hvidklædte Damer gik omkring og anviste Plads, skænkede Chokolade og bød Kager rundt, og »Uffe«s Besætning kom sig hurtigt af Forlegenheden. De spiste og drak og lod sig opvarte af fine Fruer og Frøkener. — Dette var rigtignok noget andet end det, de havde tænkt sig.

Jakobs Øjne tindrede. De funkede som Stjernen i Juletræets Top, og de veg ikke fra dets Fod. — Hvad mon der dog var i alle disse Pakker? — Mon det var Julegaver til alle Søfolkene, som var forsamlet her? — Mon der ogsaa var noget til ham? Hans Tanker fløj hjem over — til Far og Mor og dem alle. Nu mindedes han, at han før havde hørt Mor tale om Julepakken til Søfolk; men han havde aldrig tænkt over, hvad det egentlig vilde sige. — Mon Mor nu ogsaa havde sendt en Pakke til ham — Nej, vel ikke netop til ham. — Hun vidste jo slet ikke endnu, at han var i London. — Han vidste jo ikke engang selv, at de skulde hertil med »Uffe«, da han skrev hjem fra Pensacola. — De var jo sejlet til Falmouth for Ordre. — Det var ogsaa ærgerligt, at de havde faaet Ordren af en Lodsbaad i rum Sø. — Var de dog blot kommen ind paa Reden, saa han kunde have faaet Lejlighed til at sende et Brev hjem. — Nej, der var nok ingen Pakke til ham.

Et Brus af Orgeltoner rev Jakob ud af den Verden, hans Tanker svævede rundt i. Han lyttede. — Den Salme kendte han jo. Saa tonede Sangen fra Hundreder af Struber og fyldte det hvælvede Kirkerum med »Glade Jul«, og nu sang det ogsaa inde i ham.

Han saa op paa Baadsmanden, om det ogsaa gik an — og paa Kammeraterne. — Jo, det gjorde det vist. — De sad jo alle og bevægede Læberne. Saa stemte han i med sin klare Drengestemme, og de fulgte alle med, til Salmen var sunget til Ende.

Orgelbruset forstummede. Det døde bort som Aftenbrisens Mumlen i Natten, og nu stod Præsten frem foran Juletræet og talte. Han talte om Synden og Frelsen — om Fristeren, der lurede



De havde taget Stade udenfor en festligt oplyst Bygning med en aaben Vestibule til Gaden, hvor Søfolk trængte paa for at komme ind.

overalt — og særlig paa Søfolk — selv uden for Guds hellige Hus. Og han belagde sine Ord, saa Talen greb.

Alle hørte andægtigt efter — alle undtagen Jakob. Han havde helt andre Ting i Hovedet. — Først og fremmest var der jo Far og Mor — og alle dem der hjemme. — Saa var der Pakkerne under Juletræet — Flagene paa Væggene — Lysekronerne. — Det var dog en vældig én den, der hang i Midten. — Sæt, den faldt ned. Jakob strakte Hals. Han maatte se, hvem der sad under denne mægtige Konstruktion af skinnende Messingarme, af Kugler og Kæder og utallige Lys, som alt tilsammen mindst vejede et Par Tusind Pund, og som vilde knuse ælt levende under sig, hvis den faldt. — Det var jo alle de fine Damer, som sad under den. — Hvorfor mon de ogsaa absolut havde sat sig der? — Sikken et Bums, det vilde give, hvis den Krone pludselig brasede ned. —

Men det vilde være Synd for alle de pæne Damer. Saa kom han i Tanker om Pigerne, som han absolut skulde besøge for at blive Sømand. — Mon han naaede det i Aften? — Hvad mon Klokken var? Han vilde spørge Kammeraterne; men de sad alle med foldede Hænder og saa alvorlige ud, og saa turde han ikke. Han sukede og foldede selv Eænderne, og nu sad han og tænkte videre, til Præsten sluttede sin Tale.

Saa begyndte Uddelingen af Gaverne, og den foregik efter Lodtrækning. Nogle fik strikkede Halstørklæder — andre varme hjemmestrikkede Uldstrømper eller Bælgvanter. Nogle fik Lomme-tørklæder eller hæklede Tobakspunge. Der var alt muligt, hvad Søfolk kunde bruge, og der fulgte en venlig Hilsen og Ønsket om en glad Jul med hver Pakke. Og Ønskerne var ikke sendt forgæves.

Til Slut raabte Præsten nogle Navne op, og deriblandt var Jakobs.

»Det var nogle Pakker«, forklarede Præsten.
»De var sendt til ham personlig med Anmodning om kun at udlevere dem til Adressaterne.« Og han tilføjede: »Var I ikke kommen i Aften, saa havde jeg nok fundet Jer i Morgen.«

Jakob var i den syvende Himmel. — Det var rigtignok en ordentlig Pakke, han havde faaet. — Det var vist den største af dem alle. Han pakkede ud. Der var Tøj og Knas — og en dejlig Lommekniv med to Blade, og saa var der Breve. — Sikken Masse. — Nej, som han dog var glad. — Det var dog en dejlig Mor, han havde — og Far — og dem allesammen. — Blot han dog var hjemme, saa skulde han rigtig sige dem Tak. — Men — hvordan havde de dog faaet at vide, at han var i London? — Hvorfra vidste de dog det? Han læste Fars Brev nok en Gang — og Mors ogsaa. — Aa-aah, her stod det jo, at Mor havde skrevet til Rederen. — Den dejlige Mor, han dog havde. Hun tænkte da ogsaa paa alt.

»Saa pakker vi sammen, Jakob«, sagde Baadsmændene og klappede Drengen venligt paa Skulderen. »Nu skal vi gaa.«

Jakob saa op. Glædestaarer stod ham i Øjnene.

»Skal vi allerede gaa?«

»Ja, nu faar vi nok ikke mere denne Gang«, sagde Baadsmændene. »Det var ogsaa en dejlig Juleaften. Siger I ikke det samme, Kammerater?«

Alle var enige med Baadsmændene. Og nu hjalp de Jakob med at pakke ind igen, mens Orgeltonerne paany beseglede deres Ord om den glade og dejlige Jul.

Saa fulgte de med Strømmen.

Det var hvid Jul. Udenfor stod Lastens Repræsentanter i Sne til Knæene, men inger ænsede dem. Kun Jakob blev et Øjeblik staaende, som om han pludselig kom i Tanker om noget, han havde glemt.

Saa tog Baadsmændene ham i Armen og trak ham med.

»Kom saa, Sømand. Nu gaar vi allesammen ombord.«

OSCAR JENSENS
INTERNATIONALE SØMANDS-
OPSANGE „CHANITIES“

MED DANSKE VARIATIONER OG NODER

er Julens bedste Gave til den farende Mand.



Denne smukke og kulturhistoriske Bog bør findes i enhver Søfarendes Hjem, hvor Interessen for — — — den gamle Sejlskibstid endnu lever. — — —

Faas i Bogladerne og hos Forfatteren,
Amagerbrogade 85, Telf Amg, 185 y.

Indb. i blaat Shirting med Guldtryk **Kr. 7,50**

3. Oplag

3. Oplag

Til den, der tegner 5 Aarsabonnter à (10 Kr. + 1 Kr. Porto ialt 11 Kr.), og indsender Beløbet, sender »Vikingen« gratis ovenstaaende Internationale Sømands-Opsange (Chanties).



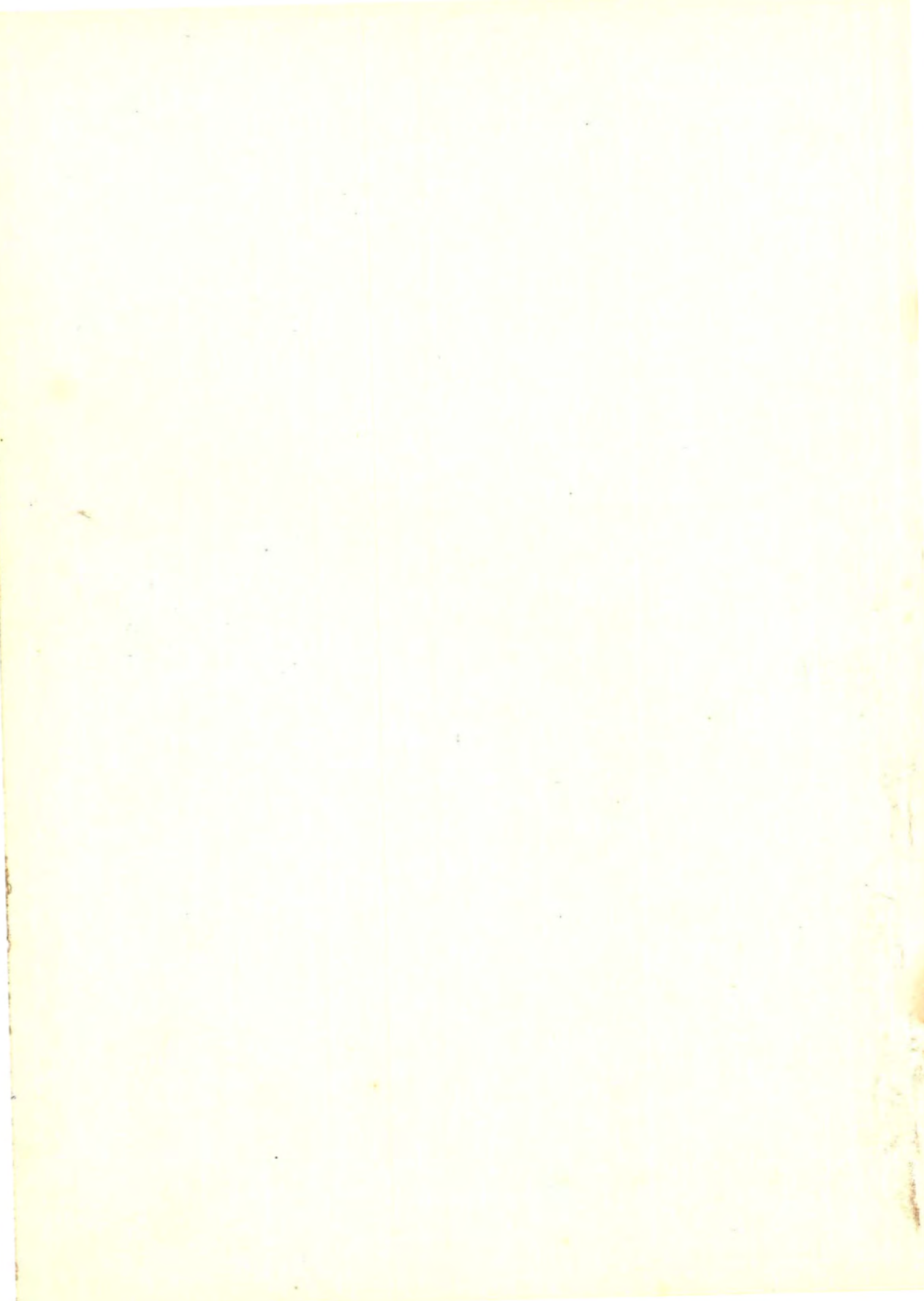
Magnus Bengtson
Scoresbysund 1925

Slædekørsel med Hundeforspand.

Scoresbysund 1925.

Farvetryk efter Akvarel af Maleren

Magnus Bengtson.





Danske Fregatter krydsende udfor Guinea-Kysten.

Med den sorte, danske Armé

af Kay Larsen.

Vi har fra Forfatteren til »Krøniker fra Guinea«, Kay Larsen modtaget en Række Manuskripter, hvoraf vi denne Gang bringer hosstaaende. Kay Larsen er vor betydeligste Forsker paa Omraader, der betegnes som følgende: Vore Tropekoloniers Historie, Kaperiets Historie 1801-07. Vi har tidligere gengivet et Par Krøniker af samme Forfatter her i »Vikingene« og gør opmærksom paa, at Størstedelen af disse rent historiske Skildringer er udarbejdet efter *utrykte* Kilder.

Adærne levede paa den frodige Ø Ada i Rio Volta og i Landet paa den vestlige Bred i Øens Nærhed. De hørte til Adampefolket og førte dansk Flag. Hinsides Floden laa Augnalandet med sin vilde, krigeriske Befolkning, som aldrig helt vilde anerkende de Danskes Overhøjhed.

Tolv Mil længere mod Øst havde de Danske deres yderste Forpost, en Loge under dansk Flag, og Beboerne dér var vore Allierede. Men *Augnaerne!* Deres Stammer kunde være uenige i mangt og meget og udkæmpe deres Stridigheder indbyr-

des, men i ét var de altid samlede, i Hadet til de Hvide, de Danske.

Vilde de unge Mænd prøve Kræfter, og trængte de gifte og mere redladne til at røre Lemmerne og grundfæste deres Ry, var det en naturlig Ting, at det gik ud over de velstaaende Adaer, der havde opdyrkede Marker, ringprydede Kvinder og godt Kvæg. De havde jo desuden Bøsser, som var værd at erobre.

Den danske Handelsege paa Øen Ada blev ikke antastet, særligt fordi den var dækket af en kanonbestykket Skanse, men Adaernes Landsbyer gæstedes med Ild og Skyd, og mange Mandehoveder, unge Kvinder og fede Køer blev færget over Floden som Sejrens Bytte.

Efter en Række Aars Forløb stod selve Logen for Tur. Adærne og andre af de østligst boende Adampestammer flygtede til Ningo og Fredensborg og klagede deres Nød, og fra Christiansborg sendtes Gestandter med Gaver og Trusler og Raad til Augnaerne for at faa Ledet mod Øst i Lave paa en fredelig Maade. Men Augnaerne plyndrede ubekymret Handelskaravanerne til

Quitta og brandskattede Adaerne som før. I 1782 blev Logen paa Ada efter Negernes eget Ønske forladt.

Men ogsaa herude var der en Holger Danske, som vaagnede, naar det gjaldt. Guvernør Jens Adolph Kiøge drog med et lille Følge selv til Adalandet i Efteraaret 1783 og samlede Adaerne om sig i en Krigslejer, hvor de Hvide boede i Telte og de Sorte i Hytter af Græs og Palmeblade.

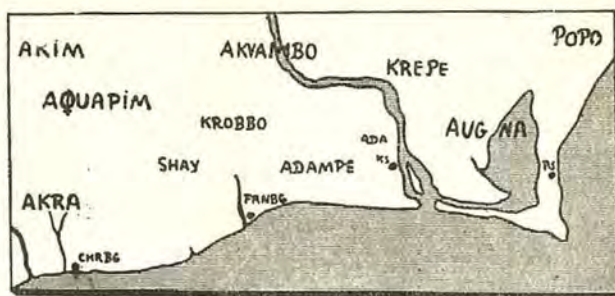
Augnaerne kunde opbyde adskillige Tusinde Mand. Guvernør Kiøge raadede kun over et halvt Hundrede danske Mulatsoldater, en Snes hvide Musketerer, et Par bevæbnede Civilister, tre smaa Kanoner — og en sejruvant, sammenløbet Flok Negere fra selve Egnen. Ialt var der 1600 Mand, og hver Bys Opbud havde sit særlige Lejrafsnit.

Guvernøren, Major Kiøge, holdt Raad med sine hvide Fæller. En Krig koster Penge. Velan! De fik være danske. Hver Kriger skulde have 2 Skilling om Dagen. Endvidere koster en Krig Blod. Velan. Det fik være rødt, men af sorte Folk! Negerne fra hele det danske Omraade skulde opbydes. Negerne skulde bekæmpe Negerne. Krig volder ydermere Ødelæggelse. Velan. Da burde Krigen føres i Fjendens Land.

Sendemænd drog efter Guvernørens Ordre fra Christiansborg og Fredensborg med rød- og hvidmalede Stokke som Heroldskendetegn til Kystnegerne og Bjærgnegerne og Reviernegerne. Og imens lod Guvernøren Begyndelsen ske til Opførelsen af et nyt dansk Fort, der skulde hedde *Kongensten*. Foreløbig blev en Skanse anlagt ved Stranden udfør Lejren, ligeoverfor Øen Ada, og Fartøjer hentede 12 Kanoner fra Christiansborg. Da de var vel anbragt paa Skansen, gik Danebrog til Tops paa en kæmpemæssig Flagmast og samtidigt steg Stemningen i Lejren som Kviksølvet i et Thermometer paa en Sommer-Solskinsdag.

Grundstenen til Fortet blev lagt den 15. Oktober 1783. Det blev opført et Bøsseskud bag Skansen, 1 Mil fra Rio Voltas Munding, og Stenene maatte bringes dertil fra Christiansborg med Kompagniets armerede Stationsskibe.

Opbudet til Krig blev modtaget af Landsens Folk med Velvilje, med Glæde. Der kom de unge Mænd fra Akra, som byggede sig gode, omend lave Straahytter. Der kom Skarer under deres »Løjtnanter« fra Bjærgegnene inde i Landet. De var mere ligegyldige med Boligforholdene. Reviernegerne fra øvre Volta hyggede bedre om sig med høje Tag af Palmeblade og bløde Sove-maatter.



Kortskitse over Egnen ved det danske Guinea. Til v. ved Kysten, Fortet *Christiansborg*, i Midten *Fredensborg* og ved Floden *Kongensten*.

Imens trak Augnaernes Horder sig sammen paa Rio Voltas østlige Bred. Saamange bevæbnede Mænd betød Krig, forstod Guvernøren, og han lod skyndsomt Kirurgen, Hr. Isert, komme til fra Hovedfortet.

Han fik Ref. Augnaernes gamle Høvdinge havde deres Betæneligheder og gav to fyrstelige Børn fra sig som Fredsgisler, men Stammernes unge Mænd havde andre Tanker. De viste deres Mod, Vaabenfærdighed og Sejrsøverbevisning hvor de kunde komme afsted med det.

Guvernør Kiøge trak Tiden ud for at faa Fortet opført og samlet Krigerne — og se Augnaernes Krigslyst kølnet. Uge efter Uge bragte Stationsskibene, den armerede Brig »St. Helena« og Skonnerten »Maria«, Sten, Bjælker og Kalk fra Hovedfortet; Materialierne blev landsat paa Stranden Vest for Rio Voltas Udløb. Negerne bar dem over Landtangen og de førtes saa i Pramme, Baade og Kanoer ad en Arm af Floden til Byggepladsen.

Ved den tyve Alen høje Flagmast paa Skansen gjorde de danske Musketerer Vagt, bistaet af Mulatsoldaterne. Efterhaanden kom Hjælpetroppeperne Vest fra, Trop paa Trop fra de forskellige Landsbyer og Omraader. Sjældent kom de Stammevis, og først i Lejren samledes de i Afdelinger under Stammehøvdingerne. Udrustningen var langtfra ensartet, men hver Mand havde Gevær, en Patrontaske af Tigerskind med 10—12 Krudtpatroner og et tilsvarende Antal Blykugler eller runde Smaasten. Desuden havde Krigerne et Læderbælte med Knive og Amuletter, en Pose til Madvarer og en Kalebas til Drikkevand. Beklædningen var den allermest enkle: En Slags Hjælm af Elefant- eller Bøffelhud paa Hovedet og en Strimmel stærktfarvet Bomuldstøj viklet om Livet og ind mellem Benene. Flere »Uniformsgenstande« var der ikke.

Løjtnanterne havde kun en Sabel, en Krum-sabel med Pigge, som Vaaben, og den blev i Reglen baaret foran ham af en Sværddrager. Til hans

Værdighedstegn hørte en Solskærm og en Stol, som altid blev bragt med af særligt betroede Folk. Høvdingerne eller Hærførerne havde yderligere en hvid- og rødmalet Stav, og deres Solskærme var dobbelt saa store som Løjtnanternes. Hver overordnet Befalingsmand, hver Fører af Rang, havde en Fanebærer og Musikanter med Elfenbens- eller Kohorn og Trommer om s.g. Flaget var fælles for alle Stammerne: Danebrog.

De danske Fortsoldater havde fuld europæisk Udrustning, og hver simpel Menig straaledede i sin røde Mundering i Negernes Øjne som en stor Høvding.

Augnaernes unge Folk havde Held til at overrumple nogle Kanoer fra den vestlige Side. De bragte Fangerne og Godset i Triumf til deres Lejer, hvor Fangerne solgtes som Slaver og Byttet omsattes.

Begivenheden æggede til yderligere krigerisk Foretagsomhed, og de kloge Gamle maatte bøje sig for de kække Unge. Kraft er altid mere end Kløgt — i Øjeblikket. En Augna kunde tage det op med tre-fire af de kvindeagtige Adaer!

I Begyndelsen af 1784 var Fortets nordre Bastion omtrent færdig og den blev bestykket med Kanoner. Paa samme Tid tog det Fart med de aabenlyse Fjendtligheder. Gentagne Gange blev Alarmtrommen rørt, naar Forposterne Nord paa ved Agraffi og Landtangen mod Syd eller Fartøjerne paa Floden blev angrebne.

Den 14. Februar var der stor Palaver i den danske Lejr. Guvernøren havde befalet, at der skulde vælges en indfødt Feltherre for Negerhæren. Det vilde give den rette Samling. Over alle sorte Generaler og Dignitarer vilde dog den hvide danske Guvernør være — og vedblive at være — den allerstørste og øverste Herre. Men blev Feltøverstens slaet, da var det ham, som blev slaet, og ikke Guvernøren.

Paa den store aabne Plads mellem Fortet, Krigernes Hytter og Strandskansen blev Palaveren sat. Menigmand flokkedes i en vældig Rundkreds, og indenfor denne indtog Stormændene med Værdighed deres Pladser. Fire af de hvide Magnater sad ved et Bord, dækket af et gult Silketæppe og besat med Karaffer og Glas. Langs Rundkredsen gik Tetisjpræster, Sværddragere — og Brændevinsskænkere. De hentede Aqua vitæ fra store Fade, der var ligesaa ærværdigt anbragte indenfor Kredsen som Folkenes udkaarne Mænd.

Det var en højtidelig og særegen Begivenhed, som maa antegnes med Alvor i Danmarkshistorien og ligervis burde besynges af en af vore

Poeter. En af Landets egne Børn blev udpeget til Fører for Grænsevogterne. Gjaldt det ikke Danmarks Ære og den udvalgte Liv? Slaa Lyren, o Digter, rids i Pergamentet, o Historiker, og optag det store Øjeblikks Billede i dit Sind, o gode danske Borger.

»Valget« faldt — efter Guvernørens Bestemmelse — ud til Fordel for Akraernes øverste Høvding Otho, og han blev anerkendt af Ursuhøvdingen Naku og Bjærgnegernes »Hertug« Attiambo af Akvapim og af alt det forsamlede Krigsfolk.

