



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Skibskibredier, Forening for Officerer og Mandskaber i Handel og Orlugmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- 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

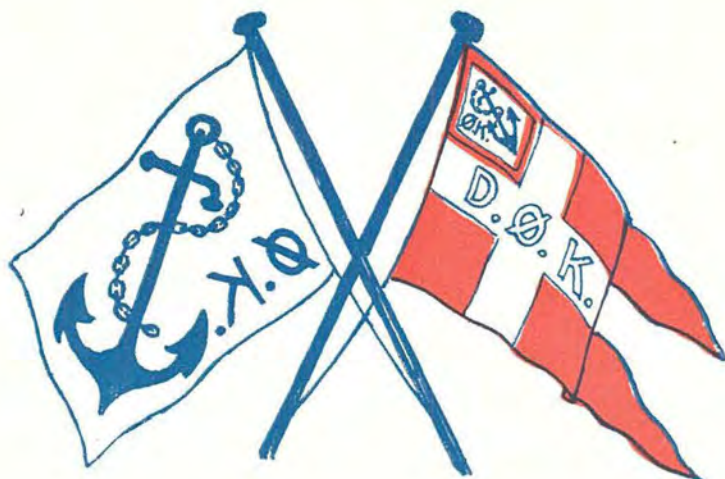


NR. 1  
1926.

NAAR VINTERSTORMEN RASER  
The way of the Tramp-ship.

JANUAR  
3. Aarg. I Kr.





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,

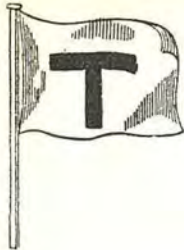
*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov- og Savmølle drift i Siam.*

---

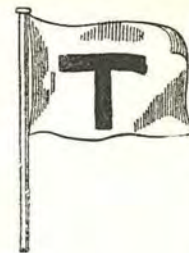
ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,  
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.





# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGADE



TELEFON CENTRAL 3930

Ejeren af M/B  
„ECKMANN“,  
Herr C. Carlsen, Thursø  
skriver: —

Thursø, 20/9 1923.  
Thornycroft Scand. A/S  
København.

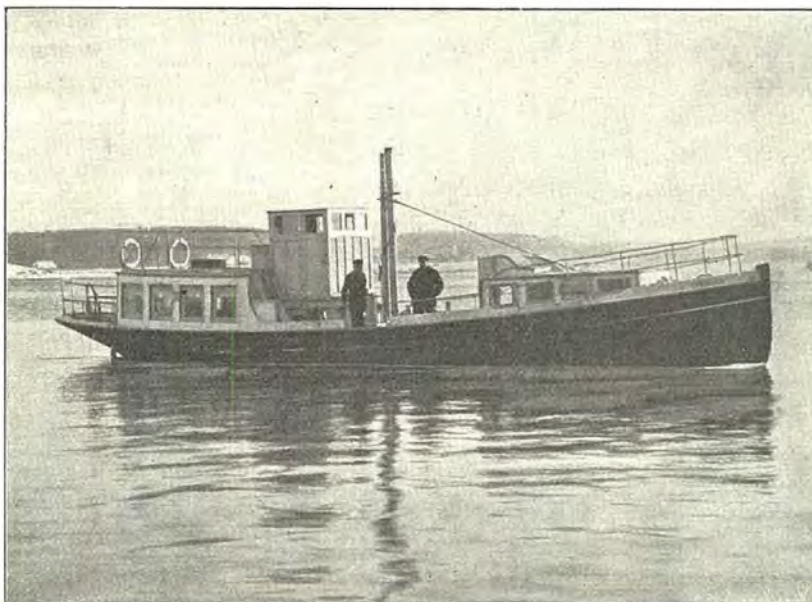
I Sommeren 1920 levede De mig en 30 H.K. Thornycroft M/4 Petroleumsmotor ned Thornycroft Reducergear, og den har i de forløbne 3 Aar arbejdet til min fulde Tilfredshed.

Motoren er installeret i en Passagerbaad, der løber daglig mellem Thursø og Svøndaorg, 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.

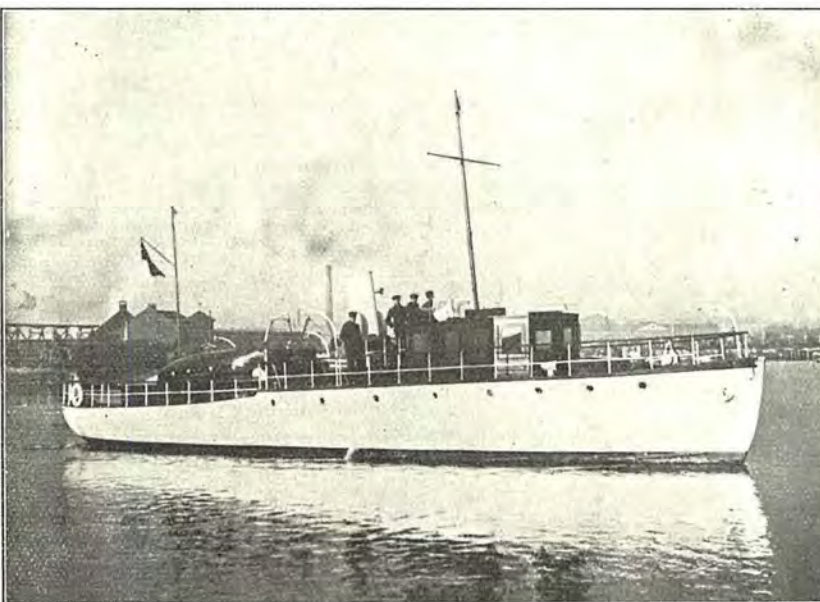
sign. C. Carlsen.  
M/B „ECKMANN“

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/B „ECKMANN“  
Færgebaad Svøndaorg—Thursø. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M/4 Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knøb.



M/Y „SCARAMOUCHE“  
75 Fod lang Lystyacht forsynet med 2 Stk. THORNYCROFT Model C/4 Motorer. Fart ca. 10 K.

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 Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertræffenhed.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7½—75 H.K. for  
Benzin Start og Petroleum Gang.

„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 bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
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.

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

## 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: Dampskibssassurancesforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskab, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## Kedelrensning

Rustbankning  
Ældst, 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.

Sølove-



Olietøj

N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

ENHVER SØGUT VED, AT

## OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA  
VERDENSMARKEDET

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
3231.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
3231.

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

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8832, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr. »Proviants«



# 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.

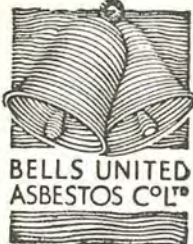
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## 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.

Telf. Helrup 1619  
Værk. Danisee  
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-  
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningssriketten

**„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. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

**DICK'S  
MARINE  
OILS**

Grundlagt 1875

## Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark



## P. BROWN JUN. & Co.

AMALIEGADE 43 - COPENHAGEN - DENMARK

Chartering Agency and SHIP OWNERS

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 Tøvværk**

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

**JULIUS MARSING**  
KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikan-  
ters Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings  
Engageringsbureau**

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

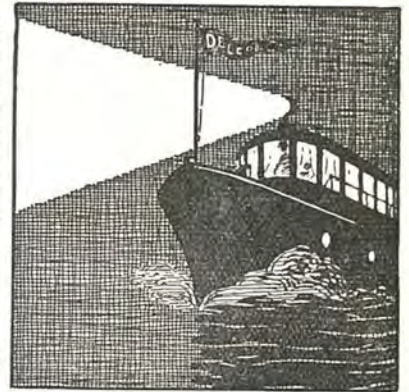
som anviser dygtige og kvalificerede Maskin-  
mestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs  
som til Virksomheder i Land.