Hr. Kiøge overrakte højtideligt Otho en kostbar Sabel med Indskriften »Gloria ex amore patriæ«, Christian den VII's Valgsprog. Vend Dig i din glemte Grav, Uffe Ein Spage. Evad var din rustne Glavind mod dette Sværd!

Den store Klokke, der var ophængt i et højt Ærtetræ ved Fortet, kimedede, Kanonerne paa Strandskansen dundrede, Pokalerne paa det gule Silketæppe tømtes, og Brændevinsudskænkerne gav store Rationer, som gik fra de forreste, fornemme Rækker hagud til de ringere, fra Mund til Mund.

Otho rakte Sværdet op med begge Hænder og svor for den danske Sag.

Den 23. Februar blev hele Hæren taget i Ed. Otho lod sig i Dagens Anledning oversmøre med rød Jord, og alle de sorte Krigere, som kunde, fulgte Eksemplet. Bøsserne blev afskudt, og Krigerne danskede omkring Fortet og drog saa i Procession forbi Ærtetræet, hvorunder Guvernøren og de andre Danske sad og tog imod Eden: »Jeg er en Mand, rede til at kæmpe og ofre Livet for Dig.« Sidst og allerværdigst kom selve Otho.

Fortet Kongesten blev indviet den 21. Marts 1784. Ind ad Porten tren Guvernøren, ledsaget af to kongelige Embedsmænd. Efter dem fulgte i Parademarsch en Trommeslager, en Fanebærer, to Serganter og 20 Soldater. Alle bar den festlige røde Mundering. Et Par Artillerikonstabler sluttede Troppen med deres Kanonslaver; de gjorde Kanonerne klar, mens Rødkjolerne tog Opstilling ved Flagmasten. Danebrog blev hejst, mens Kanonerne saluterede og Musketererne præsenterede Gevær.

Saa var det Krigen! Hvert Lejrkvartier fik anvist saa og saa mange Kanoner. Der blev bygget en Tømmerflaade, som beskykkedes med en seks-pundig og en tre-pundig Kanon. Den største Kano for hvert Lejrkvartier havde i Forstavnen en énpundig Kanon. Aldrig havde denne afrødske Flod set en saadan Armada.

Hæren drog ikke straks til den fjendtlige Kyst,

men til Landtungen ved Rio Voltas Munding. Om Morgenen og om Aftenen blev den sekspundige Kanon affyret. Det var Vagtskud med skarpt, og Kuglerne landede paa Augnaernes Side og gjorde deres »moralske Virkning«. Sligt kunde dog kun de Hvide gøre!

Den 27. Marts skulde det gaa løs. Krigerne fik hvid Krigsmaling. Kl. 9 om Morgenen gik Hæren ud med alle de 115 Kanoer. Forrest var Tømmerflaaden og de armerede Fartøjer. Skydningen mod Fjendens Lejr begyndte straks og varede til Kl. 12. De danske Negere opdagede da, at Fjenderne havde forskanset sig i Løbegrave. Af og til splittedes Besætningen ved velrettede Skud og løb fra deres Poster, men de første, der blev trætte af Skydningen, var de danske Negere. 98 Kanoer roede tilbage, og Resten fandt det fornuftigst at følge efter. Det viste sig, at Stedet var uheldigt valgt. Stæanden paa Augnaernes Side var en *Spøgelseplads*, et helligt Sted for de Døde.

Reviernegerne vidste Besked. De kendte Forholdene og kunde paavirke det Krigsraad, der blev nedsat. De Levende kunde man trodse, men ikke de døde. Ja, ja! Kiøge og Købmand Bjørn gav smilende Tilladelse, og Otho forandrede Planen. Nord paa! Om Aftenen begyndte Transporten. — Flaaden løb en stiv Mi mod Nord trods Mørket, og Kl. 6 om Morgenen foregik Landstigningen. Landgangshæren var de skrumpet ind til at omfatte Guvernør Kiøge, Lægen Isert, den danske Sergent, en Trop Mulatsoldater, Otho og 2000 Negerkrigere. Styrken gik i Land paa den sydligste Del af de berygtede Krepørs Omraade.

Mens Kanoerne gav sig i Lag med at færgе ny Folk over, begyndte Fortroppen sin March Kl. 8. I Centrum var Akraerne, og imellem dem holdt de Hvide sig for det meste til. I fire Hold marcherede Styrken Syd paa, og først Kl. 4 om Eftermiddagen slog Hæren Lejr paa en aaben Slette ved Landsbyen Tetehu, som var forladt af Indbyggerne.

Henimod Daggry var det Uvejrligt. Der rasede en Dravat af den værste Art; Lynene hvislede og smældede, Tordenen bragede, Stormen susede og hujede over Sletten og jog Regnens silende lange Vandstriber med sig. Krudttønderne og det øvrige Krigsgeraad blev slæbt ind i Skoven og dækket med Palmemblade og Krigerne fulgte i bedst mulige Orden med for at beskytte den kostbare Ammunition og selv søge Ly under Løvtaget.

Den 30. Marts brød Kolonnen op Kl. 6 om Morgenen og drog mod Syd-Øst, mod Kysten. Ved Tifiden kom Hæren til den første fjendtlige By, Atokko, der ligger tre Mil fra Voltafloden og kun

en Fjerdingsvej fra Stranden. Det var en besværlig March gennem Moradser og Sumpe. Alle Mand maatte Gang paa Gang vade i Dyndet og bane sig Vej gennem Aaløb, hvor Vandet naaede til midt paa Livet. Først og fremmest gjaldt det om at holde Krudtet tørt.

Nu kunde man vente at møde Fjenden, og Fortroppen bestod derfor af en udvalgt Flok haandfaste Krigere under en prøvet »Løjtnant«, der blev fulgt i Hælene af den danske Sergent med en Deling Mulatsoldater.

Pludselig lød et Raab efterfulgt af en drønende Musketsalve. Augnaerne laa paa den anden Side af et Aaløb. Man saa nu sorte Skikkelser, Augnaernes Udkigsposter, som vævre Aber klatre ned fra høje Træer ved Aaen. Fortroppen kastede sig ned i Dyndet og gav sig til at fyre løs.

»Saa er Spillet da i Gang,« raabte Major Kiøge fornøjet, mens Dr. Iser med en alvorlig Mine satte sig paa en Græsstub og gav sig til at pakke Medicin- og Bandagekisten ud. Angrebstrømmen lød muntert paa den danske Side, og de nærmeste Afdelinger af Krigerne trængte sig frem i Ildlinier.

Akvapinerne, Bjærgnegerne og Akraerne blev holdt tilbage. Det var netop Adaerne og de øvrige Reviernegere, der var forrest, og de skulde have Æren af den første »Bataille«. Det vilde give dem Holdning, om de sejrede, og det vilde paavirke Augnaerne.

De svigtede heller ikke. Med Geværer mellem Kæberne og deres øvrige »Kluns« paa Hovedet, vadede de over Aaløbet. Vandet naaede dem til Skuldrene; de kærede sig ikke derom, men gik løs paa Modstanderne som Blodhunde. Hævnen luede rødt i deres Sind, og de mærkede de hvide Danskes Øjne brænde i Nakke og Ryg. Nu gjaldt det en blodig Hævn, en lystelig Sejr eller en skøn Død.

Efter tre Kvarters Kamp veg Augnaerne. Deres Kvinder og Børn havde set til fra Højderne i det fjerne. Da Krigerne vendte Fjenden Ryggen, opløftede de Klageskrig og trak bort.

Fra dansk Side skingrede Sejrslylene, og hele Hæren fulgte under Trommernes og Hornenes Lyd efter den sejrrie Fortrop, men det lykkedes dog ikke de marschtrætte Folk at indhente den flygtende Fjende.

Byen Atokko blev stukket i Brand af Hærens Efterløbere, og den samme Skæbne fik den næste Negerby, Hute-Kvæget blev straks drevet sammen til Lejren. Hæren deltes i Hast i to Hold, hvoraf det ene drog videre og naaede Fjendens Hovedstad Augna ved Femtiden.



Oyenstaaende morsomme Billede viser en »Palaver« (Forhandling) mellem Guvernøren og Negerfyrsterne. Paa den store aabne Plads mellem Fortet, Krigernes Hytter og Strandskansen blev Palaveren sat. Menigmand flokkedes i en vældig Rundkreds, og indenfor denne indtog Stormændene med Værdighed deres Pladser. Fire af de hvide Magnater sad ved et Bord, dækket af et gult Silketæppe og besat med Karaffer og Glas. Langs Rundkredsen gik Tetisjpræster, Sværddragere — og Brændevinsskænkere. De hentede Aqua vitæ fra store Fade, der var ligesaa ærværdigt anbragte indenfor Kredsen som Folkenes udkaarne Mænd. Den store Klokke, der var ophængt i et højt Ærtetræ ved Fortet, kimedede, Kanonerne paa Strandskansen dundrede, Pokalerne paa det gule Silketæppe tømtes, og Brændevinsskænkerne gav store Rationer, som gik fra de forreste fornemme Rækker bagud til de ringere, fra Mund til Mund.

Det andet Hold stak Ild paa Byerne Atido, Uvæko og Alaple længere inde i Landet og sluttede sig saa til det første Hold. Nu havde Krikerne Biod paa Tandem, og det var ikke mæligt at holde dem tilbage. Negerne gik hylende og skydende løs paa Byen og helmede ikk, før den var en Askehob. Byttet blev ført til *den* Side af Staden, hvor Røgen drev fra, og derom samledes saa om Natten hele Hæren.

Okser og Geder, Svin og Høns blev slagtet for Fode, og de sejrrige »danske« Krigere svelgede og smøvsede i Bytte. Det holdt haardt med at faa Vagtholdene til at gøre deres Pligt. Den brændende By lyste op i Natten.

Paa dansk Side var der 8 Døde og 44 Saarede. At Augnaerne havde mindst 13 Døde, beviste de

afskaarne Hoveder, der blev vist om i Lejren som Sejrstrofæer. Døden for dem, der skal dø! Det er ikke noget at sørge over. Livet er til for de Levende!

I fire Dage havde Hærens tapre Mænd ikke faaet varm Mad. Baalene lyste, Spiddene vendtes med herlig Brad. Der blev brast op til Steg for utallige; der blev spist for alle de fire foregaaende Dage — og for to kommende til.

Kl. 8 om Aftenen bad Krægerne om Tilladelse til at »skyde Victoria«; den blev beredvilligt givet, og hver Mand brændte sit Gevær af under Hysten og Syngen. Og saa begyndte Dansen, der først ved Midnat blev afbrudt af et Uvejr og en smældende, plaskende Regnbyge, som kølnede de ophidsende Gemytter.

Landet var for fedt og godt til, at Krigen vedblivende kunde føres i rask Tempo. Paa Skraaningene ned mod Stranden laa Hæve ved Have med Bananer, Jams og Surrerrør. Krigerne kastede sig den næste Morgen som en Græshoppesværme over Plantningerne og fraadseede i Frugt.

Væ victis! Naar Bananbundterne var flaaet ned, blev Træerne hugget om. En sort Sejrhætte maa vise sig i sin fulde Magt og Storhed!

Om Aftenen sendte Guvernøren Udraabere om i Lejren; til Gong-Gongens Lyd udbasunerede de, at Hæren næste Morgen skulde følge ham til Quitta, men dér holde sig fra Fjendtligheder og skaane Staden, som var dansksindet og havde en dansk Handelsloge.

Den strenge hvide Krigsherres Aand hentede Sjælen op fra hver en sort Vom. Hans Vilje blev Otho's og Høvdingernes og Løjtnanternes. Der behøvedes ingen ny Palaver. Den store Herre havde det store Ord. Da Mulatsoldaterne stillede om Morgenen den 1. April Kl. 6, var de sorte Krigere allerede paa Pletten, rede til Fremmarsch.

Nu stod Byen Way for Tur. Den husede den allerværste Part af Augnaerne, de knippelstærke og store, vilde Way-Mænd. Det var Folk af Garderhøjde — Slagtere og Kvinderøvere, Mænd med skønne Vaaben. Og deres Kvinder bar fine Glasperler og gyldne Smykker. Agrene gav rigt Udbytte og Floden herligt Fiske. Her solgtes Varer i Mængde til fremmede Kystfarere, som gav europæisk Flitterstads og rede Penge igen.

Way blev iltert stormet, taget og afbrændt. Hæren drog saa syngende videre — uden om en hellig Lund. Negerne skaaner de hellige Steder, selv paa fjendtlig Grund og adskiller sig derved fra de Hvide.

Byen Tebe paa den yderste Pynt ved Benin Bugten blev derimod ikke helligholdt, men plyndredes til Bunds, hvorpaa den røde Hane galede. Saa gik Marschen Nord paa til Quitta, den By, som havde været de Danskes yderste Forpost mod Øst paa Augnalandets Grænse.

I den brændende Solhede drog Hæren frem og naaede Staden Kl. 12. De Danske og deres Folk var med de mest værdifulde Varer draget til Skovs til Byen Aflahu, som altid havde været de Danske tro. Indhyggerne var fulgt efter, og Byen var tom. Paa én Mand nær, en trofast dansk Kompagnislave, som efter Præsidentens Ordre var blevet tilbage paa den udsatte Post, rede til at dø for Augnaernes Spyd og rede til at tage mod de Danske eller hvem eller hvad, der kom. Hans Navn er ikke optegnet. Ellers vilde jeg ride det op paa en eller anden Mur paa Frederiks-

borg. Kun ét ved jeg om ham: han blev hverken adlet eller frigivet. Rimeligvis har han kun maattet tage Skrubbene af for dem, som havde salveret sig.

Præsidenten vendte tilbage med sine Folk, Quittaerne tog igen Byen i Besiddelse, og fra Omegnen meldte 1100 Mand sig ved Hæren. Augnalandet var gennemtrampet og Fjenden traadt for Fode. Det, som ingen anden europæisk Magt havde formaaet før, det havde Danskerne nu fuldraget, og Danebrog vajede nu fra Akralandet til Beninbugten, næsten 35 Mil langs Kysten.

Videre Øst gik Sejrsmarschen den 10. April 1784. Forbi Ajugaernes Byer til Pottebra, hvor Guvernøren og hans Adjudant slog sig ned i Høvdingens Hus, og Hæren byggede sig Lejrhus af Grene og Palmeblade. Byens Indbyggere var flygtet bort og havde sluttet sig til Augnaerne. Her, 3 Mil Øst for Quitta, hørte den danske Indflydelse op.

Hæren var kommet fra Korn- og Frugtlandet til Fiskeønes og Saltudvindingernes Omraade. Hver god Neger i denne Egn havde frisk og tørret Fisk i Mængde og dertil en solid græsmaattedækket Hytte med 40—50 Tønder fint Salt. De vindskibelige Krigere, som havde bragt Høns og Svin og Korn med Vest fra, svælgede nu i alle de Nydelser, en Neger attraaede.

Hver Dag kom en ny Negeriskare til, og de Hvide maatte Gang paa Gang holde Palaver midt i den brændende Solhede og tømme mangt et Brændevinsbæger, mens Høvidsmændene svor til de danske Farver. Guvernøren holdt Tale, og Sekretæren førte de nyankomne Granders Navne til Protokols.

Augnaerne samlede Forbundsfæller, og de Danske ligesaa. Krigerne paa den danske Side fordrev Tiden med Skattegravning, for Pottebraerne havde nedgravet deres »Bos«, deres Kaurier, de gængse Penge, i store Krukker i Nærheden af Hytterne. Krigerne stak Sablerne ned i Sandet rundt om Hytterne, og hvor de stødte mod noget haardt, gravede de op — og fandt da som oftest en lille Skat.

Saaledes gik Tiden til den 11. Maj, da Guvernøren gav Ordre til Opbrud. Forrest gik de rødkjolede Mulatsoldater, og Negertroppene fulgte nølende bagefter. Imod Ordre stak Efternølerne Ild paa Eyen. Opbrudet skete om Natten, og det gav Stødet til en festlig Ildpaasætning. Ved Daggry samledes hele Hæren paa den store Pottebraslette Øst for Staden, som ikke længere var en Stad.

Hæren blev inspiceret og mønstret. Hver Kri-

ger var blevet forsynet med Krudt og Blykugler, men det viste sig nu, at de allerfleste havde brotusket deres Ammunition for Mad og Drikke. Lønningen til hver Krieger var, som allerede nævnt, 2 Skilling daglig, og selv denne store Sum slog ikke til. Hele Dagen gik med Uddeling af ny Ammunition, og der var nu 4000 Geværbevæbnede! Hr. Kirurg Isent maatte undersøge hver eneste Patrontaske, og hans danske Assistenters »uniformerede« Krigere paa en enkelt og billig Maade ved at forsyne hver Bøsse med en hvid Lærredstrimmel.

Om Eftermiddagen brød Hæren op og fulgte efter Fjenden ad Vej, som aldrig før var betraadt af hvide Mænd. Fire stive Mil drog Arméen frem, og om Natten lejrede den sig i en yppig Palmelund.

Det gjaldt nu ikke alene at passe paa Fjenden, men paa de forskellige Elementer indenfor den broget sammensatte Armé. Blandt andre Dignitarer rummede den Høvdingen Lathe fra Popo. Han havde i sin Ungdom været i engelsk Tjeneste og havde fra lav Stand svunget sig op til Høvdingeværdighed. Det var en begavet, ærgerig Herre, som talte baade engelsk, dansk og forskellige Negerdialekter. En Gang om Ugen fejrede han sin Fødselsdag, og da udraabte hans Udraabere hans Bedrifter, mens hans Hornblæsere og Gong-Gong-Slagere larmede uden for hans Telt. Han var Krigernes første Mand, men alle vidste, at han havde Penge til gode hos Fjenden og ikke var paalidelig.

Hyggeligt var der ikke i Lejren. Maaske var der blandt »Forbundsfællerne« Førrædere i Mængde. Lathe kunde, om han vilde, om Natten anrette et Blodbad i Lejren, og man kunde ikke være helt sikker paa, at han og hans talrige Krigere eller andre af de ny Forbundsfæller ikke svigtede under de kommende Dages Kamp. Høvdingerne havde aflagt Ed, men ikke deres Folk, og var det de *rette* Mænd, der havde svoret?

Tusinde Lejrbaal lyste op i Natten paa et Omraade, der strakte sig over en halv Mil. Major Kiøge, Sekretæren, Hr. Isert og Mulatsergeanten gik i Flok og Følge fra Sted til Sted, tilsaa Vagterne og glædede sig over, at Posterne var aarvaagne, og at det øvrige Mandskab var fuldrustet til Kamp, rede til at springe op med Geværet i Haand.

Ved Daggry, mens de Danske holdt Raad om Tiden for Oprud, aarmeredes hele Lejren af en fjendtlig Strejfpatriouille. Krigere spræng som Græshopper til deres Allarmpladser. Det kom ik-

ke til Kamp, men Hæren var nu rede til at afmarschere naar som helst.

Fjenden skuede opsøges og tvinges til et afgørende Slag! Hele Dagen igennem, kun afbrudt af et Middagshvil og et lille Maaltid, drog Hæren gennem vejløse Skove. Spejderne meldte, at Augnaerne havde samlet deres Afdelinger og deres Forbundsfæller i en stor Lejr ved Vida, og ved Firetiden om Eftermiddagen blev det udstrakte Lejromraade synlig for de Danske, som slog sig ned en Mil Vej derfra.

Det blev besluttet, at Hæren skulde hvile ud Resten af Dagen, hvis Fjenden tillod det, men de hævnørstige Reviernegere var vanskelige at holde tilbage, og smaa Troppe af dem sneg sig nærmere til Augnalejren og gav sig til at beskyde den. De blev kaldt tilbage og manet til Ro, men det blev dog en saare urolig Nat. De marschtrætte Vagtposter havde Sønnen rugende over sig.

Hver halve Time truttede Guvernørens Hornblæser i sit Horn. Derefter skulde Lathes Hornblæser svare og saa alle de øvrige Høvdinges Hornblæsere og Trommeslagere. Særlige Folk holdt Øje med Fjendens Lejrbaal. Det gjaldt om at vide, hvorledes de blussede. Døde de hen, saa var Hæren undervejs, men flammede de lystigt op, da var Krigere i Nærheden af dem.

Ved 1-Tiden om Natten lød Hyl fra et saaret Menneske. Trommerne rørtes, og alle Tusinderne kom paa Benene, greb til Vaaben og tog Opstilling, men det viste sig, at det kun var en *Slange*, som havde kastet sig over og saaret en Forpost.

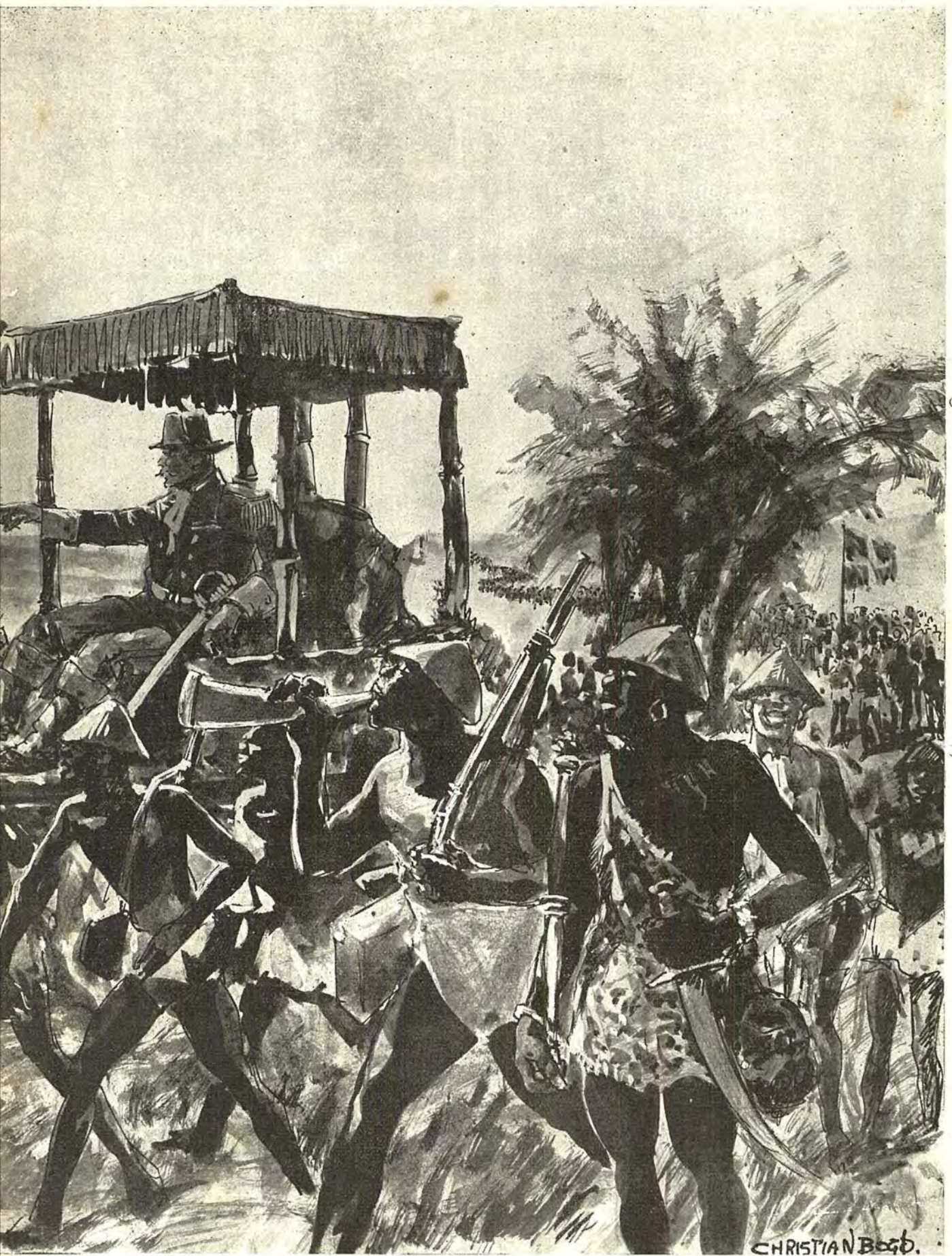
Ved Daggry den 14. Maj 1784 eftersaa hver Mand sit Gevær, sine Vaaben og sleb sine Knive og tog saa fat paa Krigsmalingen. Den hvide Farve blev smurt over Ansigtet, Bryst, Arme og Ben. En Krieger skulde og maatte se skrækindjagende, gruopvækkende og frygtindgydende ud og paa tage sig en drabelig Mine. Helst skulde han syde af Kamplyst og danse og trippe af Iver og Blodtørst.

I sit bedste Krigsberedskab drog Hæren over det flade Engdrag, Stamme for Stamme efter Guvernør Kiøges og Feltøverstens Othos Anordning. Hver Negerbys Mandskab trak op i Troppe for sig med det danske Flag forrest og Høvdingen (Kaptajnen) i Midten. I Hælene paa ham fulgte en Slave, som holdt den store, broget malede Solskærm over ham, og ved hans Side gik Sværd- drageren, Bravoen. Heller ikke Løjtnanterne gav Afkald paa deres Solskærme eller andre Værdighedstegn, medens de rykkede Fjenden paa Livet.

Ved 11-Tiden naede Hæren Fjendens Lejr,



I sit bedste Krigsberedskab drog Hæren over det flade Engdrag, Stamme for Stamme efter Guvernør Kie
Flag forrest og Høvding



es og Feltøverst Othos anordning. Hver Negerbys Mandskab trak op i Troppe for sig med det danske
(Kaptajnen) i Midten.

der laa i Udkanten af en Skov. Alle Hytterne blev stukket i Brand af de danske Krigere, som først plyndrede det lidet, der var ladet tilbage. Lidt inde i Skoven var der en stor, engagtig Lysning, indrammet af høje Palmer med tæt Underkov af Buskvækst og Slyngeplanter. Det var utvivlsomt Fjendens Hensigt at faa den danske Hær til at rykke frem over Lysningen og saa falde over den fra Skovens Halvcirkel.

Major Kiøge sendte imidlertid Afdelinger af udvalgte Krigere frem i Flankerne til Skovkanten, hvorfra Augnaerne straks myldrede frem. Stærkest mødte de op paa den østlige Fløj, nærmest Lejren. Der fandtes en Kilde, som forsynede Hæren med Drikkevand. Hr. Eiøge og Hr. Otho var hurtigt klar over Stillingen. Kilden burde tages. De mest kamplystne Skarer blev sendt frem paa den østlige Fløj med fyldig Besked om Sagens Vigtighed.

Og det gik løs. Løjtnanterne sang Signalet ud, Trommer og Horn faldt i, og saa skingrede hele Styrken i øredøvende Hyl. Hver en Trop sprang frem som Tigre, men et halvthundrede Skridt fra Fjenden spredte de sig i Kæde, dækkede sig og skød. Liggende ladede de Geværerne, og saa sprang de frem og skød løs paany.

Ved Halvtolvtiden var Kampen i fuld Gang, og den forreste Række, som blev fulgt af en lille Afdeling Mulatsoldater under en dansk Embedsmands Anførsel, slog enhver Mødstand til Side. De hævnerrige Sorte foran med de Hvide i Ryggen! Saa maatte da Fjenden vige! Efter en Times Forløb var Kilden erobret, og Augnaerne i Tilbagetog i Skoven.

Otho gik frem paa Fløjen, men Guvernøren blev tilbage midt ude paa den aabne Eng, omgivet af en udvalgt Skare paa 500 Mand, Fortsoldaterne, veludrustede og velindøvede Kompagnislaver og prøvede Folk fra Ursu. Særligt Kompagnislaverne var jo Mænd, der skulde skaanes saa længe som muligt: Hver af dem »stod« Kompagniet i ca. 100 Rigsdaler. Othos Krigere kostede 2 Skilling om Dagen i Lønning. Blev de Invalider, blev de det paa deres egen Bekostning, og saa fik deres Kvinder sørge og ikke Direktionen!

Medens Skovens Dyr grebes af Panik og skrækslagne flygtede bort ved Skydningen, Krigshylene og Kampgnyet og det rasende Spektakel fra de Hundrede Horn og Trommer, — og medens nogle Tusinde sorte, svedglinsende Kroppe væltede sig i Kamp i Udkanten af Skoven med Øst, sad Guvernøren rolig paa sin Bærestols Stang under en Parasol med Dr. Isert ved sin Side. Han holdt særligt Øje med Skovens vestlige Udkant, den

venstre Del af den fjendtlige Stillings Halvcirkel.

Paa dette Tidspunkt begyndte de saarede at blive bragt ind, og Dr. Isert og hans Hjælpere tog fat paa deres Arbejde, som snart næsten overvældede dem. Ikke saa faa Negere paa dansk Side blev saarede ved, at deres Geværer sprang. Der var nylig kommet en Ladning daarlige Bøsser ud.

Som Major Kiøge havde ventet, blev Tilbage-toget paa højre Fløj fulgt af et Angreb fra venstre. Fra Skovkanten mod Vest brød Augnaerne og deres Forbundsfæller frem før at gennemskære den danske Linie og falde de sejrende mod Øst i Ryggen. Angrebet fandt Sted paa det svageste Sted i den danske Kæde, som jagedes tilbage over Engen.

Kiøge blev smilende siddende en lille Stund, mens hans Garde trippede og hvædede af Lyst til at komme i Kast med Fjenderne. Først da Augnaerne i Fremløbet var traadt ud af Rækkerne og jog frem i spredt Orden, gav Guvernøren Signalet. Hans Hornblæsere blæste, Trommerne faldt drøgende i, og den haandfaste, vel disciplinerede Reserve kastede sig med vid Vellyst mod Fjendens forpustede, adspaltede Skarer.

De stormende Augnaer havde afskudt deres Geværer og ikke faaet Tid til at lade paany; de kæmpede med Kolber og Knive. Guvernørens Elitekorps gik mod dem med ladte Bøsser, som blev afskudt paa nært Hold med ødelæggende Virkning. Blyet fandt let sin Mand.

Naar en Krieger havde nedlagt en Fjende, skar han Hovedet af ham, hvad enten der endnu var Liv i ham eller ikke; saa løb han tilbage og kastede det for Guvernørens Fødder, efter at have sat et Tegn derpaa for at kende det igen. Bøssen blev ladet paany i Hast, inden han fo'r ud til Kamplinien igen. Naar de fik Tid senere, fandt Kriegerne »deres« Hoveder ud, borede Hul i et af Ørerne og stak en Bastsnor igennem. Sejrstrofæet blev saa hængt om Halsen og ført med.

Til stor Betyggelse for de Danske mødte Høvdningen Lathe grinende op med to Fjendehoveder. Han viste derved sin Troskab til de Danske og stillede sig i Blodhævnforhold til Augnaerne.

Fjenden blev aldeles slaet og jaget ind i Skoven baade mod Øst og Vest, og Guvernør Kiøge kunde snart kalde sine Reserver tilbage. Han selv blev i Ro under sin Solskærm.

Værst var det for Lægen. Han sled i det med sine Hjælpere med Amputationer og Forbindinger. Solen brændte fra den skyfri, næsten glødende Himmel, lodret ned paa den aabne Eng. Jorden var brændende hed, Luften klummer og

tyk og dunstnættet af Blod og Sved fra alle de Saarede, som flokkeedes om ham. Flere Gange segnede han og maatte søge Hvile og Kølning ved at lægge sig ned i det høje Græs. Hen paa Eftermiddagen besvimeede han, stønnede svagt: »Nu kan jeg ikke mere«.

Hans trofaste Negertjener og Guvernøren i egen høje Person fik ham omsider bragt paa Fode, saa at han kunde fortsætte Arbejdet.

Bjergnegerne, som i de foregaaende Kampe ikke havde været synderligt med og allerede havde faaet Navn af Sinker, kæmpede som de tapreste af de tapre, men kom for langt frem og var ved at blive afskaarne. Hertug Attiambos Parasol blev gennemhullet af Kugler, og hans Svæddrager faldt saaret til Jorden. Adaerne blev sendt til Hjælp og friede dem ud.

Inde i Skoven var Stierne undergravede med Faldgruber, dækkede af løse Grene og Løvverk, og i alle Retninger var der Forskandsninger. Hele Dagen blev der kæmpet, men ved Mørkets Frembrud havde de Danske vel sejret og kastet Fjenden fra hans Stilling, men endnu holdt Augnaerne sine Forskandsninger længere inde i Skoven.

Guvernøren sammenkaldte Krigsraad, og det blev i Hast besluttet, at Hæren skulde blive, hvor den var, under Vaaben hele Natten og saa næste Morgen gaa løs paa Fjenden paany.

Krigerne satte sig paa Jorden med ladet Gevær i højre Haand og Kniven i venstre. De som kunde, blundede. Hele Natten lød Krigssangene over Engen. Hver sang i sit Sprog Sejrskvad og Haankvad om Fjendens Flugt. I Skoven var der tyst. Over Engen lyste Lejrbaalene, men mellem Palmerne rugede Mørket.

Guvernøren havde ladet sine udvalgte Folk trække paa Forpost, og til Æresgarde for Natten havde han udsat Høvdingen Lathe med sine vilde Krepe- og Popo-Krigere. Lathe sov ved Hr. Kjøges Fødder, men tættest om sig havde han dog iøvrigt endnu sine Fortsoldater og hvide Fæller. Guvernøren blundede i en Armstol, et ophøjet Sæde, som gav Værdighed, — og som var let at springe op fra med Pistolerne let tilgængelige i Kjøleskøderne. Købmand Bjørn og Isert lagde sig dødtrætte i Græsset indenfor Soldaternes Kreds. Midt om Natten sprang Isert op med et nervøst Skrig. En stor, tung og iskold Slangekrop havde bugtet sig hen over ham. I det samme kaldte ogsaa Guvernøren med et ængsteligt Udraab; et aaleet Legeme snoede sig ved hans Fødder. Soldater fo'r til med Brande fra Baalet og dræbte en

Slange, der kunde være blevet Augnaernes værste Forbundsfælle.

Det var en lang og ond Nat, som ingen af de Danske glemte, saa længe de levede. Der var ingen Vin til Forfriskning og kun megt lidt Mad. Trætheden, Urcen og Forvertningen om nye Strabadser kaldte baade paa Søvn og fuld Agtpaagivenhed, og Hvilen blev derefter.

Da Dagen gryede, og Hæren lettede paa sig, lød det befriende fra Forposterne: Fjenden er borte. Forskandsningerne er forladt!

Skoven blev eftersøgt for at faa Sejren fastslaaet. Derefter blev der holdt Palaver.

Der var ingen Fjende at kæmpe med, at slaa ned. Paa den anden Side var der kun en ringe Beholdning af Fødevarer og Ammunition, og man var ved den yderste Grænse af Augnaernes Forbundsfællers Omraade. Hæren skulde blive liggende til om Eftermiddagen for at vise, hvad den duede til, og saa vende tilbage til Depoterne paa Pottebrasletten.

Som besluttet, saaledes skete det.

Hele Hæren drog tilbage til den gamle Lejr ved Petabra. Byen var brændt af, og Krigerne maatte bygge sig ny Hytter. Store Afdelinger sendtes til Quitta efter Levnedsmidler, og Stemningen var ikke synderlig lystig. I fjorten Nætter i Træk maatte de Hvide sove fuldt paaklædt og bogstavelig talt med Vaaben i Haand. Endelig kom Folkene tilbage fra Quitta med Madvarer og Ammunition.

Til alt Held var Augnaerne saa grundigt slaaede, at de intet som helst kunde gøre. Den danske Hær fik Tilgang af Prinsen Ofoly Bossum, en Søn af den afdøde Konge af Popo, med en stor Del af sit vaabenføre Mandskab, som med Prinsen i Spidsen aflagde Troskabsed til de Danske ved en højtidelig Palaver d. 24. Maj. Han søgte imidlertid straks Mægling, og da Guvernøren »gav ham sit Øre«, sendte han sine Løjtnanter til Augnaernes nærmeste By Kriko for at opfordre dem til at sende Gesandter, der skulde bede om Fred.

D. 27. Maj mødte virkelig Gesandter op ved den danske Lejr, og der blev nedsat en Palaver. Guvernøren lod Augnaerne vide, at de kun havde faaet en ringe Forsmag paa den danske Magt. De danske Fordringer var: at der maatte bygges et Fort i Quitta, at de Danske maatte have fri Passage igennem Augnalandet og Ret til at anlægge en Hændelsloge i Hovedstaden Augna. Augnaerne maatte kun handle med de Danske og ikke med andre Nationer, men slutte evigt Venskab med de Danskes Forbundsfæller, Quittaerne,

Krépeerne og Popoerne. Endelig skulde de afgive 10 Sønner af Høvdinge og Grander som Gidsler paa Christiansborg, og disse unge Mænd skulde sælges som Slaver, dersom Overenskomsten blev brudt. Gesandterne bragte Bukskabet tilbage til Augnaerne.

Den mægtige Konge Obly af Popo samlede en stor Hær og ønskede at spille en Rolle ved Fredsslutningen. Her var en skøn Lejlighed til pragtfuld Udfoldelse ved en færefri Lejlighed, til store og omstændelige Palavere, Gaver og Bæger-tømmning. Han gjorde sin Indflydelse gældende for en Maanedes Udsættelse af Fredsslutningen, men Guvernøren var ham for klog.

Han rejste med et lille Følge til Aflahu og medbragte en Del engelsk Ost, Kongens Livret, og opnaede, at Sagen uhindret gik sin Gang, og at der blev oprettet en dansk Loge i Aflahu. Den første midlertidige Faktor dér blev den danske Sergeant, som havde gjort Feltoget med.

Om Morgenen d. 4. Juni kom Kiøge tilbage til sin egen Krigslejr, og samme Eftermiddag mødte Augnaernes Gesandter op med Fuldmagt til at slutte Freden.

Efter adskillige Palaver blev saa de danske Betingelser antaget af den undærtvungne Fjende, og d. 18. Juni 1784 fandt den uforglemmelige Fredspalaver Sted. Tusinder af Krigere sluttede Kredsen. Høvdingerne sad under deres Solskærme i stiveste Puds. Bag Guvernøren paraderede Fortsoldaterne i deres røde Kjoler, og hans Messinghornblæsere hævdede sig ypperligt over for Høvdingernes Kohornblæsere. Alle Trommerne i den danske Negerhær var prydet med Kranier, Kæbeben og Haandknogler, der i deres livfødte Dage, før Danskernes Komme, havde hørt hjemme blandt Augnaerne.

De fire Gesandter for Augnalandet krøb paa alle fire ind i Kredsen, hilste hver Høvding og kastede sig næsegrus for Guvernøren. Talsmanden gik paa alle Augnaers og Forbundsfællers Vegne ind paa Fredsbetingelserne. Bag dem krøb de 10 Gidsler frem; det var Sønner af Augnaernes største Høvdinge. Talsmanden overgav dem til Otho, som igen overgav dem til Guvernør Kiøge. Gidslernes og deres Fædres Navne blev omstændeligt optegnet af Sekretæren.

Efter at Guvernøren havde modtaget Gidslerne, opløftede alle Krigere »Sejrs- og Fryde- raab«. Næste Dag spiste de danske Negere Fetisch med Augnaerne. Freden var en Kendsgerning.

Samme Aften rejste Guvernøren, de fleste af de Hvide med Fortsoldaterne og Gidslerne samt

en Trop Ursunegere og Kompagnislaver Vestpaa, — tre stive Mil til Quitta

Hr. Jens Adolph Kiøge var ingen treven eller lad Koloniembedsmand. Allerede næste Dag blev der udset et Grundstykke til Fortet omkring den gamle danske Loge i Nærheden af Stranden og taget fat paa Maaling og Gravning. Man gik frem efter den samme Grundplan som ved Opførelsen af Kongensten, blot efter en noget større Maalestok.

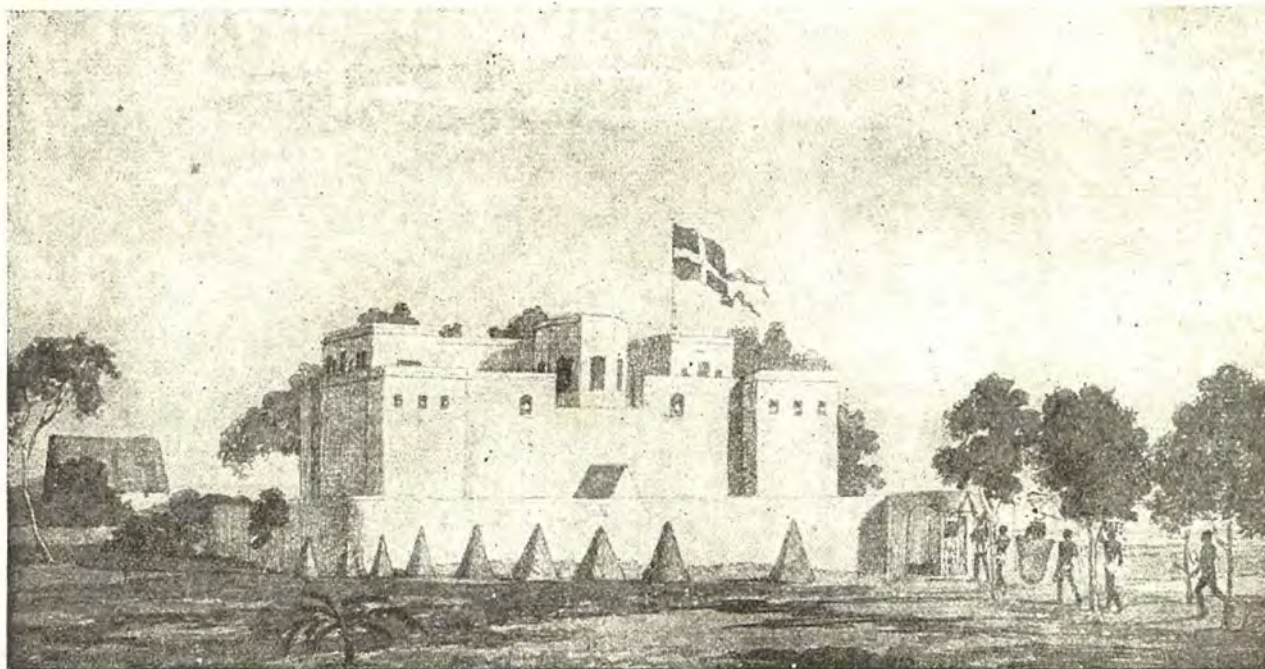
Grundstenen blev lagt d. 22. Juni (1784) i alle de Hvides Nærværelse og under Udøvelsen af stor Højtidelighed. Den blev lagt i Kongens Navn af Kongen af Popos Broder, Akade, og Prins Ofoly Bossum strøg Kalk over. Begge var prydede med Skødeskind af Silke. Ofoly Bossum holdt en lang Tale, hvori han truede enhver, som gik mod Fortets Mure og de Danskes Magt, med Ødelæggelse og Død.

Der var kun blandet Glæde i Quitta over Fortet, som kom til at beherske Staden, særligt da de sorte Borgere mistede Retten til at drive Handel med Slaver, Guld og Elfenben, med deres gamle Kunder, Franskmand og Portugisere. Vel var Fortet, som blev døbt *Prinsenstein*, til Betryggelse for dem mod fjendtlige Angreb, men de selvbevidste Bybeboere havde ikke fundet sig i de Hvides Fæstningsbyggeri, om ikke Guvernør Kiøges mægtige Hær havde lagt Loddet i Vægt-skaalen.

Det berømmelige Felttog var endt. En af de sidste Dage i Maaneden forefaldt den sidste store Parade. En af de danske Embedsmænd, en dansk Sergeant og Halvdelen af Mulatsoldaterne blev tilbage paa Fortet, som hurtigt »groede« op fra Jorden, skønt Murstenene maatte hentes fra Christiansborg. Til dets Beskyttelse fik Prins Ofoly Bossum og Høvdingen Lathe Ordre til at blive liggende med deres Styrker i Quitta, til *Prinsenstein* var stærk nok til at forsvare sig og hævde Flagets Ære, d. v. s. indtil der var kommet Skyts og Ammunition fra Hovedfortet, og Kanonbeskykningen var vel anbragt saaledes, at Augnaerne kunde holdes borte — og Quittaerne med.

Knap en Maaned efter var det saaledes, at Byen i Løbet af Minutter kunde skydes i Brand fra de danske Skydeskaar. Ved disse meget krigerske Handlinger blev Freden sikret!

Efter mærkelige Æventyr og onde Strabadser vendte Guvernøren og hans hvide Fæller, slingrende i deres Hængekøjer, som Triumfatorer tilbage med deres trofaste Garde. Førrest drog de



Fæstningen »Kongensten«.

svære Bjærgnægere, som trampede Si gennem Augnalandet med hardede Fødder. Saa fulgte Akraerne og de øvrige Kystnægere og Guvernørens nærmeste Følge, og Bagtroppen sluttedes af Adaerne og de andre sejrsglade Reviernegere, der satte Foden til den betvungne Fjendes Grund med en egen Vellyst.