**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. Erstatler Nødsender-  
Akkumulatoren.

Forlang vort Katalog.

**J. INGVARSEN**  
Ingeniørforetning.  
Vestervoldg. 14, Kbhvn. B.  
Telefon 12.526.



Branches-  
Abo and Hangö

**H. ELMGREN & Co.**  
HELSINGFORS

Telegraphic Address-  
„Elmgrenco“

Forwarding Agents Shipbrokers, Chartering & Insurance Agents.

## INDHOLD

*Forside i Farver:* Naar Vinterstormen raser.

Indledning af Redaktøren: *Det nye Aar.*

*Kaperkrig til Lands og til Vands.* Fortælling fra Vest-  
indien efter hidtil utrykte Kilder. Af *Kay Larsen*,  
illustreret af *Christian Bogø*.

*København—London i Kaproningsbaad,* Beretning om  
Sagfører *Niels Ventegodt*, Guldsmed *Ulskov-Niel-*  
*sen* og *Fru Ventegodts* eventyrlige Rotur i aaben  
Baad, med talrige Fotografier.

*Under kinesisk Flag af Kapl. Larsen.* Skildring af Fyr-  
inspektionstjenesten i Kina.

*C. F. Rich & Sønner.* Et gammelt Firmas Historie af  
*Carl C. Christensen.*

*Fra Sejlsportens Verden med Foto.*

*Jubilerende Mestre,* med Foto.

*En gammel Hovmester,* med Foto.

*Sømandens Hjem og Hjemmearbejde.*

*Nolfis Præmieopgave.*

*Nyt fra Søens Verden.*

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgivet af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvaarlig 5 Kr. plus Porto: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 1 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

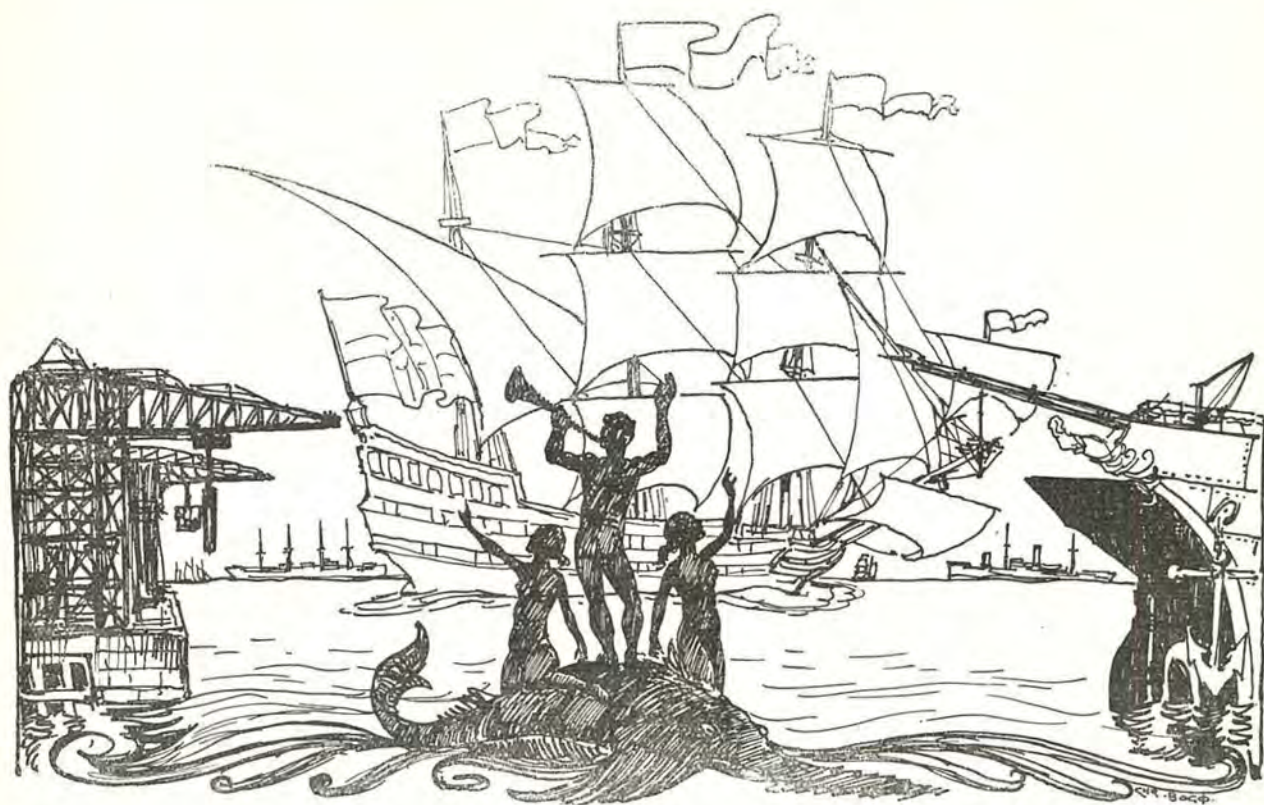
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.





## Det nye Aar.

Ved Nytaarsskiftet bringer VIKINGEN alle sine talrige Venner en hjertelig Tak for det svundne Aar. En Tak fordi de bar over med Mangler, Fejl og Forsinkelser og sammen med os haabede paa Bedring i den kommende Tid. Men VIKINGEN ønsker saa endvidere sine Venner et glædeligt Nytaar, og det vil jo igen sige, at vi alle i det hele og store ønsker Danmarks Skibsfart lykelige og gode Kaar.

VIKINGEN er fra November udsendt af A/S BLADFORLAGET VIKINGEN, uden at dette dog medfører nogen Ændring i Bladet udadtil, ihvertfald kun forsaavidt, at vi mere og mere vil være i Stand til at opfylde de mange Løfter, vi har givet. Vi har tidligere omtalt de fortvivlede Arbejdsforhold sidste Aar og Starten, ogsaa VIKINGEN sukker efter bedre Tider. Men med Stolthed ser vi tilbage paa Tiden, som svandt, een Kendsgerning er der dog, eet Resultat i Behold: VIKINGEN eksisterer endnu, VIKINGEN gaar fremad! Hvad det kom an paa sidste Aar, var ikke at fordybe sig i Detaljer, men at sørge for at Skruen stadig løb rundt, at Hjulene ikke gik istaa.