Gumpende og dinglende i Hængekøjen, sløvet af Solens Glød, den hede Luft og Bærernes ensformige Sang, tænkte Guvernøren paa mangt og meget, *det*, der var sket, og *det*, der nu skulde gøres. Indberetningen til København, Uvidelserne herude! Han saa' for sig en Række Forter og Handelsloger — og smilede. Skønne Billeder, hvoraf han selv allerede havde skabt nogle. Een eneste Ting tonede dog allermest frem for hans Blik, det var noget skønt og ophøjet, der kaldte allermest paa hans Længsler.

Hans herlige *danske Seng* med de kølige, hvide Lagener i hans Sovesal paa Christiansborg!

Kanonerne havde dundret. Hs. Højvelbaarenhed var kommet tilbage, velbeholden og med Sejrens Laurbær. Kongelig Majestæt derhjemme havde faaet sit Ønske opfyldt, og Rio Volta var nu en Flod paa dansk Omraade.

Hs. Højvelbaarenhed havde sovet og spist paa

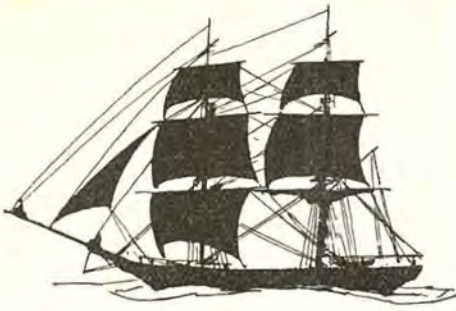
Dansk og røget og gaaet en Times Tid paa københavnsk i Silkesløbrok og broderede Tøfler. Sekretæren udfærdigede Beretningen hjem efter hans Diktat, — og nu kaldte *Bordet*. Kokken og Kældermesteren var næst Sekretæren i Dag de flittigste Mænd paa Hovedfortet.

Det blev et *Taffel* med mange og festlige Retter og herlig dansk Brændevin, tysk Øl og fransk Vin. Der var Skaaler og Anerkendelse for de hjemvendende Fjendebetvingere og Landvindere, som badede sig i Virak!

Og bagefter gik Passiaren om adskelig, som ikke fik Plads i Beretningen til de høje Herrer hjemme, om pudsige Episoder, personlige Farer, om Afsavn, om Utilbørigheder, Held og Smaa- fejl!

Der var Glæde paa Christiansborg, og Beretningen hjem affødte Stolthed hos Direktionen og Tilfredshed hos Hs. Majestæt. Folket fik ikke synderligt at vide derom, men var under alle Omstændigheder ligeglad.

En lille Tid var de Danske den mægtigste Nation i Guinea, og til enhver Tid bliver det en Kendsgerning, at Danskerne var de første Europæere paa Kysten, der drog ud i Kamp sammen med fri Negre for at bekæmpe deres Angribere og fremtvinge Fred.



Mistænkt!

Af Martha Lichtenberg Madsen.

Kokken skævede lidt betænkeligt ud over Rælingen, da han hældte Opvaskervandet bort. »Ka'rekluden gik med uden Bords,« sagde han til Jungmanden. »Den splinterny Ka'reklud! Det var godt, Skipperen ikke saa det,« grinte han og stak ind i Kabyssen igen.

Men Jungmanden blev staaende udenfor. »Du kommer nu ligegodt til at gaa ned til den Gamle, Fred'rik, og sige det, for du ved, hvor gal han bliver, naar han senere opdager saadant noget,« sagde han. »Og en anden Karklud skal du jo have hos ham alligevel.«

Fred'rik saa igen betænkelig ud. »Ku' jeg ikke vente til i Morgen?« spurgte han. »For i Dag er den gnaven der nede.«

»Du skulde nu alligevel hellere afgøre det med det samme,« mente Jungmanden sindigt. »Den Slags Smaating er det altid bedst at klare med den Gamle, inden alt for længe. Du kender ham jo.«

Saa gik Kokken hen agter. Jo, Tak! Han kendte ham.

Rigtigt glad var han ikke; men saa trak han op i Bukserne, rømmede sig og tog Kahytstrappen i et Par Spring.

»Maa'ren, Kok!« sagde Skipper Gertsen og syntes i Øjeblikket at være meget fredelig stemt.

»Maa'ren, Kæp'ten!« sagde Kokken; han syntes, det lød saa frejdigt dette: »Maa'ren, Kæpten!« Og selv om man kun var Kokkedreng om Bord i en Tremaster, saa var man vel nok en Personlighed, der maatte regnes med. For hvad blev de andre vel til, hvis de en skønne Dag ikke havde Kokken?

Altsaa: Op med Humøret, Fræderik, — for nu gælder det.

Men saa kom der nogle dybe Rynker i Skipper Gertsens Pande. Her sad han med Podogra, en rigtig nederdrægtig Podogra, og kunde ingen Ting foretage sig til Gavns. Pokkers ogsaa, som det kunde værke og dundre lige fra Stortaaen op til Knæet. Mandskabet sagde ganske vist indbyrdes, at paa Skipperen værkede det helt op i Ho-

vedet, naar den Gamle sad bænket der nede i Kahytten med tyk Kamferolie og aldne Tæpper; men det hørte Skipper Gertsen ikke noget om, saa han talte kun om Stortaaen og Knæet. »Det er Podograens Grænsestation,« havde han lige sagt til Styrmanden, inden derne gik op og tog Vagten.

»Naa, der har vi altsaa Synderen,« kom det barsk fra Skipperen, der røg, saa Luften var tyk. »Kom her hen, Fræ'rik,« sagde han og viftede mellem Røgskyerne.

Det gav et lille Hip i Køkker, for hvor kunde Skipperen nu allerede vide, hvad der var sket? Havde Styrmanden sladre eller —?

Kokker gik lidt nærmere. »Ja, se,« sagde han, »jeg kunde naturligvis have tænkt mig om og saa ikke gjort det, men det var saadan en pludselig Indskydelse.«

Det formildede naturligvis Skipper Gertsen en hel Del, at Frederik straks gik til Bekendelse, men saa begyndte det igen at trække i Stortaaen og Piben snorkede højlydt; saa slog Skipperen i Bordet. »Fræ'rik,« tordnede han. »Jeg havde aldrig troet det om dig, ikke den Slags, forstaar du! Og hvad tror du, din Mor vil sige, hvis hun faar det at vide?«

»Naa— aah!« Kokken trak det langt ud og smilede bredt. »Vi kan vel allesammen lave en Brøler, og Mutter vel ogsaa,« forsikrede han.

Skipperen prøvede paa at fare op fra Slagbænken, hvor han sad, men den gik ikke, det var den store Taa, der forbød det; og ikke en Gang en Lussing kunde han naa at ramme ud. Men Røst havde han da endnu, og derfor brølede han ind over Bordet:

»Saadan en Slubbert! At du ikke skammer dig! Staar du ikke der og griner nok saa frækt!«

»Der er jo da det, Kæp'ten,« sagde Frederik modigt, »at man kan vel altid faa skaffet en anden til Veje i Stedet for den, der forsvandt. Man har vel flere end een af den Slags.«

»Naa, saa det har man!« Ilden i Piben skulde holdes ved lige, saa den knurræde ind imellem



-- »Naa— aah!« Kokken trak det langt ud og smilede brecht »Vi kan vel allesammen lave en Brøler, og Mutter vel ogsaa,« forsikrede han. — Skipperen prøvede paa at fare op fra Slagbænken, hvor han sad, men den gik ikke, det var den store Taa, der forbød det; og ikke en Gang en Lussing kunde han naa at ramme ud. Men Røet havde han da endnu, og derfor brølede han ind over Bordet: »Saadan en Slubbert! at du ikke skammer dig! Staar du ikke der og griner nok saa frækt!«

hver Sætning. »Naa, saa *det* har man! (R-r-r-r!) Skaffe tilveje! Saadan en Krøsus! (R-r-r-r!) Som om han i det hele taget har Raad til at »erstatte!« (R-r-r-r!) Men jeg skal skrive det til din Mor, Fræ'rik, selv om det maaske nok er Synd for hende. (R-r-r-r!) Men *du* er naturligvis ligeglad, Knægt, ligeglad med det hele! Pokker til snavset Pibe, denne her! (R-r-r-r!) Og *du* vil erstatte — skaffe tilveje. — Man har vel flere af den Slags — —! siger du frækt.« —

»Ja, — saadan en Smule *Kæ'reklud!*« Kokken saa haanligt gennem Røgen og lyttede lige saa haanligt til Skipperens Pibe.

»Saadan en Smule —! Hvad sa'e du? Saadan en Smule — jeg hørte det ikke —?« (R-r-r-r!) Skipper Gertsen forsøgte igen at rejse sig.

»Jeg sa'e — *Kæ'reklud!*« forsikrede Frederik; han var lidt mere dristig i Dag, fordi Skipperen sad paa den anden Side Bordet og igen daanede ned paa Bænken.

»Saadan er Ungdommen,« jamrede Skipper

Gertsen og klemte to Hænder omkring sit ene Knæ. R-r-r-r, sagde Piben. Men saa fik den et Fur hen ad Bordet. »Tag det Skidt og rens den ud for mig, raabte han. »Nej, bliv her nede, for ellers ved man saagu' ikke, hvornaar man igen ser et levende Væsen. Tag Fiberenseren, — ud paa en Avis med det hele — og saa hører de efter, hvad jeg siger og svarer sandfærdigt og rigtigt. Hører du, Kok, du svarer *sandfærdigt.*«

Frederik nikkede, skilte Piben ad, rensede Rørene og — smilte ganske lidt.

»Du var hervede i Aftes med Kamillete?« forhørte Skipper Gertsen.

»Ja! Og den *brændte*, sagde Kæp'ten — —.«

»Hold Mund! — Der laa en Guld Tikrone her paa Bordet, Frederik.«

»Det saa jeg ikke noget til.«

»Sig Sandheden, Dreng!«

»Det saa jeg ikke noget til!«

»Men den var væk, da du var gaaet, Kok.«

Nu blev Frederik brændende rød. »Naa, saa

Kaptajnen tror, at jeg har taget den, altsaa?« Nu var det Kokken, der var ved. »Og det var det, der skulde skrives hjem til min Mor, ikke sandt?«

»Den var væk, da du var gaaet, Fræ'rik.« Skipper Gertsen var sikker i sin Sag. »Og ingen andre havde været her. Du sagde desuden selv før lidt siden, at det var vel noget, man kunde erstatte, og at man havde vel flere af den Slags.«

»Det var jo Ka'reklude jeg mente.« Nu begyndte Kokken at snøfte. »Det var bare Ka'reklude, jeg mente, for den ny gik uden Bords, — og Jungmanden sa'e, at jeg maatte hellere gaa ned til den Ga — til Skipperen med det samme og bekende.« Kokken tørrede Øjnene i Frakkeærmet og Næsen paa Bagen af Haanden.

Skipper Gertsen blev lidt usikker. »Karkluden, siger du!«

»Jeg, jeg havde glemt det i Opvaskerba'jen, da jeg smed Vandet ud — og saa var det, at Ka'rekluden gik med — Skipperen bli'r al Tid saa gal, naar vi forlanger noget nyt.« Kokken kradsede og borede i Pibehovedet, alt medens han snøftede saa smaat.

»Selv om det kun er en Ka'reklud, hva', Fræ'rik,« Skipper Gertsen smilede ganske lidt. »Er jeg nu ogsaa saa slem?«

Kokken turde ikke se op, skønt der vist ikke mere var noget at være bange for; han nikkede bar en ganske lille Smule.

»Men — men saa min Guld Tikrone?« spurgte Skipperen, igen lidt usikker.

»Jeg har ikke taget den, Kæp'ten!« forsikrede Kokken i et Snøft.

»Heller ikke see' den, Fræ'rik?« spurgte Skipperen og søgte at holde Drengens Blik fast i sit; men Kokken kradsede bare i Piben.

»Jo, jeg tror næsten,« sagde han. »For den

sidder vist paa tværs her nede i Pibehovedet. Kæp'ten har vist selv stoppet den i med Tobakken —.«

»Er du tosset, Dreng! Min Guld Tikrone i Pibehovedet!«

»Kaptajnen kan jo selv kigge ned i Ho'det — i Fibens, altsaa —, den sidder der, og nu kommer den los. Se, Kæp'ten — dér røg den lige over til Dem!«

Skipper Gertsen sad lidt og saa flov ud. »Saa var det nok ikke saa underligt, at Piben snørkede,« sagde han; og lidt efter spurgte han: »Skal vi sende den hjem til din Mor, Fræ'rik?«

»Piben?« spurgte Kokken og lo.

»Fæ!« sagde Skipperen og lo ogsaa. »Naturligvis den lille Guldskilling.«

»Ja, Tak,« sagde Frederik. »For Mor kan jo nok trænge til den, og Kæp'ten har vel flere af den Slags,« fjøede han til.

Skipper Gertsen fo'er op. »Du vil maaske ogsaa selv have en —?«

»Næh, Tak!« sagde Kokken. »Naar bare jeg nu maatte faa den Ka'reklud.«

»Tag den selv — under min Køje,« sagde Skipper Gertsen. Og da Kokken havde fundet den frem og gik forbi ham, strøg han Drengen over Haaret. »Du er vist af dem, man skal lægge Mærke til,« sagde han forunderlig venligt og blidt.

Men oppe paa Dækket spurgte Jungmanden: »Du blev saa længe der nede, Kok; var den Gamle gal?«

»Næh!« svarede Kokken og rystede den ny Karklud. »Men jeg tror, han havde Feber, for han sagde noget, da jeg gik, som ikke var til at blive klog paa!«

SPARE -

findes over 100.000 danske Hjem. Er en Betryggelse ved Død og Sygdom

Alle Oplysninger

DANSK SPARE SELSKAB

Hovedkontor: NØRREVOLD 3, København.

Telefoner: 9380 - 10263 - 10254.

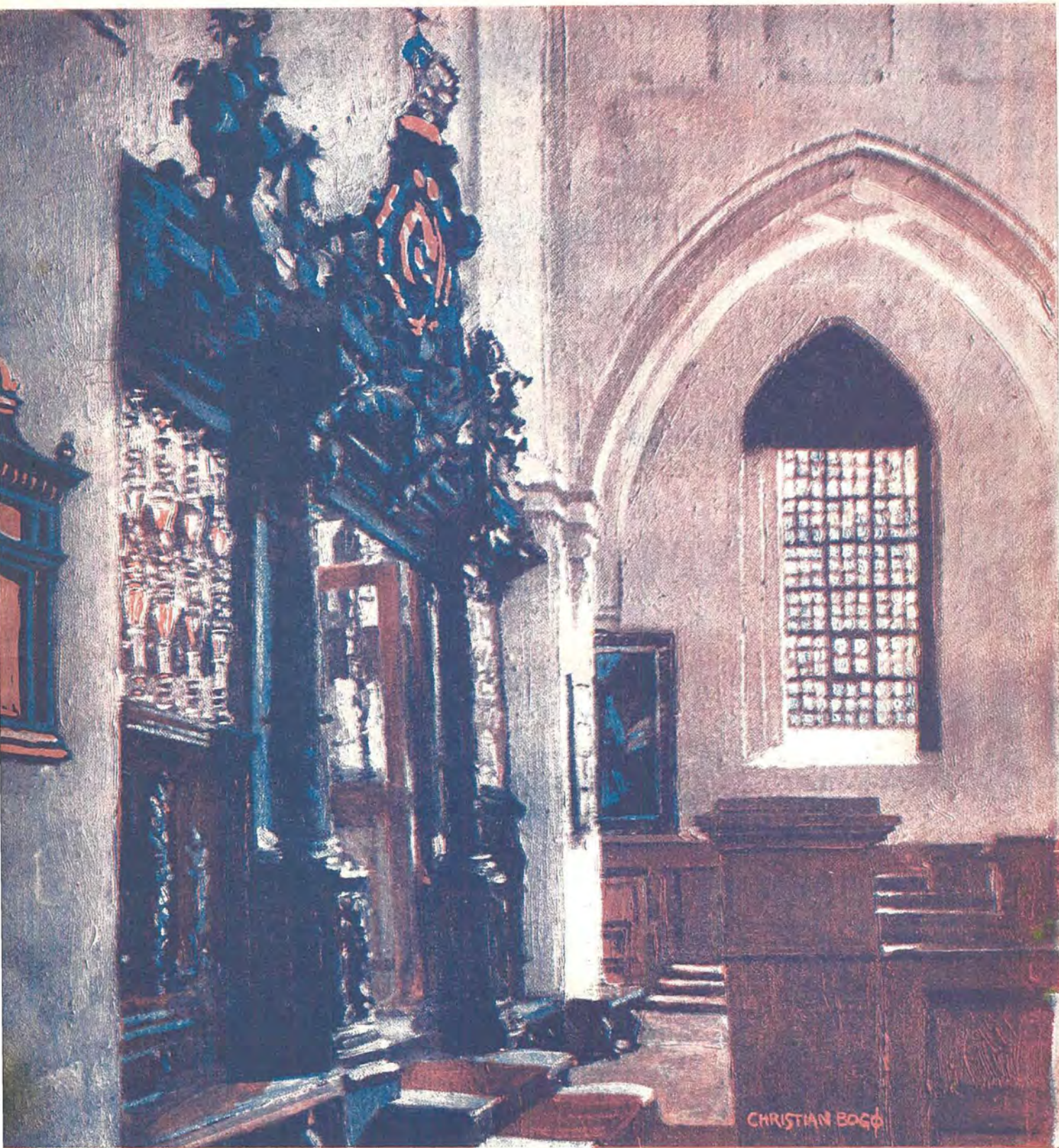
Repræsentanter overalt.



UHRET

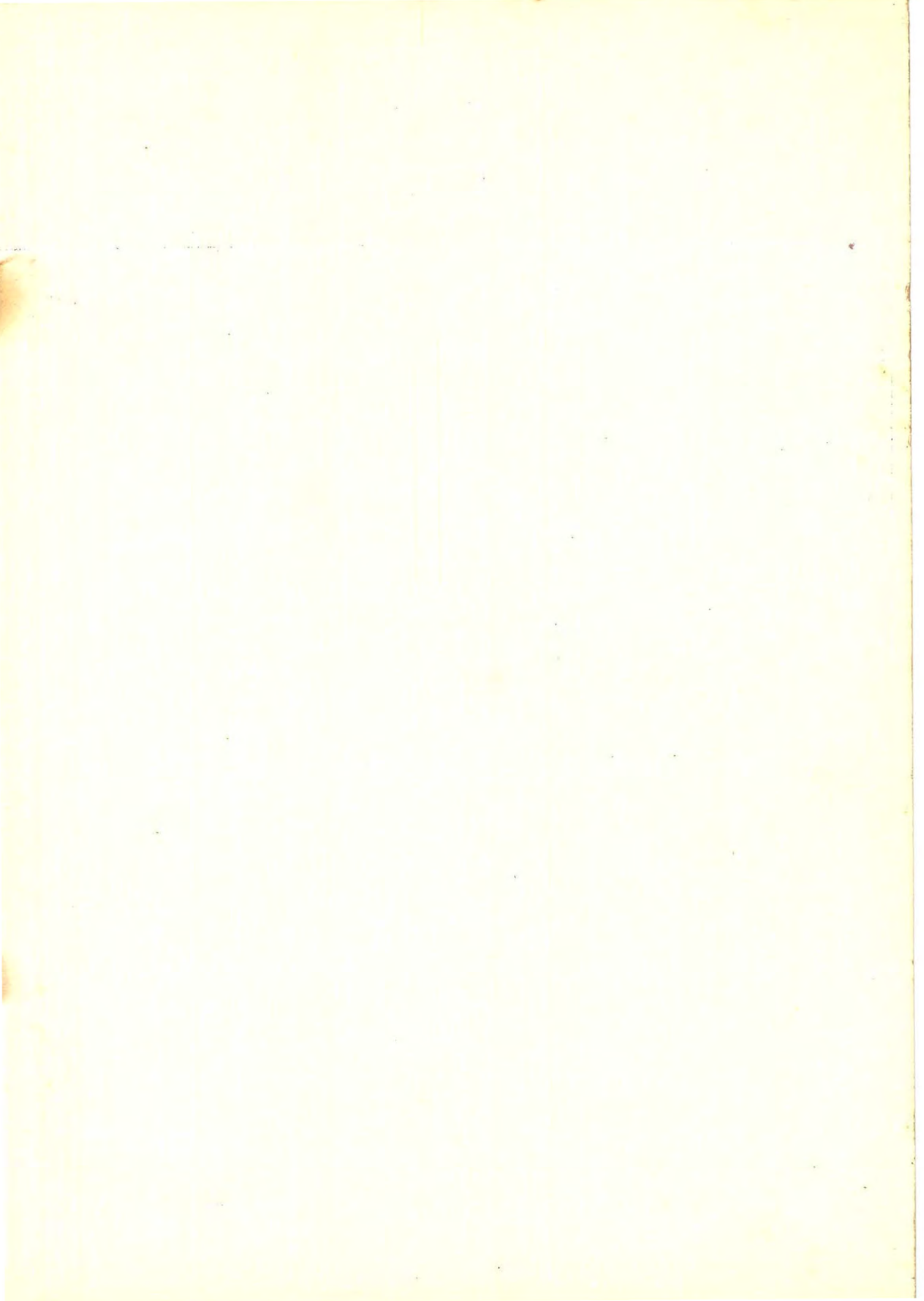
opsparer til Konfirmation, Jul o. s. v., alt efter Begæringens Art.

gives beredvilligst.



*Koret i Sct. Olai Kirke.
Helsingør.*

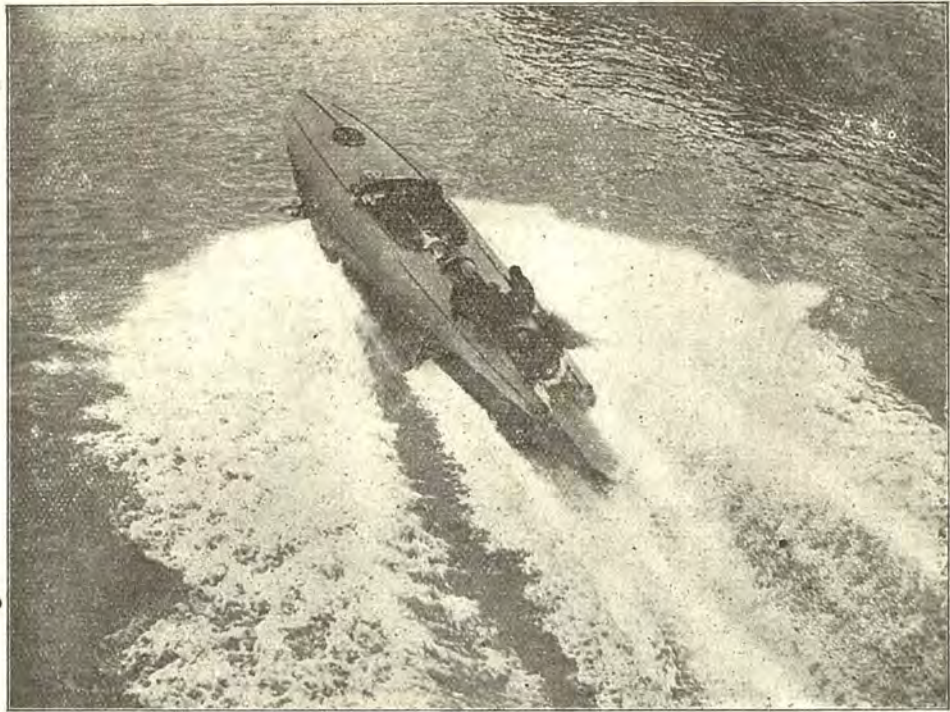
*Farvetryk efter Møleri af
Christian Bogø.*



EN
PRØVETUR
MED EN
THORNYCROFT
C. M. B.