I selve Bladets Eksistens ligger dets Værdi. Med flere Tusind Plakatforsider



fortæller VIKINGEN i stærke Farver hver Maaned, at Søens Billede skifter, at Danmark er en søfarende Nation. I den brogede Række af Blade lyser VIKINGEN's særprægede Ansigt, hver eneste Forside er et Bud fra Søens Verden, et Trompetstød, der før eller senere vil øve sin Virkning, nemlig at faa Folk i Land til at fornemme i Daglivets Handel og Tale:

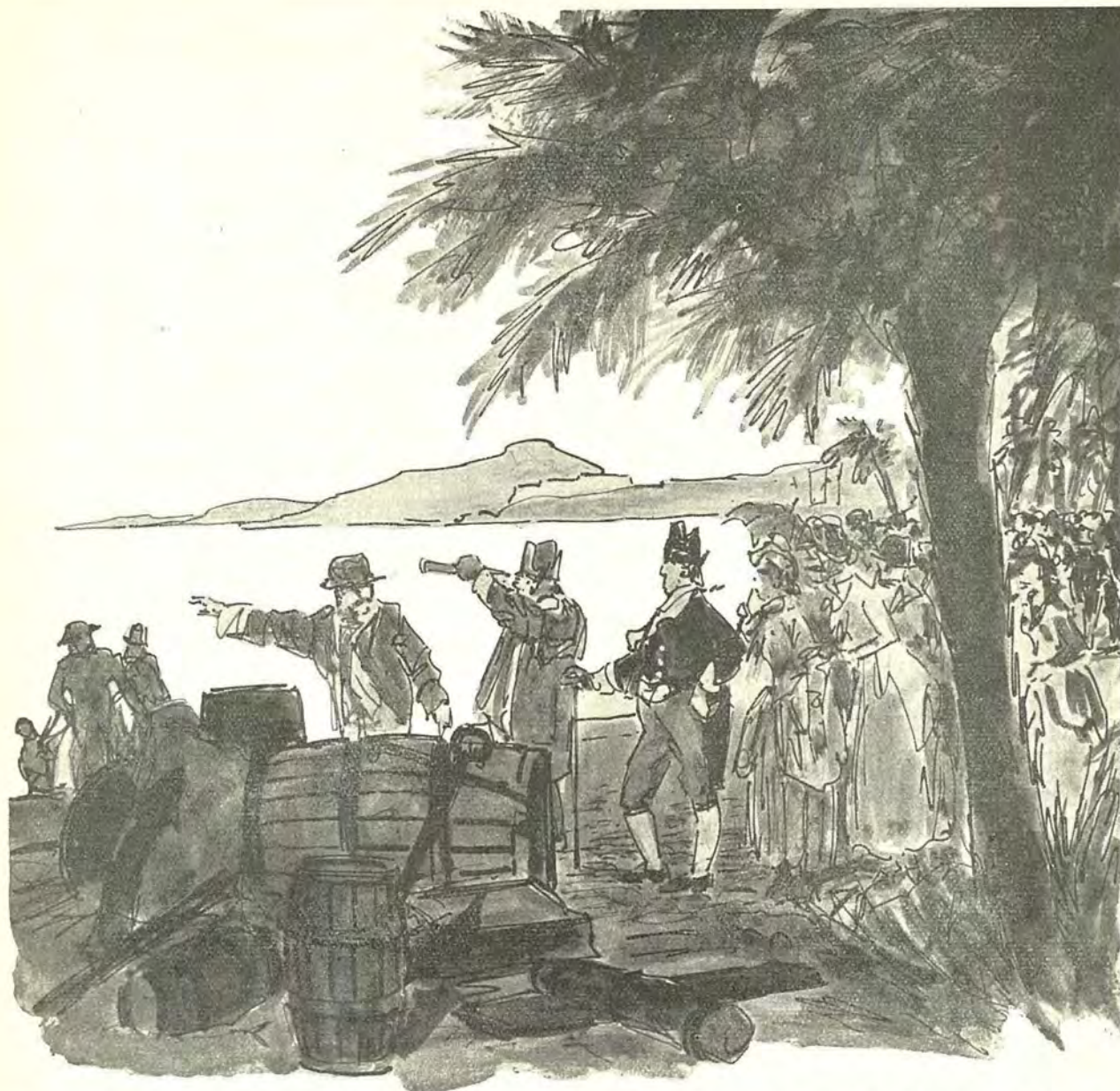
at Danmarks Vej gaar over Havet,  
at Danmarks Sønner derude fjernt fra Land og Hjem bærer Danmarks Navn frem i Hæder og Flid, i Solskin som i onde Dage, og  
at den Moder eller Hustru, der i Taalmod og Trofasthed bærer Savnet af den bortdragne, i Ordets videste Forstand derved frembærer noget af det bedste i Nationen:

Evnen til bie og haabe.

*Christian Bogø.*







Købmændene var mere foragede. Her havde de samlet Gods og Guld og gjort Staden til et Handelscenter af Betydning. Og hvilken Beskyttelse havde de her i det lille Danmarks Koloni.

## Kaperkrig til Lands og til Vands!

En Historie fra Vestindien efter utrykte Kilder af *Kay Larsen*.

Illustrationer af Christian Bogø.

I gamle, gamle Dage stod Vestindien længe i Flibusterernes og Bukkanerernes Tegn. Helt frit blev Farvandet sjældent, og paa den Tid, Oehlenschläger blev født, var det saare broget paa en lidt anden Maade: *Kaperne* huserede! *The Privateers!*

I Charlotte Amalia paa St. Thomas og i Christiansted paa St. Croix førtes der et saa elegant

Liv i de højere Kredse som kun en halv Snes Byer hjemme i Danmark-Norge-Hertugdømmerne kunde opvise Magen til, og den Pragt og Selskabelighed, der udfoldedes paa Plantagerne paa de dansk-vestindiske Øer, havde kun sit Sidestykke herhjemme paa de allerstørste Herregaarde.

Embedsmændene fik gode Gager og store Sportler. Planterne kunde uden Bekymring slaa stort



op: Sølvservice, og stort Tjenerskab hørte til, og Firspand var ingenlunde ualmindelige. Købmændene paa St. Thomas havde let ved at samle Formue endda uden Sparsommelighed. De vestindiske Øers Handel med Nordamerika gik over Charlotte Amalia, der tillige var Centralhandelsstedet for de franske Øer i Vestindien — og den store spanske Ø Portoriko.

Alene mellem Portoriko og St. Thomas var Søhandelen saa levende, at danske Orlogsskibe ofte konvojerede Vest paa og tilbage. Ved Krabbeøen laa af og til en Orlogsmænd en Ugestid for at betrygge Fragtskonnerternes Fart; et Par Slupper, Skonnerten og Brigantinere om Ugen var det almindelige Tal, og de private Skibe paa over 80 Tons var ikke sjældent godt »armede«. Ved Mødet med en Orlogsmænd drønedes da Skudene til Salut mellem Klippeøerne. Orlogsskibene blev hilst med 7 Kanonskud og svarede fornemt med kun 3 igen, medens Flag og Vimpel fo'r til Tops.

Den Øverstkommanderende i denne lille mærkelige Del af Danmark var ikke en stovt Kontormand eller Marinekaptajn udenfor Nummer, men en *Generalløjtnant*. Mere kunde det saaledes ikke være, om ikke en Hertug, Prins — eller Vicekonge. Som Generalguvernør var han dog en Slags Vicekonge.

Saa mange uniformerede, betitlede Herrer og skønne, pragtfuldt klædte Damer, som mødte ved hans Fester og paa Kongens Fødselsdag ved den store Modtagelse! Dansk, spansk, fransk, hollandsk og engelsk og kreolsk lød i broget Forvirring. Den bedste Vin blev budt. Militærmusiken og indfødte »Bands« gjorde Livet muntert paa St. Croix og St. Thomas. St. Jan var mere uberørt af Tidens Gunst.