SVERRIGES NYE
MOTOR-TORPEDO-
BAADE



50 MILES I TIMEN PAA THEMSEN

Før jeg tog af Sted til Littlestone, havde jeg en Oplevelse, som jeg sent vil glemme. Jeg gik ned til Westminster Pier, hvor jeg blev modtaget af Sir John I. Thornycroft, som tog mig med sig ombord i et lille skifergraat Fartøj. Det varede ikke mange Sekunder, før jeg opdagede, at Fartøjet var en af de mystiske Kyst-Motorbaade, som den sømilitære Censur under Krigen kun lod os høre saa lidt om.

Det var en let Torpedobaad, bestemt for den svenske Flaade. Den skulde foretage en Prøvefart, og jeg blev budt velkommen ombord af en svensk Marineofficer, Kaptajn Lindequest, som tilsiger Bygningen af andre hurtigsejlende engelske Baade til den svenske Regering.

Efter en halv Times Forløb forlod vi Westminster Bridge. Fra god Kilde véd jeg, at en Del af Turen gik med en Fart af 41 Knob i Timen, med andre Ord lige op mod 50 miles.

2 Maskiner paa 400 H.K.

En ung Mand i Regnfrakke, Søløjtnant Jack Thornycroft, tog Rattet. Ved Siden af ham saa jeg Søløjtnant Robinson ved Bowden-Ledningerne. Disse 55' »Havfugle« dirigeres nemlig fuldkomment fra Dækket. To Maskinfolk nedenunder passede de to Maskiner paa 400 H.K., og de fik deres Order gennem røde, grønne og hvide Lys, som tændtes og slukkedes af Søløjtnant Thornycroft. Havremester i Londons Havn, Kommandør Shankland, var ligesom jeg ombord som Passager. Motorbaad-Klubben staar i stor Gæld til Kommandør Shankland for Tilladelsen til at afholde de første Motorbaad-Kapsejladser paa Themsen.

Kyst-Motorbaadene er praktisk talt tynde Skaller,

der omslutter uhyre kraftige Maskiner. De har dobbelte Mahognivægge, hvorimellem der er lagt oliere: Silke. Et Net af Spanter af amerikansk Elm ses paa Baadens Inderside. Nogle af disse bøjede Spanter er 32' lange. Der er anvendt Mahogni, fordi disse »flyvende« Baade nødvendigvis maa være elastiske. Hvis de var altfor stive, vilde de revne og synke. Amerikanerne har ogsaa bygget hurtige Kyst-Motorbaade, men naar de ønsker, at disse skal være fuldt ud egnede til at foretage længere Sørejser, henvender de sig til England. Thornycroft har bygget to Kyst-Motorbaade til den amerikanske Flaade og har ogsaa leveret Kyst-Motorbaade til Frankrig og Japan.

En Tur med Lynets Hast.

Det gik uhyre langsomt lige ud til Tower Bridge. Jeg stod i Midten af Baaden ved Lewis-Kanonen og betragtede Flodens mylrende Liv.

Resten af Turen gik med Lynets Hast. Vi satte Fart op. Baadens Forstavn løftede sig op over Vandet, og den voldsomme Fart fik mig til at ryste fra Isse til Fod. Skummet slyngedes mere end seks Fod op i Luften, og Kølvasdsriben var meget bredere end Baadens Længde. Det Vand, som blev skruet op langt nede fra, dannede fantastiske Billeder. Det mest mærkelige var, at jo hurtigere vi fór af Sted, des mindre brusede Kølvasdet.

Man'en paa Prammen.

Jeg husker, at jeg i Nærheden af Greenwich saa seks Lastpramme, som laa Side om Side, saa nøjagtigt i lige Linie, at det vilde have glædet den mest pendantiske Admiral, og gennem Skumsprøjet saa jeg, at den nærmeste Pram hed »Fall Mall«. Vi passerede en anden

Pram ved Navn »Cutty Sark«. Der laa en Prammand paa Dækket og sov. Han vaagnede og brugte Mund, da Skummet sprøjtede hen over ham. Vi jog derpaa forbi Whisky-Skibet »General Serret«, hvor der intet Tegn paa Liv var om Bord. Ved Woolwich gav vi Passage-erne paa Færgen »Duncan« en Prøve paa den Fart, vi kunde sætte op.

Vi standsede meget brat og fik mange Puf og Stød. Jeg tror, at for fuld Fart vil disse Kyst-Motorbaade behøve trekvart mile at vende paa.

»Ranjies Cigaret Etui.

En gammel Søulv sagde til mig, at hvis en Mand blev kastet i Vandet, naar Baaden løb med en saadan Fart, vilde han efter al Sandsynlighed brække Halsen. Men den unge Kommandør Leyland fortalte mig en mere behagelig Oplevelse, han havde haft.

Han havde været i Indien ombord paa »Jam of Nawanagar«, og »Ranjie« havde foræret ham et Guld Cigaret Etui. Vi foretog Prøvefart med en af Kystmotorbaadene, fortalte han, og da vi passerede Westminster Bridge i stærk Fart, greb jeg med Haanden om et Tov, og i samme Øjeblik tabte jeg mit Cigaret-Etui. Naturligvis var jeg ked af det. Men Kommandør Shankland kom mig til Hjælp. Jeg vidste omtrent, hvor Cigaret-Etuiet maatte ligge. En Dykker gik ned — det var paa 30' dybt Vand — og efter at have søgt i fire Timer bragte han mig Cigaret-Etuiet.

Torpedoens Agter-Ende først.

Jeg har endnu ikke omtalt Torpedoen. Der var to Udskydningsrør paa den Baad, hvor jeg var om Bord. Man forklarede mig, at Kyst-Motorbaadene fuldstændig havde forandret Maaden, paa hvilken disse dødbringende Vaaben, som vejer ca 1 Ton, bliver udskudt. Man tager Sigte i Linie med Kyst-Motorbaaders Forstavn. Derpaa udskydes Torpedoen med Agterenden først. I det Øjeblik, den falder, trækkes der i en Vægstang. Dette sætter Torpedoens Mekanisme og Gyroskop i Gang. Saa snart dette er sket, trækker Kyst-Motorbaaden sig ud af Ildlinien.

A TRIAL-TRIP ON A THORNYCROFT C. M. B. SWEDEN'S NEW MOTOR-TORPEDOBOATS

50 MILES AN HOUR ON THE THAMES

Before going off to Littlestone I had an experience that made the wind of yesterday seem as nothing. I stepped on to Westminster Pier to be greeted by Sir John Thornycroft and to be taken aboard a small slate-grey craft, and even my unpractised eye told me it was one of those mysterious coastal motor-boats about which naval censorship let us know so little during the war.

This was a light torpedo-boat meant for the Swedish Navy. She was taking a trial spin, and I was welcomed aboard by a Swedish naval officer, Commander Lindequest, who is watching the building of other fast English boats for the Swedish Government.

We went from Westminster Bridge in 25 minutes, and I am going to state, on authority, that part of the journey was at 41 knots an hour. In other words we did something like 50 miles an hour.

Two 400-h.p. Engines.

The young in a rain coat who took the wheel was Lt. Jack Thornycroft, R.N. At his side, working the Bowden wires that went down to the carburettors, was Lt. Robinson (R.N.V.R.), for these 55-ft. sea »scooters« are worked entirely from the deck. Two mechanics, down below, had charge of the two 400h. p. engines, and they got their orders by studying the red, green and white lights manipulated by Lt. Thornycroft. Another passenger was Commander Shankland, Harbour Master to the Port of London Authority, The motor-boat club have largely to thank Commander Shankland for permission to hold the first motor-boat races on the Thames.

The C.M.B.s are practically light shells containing tremendously powerful engines. They are made of double mahogany walls with oiled silk in between. Skeleton ribs of American elm go round the inside of the craft. Some of these bent ribs are 32 feet in length. Mahogany is used because these »flyers« have to be so flexible. If they were too »steely« they would crack and sink. America has built fast C.M.B.s, but when they want them to be thoroughly seagoing they come to England. Thornycrofts have built two C.M.B.s for the American Navy, as well as for France and Japan.

A Blurred Journey.

We went dead slow to Tower Bridge, and I, stationed with a grip on the Lewis gun standard in the centre of the boat, began to take stock of London's teeming river.

But the rest of the journey was a blur. We took up speed. The nose of the craft lifted out of the water. The »step« across her bottom gave her kicks that shook me through and through. The spary rose to six feet and more. The wake was much wider than the length of the boat. Some of the mounting waves from the propeller crossed each other and made fanciful pictures. The odd thing was that the faster we went the less tumultuous was the »wake«.

The Man on the Barge.

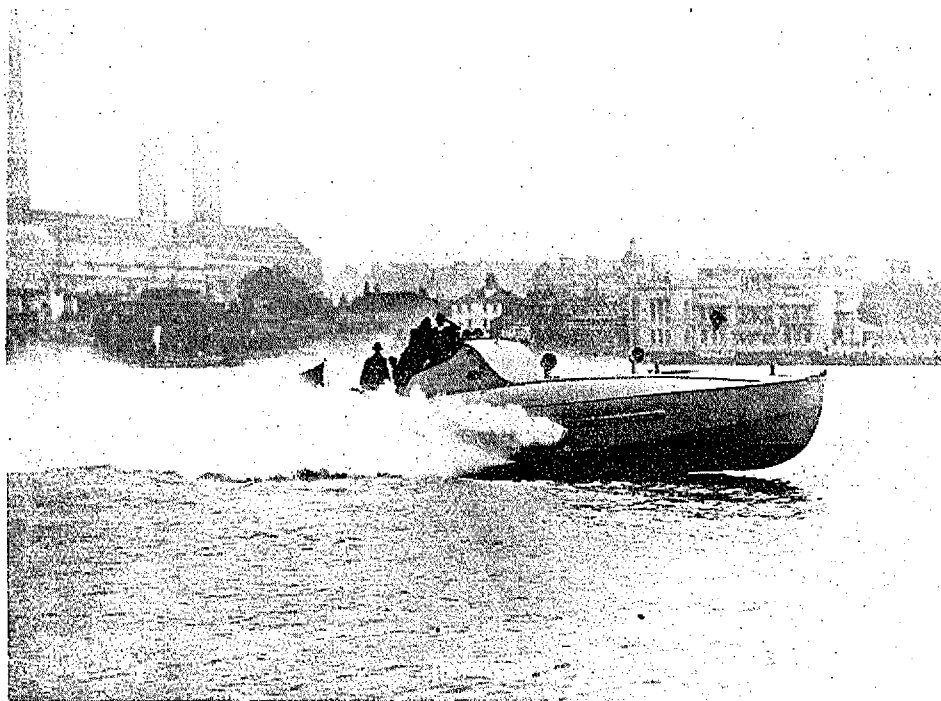
I remember, somewhere about Greenwich, seeing six cargo barges drawn up abreast, and dressed in a line that would have gladdened a martinet admiral, and through the spray I noted that the nearest barge was named Pall Mall. We went past another barge called the Cutty Sark. A bargee lay on deck asleep. He woke when our spray baptised him and said things. We scudded past the whisky ship, the General Serret, and there was no sign of life aboard. At Woolwich we gave passengers on board the ferry boat Duncan an example of what speed we could attain.

When we pulled up it was suddenly, and the »step« gave us many, many knocks. I believe that at full speed it takes these C.M.B.'s three-quarters of a mile in which to turn.

»Ranjies Cigarette Case.

One old salt told me that if a man were thrown into the water at such speed the chances were that he would break his neck. But young Commander Leyland,

Bemærk hvor lidt af
Baadskroget der hviler
paa Vandet ved fuld Fart



who stood by me, told me of a more comforting experience.

He has been to India with the Jam of Nawanagar, and »Ranjie« gave him a gold cigarette case.

»We were testing one of the C.M.B.s«, he went on, and when we were traveling at a fast rate of speed near Westminster Bridge, I put my hand on a rope and at the same time lost my cigarette case.

»Naturally I was cut up. But Commander Shankland came to my help I knew whereabouts where the cigarette case must be. A diver went down—it was in 30 feet of water. In four hours he had brought up the cigarette case.«

Torpedoes Stern First.

I have not mentioned the torpedoes. There were two tubes on the craft in which I made my journey. It was explained to me that the C.M.B.s had revolutionised the method of discharging these deadly weapons—weighing about a ton. Direction is taken in a line with the nose of the C.M.B. Then the torpedo is discharged stern first. As it drops a lever is pulled. That starts the torpedo engine and the gyroscope. And as soon as the lever is pulled the C.M.B. turns out of the line of fire.

Kinesiske Kompasser.

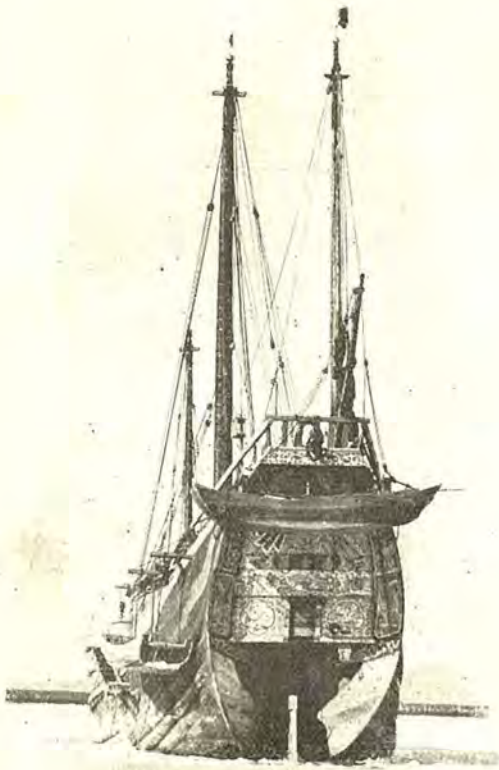
af Kapt. Søber.

Enhver, der sejler paa Østen, kender den karakteristiske Silhuet af den kinesiske Djunke med Dragesejlene mod Horizonten, og uvilkaarlig kommer man til at tænke paa, hvorledes Kineser-Skipperen finder Vej over det aabne Hav. Tusinder af disse ejendommelige Fartøjer sejler paa Østasiens Have fra Indien til højt nord paa langs Sibiriens Kyster, og man maa beundre denne storartede Sejlads, der foregaar i al Slags Vejr med disse skrøbelige Skibe, og det Mod, der udfordres for at gennemføre den.

Kineser-Djunks Bygning er overordentlig praktisk til Formaalet og omfatter Aartusinders Erfaring i denne specielle Sejlads. For at kunne sejle ind over Flodbaner med lavt Vand er Dybtgaendet meget ringe, men samtidig er der lagt stor Vægt paa Evnen til at kunne ride en Storm af paa aaben Sø; da Sejladsen paa længere Rejser altid retter sig efter Monsunerne, er der lagt mere Vægt paa Evnen til at sløre end til Bidevindssejlad.

Det er interessant at passere forbi en Djunke,

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



En kinesisk Djunke fastfrossen i Isen.

der ligger underdrejet i daarligt Vejr. Paa Afstand ligner den nærmest et Vrag, men kommer man nærmere, opdager man, at alt er ship-shape om Bord; Masterne er lagt ned og surret forsvarligt fast, og Folkene sidder nok saa hyggeligt i en Kreds paa Dækket, medens Skuden ligger som en Maage paa Vandet for et Drivanker uden at tage en Draabe Vand over i den høje Sø.

Der sker mange mærkelige Ting under Sejladsen, for Kinesernes Overtro er uhyre. Det er let nok for os, der sidder inde med saa megen praktisk Viden, og som kommer dampende i store, veludrustede Skibe, at smile over Kineserskipperens Sejlad, men vi maa ikke glemme, at Kineseren med alle sine Fordomme og trods de manglende nautiske Kundskaber alligevel naar frem til Bestemmelsesstedet i rimelig Tid.

Naar en Kineser-Djunkt forlader Havn, foregaar der et rædsomt Spektakel, idet der afbrændes en Række »Kinesere« af samme Slags, som vore Børn morer sig med ved Nytaarstid. Fyrværkeriet hænger langskibs og antændes forude, og naar den sidste »Kineser« er futtet af, kastes

det hele langt ud over Agterspejlet. Paa denne Maade sikrer man sig mod, at en eller anden ond-sindet Aand skulde have forstuet sig om Bord. I store kinesiske Havne lyder dette Skyderi ustandseligt, og her kan den nyankomne Kinafarer faa Forklaringen paa den vedholdende Knalden, han hører inde over Skoven af Djunkemaster paa Hongkongs Red.

Inden Afsejlingen, men efter at de onde Aander er uddrevne, ofres til Havguderne; denne Ceremoni udføres af Skipperen personlig, idet han med nogle Formularer kaster en Kop Risbrændevin overbord.

Det er naturligvis meget vanskeligt for os at fatte Dybden af Kinesersømands Overtro, men at den er rodfæstet, véd jeg af egen Erfaring, og jeg skal berette to Tilfælde, hvoraf det ene omhandler en »ond Aand« og det andet »en Hav-gud«.

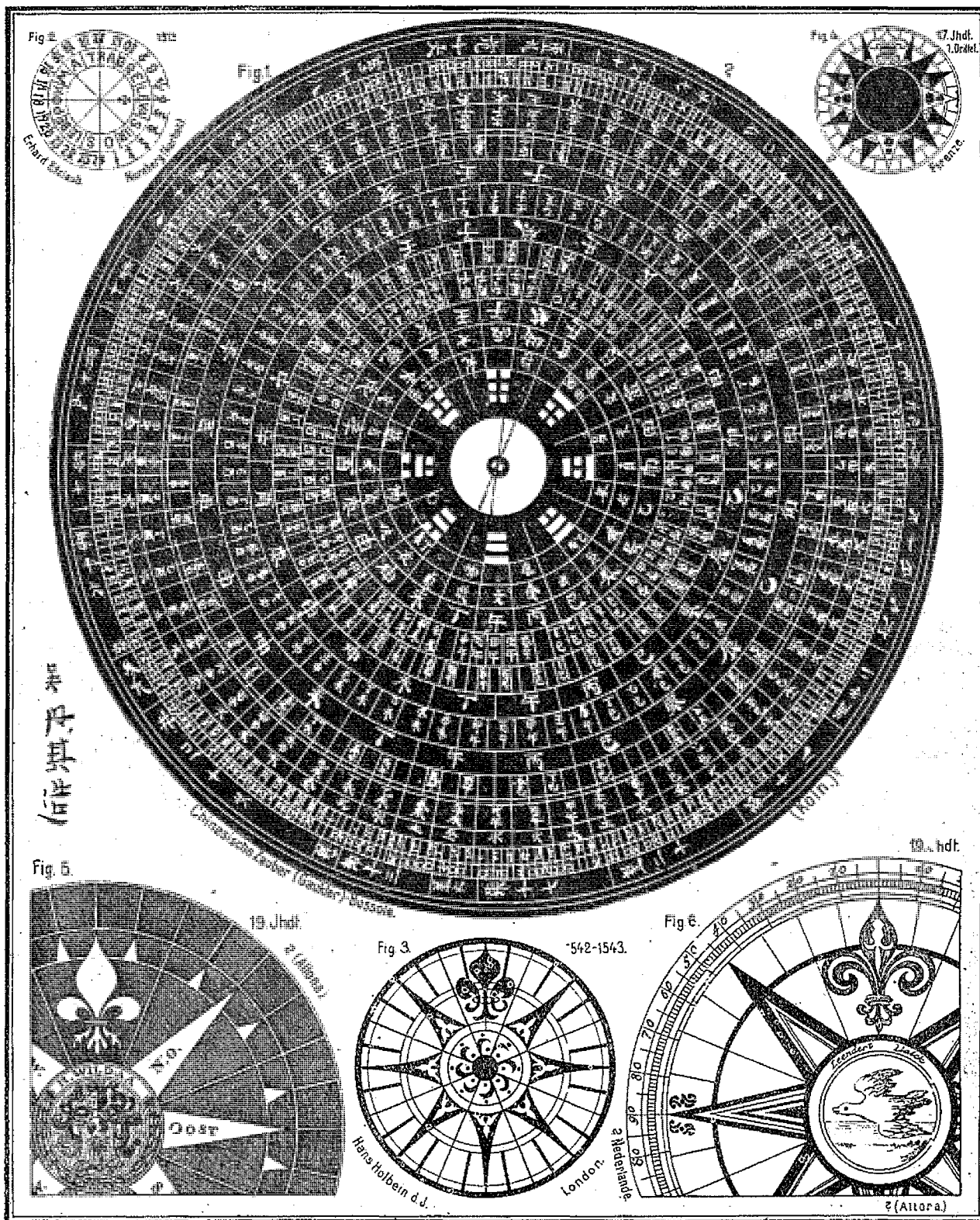
Paa Vejen fra Nagasaki til Shanghai kom pludselig alle Kineserfyrbøderne løbende op paa Dækket og fortalte, at der sad en »ond Aand« inde i Styrbords Kulbunker, og end ikke ved at vise dem vore Revolvere kunde vi formaa dem til at gaa derned igen. Da vi selv gik derned, blev Mysteriet opklaret, og fulgt af en kulsort »blind« Passager viste vi os igen paa Lækket.

Det andet Tilfælde skete paa Hongkong Red, da en Dame faldt i Vandet. En Snes Kineserfærgemænd, der laa og ventede paa »Tjans«, styrtede bort fra Stedet uden at komme hende til Hjælp, skønt en saadan Lejlighed var den mest oplagte »Tjans« til god Fortjeneste. De fortalte mig senere paa deres Kineser-Engelsk, at »down-below-man« (Havguden) altid hævnedes sig paa dem, naar de tog noget, der rettelig tilhørte ham, og at alt levende, der faldt i Vandet, var hans.

Enhver Kineser-Djunkt er forsynet med to Øjne, der er malede, et paa hver Side af Stævnen, og selv om Skuden ellers ikke holdes særlig fin i Stand, saa er disse Øjne altid holdt i Orden og friskt opmalede. »Suppose no have eyes — no can see«, siger Skipperen grinende, og han tror fuldt og fast, at Skibet med disse Øjne holder Udkig efter Klipper, Skær og andre Farer.

Naar Djunken forlader Floden, og den sidste Landkending er tabt af Syne, begynder den vanskeligste Del af Rejsen, nemlig ud over det aabne Hav, og det eneste Hjælpemiddel, Skipperen har, er Kompasset.

Nu maa man ikke tænke sig Kompasset paa en Djunkt som et af vore kedelige Instrumenter med kan kedelige Grader og Streger — nej, det



Den store runde Skive viser Overfladen af et kinesisk Kompas, udenom dette ses forskellige Tidens Kompastyper.

er et anderledes indviklet Apparat fuldt af mystiske Tegn og Billeder; det har en »Sjæl«, og det opbevares i den Kasse, der tjener som Tempel i Djunkens Agterkahyt. Djunkens Kompas har ingen Rose, men består af en lille Kompas-

naal anbragt i en Fordybning i en rund Træskeive omgivet af flere concentriske Cirkler. Den inderste Cirkel indeholder 8 Skriftegn af en sær og primitiv Form, helt anderledes end de almindelig kendte Skriftegn; de angiver Retningerne

Nord, N.Ø., Øst, S.Ø., Syd, S.V., Vest og N.V. og kaldes paa Kinesisk Khang, Kang, Tschäng, Söng, Lå, Kuang, Tui og Eiang. Disse 8 Skrifttegn betegner imidlertid ogsaa Grundlaget for al kinesisk Kultur, »Kua-Kuhi«, og man genfinder de samme Skrifttegn som C-verskrifter til de otte Kapitler i den store kinesiske Filosof Kung-Fu-Tse's Værker, nemlig Nord = Om Faderen, Syd = om Moderen; Øst = om Sønnen; Vest — om Datteren — o. s. v.

I den næsttinderste Cirkel findes 12 Skrifttegn, der angiver de 12 astronomiske Himmeltegn, nemlig fra Nord østover: Røtten, Oksen, Tigeren, Haren, Dragen, Slangen, Fæsten, Faaret, Aben, Hønen, Hunden og Svinet, og Afbildningerne findes i 3die Cirkel.

Skrifttegnene i de to yderste Cirkler henholdsvis 8 og 12 betyder »Lykke«, »Krig«, »Held«, »Hjælp«, »Uheld«, »Død« c. s. v. samt Navnene paa de fem kinesiske Aarstider: Foraar, Sommer, Midaar, Efteraar og Vinter, der ogsaa angives ved Farverne grøn, rød, gul, hvid og sort.

Efter kinesiske, skriftlige Kilder maa det antages som en uomstødelig Kendsgerning, at Kompasset som Retningsgiver allerede har været kendt i Kina i Aaret 121 e. Chr. I dette Aar skænkede nemlig Kejseren nogle Vogne forsynet med en »Genius«, der stadig viste mod Syd, til et Gesandtskab fra Annam. Gennem mange senere Beskrivelser ved man, at »Genien, der viste mod Syd«, var et Kompas, hvor Kompassnaalen var sat i Forbindelse med en Dukke, der pegede mod Syd. Kompasset kaldes endnu den Dag i Dag i Kina »den mod Syd visende Naal«. Imidlertid varede det længe, inden Kompasset blev brugt til Søes, men det er rimelig at antage, at Kineserne, der paa deres lange Rejser er kommen i Forbindelse med Araberne, har lært disse Brugen af Kompasset, og at Kompasset derved er bleven kendt af Europæerne i Middelhavslændene. Vort Kompas' Inddeling i otte Hovedstregter samt vore 12 Himmeltegn kunde tyde paa kinesisk Paavirkning.

Altsaa ved Hjælp af dette primitive Kompas med alle sine Trylletegn skal Djunkens Fører finde Vej over Søen. Han gør det paa følgende Maade: — Gælder Rejsen f. Eks. fra Hongkong til Manilla, saa ved Skipperen af Erfaring, at Retningen ligger mellem S.Ø. og Syd. Inden han forlader Hongkong, drejer han Djunken saaledes, at den ligger med Stævnen mod Retning S.-S.Ø.; medens Skuden ligger saaledes, anbringer han i en Silketraad tværs over Kompasset i Naalens Retning og trækker Traaden gennem di-

ametralt modsatte Huller i Randen af Kompasskiven, saaledes at den holdes fast i den ønskede Stilling. Dersom nu Skuden drejer ud af Retningen til Manilla, ser Skipperen det ved at Magnetnaalen ikke er overet med Silketraaden.

Man kan forestille sig, hvor primitiv denne Navigering maa være. Kompasset kan absolut ikke bruges som Styrekompas, idet det er altfor uroligt i Søen og for uanseligt, og Sejladsen foregaar da paa den Maade, at Retningen engang imellem bestemmes ved Hjælp af Kompasset og at der styres efter Vinden eller om Natten efter Stjernerne paa samme Vis som Oldtidens Middelhavsfolk gjorde.

Ved Sejladsen efter Kompasset, giver Kineserens Overtro sig til Kende paa den mærkeligste Maade. Dersom Kursen gaar over en »lykkelig« Kompassstreg f. Eks. »Sønnen« og muligvis tangerer »Held«, saa behøves der ikke saa megen Paapasselighed, men man kan lade staa til, da alle Varsler er gunstige. Dette forklarer maaske ogsaa til en vis Grad den Dristighed, hvormed Djunkerne ofte sejler i usigtbart Vejr eller om Natten uden Lanterner. Gaar Kursen derimod ad uheldsvarslende Kompassstregter, saa passes der ganske anderledes paa og drejes under ved første Lejlighed, thi vel har Skuden Øjne at se med, men i dette Tilfælde er det ikke tilstrækkeligt alligevel. Der siges, at dersom Kursen til et Sted viser sig at gaa ad Kompassstregen »Datteren«, da gaar Skipperen nødig den lige Vej, men i en Bue, idet »Datteren« er den uheldigste Streg paa Kompasset. Iøvrigt er hele Navigeringen baseret paa Erfaring; der findes absolut intet Instrument til astronomisk Stedbestemmelse om Bord. Man kender Monsunernes Retninger og indretter Sejladsen derefter; man kender den omtrentlige Tid, det tager, for at sejle en bestemt Rejse paa en bestemt Aarstid, og Djunkerne synes at sejle forbavsende sikkert paa denne Maade. Nu maa man heller ikke glemme, at det som Regel er samme Familie, der sejler ad de samme Veje for flere Generationer, og at Folkene derved faar en usædvanlig Erfaring i den særlige Rute. Fra Barnsben kender Føreren de Klipper, der skal passeres, og Faren ved undersøiske Skær er ham levende i Blodet, ligesom han ved, hvor de findes. Alle Landkendinger paa Rejsen i enhver Afstand og Belysning, læser han som en aaben Bog.

Titan's moderne Olie-Centrifuger.

Den store Udvikling, der i de senere Aar er sket indenfor Skibsbygningen, derved at der nu i langt overvejende Grad bygges Dieselskibe, har bevirket, at Spørgsmaalet om Besparelse i Olieforbruget er kommet til at spille en stor Rolle. Som bekendt, cirkulerer der gennem de store Dieselmotorer betydelige Mængder Olie til Smøring og Afkøling af Motorerne. Denne Olie vil meget hurtigt blive snavset, bl. a. ogsaa derved, at den optager Kulpartikler gennem sin Passage gennem Motorerne. Der er blevet anstillet indgaaende Undersøgelser for at konstatere, hvorvidt den snavsede Olie efterhaanden kunde beskadige Maskindelene, og dette er konstateret. Det vilde selvsagt være forbundet med store Udgifter, saafremt denne Olie ofte skulde fornyes, hvorfor det var nødvendigt at udfinde en praktisk Maade til Rensning af Olien.

Ved saa store Oliemængder som de, der er Tale om ved Skibsmotorerne, vil de hidtil kendte Oliefiltre være ganske uanvendelige og upraktiske, og det maa derfor betragtes som et meget stort Fræmskridt, at den danske Fabrik A/S. TITAN, der i omkring 40 Aar har fabrikeret Mælke-Centrifuger, som nyder et anerkendt Værdensry, straks optog Fabrikationen af Centrifuger til Rensning af Smøreolie, da dette Spørgsmaal blev aktuelt.

Paa Grund af den store Erfaring, som Selskabet laa inde med, lykkedes det hurtigt at fremstille en Centrifuge, som maa siges at opfylde de Krav, man kan stille til en god og praktisk Maskine til Rensning af Olie, og der er ikke Tvivl om, at TITAN'S Olierense-Centrifuge staar som det ypperste, der er fremme. Det er ikke alene herhjemme, at vore store Rederier som Det Forenede Dampskibs-Selskab, Det Østasiatiske Kompagni og A. P. Møllers Rederi anvender TITAN Olie-Centrifuger, men ogsaa en Del udenlandske Rederier. Hertil kommer endvidere, at Nybygninger, der udføres hos Burmeister & Wain, forsynes med TITAN Olierensere.

Ved at anvende Olie-Centrifuger i Forbindelse med store Dieselmotorer, opnaar man altid at arbejde med ren Olie, og at dette er en Fordel, behøver man næppe mere at paapege; thi ikke alene afværger man unødvendigt Slid i Lejerne, men man sparer megen Olie.

I den seneste Tid er man ogsaa kommet ind paa at rense Brændselolie for at udtage Saltvandet og tilstedeværende faste Stoffer af den, og ogsaa paa dette Omraade maa Anvendelse af Olie-Centrifugen siges at være bleven en Succes. Der foreligger forlængst praktiske Resultater af Forsøg hermed, som blandt andet har været omtalt i det amerikanske Tidsskrift »Motorship« for Juni Maaned d. Aar. Der omtales i denne Artikel, at Motorskibet »California« tilhørende Det Forenede Dampskibs-Selskab, og hvori der er installeret TITAN Olierenser, uddrager 650 lbs. Slam af det daglige Forbrug af Brændselolie, hvilket udgør 9 Tons. En Del af Slammet er Vand, en Del er Sand, og det resterende er Asfaltstof. Der oplyses endvidere, at siden man er begyndt at rense

Brændselolien, har man arbejdet uden nogen Vanskeligheder, og der er ikke Tegn paa, at fremmede Stoffer er kommet ind i Brændstofventilen.

Oliecentrifuger anvendes ogsaa i Forbindelse med Damppturbiner.

Al vedføjede Illustration Figur I fremgaar Centrifugens Konstruktion, idet det dog tilføjes, at A/S. TITAN til Rensning af Smøreolie har konstrueret en særlig Kugle uden Indsatsskaale i Rensekuglen. Denne nye Konstruktion, som vises paa Figur II, har den store Fordel, at Rengøringsarbejdet er bragt ned til det mindst mulige. Som det vil ses af Illustrationen findes der forneden paa Fordelingsrøret en Skrabe-kant, der virker paa den Maade, at naar Rensekuglen adskilles, og Røret trækkes op, følger det paa Indersiden af Kuglen aflejrede Slam med op. Denne Konstruktion kan ogsaa anvendes til Rensning af let Brændselolie; men derimod er det nødvendigt i Skibe, hvor der anvendes tung Brændselolie, at have en Centrifugekugle med Indsatsskaale, da den tunge Brændselolie er meget vanskeligere at rense for Vand end den lette Brændselolie. For ogsaa at lette Rengøringsarbejdet ved denne Kugle, har A/S. TITAN fornylig indført en ny Konstruktion ligeledes med Skrabe-kant paa Fordelingsrøret, saaledes at Rensningen af Kuglen med Indsatsskaalene ogsaa kan foretages lettere end ved andre Konstruktioner af Olierensere.

Alt i alt maa det betragtes som en Kendsgerning, at Olie-Centrifugerne efterhaanden indgaar som et uundværligt Led i Maskineriet ombord i Skibe.

The Titans modern Oil-Centrifuges

The great development which recently has taken place within the ship-building trade due to the majority of ships now being provided with motors (Diesel) — has brought about that the question of economizing the consumption of oil has become of the greatest importance.

It is notorious that considerable quantities of oil for greasing and cooling purposes circulate through the Diesel motors. The oil will soon get filthy, amongst other reasons by its absorbing coal particles in its passage through the motors. —

Thorough investigations have been instituted with a view to ascertain whether the dirty oil by gradual degrees might damage the machine parts, and such fear has now been completely substantiated. If the oil in question had continually to be renewed it goes without saying that a large expenditure would be the result, — and consequently it became indispensable to contrive a practical way of cleansing the oil.

When it is a question of large quantities of oil as is the case in connection with ships' motor the strainers, hitherto employed, become quite inap-

plicable and unpractical, and when a Company like the »Titan« which during a space of some 40 years has constructed centrifugal cream-separators enjoying a recognised appreciation throughout the world, commenced to occupy themselves with the construction of oil cleansing centrifuges the moment the question became of present-day interest, it must be considered as of the greatest importance.

The »Titan« has rapidly succeeded, principally due to the vast experience it possesses, to put on the market a centrifugal machine, which we may confidently say satisfies all the exigencies that may be demanded of a good and practical oil cleansing machine, and it is a certainty that the centrifuge of the »Titan« is the most excellent as yet manufactured. —

It is not only at home that such large shippings firms as The United Steam Ship Coy, The East-Asiatic Coy and A. P. Møller's Coy use the oil-cleansing Centrifuges of the »Titan« but they are also, to a large extent, employed in ships of other nations. It may further be added that all new vessels constructed by Messrs. Burmeister & Wain are supplied with the Oil Purifier in question. —

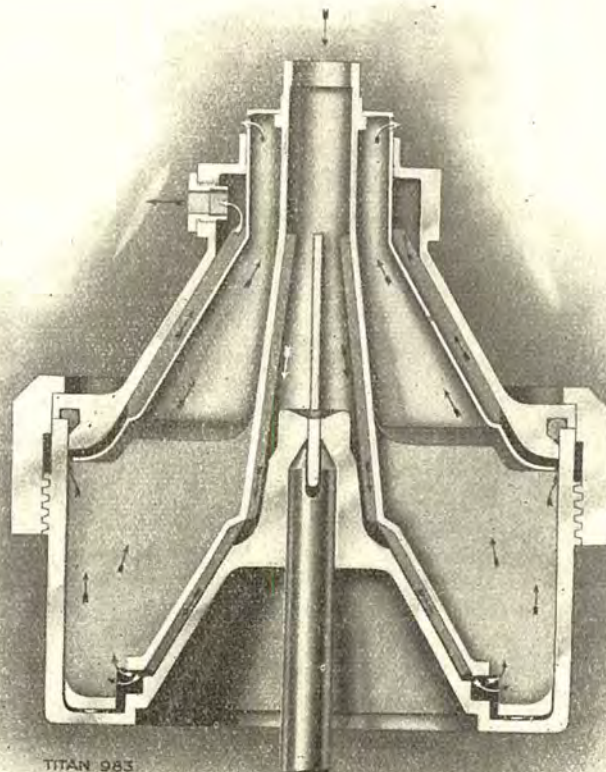
By making use of the oil cleansing centrifuge in connection with the Diesel-motors, one has the advantage of always working with clean oil, and that such is of the greatest importance need hardly be called attention

to, — as not only an unnecessary waste and tear is avoided in the bearings but considerable oil is economised. —

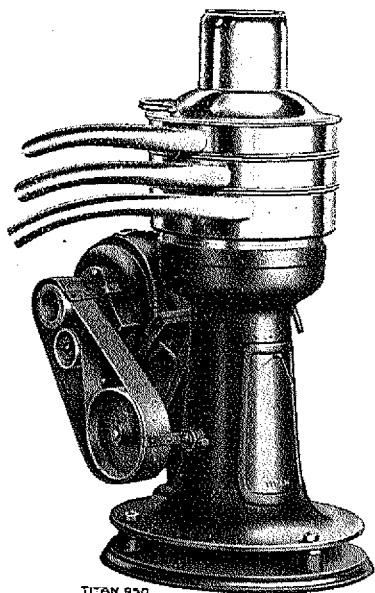
It has of late been attempted to purify the fuel — oil as well, in order to extract the salt water and any solid substances contained therein, and it has now been proved that the Oil Purifier has also in this respect solved the problem with the greatest success. —

Practical results in this connection have long since been forthcoming and subsequently been published in Articles of the American periodical »Motorship« in the issue of June this year. — It is mentioned in the article that in the Motorship »California« in which the Oil Purifiers of the »Titan« were installed, 650 lbs of filth were extracted from the daily consumption of fuel-oil, which amounts to 9 Tons. The sludge consists partly of water, partly of sand and the remaining of asphalt-matter. It is furthermore pointed out that since commencing the cleansing of fuel-oil the working of the engine has been performed without the slightest difficulty and there has been no sign of foreign matters interfering with the combustible valve. — These Oil Purifiers are also employed in connection with the Steam Turbine. —

The construction of the Oil Purifier is shown on the present figure I; we may here add that the »Titan« has constructed a special bowl without the inserting



- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



cups, for the cleansing of greasing-oil. This new invention, as shown on figure II possesses the great advantage that the trouble of cleansing has been reduced as much as possible. As may be observed on the illustration, a scraper is placed underneath the distributing pipe, which acts in such a manner that when the cleaningbowl is separated and the pipe drawn up the sludge which has deposited on the inside of the bowl is drawn up as well. — This construction may also be applied when light fuel-oil has to be cleansed whereas in ships consuming heavy fuel-oil it becomes necessary to apply a centrifugal bowl with inserting cups, as it is rather difficult to extract the water from the heavy fuel. — In order to render the cleansing of this bowl as easy as possible the »Titan« has recently introduced a new invention also with a scraping-edge on the distributing pipe, so as to facilitate the cleaning of the bowl and cups more than in other oil-cleaners.

It must now be considered as a matter of fact that the centrifuge Oil Purifier gradually will be introduced as an indispensable link in maritime engines.

De nye Virksomheder paa Grønland. — Til Efteraaret kommer for første Gang grønlandsk henkogt Helleflynder paa Markedet. — Hvalfangsten drives godt.

Da »Hans Egede« den 1. Oct. kom, medførte den en stor Mængde Passagerer og imellem disse Indenrigsminister Hauge, der hævder, at Monopolet paa Grønland bør bevares, og at der blandt Grønlænderne er stor Tilfredshed med det nuværende Styre og med Forholdet til den danske Administration. Yderligere kom bl. a. ogsaa Direktør Daugaard-Jensen hjem. Han har jo sammen med Indenrigsministeren foretaget den store Inspektionsrejse.

Om Fiskeriet oplyser Direktøren, at det i Sommer har været godt og stadig er i Vækst. Det gælder blot om, at det ikke forceres stærkere, end at Grønlænderne kan følge med. Der Række Forsøg, der er gjort med Henkogning af Helleflynder, har været vellykkede, og den nye Artikel vil til Efteraaret for første Gang blive præsenteret paa Markedet her, hvor man haaber paa en god Modtagelse. Der kan produceres meget paa Henkogningsanstalten, som findes i Holsteinborg. Desuden oplyser Direktør Daugaard-Jensen, at han har tilset den danske Hvalfanger »Sonja«, som har haft et godt Resultat i Sommer. Hvalerne har været mange, men Jagten er ikke forceret stærkere, end at Hvalbestanden kan holde ud gennem mange Aar. Det synes, som om Hvalfangsten vil svare Rente, og Virksomheden menes overhovedet at være lagt godt an.

Den islandske Konflikt.

En Lønkonflikt er brudt ud i Reykjavik. Ifølge Telegrammerne staar Rederne skapt overfor Mandskabet paa Byens store Trawlerflaade. Rederne vilde allerede den første Oktober nedsætte Arbejdslønnen, men paa et Generalmøde vedtog de at betale den samme Løn som hidtil indtil 1. November, i Haab om, at Forligsnævnet kunde udarbejde et antageligt Lønskema.

Resultatet af denne Venten blev vel et Forslag, som Rederne godkendte. Det reducerede Lønskema skulde træde i Kraft 1. Februar næste Aar, det vil sige i den

egentlige Vinterfiskerisæsons Begyndelse. Imidlertid har Sømændene forkastet Foriget, ti Trods for, at Afstemningen fandt Sted om Bord i Trawlerne ude paa Fiskebankerne, hvor Mandskabet altsaa ikke stod under Indflydelse af de yderliggaaende Ledere indenfor Partiet. Afstemningens Resultat blev modtaget ad traadløs Vej i Reykjavik, hvor det vakte store Betæneligheder.

For Afslaget rummer større Ting end ret umiddelbart indlysende. Der er gaaet noget i Stykker ved den af Altinget udarbejdede Lov om Forlig i Arbejdskonflikter, som indirekte søgte til den nu udbrudte alle-rede da forudsete Lønkonflikt, og Forligsnævnets Magtesløshed over for Situationen lægges klar for den store Almenhed. Man er bange for, at dette vil hidse Kommunerne op, og i det hele taget imødeser man med ikke ringe Bekymring Situationens videre Udvikling.

Bliver der Benzin-Mangel? — Alene U. S. A. har saa at sige udtømmelige Reserver.

Med den voldsomt stigende Anvendelse af Biler har man af og til spekuleret over, om det Tidspunkt ikke snart indtræder, da der bliver Benzinmangel, og der blev i den Anledning for nogen Tid siden nedsat en Kommission i U. S. A. for at undersøge Forholdene.

Resultatet af Kommissionens Undersøgelser foreligger nu, og Bilister behøver ikke at være urolige: Der er Benzin nok til en næsten uoverskuelig Fremtid. Af de for Tiden i Virksomhed værende Kilder i U. S. A. kan der med de nuværende Metoder hentes over 5.300.000.000 Fade Petroleum foruden omtrent lige saa store Reserver, hvis man anvender ny Metoder, der vel kendes, men ikke anvendes endnu.

Desuden er der uendelige Strækninger i Staterne, hvor man véd, at der findes Petroleum, men hvor man endnu ikke har begyndt at bore, fordi det i Øjeblikket ikke kan betale sig, og foruden U. S. A. er Mexiko fyldt med Petroleumskilder, ligesom Rusland, Kanada, Syrien, Borneo og mange andre Egne har Petroleumskilder, der endnu ikke er udnyttet.



Brokkens Bod.