Hovedstaden derude var Christiansted. Der var Fred over St. Croix. Ved St. Jan skete der mangt og meget mystisk, men St. Thomas laa nærmest Livets Malstrøm. Der var ophobede Rigdomme og Varelagre, og det var dér omkring, at Tidens Ulv holdt til.

Naar de mer eller mindre fede Søkkøer af Skibe løb ud og ind, flokkedes Søulvene til. I Charlotte Amalia boede ikke blot gode, ærlige Danske, men en Hoben tilflyttede Smaafolk fra alle Verdens Egne vejrede Bytte og trak det til ved at sende Meddelelser til hemmelige Steder om Løkkøernes Drægtighed og Bestemmelsessted. Statens Søtyve, Orlogsskibene, kunde vel vogte mangt og meget, men ikke alt, og de fremmede Kapere, særligt de engelske, greb frækt an.

Vi skal her fortælle om en enkelt Episode, som illustrerer Forholdet.

Generalløjtnanten havde udbedt sig Forstærkning hjemmefra. I 1781 var det kun lidet bevendt med Tropperne, hvis Antal knapt slog til til de 4 Forter. Lidt bedre stod det til med den lille Flaadestation. Orlogssnauen »Lærken« (12 Kanoner, 52 Mand) krydsede stadigt i de dansk-vestindiske Farvande. Desuden var der en armeret »Kongejagt« — og omsider til Stadighed en Orlogsfregat. »Lærken« kunde forjage, men ikke opsejle de hurtigløbende Kaperkrydsere.

Kaperne følte sig næsten som hjemme i de talrige Bugter ved de nordlige Øer. De kendte hvert Skib, som løb ud og ind, og deres Frækhed tog til, da Fregatten »Bornholm« paa et Kryds, trængt af flere Kapere, lod sin Konvoj i Stikken, (hvorved Chefen mistede sin Stilling). Det var ganske almindeligt, at mer eller mindre maske-rede Kapere reparerede og tog Vand ind paa Reden af Charlotte Amalia.

Trods Orlogsfregatten »Christiania« (20 Kanoner; 173 Mand) var ankommet, kulminerede Kaperernes Overgreb i April 1781. Tre Kapere lagde sig ugenert ved Sorte Pynt for at fylde Vand. En af dem havde repareret og provianteret i Charlotte Amalia, men havde opført sig saa brutalt ved Afrejsen, at den var blevet fulgt til Dørs med skarpe Skud fra Waterbatteriets Kanoner. Det var Kaperkaptajn Monrose.

Det var strengt forbudt alle Fartøjer at sætte sig i Forbindelse med Land i Byerne eller ved den aabne Kyst. Al Forbindelse med Søen (undtagen Fiskeriet) skulde finde Sted fra Byerne.

Der forefaldt nu en lille Begivenhed, som trak langt større efter sig. Et spansk Skib blev af Kaperne jaget ind i Perseverancebugten, der har Sortepynt paa sin østre Side. Spanierne satte Skuden paa Grund paa Bugtens vestre Kyst; de engelske Gaster var i Hælene paa dem, tog Skuden og drog i væbnet Flok i Land efter Flygtningene, der naturligvis havde taget deres Penge og bedste Ejendele med sig.

Der blev stor Opstandelse paa den nærmeste Plantage. Kaperne raabte efter Spaniolerne, at de vilde blive skudt, hvis de ikke frivilligt overgav sig. Dansk Lov og Ret brød de sig ikke det mindste om. Der var desuden næsten halvanden iMl til det danske Fort, og Besætningens ringe Antal var almindeligt bekendt.

Spanierne fandt Tilhold paa Planteren Terlins Ejendom et Par Kilometer fra Bugten, men Kapergasterne støvede an i Smaaflokke, og hver af de grove Fyre var bevæbnet med Flint, Huggert





Medens Orlogsmændene gav sig til at forfølge Skonnerterne Vesterpaa, saa Kommandanten fortrydelig til. Dér var han tilbage med en latterlig lille Styrke overfor eventuelle Landgangsfolk — og en Brigantine paa 18 Kanoner. Hvad skulde en ærlig og tapper Landoberst stille op med saa megen Uforstand hos Søens Folk, hensynsløse Kapere og næsten ligesaa hensynsløse Orlogsfolk?

og Pistol. Kaperkaptajn Monroe tog en Plantage-slave med sig ombord, og et Par Kreaturer dreves samme Vej. Gasterne teede sig som Landets Herrer.

Planter Terlin foragedes og væbnede sine Forvaltere og nogle paalidelige Husslaver. Det lykkedes ham at opsnappe en af Englænderne, der, forsvarligt bundet, i Hast blev bragt Øst paa til Fortet; samtidig sendte han ridende Bud med Brev til Kaptajn J. H. Schmaltz om hurtig Hjælp.

I Hast og »ydmygst« sendte Kaptajnen Meddelelsen om Kapernes Overgreb videre til Kommandant de Malleville. Det var 1. Paaskedag den 15. April 1781 Klokken 11.

Samtidig blev der »gjort Alarm«. Fra Plantage til Plantage kimede Alarmklokkerne, og der blæstes i Konkyljer: Tuttuh! Det havde til Følge, at de hvide Kvinder flygtede til Skovs med deres Husslaver, medens Mændene væbnede sig og red til *Christiansfort*. Det var deres Pligt efter Øens Love.

Klokken 12 modtog Kommandanten Rapporten fra Schmaltz, og medens Rygtet sivede ud i

Byen om Kapernes Landgang, der maaske betød Undergang og Plyndring af hele Øen, led de flygtende Damer paa St. Thomas Vesterkant slemme Kvaler. Der var kun liden Forskel paa Sørøvere og Kapere, naar det gik løs, og det var ikke udelukket, at Gasterne slæbte Kvinder med ombord. De søgte til Buskadserne hinsides Bjærgkammen — Nord paa. Til al Lykke blev Kaperne længe i den nærmeste Omegn af Perseverancebugten, men de tog grundigt fat paa Eftersøgningen med et halvhundrede Mand, medens næsten lige saa mange var i Færd med Vandfyldningen ved Sortepynnten.

Regeringsmaskineriet paa St. Thomas kom straks igang. Kommandanten, Oberst de Malleville, gav Major Cronenberg paa Fortet Ordre til at afgive 1 Officer, 3 Underofficerer og 24 Soldater til en Ekspedition Vester paa, — og Stadshauptmand Mogens Befaling til at lade Borgermilitzen møde til Forstærkning paa *Christiansfort*. Til Frinegerkaptajnerne sendtes Ilbud om at samles hos Kommandanten med alle de Mænd, de i Hast kunde troppe sammen.



Medens den lille Styrke traadte an og fik udleveret Ammunition, kom der Melding til Kommandanten om Kaperne Vandfyldning ved Sortepynt. Hvem kunde nu vide, om der ikke var endnu flere Kaperne ved Øen, — maaske Øster paa. Skønt den ham betroede, kære Ø stod i overhængende Fare, tabte han hverken Modet eller Besindelsen. I Havnen laa »Christiania« og »Lærken« og talrige Handelsskibe. »Hans Velbyrdighed« Kapt. W. de Stochfleth og Prmljnt. O. Lütken, de to Skibshefer, fik skriftlig Anmodning om Assistance, helst ved et Angreb paa Kaperne ved Sortepynt fra Søsiden — og han gav sig endda Tid til, for at betrygge Indbyggerne i Staden, at anmode Kaptajnerne paa de danske Handelsskibe i Havnen at sende væbnet Mandskab ind til Byen om det gjordes nødig. Signalet dertil skulde gives fra Fortet, om Dagen ved Flag, om Natten ved Lanterner.

Saa ikklædte han sig sin pragtfulde Uniform. Troppen afmarscherede imens ad Vejen til Vestenden, hvor Sortepynt laa, 10 Kilometer borte. Han steg til Hest med sin Adjutant og indhentede snart Soldaterne, der marscherede som til Parade, medens de 30 Frinegere afgav et mindre storladent militært Skue, trods deres røde Kjoler og krigsmæssige Udstyr. Inde fra Byen kom endnu et Par Frinegere luntende til.

Mangfoldige bekymrede Embedsmænd, Købmænd og Damer overværede Afmarschen. Mesterknægte (Forvaltere) i fuld Bevæbning kom galopperende Øst fra, fik ved Fortet Ordre til at slutte sig til Kommandanten Vester paa ad Sydsidevejen, og atter klaprede Hovene gennem Gaderne, hvor Kaperskrækken begyndte at brede sig, — kommerciel og kvindelig Kaperskræk. En Haandfuld Banditter fra Nordsidebugten kunde have plyndret Byen som en Leg.

Orlogsskibene derude paa Rheden forlod Ankerpladsen. Sæt nu Kaperne jog den lille udsendte Styrke ind i Fortet! Sæt, at de skønne, mere eller mindre blege Damer kom i haarde Hænder, og de store, herlige Vareoplæg fik andre Ejere. Paaskehelligdagen var aldeles præget af denne Kaperskræk. Børn, Ungpiger, Damer og Vareejere havde ikke et roligt Minut, og mangen skræmt Sind sendte det gamle, rummelige Fort en venlig Tanke.

Imens marscherede Oberst de Malleville med Ekspeditionsstyrken ad de støvede, bakkede Veje ved Moskito-Bay. Udfor Stortepynt saa han, at Kaperne var der — og ikke lod sig forstyrre. Obersten lod dem tilraabe og forespørge hvad

de havde dér at bestille og hvem der havde givet dem Tilladelse dertil? Det havde været rimeligt at gaa løs paa dem straks, men Billedet var saa fredeligt; Kaperne blev ved deres Arbejde. Netop som Kommandanten vilde tage sine Forholdsregler, kom der ridende et sveddryppende Bud fra Vestenden: Kaperne havde nu over 50 Mand oppe i Land, og da spredte sig mere og mere Nord paa. Ogsaa Terlin havde forladt sin Plantage og var sammen med et Par andre Plantere tyet til »Buskene«, og Egnens Kvinder var lammede af Skræk. Plantagenegerne syntes splittede for alle Vinde.

Øjeblikkelig marscherede den galante Oberst Vester paa — med Fare for at blive afskaaret. Der var nu foruden Soldaterne c. 30 Frinegere og 8—10 Mesterknægte hos ham. Det maatte blive Marinens Sag at erobre Kaperne, der fyldte Vand. Obersten maatte ud, hvor det gjalt mest. Kapt. Schmaltz var til Hest stødt til ham.

Fortroppen udgjordes af 15 Soldater under Løjtnanten. Netop som denne var steget ned mod den saakaldte Flamingo Pande, brasede 50 Kapergaster frem og drog Kommandanten i Møde. De Malleville havde kun 10 Soldater hos sig, men de var vel disciplinerede, og Frinegerne sluttede derfor godt op. Obersten steg af Hesten og indlod sig ikke som ved Sortepynt paa Tilraab. Der lød kun et »Fyr«, og Soldaterne skød Salve, medens Frinegerne lod Geværerne gaa af paa bedste Beskub. Obersten kommanderede Bajonetterne paa og angreb, fulgt af Mesterknægtene.

Da Fjenden saa, »at vi var »determinerede« (Oberstens egen Rapport), gav nogle af dem sig til at løbe. Med Skydningen blev det hurtigt Slut, idet Frinegerne løb frem efter de flygtende. Det kom til »Haandgemæng«, hvor der vankede drøje Knubs til begge Sider. Elleve Kapergaster blev overmandet, mens Resten styrtede til Baadene og roede ud fra Kysten, fulgt paa Vej af et Par Flinteskud. Under Kampen kom Fortroppen løbende til, mens Haandgemænget fandt Sted. Sejren ved Flamingo-Pande var en Kendsgerning.

Fangerne blev forsvarligt bundet og deres Vaaben samlet som Krigsbytte. Et Par Smaasaar blev forbundet.

Kaperne Landgangsfolk blev ikke i Ro. Medens Styrkerne holdt Hvil, kom der Bud om, at Kaperne fyldte deres Baade med væbnet Mandskab, rimeligvis for at befri de fangne Skibsfæller. I Hast blev Fangetransporten ordnet. En Sergeant, nogle Soldater og Frinegerne blev kommanderet som Eskorte for Fangerne, der sendtes til Byen ad en Omvej Nord paa omkring Krone-





De Malleville havde kun 10 Soldater hos sig, men de var vel disciplinerede, og Frinegerne sluttede derfor godt op. Obersten steg af Hesten og indlod sig ikke som ved Sortepynt paa Tilraab. Der lød kun et »Fyr«, og Soldaterne skød Salve, medens Frinegerne lod Geværerne gaa af paa bedste Beskud. Obersten kommanderede Bajonetterne paa og angreb, fulgt af Mesterknægtene.

bjærget til Nordsidevejen for derefter at fortsætte til Charlotte Amalia og Christiansfort, hvilket umuliggjorte Overrumpling af Kaperne. Snart var Bjærgkammen mellem Fangetransporten og Fjenderne.

Med den lille tilbageværende Styrke Infanterister og de mandhaftige Mesterknægte holdt Obersten Stand ved Sydsidevejen med Samlingssted ved den nærmeste Plantages Vandhus, der kunde yde en Smule Læ under Skydning. Hans Stilling var ingenlunde lystelig, og der maatte slaas en tyk Streg over den dagligvante, gode Kost og udmærkede Opvartning. Til stor Lettelse for Kommandanten kom en Frineger Kaptajn med 24 rødkjolede Frinegere trampende op fra Byen til Forstærkning. De kom mere som en Flok end som en Trop eller Deling, men det blev dem let tilgivet for denne Gang. Nu blev der Raad til at udsende Patruljer langs Kysten.

Klokken fire havde Skibscheferne paa Orlogsskibene modtaget Kommandantens Skrivelser om Hjælp, og der blev Liv og Røre paa Skibene. Baadsmanspiber lød, Fartøjerne hentede Landgangsfolk ombord. Det gik løs med Sang og Pift, men Vinden var *Syd-Ost*, og Skibene maatte *varpes* ud — et langt Stræk forbi Rubert Rock ved

Indløbet til Havnen og videre endda for at være fri af Grunden. Først ved 8-Tiden kunde der sættes Sejl, og der var fire Gange saa langt til »Valpladsen« ad Søvejen som ad Landevejen. Skibene maatte uden om Hasseløen og Waterisland for at komme vester paa. Kapt. Stochfleth stod helt ud til Søs med sin Fælle i Kølvanet og vendte først Nord-Vest i paa et Tidspunkt, der kunde svare til, at Skibene kunde komme over Fjenden i Dagningen.