Det er kun meget faa af det nuværende Slægtled, der har kendt den gamle Sømandsbeværtning »Brokkensbod«, som laa for Enden af Toldbodvejen ved Indgangen til Toldboden, thi i Aar er der netop forløbet 73 Aar siden, den gamle, karakteristiske Bygning blev jævnet med Jorden.

I de gode, gamle Dage, naar Skibene, der kom langvejs fra, havde ankret op ude paa Københavns Rhed, blev der først og fremmest sat en lille Jolle i Vandet for at rø Kaptajnen i Land, thi han maatte jo op at melde sig hos Rhederen for at aflægge Rapport om den tilendebragte Rejse, eller han skulde opsøge den Mægler, der skulde besørge Indklareringen af Skibet.

Var Kaptajnen vel kommet afsted, blev en større Baad svinget ud til det Mandskab, der ikke var nødvendigt for Vagtholdet ombord, og som længtes efter atter at føle fast Grund under Fødderne i Stedet for de gængende Planker, hvorpaa man hidtil havde bevæget sig.

Baaden roede nu ind og lagde til ved Landgangstrappen paa Nordre Toldbod, der saa en Del anderledes ud end nu.

Seve Toldbodpladsen var omtrent som nu, dog ikke i dens nuværende Udstrækning, og hvor Havnekontorets store Bygning nu er, laa i de »gode gamle Dage« nogle lave, enetages Bygninger, i hvilke den i Datiden uundgaelige militære

Vagt residerede. Paa den modsatte Side laa den monumentale Toldkammerbygning, og midt imellem var Hovedindgangen til Toldboden gennem en stor Pørt, hvor der var Skilderhus med tilhørende Skildvagt.

Naar Matroserne var kommet i Land og havde passeret Toldere og Skildvagter, stod de ude i »Lumskebugten«, den store, aabne Plads udenfor Toldporten, og her skyndte de dem at komme hen til deres Længselsers Maal, det, hvormed Talen i de sidste Dage stadig havde drejet sig: »Brokkensbod«.

Den var kendt vidt og bredt blandt alle Nationers Søfolk, her taltes alle Jordens Tungemaal, her traf man gamle Kendinge, her fik man god og billig Mad, og her fik man, hvad der vel var det allervigtigste, store Dramme samt tilpas stærk kold eller varm Punsch.

»Brokkensbod« laa til højre, naar man var kommet gennem Toldgitteret, paa den Plads, der nu er ud for Søkortarkivet, og Huset var meget lavt, kun med en Stueetage, ovenover hvilken der var et mægtigt, skraat løbende Tag, som ragede ud over Bygningen, omtrent som man endnu vil kunne se det paa den gamle Vagtbygning i Torvegade ved Foden af Christianshavns Vold.

Indgangen til »Brokkensbod« var paa Husets Midte, og var man kommet gennem den lave Dør, der var saa lav, at man maatte bukke sig



for ikke at støde Hovedet mod Dørkarmen, stod man inde i en lille Forstue, bag hvilken Køkkenet laa.

Fra Forstuen førte en Dør til hver Side ind til 2 smaa Beværtningslokaler, og i det til venstre, altsaa nærmest Grønningen, var Skænken med dens Appendiks af Madvarer, Øl, Brændevin etc. Bag Skænken tronede Værten i blaastribede Skjortearmer, hvidt Forklæde med Smæk og Nathue paa Hovedet. I hver af de 2 Stuer stod midt paa Gulvet et Bord med Stole omkring, ligeledes var der ogsaa ved Vinduerne anbragt Borde og Stole.

Over hele Lokalet hvilede en temmelig blandet Odeur af Øl, Brændevin og Punsch samt Os af Tællelys, Tranlamper og Piberøg.

Naar man hører, at Bygningen ialt kun rummede 4 Stuer, et Par Kamre samt Køkken, og at dens hele Kvadratindhold kun var paa ca. 270 Kvadratalen, kan man jo nok tænke sig, at der ikke har været overvættets megen Plads. Dog, hvor der en Hjørterum, er ogsaa Husrum, og Gæsterne følte sig altid vel tilpas i de lave, tran-

ge, røgfyldte Stuer, hvor der blev drukket bravt og tæt. Hændte det sig — og det hændte meget tidt —, at en havde faaet lidt vel rigelig af de vaade Varer, saa hed det i den stedlige Terminologi, at vedkommende havde »taget Højden af »Brokkensbod«.

Beværtningens mærkelige Navn »Brokkensbod« skyldtes ikke, som man mulig kunde tænke sig, Brokfuglen, men derimod Toldbetjent og Visitør Jens Sørensen Brock, der allerede saa langt tilbage som i 1589, altsaa paa Christian den 5tes Tid, nævnes som Ejer af det lille Hus.

Jens Brock fik af næmnelde Konge Privilegium for sig og sin nærmeste Familie til at udskænke Øl og dansk Brændevin for Folk.

Hans Sønsøn, der ligeledes hed Jens Brock, fik Privilegiet overtaget i 1731, og han blev saaledes den, der officielt var Værten i »Brokkensbod«, men i Virkeligheden var han ikke den, der personlig skærkede Øl og Brændevin ud til de tørstige Søfolk (dertil havde han en Bestyrer), thi han var en meget fin, fornem og betitlet Herre. Han blev nemlig lidt efter Kancellisekretær,

Kancelliraad, Justitsraad og sluttelig Etatsraad og Arkivar i det danske Kancelli, i hvilken Egen- skab han døde i 1780.

Efter hans Død fortsattes Beværtningen af hans nærmeste Slægt indtil Aaret 1792, da Rente- kammeret, d. v. s. Staten, overtog Ejendommen og bortforpagtede selve Driften.

Samme Aar, som Rentekammeret overtog den gamle, over 100-aarige »Brokkensbod«, blev den- ne forevigtet paa den danske Skueplads, idet P. A. Heiberg henlagde en af Scenerne i sit Synge- stykke »Chinafarerne«, der opførtes 1. Gang den 2. Marts 1792, til selve den berømte Sømandsbe- værtning. I dette Syngestykke forekommer nem- lig et Intermedium, som af P. A. Heiberg beskri- ves saaledes:

Skuepladsen forestiller en Stue i Brokkens Bod. Dans med Pantomime af Chinafarere, der forære deres Kærestes Silketørklæder og andre chinesiske Varer. Jøder, som købe og tuske adskillige Snurrepiberier. Nogle, som spille Kort, andre, som drikke o. s. v.

Syngestykkets tvende andre Akter foregaar dels paa Toldboden, dels i Haven til »Brokkens- bod«s Genbo »Toldbod Vinhus«. En af Hovedper- sonerne er Kælderpigens Birgitte, der tjente sidst- nævnte Sted, og da »Chinafarerne« genopførtes i Sæscenen 1891—92 paa det kgl. Teater, blev den- ne Rolle udført af Fru Oda Nielsen, der var den af alle de Rollehavende, som gjorde mest Lykke, endog mere end Olaf Poulsen.

I en morsom Vise af Maleren Constantin Han- sen om Sømanden »Ole Skeje i Rom« er ogsaa »Brokkensbod« blevet forevigtet, thi Constantin Hansen lader her den brave Ole Skeje bl. a. synge:

Og ligesom jeg sidder allerbedst i Brokkens Bo',
og havde næppe faaet mig en Snaps eller to,
kommer Baadsmanden ind,
gør en Helvedes Vind,
som han da alletidsens plejer van, den Vissenspind.
Og saa sa' han uden Had:
»Den Onde splitte dig ad!
Fregatten skal lette; ombord straks, din Rad!«

»Brokkensbod« var efterhaanden blevet mere og mere brøstfældig, thi Ejeren, Staten, ofrede kun det mindst mulige paa dens Vedligeholdelse, og tilsidst besluttede man sig da til Bygningens fuldstændige Nedrivning, hvilket skete i Maj Maaned 1855, altsaa i Aar for 70 Aar siden.

Da Huset var jævnet med Jorden, var der en unavngiven Poet, der i det humoristiske Ugeblad »Uglen« for Fredag den 1. Juni 1855 sang dens

Svanesang i en lille »Dramatisk-Illustreret Baga- tel« med Titel »Brokkensbod«.

I denne forekommer der følgende 5 Personer:

Lars Christian.....	} Sømænd, nylig hjem-
Ole Skeje	
Neptun	en gammel Ulk.
Bacchus	Brændevinsbrænder.
Venus	Fiskerkælling.

Sømanden Lars Christian er den, der i en Sang til Melodi »Vi Sømænd gør ej mange Ord« opfri- sker Mindet om den nedrevne, traditionsrige Byg- ning:

Hvor blev Du af vor Brokkensbod —
Den Onde tordne i'et!
Tømt er der nu, hvor før Du stod,
Du kunde jo dog biet,
Til vi kom hjem fra fjerre Strand,
— Vi blev dog ej saakænge —
Sig, Kammerat! hvor nu vi kan
Os faa en Pægl for Penge.

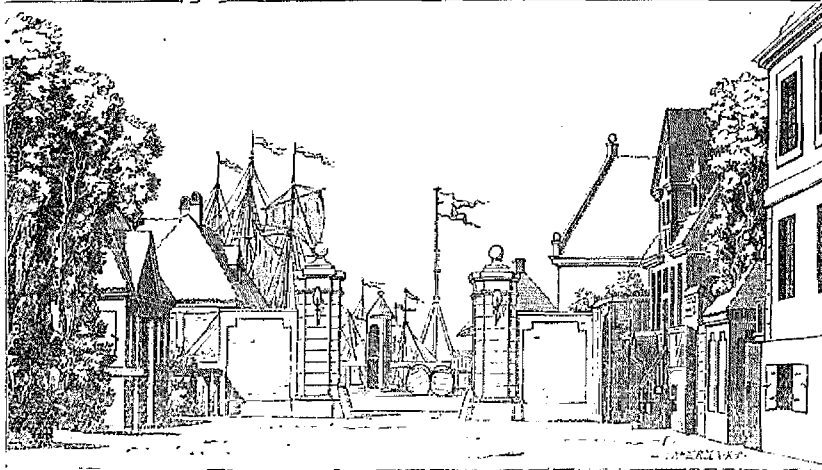
Der var gemytligt, der var sundt,
Der fik man store Snapse.
Ja, man fik Snapse Stuen randt,
Og der kom ingen Lapse,
Kun blot solide Folk, der kom,
Som ikke brugte Briller,
Og »Fløjte Carl« sang højt derom
Med Bas og tykke Triller.

Man drak en Æggesnaps blandt,
Og ægte danske Skaller;
Thi at der vanked' Prygl, er sandt,
Nu den Raison bortfalder.
De rev Dig ned, Du gamle Ærn!
Indtil Din sidste Lægte,
— Nu maa vi ind i »Ilvide Bjørn«,
Hans »Akkevit« er ægte.

Saa hvil i Fred, Hotel du Brok,
Din Lige vil ej findes;
Saa længe som der drikkes Grog —
Dit Navn skal altid mindes!
Heel Mangen vist vil undres, naar
Han kommer og maa findes:
At Brokkensbod ej mere s'aaer —
— Et Hurra for Dit Minde!

Der er i denne »Mindevise« enkelte Ting, som trænger til nærmere Forklaring for den nuleven- de Slægt.

»Fløjte Carl«, hvis virkelige Navn var Carl Kat- tentid, var en af Datidens fløjtespillende Gaard- musikanter; han var født i København den 2. De- cember 1795 og døde først den 9. Maj 1887, hen- ved 92 Aar gammel. Jeg mindes at have set ham som en høj, krumbøjjet Skikkelse med et mæg- tigt, kridhvidt Skæg stavre rundt i Byens Gader,



Dekorationsskitse til »Chinafarerne«. (Det kgl. Teater),

støttende sig til to lange Stokke, som han havde forlænget ved at stikke dem ned i et Par gamle Fløjter.

Det i 3. Vers anvendte Ord »Raison« er sandsynligvis en Eufemisme for Sømandsudtrykket »Ranson«, d. v. s. »Ration«.

»Den hvide Bjørn« var et kendt og søgt Brændevinsbrænderi, som laa paa Toldbodvejen Nr. 30, ikke langt fra »Brokkensbod«. Dets Indehaver var i 1855 Brændevinsbrænder M. A. Bjerre.

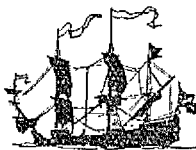
Skraas for »Brokkensbod« laa »Toldbod Vinhus«, til hvis Have et af Akterne i »Chinafarerne« var henlagt. Det forsvandt omkring 1890 for at give Plads for Frilagerbygningen. Oprindeligt havde det været et i 1669 opført Træskur til Udsalg af Drikkevarer etc., men da dette Foretagende viste sig at være temmelig indbringende, opførtes i 1732 en stor grundmuret Bygning som et finere Beværtningssted, fra hvilket man havde en glimrende Udsigt over Rheden og Sundet med alle de mange Skibe. Til Bygningen hørte en stor

og smuk Have. »Toldbod Vinhus« var af en ganske anden Karakter end dets Genbo »Brokkensbod«, og dets Gæster var hovedsagelig Skibskaptajner, Styrmand og deres Bekendte.

Oprindeligt var dets Navn »Toldbodhuset«, og i detses Kælder var der indrettet en Vinstue; i Tidernes Løb er da Navnet »Toldbodhuset« og Vinstuen blevet slaaet sammen til Fællesnavnet »Toldbod Vinhus«.

Ældre Københavnerne vil endnu kunne mindes den høje, statelige Bygning med Haven, i hvilken der var Koncert om Sommeren. Til stor Sorg for mange, der yndede at gæste den hyggelige Restaurant, blev denne, som ovenfor bemærket, nedrevet omkring 1890, og Frilagerbygningen indtager nu en Del af dens Plads. Samtidig forsvandt den ene Halvdel af »Lumskebugten«.

Med »Brokkensbod« mistede for 70 Aar siden Byen en af sine mest karakteristiske Sømandsbeværtningssteder, men Mindet om den lever endnu den Dag i Dag.



PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.

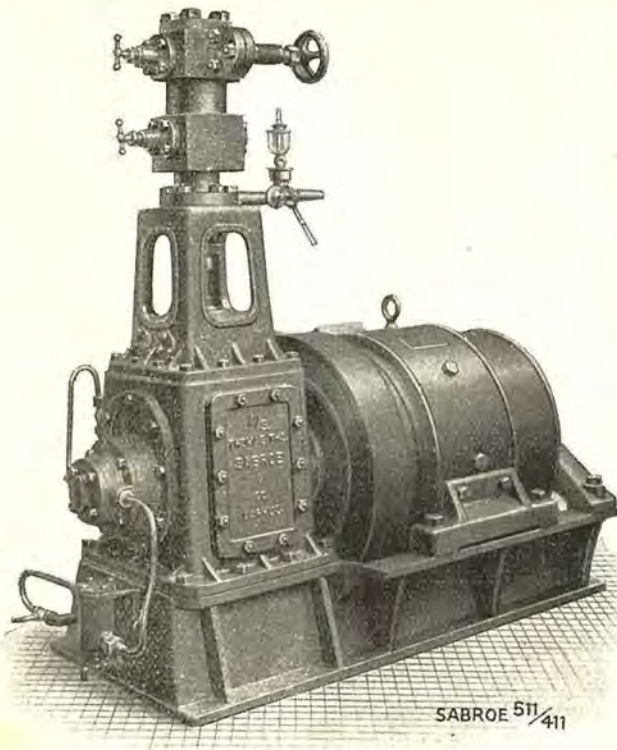
STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformål at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

DEN DANSKE SABROE-KØLE-



»Sabroe Kølemaskine« med direkte koblet Elektromotor som opstillet i M/S »DANMÆRK« for Afkøling af Proviantrum.

Da Anvendelsen af Kølemaskiner for et halvhundrede Aar siden begyndte at tage Fart, havde man straks Opmærksomheden henvendt paa disse Maskiners Anvendelse i Skibe, og lige fra Begyndelsen udvikledes særlige Typer af Marinekølemaskiner, bygget ned med de Forhold for Øje, hvorunder Maskinerne skulde arbejde om Bord.

Det blev dampdrevne Maskiner, sammenbygget saa tæt som muligt med deres Dampmaskiner og derfor selvfølgelig med mange Lighedspunkter med disse Maskiner.

I mange Aar var denne Type den eneraadende, og ogsaa herhjemme byggede A/S. Thomas Ths. Sabroe & Co. i Aarhus mange dampdrevne Marinekølemaskiner og udviklede en særlig Type, der den Dag i Dag bruges i Dampskibe hele Verden over.

Da Motorskibene kom frem, og da der i disse almindeligvis ikke findes Damp, men Elektricitet til Drift af Hjælpemaskineriet, maatte Kølemaskinerne for disse Skibe ogsaa konstrueres for elektrisk Drift. Dette var i og for sig ikke noget nyt, men Fremtiden for saadanne Maskiner laa nu helt anderledes end før, og for dem, der troede paa Motorskibenes Udvikling, var det da naturligt at søge at udvikle en Marinekølemaskine af en saadan Type, at den passede til Motorskibene og deres specielle Teknik paa samme Maade, som de tidligere kendte Typer passede til Dampskibene.

Ligesom de store Motorskibe havde deres Udspring fra Danmark, var det da kun naturligt, at det ogsaa blev et dansk Firma, der først naaede at fremstille en for disse Skibe praktisk indrettet Kølemaskine.

Dette skete imidlertid ikke paa een Gang, idet der er foregaaet en betydelig Udvikling fra den Sabroe-Køle-

maskine, der blev opstillet om Bord i M/S. »Selandia«, og til den, der i disse Dage er opstillet om Bord i M/S. »Danmark«.

Det kunde være fristende at vise denne Udvikling gennem en Række Billeder, men da det jo nærmest maa være Resultatet, der interesserer, vil vi nøjes med at vise nogle Billeder af Maskiner af forskellig Størrelse af den mest moderne, elektrisk drevne Sabroe-Type, idet disse Billeder vil give et godt Helhedsindtryk af Typen, saaledes som den nu fremtræder.

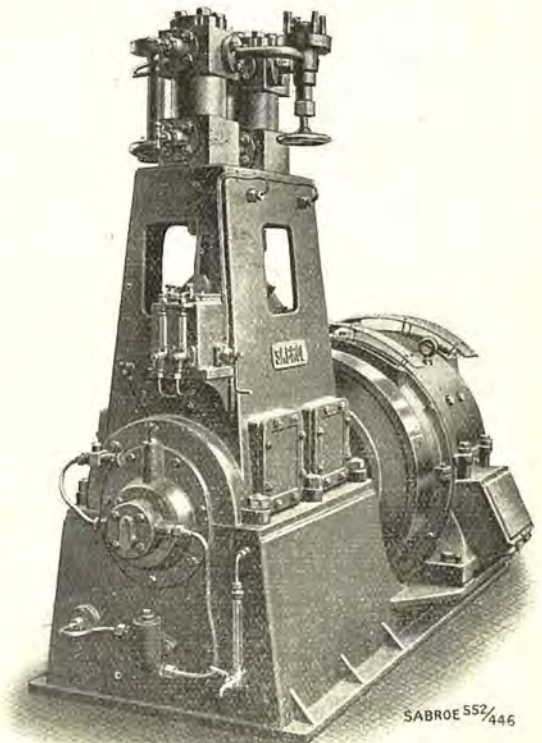
Som man vil bemærke, er Maskinens Hovedkendetegn, at Kompressoren er direkte koblet — uden Tandhjul, Kæde eller anden Udveksling — til en Elektromotor, der er af langsomtgaende Type, hvorved man opnaar en rolig og lydløs Gang.

Endvidere arbejder Krumtapper i helt lukket Krumtaphus, og den saavel som Plejlstangen er forsynet med Tryksmøring fra en særlig Pumpe, medens Pakdaasen smøres fra en anden Pumpe. Smøringen er saaledes sikret paa bedst mulige Maade.

Maskinerne er forsynede med Staalcyindre af Sabroes sædvanlige Konstruktion med de Ventiler, der har bidraget saa væsentligt til disse Maskiners Ry, men desuden er saavel Cyindre som Pakdaaser indrettet med særlig Afkøling, saaledes at de arbejder koldt, selv i Troperne, med meget varmt Kølevand.

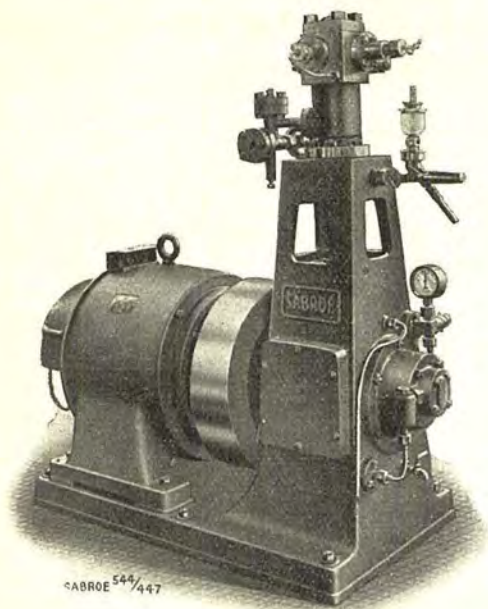
Med disse Maskiner om Bord er mange Motorskibe allerede sejlet ud, og de arbejder støt Døgn efter Døgn Uger igennem, baade hvor det gælder Opbevaring af Proviant, og hvor det gælder Transport af kostbare, let fordærlige Ladninger, der skal bringes gennem Troperne.

De danske Motorskibe sejler stolt af Sted og ses af alle og spreder Danmarks Ry vidt om, og kun som et



Sabroe-Kølemaskine med direkte koblet Elektromotor opstillet i en Række italienske Motorskibe.

MASKINE FOR MOTORSKIBE

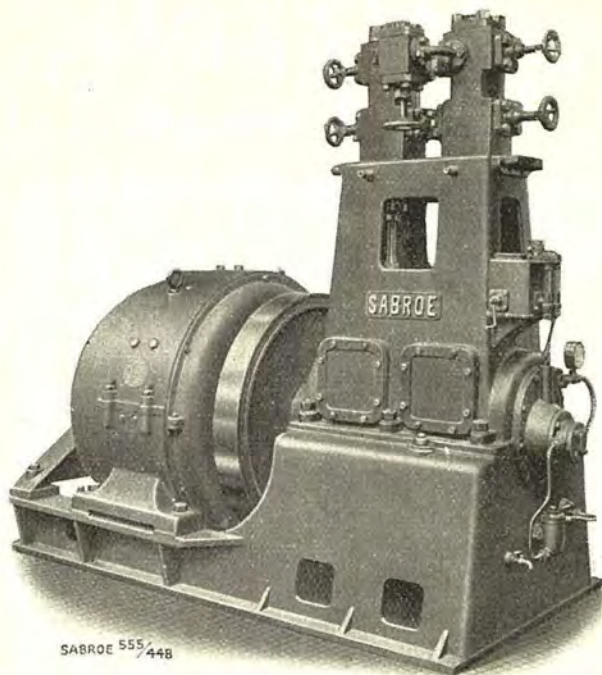


SABROE 544/447

Sabroe-Kølemaskine med direkte koblet Elektromotor opstillet i den danske Eksportbaad M/S »PARKESTON« for Afkøling af Last for Landbrugsprodukter og Proviantrum.

beskedent Led i hele den store Mekanisme findes de danske Sabroes Kølemaskiner et Sted i er. Krøg af Maskinrummet.