Den Gang havde man ikke — som senere — et Landgangskompani paa Skibene. Mange kloge Hoveder fandt det urimeligt, at de svære, kanonbeskyttede Marineskibe stak til Søs nu, da Faren truede i Stedet for at blive ved Byen til Beskyttelse. Politiske Kandestøbere ønskede et Matroskorps til at gaa i Land, ligesom Kaperne, og tage Kampen op med dem. Soldaterne burde blive ved Fortet, Militzen og Borgerne ved deres Arner — og fremfor alt burde Øens vigtigste Person, Kommandanten, være blevet paa et sikkert Sted og ikke vove sig ud mellem Røverne og være den første, der blev slaaet ned. Hvordan vilde saa de andre blive behandlet. Mange Damer tænkte med Gru paa den Skæbne, der ventede deres Ægte herrer. De var nu udrustet som Krigsmænd, — men Herregud, hvad *var* de overfor de hærde-



de Banditter? Det vidste Fruerne nok, og de rystede sorgfulde paa Hovederne.

Købmændene var mere forargede. Her havde de samlet Gods og Guld og gjort Staden til et Handelscenter af Betydning. Og hvilken Beskyttelse havde de her i det lille Danmarks Koloni. De glemte, at det var det danske Flag, der havde givet dem de gode Kaar, ærgrede sig over Militærets Ringhed — og saa' ondt til de Marinere, der ikke havde holdt Kaperne borte.

Men Øens tapre Kommandant, »Hans Velbaarnehed« Oberst Thomas de Maleville, var en stor Feltøverste. »Landet« var i gode Hænder hos den udmærkede Strateg. Skumlerne i Byen kendte ikke til alle de Foranstaltninger, han havde truffet til deres Sikkerhed. De fattede desuden ikke, at han og »Hs. Velbyrdighed« Kapt. Stochfleth vovede Liv og Ære ikke alene for Kvinderne og Købmændene, men først og fremmest for Staten helt ud til dens yderste Territorialgrænser.

Et Par Timer efter Orlogsskibenes Afsejling lød der Raab og Hujen i den vestlige Kant af Charlotte Amalia. Nord fra kom der en mærkelig Trop af støvede Mænd. I et Nu var der Hundreder af urolige Tilskuere. Var det nu ogsaa galt Nord paa?

Troppens Tog gennem Byen var et Triumftog! Fanger under danske Rødkjølens Eskorte. Nogle Frinegere og Plantageslaver slæbte paa en Mængde erobrede Vaaben. Baade blandt Fangerne og Soldaterne var Mænd med blodige Skrammer; Obersten havde, som rimeligt var, beholdt de friskeste af sine Folk og ladet de mest medtagne gaa tilbage i Eskorten.

Tusinder overværede Optoget. Det blev tilsidst svært for den lille Trop at holde de støjende, paa-trængende Negerledsagere fra Livet. Soldaterne blev tilraabt, Frinegernes Bekendte tiljublede dem, og der blev spyttet paa Fangerne og raabt dem de forfærdeligste Ord i Øret. Først ved Fortet blev der Plads! En brølende Kommandostemme og Vagternes Vaaben fik Negerne til at vige ud, og Portene faldt til efter Detachmentet. Fangerne sattes i Tranken.

Den gode Oberst havde altsaa sejret, — men det var dog haard Alvor! — — —

Imens stod Orlogsskibene langt til Sø, og først ud paa Natten hejste Kapt. Stochfleth de aftalte Lanterne og styrede mod Vestenden, fulgt af Prmljnt. Lütken med »Lærken«. Kaperne skulde overrumple netop, som Dagen gryede. Det kunde ikke nytte at komme ind i Perseveranbugten i Mørke; da havde Fjenden for frit Spil, og Orlogsskibene maatte passe mere paa Grunde og

Skær end paa Kaperne. Derude paa Havet gyngede 32 Kanoner, 8 Søofficerer og 225 Orlogsgaster, medens Obersten derinde i Land holdt Stillingen med en saare lille Feltarmé.

— — —

»Styrken« havde en urolig Aften. Ved Solnedgang affyrede Kaperne ude paa Skibene deres Geværer og Pistoler, formentlig for at faa frisk Ladning i Vaabnene. Langs hele Kysten voldte det stor Uro, næsten Panik — undtagen blandt Rødkjolerne. Alle var dog enige om at ønske, at Orlogsmændene var i Nærheden. Kaperne havde Baade ude med Mandskab bevæbnet til Tænderne, og der var ingen Tvivl om, at der var talrige Gaster oppe paa Øen for at efterspore baade Fangerne og Spanierne.

Den danske Trop ved Vandhuset havde indgydt dem Respekt og blev ikke angrebet. Baadens Rute viste, at Kaperne maatte husere Vest og Nord for Bugten, men der kom intet Bud. Alle Beboerne i Kystens Nærhed, baade hvide og sorte, var flygtet og havde indrettet sig i Buskadser ved Bjærgenes Nordside. Mørket faldt paa. Obersten maatte blive for at dække Sydsidevejen.

Klokken 10 om Aftenen brødes Stilheden. Der blev skudt Allarm fra Enkemadam Wanderpovls Plantage og blæst i Tuttuh fra det Sted, hvor Nordside- og Sydsidevejen mødtes. Obersten lod staa til. Det kunde gælde Kvinder og Børn. Afsted! Han efterlod nogle faa Mand med ladte Geværer ved Vandhuset og marscherede med sin Trop til Hjælp for de betrængte. Undervejs fik han Underretning om, at en Flok Kapere havde opbrudt Døren til en Hr. Kolvigs Hus under deres Jagt paa at fange Skibsfæller.

Fra Bonne Esperance, hvor Vejene mødtes paa Øens smalleste Sted, sendtes smaa Patruljer i alle fire Retninger, og nogle Plantagenegere fik det Hverv at spejde efter Kapergasternes Troppe. Et Par Timer blev der forsigtigt og forgæves søgt i den nærmeste Omegn. Alt tydede paa, at Kaperne havde trukket sig Vest paa og nærmere Stranden for ikke at blive afskaaret. Da Hensigten var opnaaet, drog Obersten igen til Vandhuset. Hele Natten blev der udsendt Patruljer.

Ved Daggry stirrede de Mallevilles forvaagne lille Afdeling med anspændte Øjne ud over Havet i Haab om at se Marineskibene, hvis Komme endnu kunde vende alt til det bedste. Inderst inde ved Sortepynt laa det største af Kaperskibene, en Brigantine paa 18 Kanoner — ubekymret for Anker. Noget længere ude skimtedes de to Skonnerter. Faa Minutter efter gav en menig Soldat sig respektstridigt til at raabe og fægte med





Tusinder overværede Optøget. Det blev tilsidst svært for den lille Trop at holde de støjende, paatrængende Negerledsagere fra Livet. Soldaterne blev tilraabt, Frinegernes Bekendte tiljublede dem, og derblev spyttet paa Fangerne og raabt dem de forfærdeligste Ord i Øret.

sin højre Arm i Luften. Et Par af Frinegerne faldt i med. Obersten rejste sig — og saa: Blege, graablaa Pletter i Horisonten — Mærsejl — de danske Marineskibe.

I Troperne falder Mørket hurtigt paa, og Dagryet er ligesaa rask i Vendingen. Kommandanten var hurtigt klar over, at alt nu var i god Gænge, om nu blot ikke Kaperne løb fra deres Skibe og styrtede sig over Landet. Han blev paa sin Post, trods han følte sin Afmagt.

Derude paa Bugten hejstes Sejl efter Sejl. Ovre paa Vestsiden skimtedes en Chalup, der formodentlig ventede paa Landgangsfolk. Briggen tøvede, men Skonnerterne stod udefter, den ene tæt

langs Kysten, den anden længere til Søs, men begge stræbende for at naa ind mellem Klippeøerne udfor Vestenden af St. Thomas.

Marineskibene havde omtrent naaet deres Hensigt: at overraske Fjenden lige i Dagningen, men ikke at spærre Bugten. Klokken 5 om Morgenen d. 16. April var Kaperne blevet set — og samtidig saa Kaperne de danske Skibe. Det tog Tid at komme Kysten nær. Den første af Skonnerterne (den mindste), som løb ud, blev forfulgt af Fregatten. Da den anden blev set styre Vest paa, nærmere Land, optog »Lærken« Jagten paa den, søgende at tvinge den til at blive under Kysten.

Oberst de Malleville fandt, at det havde været



kløgtigere at overmande Briggen, der laa for Anker, end at forfølge de næsten flyvende Skonnerter, der med alle sejl oppe, stedkendt og stræbende for Friheden jog afsted fra de tungere danske Forfølgere. Stochfleth mente, at der var Tid nok til at tage Briggen ogsaa.

Kaperne tonede engelsk Flag. Først Klokken halv syv var »Lærken« saa nær Kysten og sin Modstander, at han kunde gribe an. Flag og Vimpel blev hejst, og der blev skudt et skarpt Skud mod Skonnerten for at faa den til at standse og et skarpt Skud imod Briggen for at faa den til at blive liggende. Ude til Sø, allerede langt mod Vest, saas den mindste Skonnert pile afsted henover Vandfladen næsten som en svævende Maa-ge, og Fregatten kunde ikke vinde ind paa den.

Da »Lærken« fik Valget mellem at forfølge Skonnerten eller gaa løs paa Briggen, valgte Prmljtn. Lütken at jage den flygtende, i hvilken han genkendte en af de berygtede Tortola-Kaperne, der rettere burde bære Navnet Sørøvere.

Det blev en vældig Baksen med Sejl, — med Vendinger og Manøvreringer af en Art og i en Udstrækning, som Marinens Folk ikke var vant til hjemmefra. »Lærken«, som havde været længst i Vestindien, klarede sig bedst. Fregatten skød forgæves efter Skonnerten for at faa den til at brase op. Det var Kaperes Pligt overfor Orlogsmænd, der tonede Flag og Vimpel, men Kaperne brød sig Pokker derom — de flygtede kun.

Alt i alt havde de kunnet byde Angriberne Spidsen. »Christiania« var kun en lille Fegat paa 20 Kanoner, og »Lærken«s 12 var kun 4-pundigere. Det var 32 Kanoner. Kaperbriggen bar 18 og Skonnerterne henholdsvis 12 og 8, d. v. s. ialt 38 Kanoner.

Naar der skulde være »klart Skib«, blev der kimet med Skibsklokken, men denne Morgen var hver Mand paa sin Post, uden at Klokkerne kimede. Jagten var en lystig Tagfat for Søfolkene, men den kunde have været lystigere endnu. Fregatten kunde ikke sejle 8-Kanonskonnerten op. Den lille »gesvindte« Sejler rendte fra Orlogsmanden som en Gazelle fra en Tyr. Adskillige Skud blev sendt efter den, men Bovkanonerne kunde ikke naa den. Efter et Par Timers Jagt forsvandt den hinsides Klippeøerne, hvor Fregatten ikke turde vove sig ind. Den slog et Slag over mod Øen Savana for at se, om Fjenden søgte mod Cubbra, men da han ikke var at øjne, vendte Fregatten.

Anderledes gik det »Lærken«, der stadig søgte at klemme sin Modstander ind mod Kysten. Lütken var Situationen voksen, men »Lærken« var

det desværre ikke, den var noget for tung og Rejsningen for lav. Ved at udnytte sit grundige Kendskab til Kystlinien kom Lütken dog af og til sin Modstander paa Skudvidde og gav ham 11 Skud med Kugler og paa nærmere Hold 7 med »Skraa«. Ud for Vestspidsen af St. Thomas søgte »Lærken« at drive ham bort fra Smaaøerne — og det lykkedes.

Paa et afgørende Tidspunkt skød Kaperskonnerten pludseligt til Sø og var maaske undkommet den svære Forfølger, om ikke Fregatten var dukket op udfor Savana. Den kom betids nok til at sende »Lærken«s Modstander sit skarpe Skud, som vel ikke traf, men fik Kaperen, der havde lidt Skade ved »Lærken«s Beskydning, til at brase op. Kaperen strøg.

Stochfleth lod Lütken beholde Æren af Erobringen.

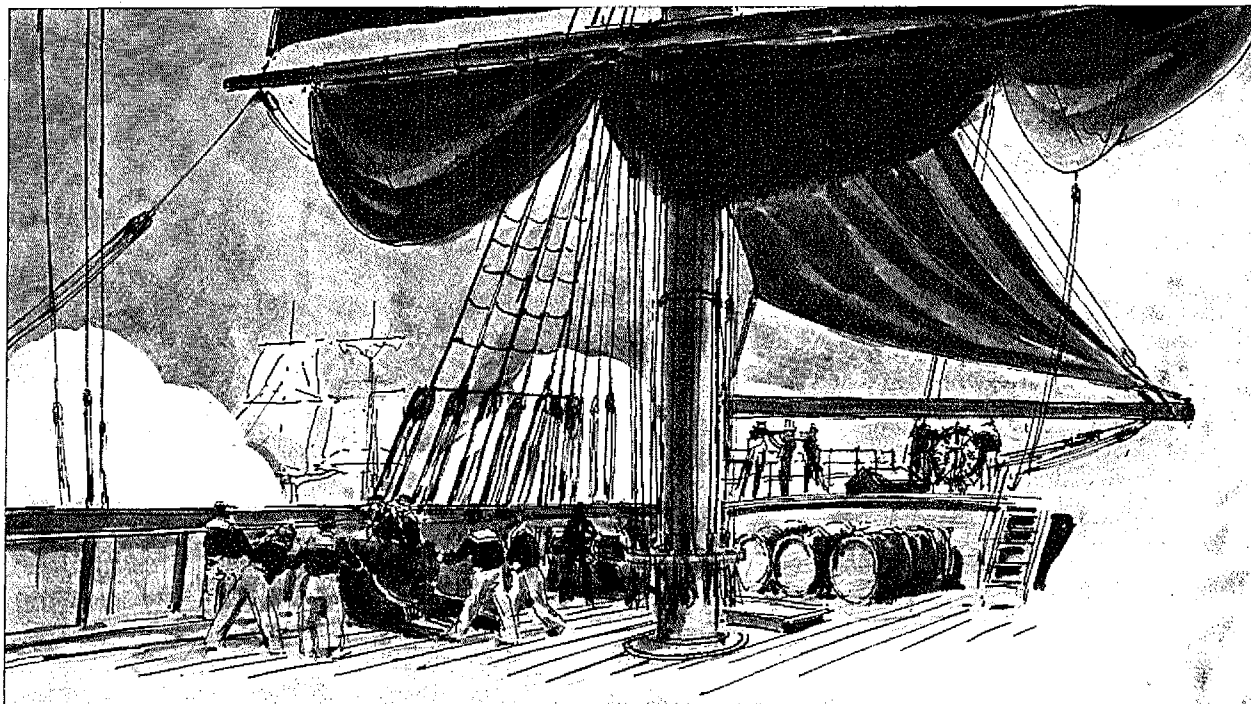
Alle tre Skibe var nu næsten en Mil fra St. Thomas' Kyst. De danske Skibe mindskede Sejl og luvede op, og ved 9-Tiden blev Kaperne prajet og kommanderet til at sende sin Baad med Chefen til Fregatten. Kaperkaptajnen, selve den berygtede Monroe, mødte op med sit Kaperbrev; han vilde underhandle, men blev arresteret til igemed Baadbesætningen. Hans Brøde var klar nok!