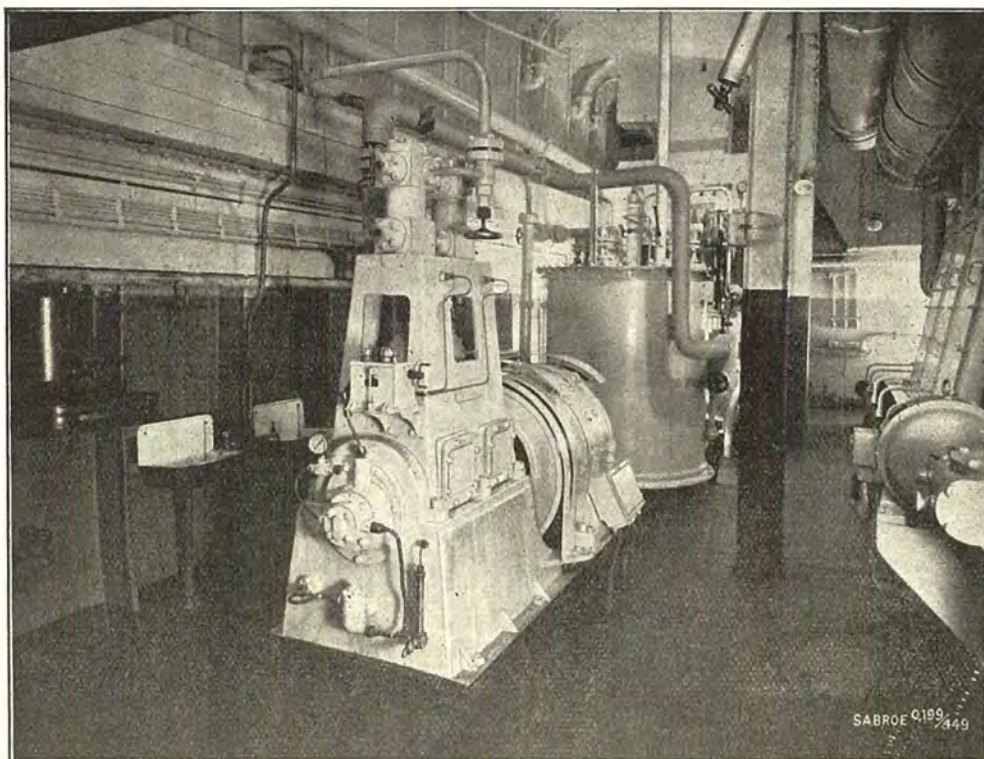
Men ikke blot i danske og udenlandske Motorskibe, ogsaa i mange Dampere af dansk og udenlandsk Nationalitet findes Sabroes Køleanlæg for Proviant eller



SABROE 555/448

Sabroe-Kølemaskine med direkte koblet Elektromotor Fire Maskiner som denne er opstillet i de svenske Baade M/S »AKSEL JOHNSON« og M/S »ANNIE JOHNSEN« for Afkøling af Lastrum for Frugt.

Ladning, og da der herom kan fortælles et og andet af Interesse, skal vi i en følgende Artikel give en nærmere Beskrivelse af nogle af disse Anlæg.



SABROE 919/449

Arrangement af Sabro-Kølemaskinen om Bord i M/S »PARKESTON«.

Nilfisk

den danske Støvsuger.



RING TIL
9650
OG FOR-
LANG
KATALOG



Nilfisk
Støvsugeren
er uundværlig

i ethvert Rederikontor
A/s Fisker & Nielsen
Peter Bangsvej 30, København F.

Nedskrivning.

Den svenske Sukkertrusts Rederiafdeling i Malmø har

M/S DANMARK

Ø. K. har døbt sin sidste Nybygning »Danmark«.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse, det har en Dødvægt af 12,400 Tons og er dermed Ø. K.s største Motorskib. Længden er 460 Fod. Eredden 59 Fod, Lastedybgangen er 28 Fod og 10 Tommer. Det er udstyret med 16 elektriske Lossespil, elektrisk Ankerspil og elektrisk Værpespil, alt af Thomas B. Thriges Fabrikat. Styremaskinen er af John Hasties hydraulisk-elektriske Type. Naturligvis findes der ogsaa Tradløs om Bord.

Der er 6 Lastrum med ialt 6 Luger. Rummenes samlede Kapacitet andrager 647,300 cubic feet. En Del af Rummel midtskibs er indrettet som 4 Tanke, beregnet for Transport af 1,210 Tons Bønneolie.

Hele Dobbeltbunden er indrettet til at kunne føre Brændselolie, saaledes at Skibet i alt kan medføre ca. 1,460 Tons Olie, svarende til 80 Dages Forbrug med 12½ Mils Fart.

Omkring de fire slanke Master grupperer sig følgende inpornerende Losseværk: Fire 3 Tons Bomme, tolv 5 Tons Bomme og to Kraner pa henholdsvis 40 og 30 Tons Loft.

Skibet drives af to 6-cylindrede Dieselmotorer, nyeste Konstruktion, enkeltvirkende 4 Takts, af Krydshovedtypen. Begge Maskiner udvikler tilsammen 5,400 I.H.K. og giver det lastede Skib en Fart af 12½ Mil. Hjælpe-maskineriet bestaar af tre 4 Takts enkeltvirkende Dieselmotorer, hver paa 100 E.H.K. Til hver Motor er direkte koblet en Dynamo paa 65 K.W.

Kahytterne og Salon er tegnet af Arkitekt Brummer og som sædvanlig i Kompagniets Skibe pragtfuldt udstyret og Folkelukaerne er fortræffeligt indrettet med 2 Mandskamre og særlig Messe, Officerernes Kamre og Messe.

»Danmarks« Fører er Kaptajn C. Knudsen, Maskin-chef er C. V. Christensen.

atter solgt et af sine Skibe. Dampere »Pandion«, som i Maj 1920 blev indkøbt fra Danmark for 1,665,000 Kr. Skibet, der maaler 787 Nettotons, er bygget 1917 i Holland og blev nu af den nye Ejer, Rederiaktiebolaget Fredborg i Verkeback, kun betalt med 230,000 Kr. Det faar nu Navnet »Fredman«.



Lad ikke ømme
Fødder spolere
Deres Balaften!

De fleste Mennesker véd af Erfaring, hvilke Kvaler ømme Fødder kan forvolde. Disse Kvaler kan De imidlertid nu paa den nemmeste og behageligste Maade undgaa: Har De Ligtorne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve RADOX (Radiates Oxygen). Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser et Minut længere end nødvendigt, naar RADOX vil gøre en Ende paa Deres Lidelser for bestandigt Intet Plaster eller Smertefuld Operation er nødvendig. Tilsæt 1 Skefuld RADOX til et Fodbad paa 4 Liter godt varmt, sæbeholdigt Vand, og Ligtornerne samt den haarde Hud kan i de fleste Tilfælde fjernes uden Smerte; i ordartede Tilfælde kan 2 à 3 Fodbade være nødvendige. For ømme Fødder bruges 1 Spiseskefuld RADOX til Fodbadet, og al Ømhed forsvinder. RADOX er uundværligt i alle Hjem.

RADOX

(RADIATES OXYGEN)

Paa Apoteker, hos Købmand, i Parfumerier og Sæbeudsalg til Kr. 2,50 pr. Stk.

H U S K

Nolfi's store Aarsudsalg

af Møbler, Tæpper, Senge,
Gardiner og Sengeudstyr

begynder den 3. Januar.

Forlang Katalog.
Telefon Central 14570

Nørrevold 18.
(vis a vis Ørstedsparken)

Toldvæsenets Kystpatrouille gør et glimrende Kup. — En tysk Motorskonnert med en mægtig Spritladning anholdt paa dansk Søterritorium.

Det er lykkedes en af Toldvæsenets Motorjagere »Ternene« under dens Patrouillerings-tjeneste i Sundet at gøre en glimrende Fangst.

Da den fornylig befandt sig oppe i Drogden, observerede den en tysk Motorskonnert »Erbgrossherzog Friederich August« af Hamborg, der var paa Vej nord-efter. Saasomt man havde faaet den paa Pragehold, raabte »Ternene« Fører, Overtoldbetjent Christensen, den an og spurgte, hvor den skulde hen og hvad dens Ladning var. Der blev svaret, at det var Stykgods, og at den var paa Vej til Kattegat. Overtoldbetjent Christensen var ganske klar over, at det var et Smuglerskib, han havde for sig, men da Motorskonnerten paa det Tidspunkt endnu befandt sig paa internationalt Territorium, var der ikke andet at gøre end nemlig at afvente Begivenhedernes Gang og at vogte paa, hvorvidt Tyskeren vilde overskride 4 Mils-Grænsen. Dette skete ganske kort efter, at man havde praget den. »Erbherog Friederich August«, der ikke anede Uraad, da »Ternene« ikke førte Flag og rimeligvis antoges for at være af svensk Nationalitet, styrede nemlig nu Østen om: Lysbøjen paa Lillegrunden.

Denne ligger ca. 900 Meter inde paa dansk Søterritorium, og »Ternene« hejste nu straks det kongelige danske Toldflag, gik op paa Siden af den tyske Skonnert og gav den Ordre til at stoppe.

Ordren blev øjeblikkelig adlydt, hvorpaa to af Toldbaadens Mandskab gik ombord paa den formentlige Smugler. En Undersøgelse godtgjorde hurtigt, at »Erbherog Friederich August« medførte en meget stor Ladning Spirit. Ifølge dens Konnossementer var dens Bestemmelsessted Reval, men Kaptajnen, hvis Navn er Becker, kunde ikke give nogen rimelig Forklaring paa, at han i Stedet for at gaa Sønden om Sverige havde valgt Vejen rundt ad Sundet og Kattegat for at komme til Estland. Skibet blev nu erklæret for anholdt og førtes derpaa ind til Søndre Toldbod.

Chefen for Toldvæsenets Søpatrouille, Toldkontrolør Kofod-Hansen, giver en Række nærmere Oplysninger om det interessante Kup.

— Ladningen, fortalte han, bestaar af 35,400 Liter Spirit og 119 Kasser Spiritus og Likør. Det er det største Bytte, det danske Toldvæsen endnu har gjort. Hidtil var Rekordens ca. 18,000 Liter. »Erbgrossherzog Friedrich August« var os ikke ukendt som Smuglerskib. Vi véd,

at den har gjort flere Rejser mellem Kiel og Reval, og denne Gang kom den ogsaa fra Kiel. — men det var nok ikke Meningen, at den skulde til Estland denne Gang. Havnen i Reval er isspærret i Øjeblikket og Rederiet har saa valgt et andet Bestemmelsessted — hvilket, ja, det faar vi nok aldrig at vide. Skonnerten er paa 78 Tons og den har foruden Kaptajnen en Besætning paa 6 Mand, alle af tysk Nationalitet.

— Gjorde den ikke noget Forsøg paa at undvige?

— Nej, Anholdelsen foregik glat og uden Vanskelighed af nogen Art.

— Hvis nu Kaptajnen overfor Politiet vil paastaa, at han ikke har overskredet den danske Territorialgrænse?

— Den Eventualitet, svarer Toldkontrolløren, der naturligvis ikke lægger Skjul paa sin Glæde over det udmærkede Kup, har vi sikret os imod ved at forankre en Bøje paa det Sted, hvor Skonnerten blev antruffet, og yderligere bad vi Lodserne tage Pejling paa dette Sted for at efterkontrollere vor Pejling. Nej, der er ikke noget at tage fejl af. »Arvestorhertugen« sidder uhjælpeligt fast i Saksen. Nu har vi posteret et Par Patrouillebaade paa Vagt for Natten, og i Morgen vil Skibet blive overgivet til Politiet.

Fiskeriet under Færøerne.

I November Maaned er der observeret ca. 40 Trawlere ved Færøerne. Fiskepladserne har hovedsagelig været Vest for Sandø og Skuø i ca. 6—8 Sømils Afstand fra Land (Skuø Grund samt Store og Lille Kolter Grund), Sydvest for Sundø i 6—10 Sømils Afstand og Sydvest for Myggenæs Fyr i 4—12 Sømils Afstand.

Færingerne har haft en Del Jøllefiskeri i Fjordene; noget Motorbaadsfiskeri er pabegyndt nær Land og i Fjorden, men der er gennemgaaende kun smaat med Fisk.

Ca. 16 Motorbaade fra Vaag har fisket Syd for Lille Dimon og ca. 10 Motorbaade fra Trangisvaag har drevet Fiskeri samme Sted.

En Del Klipfisk er i Maanedens Løb indskibet fra Vaag og Tveraa. Prisen har været omkring i Kr. pr. kg. Der har ikke fundet Kutterfiskeri Sted.

Der har været en Grinde-Flok paa 29 Hvaler i Vaag.

Sidste Grønlands-Skib.

Krydlet Mine- og Handelsselskabets Damper »Fox III« er kommen hjem fra sin sidste Rejse til Ivigtut i denne Sæson.

En Forskrækkelse paa 22° sydl. Bredde.

af E. Nedergaard.



Det var en Foraarsdag i Midten af Oktober — skønt det kan for Resten være ligegyldigt, om det var en Foraars- eller en anden -aarsdag; thi naar man ligger i Passaten i et eller andet Hav, er Vejret jo saa nogenlunde ens paa alle Aarstider, temmelig varmt naturligvis, men dog aldrig uudholdeligt, saa længe man er til Søs.

Imidlertid var det paa Formiddagsvagten om Bord i en gammel »lemon-juice-deep-water-sailing-ship«, en engelsk Fuldrigger, der hed »Seaflower«.

»Seaflower« befandt sig ca. 500 Sømil øst for Madagaskar paa omtrent 22° S. Bredde og luntede magelig af Sted med en laber Syd-Øst ca. 4 Streger paa Bagbord's Laaring. Berginen og Store-Halsen var givet op, og Mellemstagesejlene hallet ned, men ellers var alle Sejl sat. — Passaten havde faaet det med Varme, saa den knap vidste, om den havde tilstrækkelig Luft til at holde Sejlene udspændt. Naar »Seaflower« tog en Overhaling ad Læ, slog Sejlbugene Folder, som igen rettedes ud med et Ryk, naar Skibet slingrede tilbage. — Sørerne hoppede og sprang, smaa og uskyldige, langs Skilssiden; en enkelt stramme-

de sig op og kom sydende og brusende hen under luv Laaring, løb videre forefter — medens et skingert Ekko ringlede ned fra Sejlene — og sendte et Skvalp ind af de luv Spygatter paa Stordækket, saaledes at Grisen, der laa og gasede sig ved Sturlugen i Skyggen af Sejlene, saa ugidelig, at den ikke gad slaa Krølle paa Halen, med et arrigt Grynt maatte rejse sig og søge et andet og sikrere Hvilested. — I Kølbandet spadserede en enlig Havsva, men ellers var der intet levende at se udenfor Skibet.

Vagtmandskabet var beskæftiget med Malerarbejde. »Seaflower« var »homeward bound« for Falmouth for Ordre, og derfor skulde den males og pudses op over det hele for dog at se en lille Smule anstændig ud ved Hjemkomsten.

Paa Fokkemasten var en dansk Letmatros, Svend, ifærd med at male Brambardunerne. Han var kun iført en tynd og pjaltet Skjorte med korte Ærmer, Arbejdsbukser og havde chileanske Plattingsko paa Fødderne. Ved hans Livrem hang en Malerpotte, og med en Tot Twist emadrede han Maling paa Bardunerne. Uden at være Linedanser balancerede han i godt 100 Fods Høj-

de paa en tynd Line, der med et Par Halvstik var gjort fast omkring Bardunerne, og som han med Fødderne nemt kunde skubbe nedefter, naar et Stykke var malet færdigt.

Da han naaede ned i Højde med Salingen, blev der slaaet Glas paa Dækket, og da det var ham, der skulde løse af ved Røret, hængte han Malerpotten fra sig og begyndte at gaa nedefter. Paa Vejen mødte han en Kollega, en Svensker, Allan, der masede opefter med Baadsmandsstol, Jølle og Maling. »Hvor skal du hen?« spurgte Svend. »Aa, fy Fa'n, sa'n Allan, »jeg skal male Røjlstaget«. »Ja, saa maa du »hurry up«, sagde Svend, »ellers bliver du ikke færdig til Vagtskifte«.

Lidt efter stod Svend agterude ved Rattet og delte den Smule Opmærksomhed, som han nødvendigvis maatte holde i Live trods Solvarmen, mellem den sorte Styrestæg, Grisen og Stordækket, Havsvalen i Køl vandet og Skipperen, der i et Par Morgensko sjokkede op og ned ad Poopens Dæk. Samme høje Herre, som figurlig talt var meget lille, var iført en lignende Mundering som Svend, idet han dog markerede sin Værdighed ved at have lange Ærmer i Skjorten og paa Hovedet en Straahat, hvis Pild var gaaet i Stykker i den ene Side, saaledes at Haaret strittede ud. Han paastod altid, at det var den bedste Tropehat, han nogensinde havde ejet. — Sin Værdighed som »Den Gamle« fastslog han ved at have Ansigtet oversaaet af lange rødlige Skægstubbe.

Solen nærmede sig efterhaanden Meridianen i Nord, og det blev varmere og varmere. — Fra Rigningen lød en Gang imellem det monotone Varsko om at fire paa en Baadsmandsstol og gøre fast igen. — Skipperen blev træt af sin Vandring og stod lænet op til Krydsvantet.

Da Svends Rørtørn paa den Maade havde sneget sig hen, blev han alløst af en finsk Matros. — Lige i det Øjeblik, Svend traadte ned fra Ristværket ved Rattet, susede et mørkt Legeme ned paa Forkant af Fokkemasten, gik ret igennem den gamle Passatfok og endte med en dump Lyd paa Fordækket mellem Bakken og Folkelugaret, et Sted, som ikke kunde ses fra Poopen. Der gik ligesom et elektrisk Stød gennem de tre Mænd agterude. De stod som lamslaaede. Svend havde en Fornemmelse, som om Marven flød ud af hans Kroglar, og alle Musklerne mistede deres Spændkraft. Gennem hans Hjerne fo'r Tankerne i hur-

lig Rækkefølge efter hinanden: »Røjlstaget — Allan — faldet ned — slaaet ihjel.«

Den første, der foretog sig noget, var, som det sig hør og bør, »Den Gamle«. Han fo'r ned ad Trappen og klaprede langs Stordækket, saa stærkt han kunde, indtil han naaede Lugaret; langs med det sneg han sig, som om han vilde liste sig bag paa en eller anden; man kunde se, at han invendig gruede for det Syn, som han ventede, der vilde møde ham.

Imidlertid arbejdede Svends Tanker videre, og uden han egentlig selv vidste det, gennemgik han Allans Lyder og Dyder: »Rigtig flink Kammerat, men et forbandet Skvadderhø'de alligevel. — Mærkeligt, at han ikke for længe siden havde forvoldt en Ulykke. Han havde det jo ligesom saa mange Kvinder: reflekterede aldrig over, hvad han gjorde, eller tænkte paa Følgerne. — Selv slap han nu altid godt fra det. — Og — hvem véd, om han ikke ogsaa denne Gang har leget Kispus med os.« Da denne sidste Tanke slog ned i Svend, løb han forefter samtidig med, at han gennem Aabningerne mellem Sejlene holdt Øje med Røjlstaget — og ganske rigtig — dér i ca. 140 Fods Højde hang Svenskeren og dinglede i een Aarm. Nu gjorde han en Kraftanstrengelse, fik fat med den anden Haand og saa med Benene, hvorefter han langsomt begyndte at klatre opefter. Lidt senere sad han velbeholden oppe paa Røjlraaen og hvilede sig. »Nederdrægtig godt gjort«, tænkte Svend, idet han gik forefter, »at kunne klatre op ad et Stag, der lige er smurt ind i Maling, ovenpaa det Chock, han maa have faaet, da Baadsmandsstolen pludselig stak af; den kunde du sgu ikke have klaaret.«

Forude kiggede man paa Hullet i Fokken og paa Baadsmandsstolen med den smadrede Malerpotte. — Skipperen var saa lettet over Sagens Udfald, at han rent glemte at give Allan en »Opsang«, da denne kort efter kom ned fra Rigningen.

»Hvordan kunde det gaa til?« blev der naturligvis spurgt fra alle Sider. »Aa, Fa'n«, sa'n Allan, »det véd jeg ikke; jeg maa jo have gjort fast paa et forkert Sted. Tilfældigvis havde jeg fat i Staget med den ene Haand, ellers« Han fuldendte ikke Sætningen, og det var heller ikke nødvendigt.

Saa gik Vagten i Gang med at slaa det hullede Sejl fra og slaa en ny Fok under.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM



IVER C. WEILBACH & Co.

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

Grundlagt 1755.

Kompasser &
Nautiske Instrumenter

Eneste Specialforretning i Danmark.



NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26¹



REGISTERED TRADEMARK

„ROYAL“ LTD.

VALBY — COPENHAGEN

CABLES: ROYALJAMBON

SELECTED COOKED

„ROYAL HAM“

DANISH BONELESS

HIGHEST AWARD
COPENHAGEN

EXHIBITION 1923.

GOLD-MEDAL. COPENHAGEN 1925.

PURVEYORS TO H. M. THE
KING'S ARMY AND NAVY

AALBORG TAFEL AKVAVIT.



Tryk paa Midten



TELF. CENT 2594.

Forlang altid TEDDY Skooreme
Kvaliteten uovertruffen!

og Æsken er aaben!

Brug kun
HEMPEL'S
PATENT
FARVER



ULF

D. F. Schnack
Vinhandel

Grundlagt 1774



N y h a v n I

Ilj. af St. Strandstræde

Telefon 1528

Folkebibliotekernes
Depotbibliotek



AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,
Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Ruléfart

paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa

af ostasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter,
Ekspert til oversøiske Pladser af evropæiske Produkter.
Skov- og Savmølletrif i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.