Prmljnt. C. D. v. Bülow sendtes ombord i Prisen med 26 velbevæbnede Matroser for at bringe dens Besætning, 1 »Løjtnant« og 26 Gaster, ombord i Fregatten og derefter bemandede den. Det viste sig, at en Skraa fra »Lærken« havde beskudiget dens Føkkemast, en anden Skraa havde ramt den om Bagbord, og en Kanonkugle havde givet den et Grundskud i Vandgangen. En lille Flok af de engelske Matroser blev igen sat ombord i Prisen og hjalp til at gøre Kanonerne fast i Taltjerne og bringe Skibet i sejlklar Stand. En Time senere krydsede de tre Sejlere Øst paa imod Vinden.

Fra Orlogsskibene spejdede længselsfulde og »gridske« Blikke ind mod Kysten, ikke mindst, da Rerzeverarabugten passeredes. Der var tomt. Ikke en Baad, ikke en Kano var at se! Briggen var borte. Den havde i Hast faaet Ankeret af Bunden og Sejlene sat, da Orlogsskibene optog Jagten paa Skonnerterne. Den var knebet om Pynten og undkommet Sydøst paa — til Oberst de Mallevilles allerstørste Ærgrelse.

Hele Dagen d. 16. April og den paafølgende Nat gik hen for de tre Sejlere med at vinde frem mod Charlotte Amalia. Sejren over Kaperne var vel vundet til Sø, men det var dog den brave Oberst Thomas de Malleville, den kom til at høste Laur-





bærrene først, næsten som en *St. Thomas* de Malleville.

Medens Orlogsmændene gav sig til at forfølge Skonnerterne Vesterpaa, saa Kommandanten fortrydelig til. Der var han tilbage med en latterlig lille Styrke overfor eventuelle Landgangsfolk — og en Brigantine paa 18 Kanoner. Hvad skulde en ærlig og tapper Landoberst stille op med saa megen Uforstand hos Søens Folk, hensynsløse Kaperere og næsten ligesaa hensynsløse Orlogsfolk?

Til hans egen Lettelse lettede Briggen og stod for fulde Sejl Sønden om Svartepynten. Han besteg fra en Sten ved Vejkanten sin Hest og lod sin lille Styrke træde an. Felthæren vendte tilbage.

Undervejs blev han indhentet af en forpustet Neger. Utaalmodigt læste Obersten Brevet. Der var endnu Kapere paa Vestkysten. Velan. Omkring! Felthæren drog atter mod Vest. Og her faldt Appelsinerne Obersten i Turbanen. Det viste sig, at Briggens »Løjtnant« med 10 Mand havde været oppe i Landet paa Eftersøgning af baa-de Spanierne og de fangne Kapergaster. Ogsaa 3 af Kapt. Monroses Folk blev fundet frem. De kom ikke som krigerske Modstandere, men som fromme Lam.

Obersten kom tilbage til Charlotte Amalia d. 16. April, medens de utaaelige, tossede Orlogsmænd endnu ikke var til at spore noget Steds. Kommandant de Malleville havde klaret det hele. Landet var igen roligt. Damerne og Købmændene

kunde igen trække Vejret som det sig hør og bør fine Kunder og værdige Købmænd.

Det var et stolt Syn at se Thomas de Malleville ride ind i Charlotte Amalia. Borgerskabet blev hjempermitteret fra Fortet. Kommandanten havde staaet sin Prøve.

— — —

D. 17. April styrede »Lærken« ind i Havnen faa Timer før de to andre Skibe. Det gjaldt om at faa Depescher afsted med Kapt. Kappels Skib, som laa sejlferdig for Europa.

Hans Rapport blev i Hast afleveret til Kommandanten, der anmodedes om at træffe Foranstaltninger til Fangernes Modtagelse. Rapporten begyndte: »En Tartaler Schonnert paa 12 Kanoner er taget .....«, og der var saa mange Rettelser og Gentagelser, at en Skoledreng ikke vilde have vovet at aflevere en saadan »Smøre« til sin Lærer, men den gode Premierløjtnant havde Lov til at være træt efter de to anstrengende Døgn.

Rygtet om Erobringen af Kaperne fo'r som en Gnist ud over Staden og vakte almindelig Glæde, og da »Christiania« et Par Timer efter stod Havnen ind med Prisen, blev der jublet. Søofficererne — og navnlig Prmljnt. Lütken — blev modtaget overalt med aabne Arme. Landhelten, Kommandanten, der selv havde saa mange Laurbær, sparede ikke paa Ros.

Det var en Lykke, at den erobrede Skonnert netop var en Tortolaer; dem vovede selv den engelske Regering ikke at holde sin Haand over,



særligt i dette Tilfælde, hvor dansk Territorialret saa grovelig var krænket. De to undslupne Kaperere var begge fra St. Eustatia, der havde et noget bedre Ry paa sig.

De tredive Fanger fra Kapt. Monroses Skib, Kaperkaptajnen selv og hans Næstkommanderende sattes i Fregattens Baade ind til Christiansfort, der jo i Forvejen rummede Kaperbrigantinenes Næstkommanderende og 24 Kaperfanger. Denne Begivenhed blev længe husket blandt Kaperfolket i Vestindien — og i Fortet forresten ogsaa. Det var ikke indrettet til saa mange »Krigsfanger«.

Prmljnt. O. Lütken fik overdraget det Hverv, som flere af Fregattens Officerer gerne havde taget paa sig, at bringe Rapport om Begivenheden til Hs. Eksellence, Generalløjtnant Clausen paa St. Croix. Han afsejlede Sydpaa med »Lærken« d. 19. April. D. 21. var han ikke kommet længere end et Par Mil Øst paa (!) og maatte manøvrere udfor det uanselige Fort paa St. Jan, hvor Soldaterne og Frinegerne grinede ud til ham. Føst lo de af den omtumlede Orlogsmænd, men Rygtet var vandret videre, og da de genkendte Lütkens Skib, blev der kippet med Flaget og vinket.

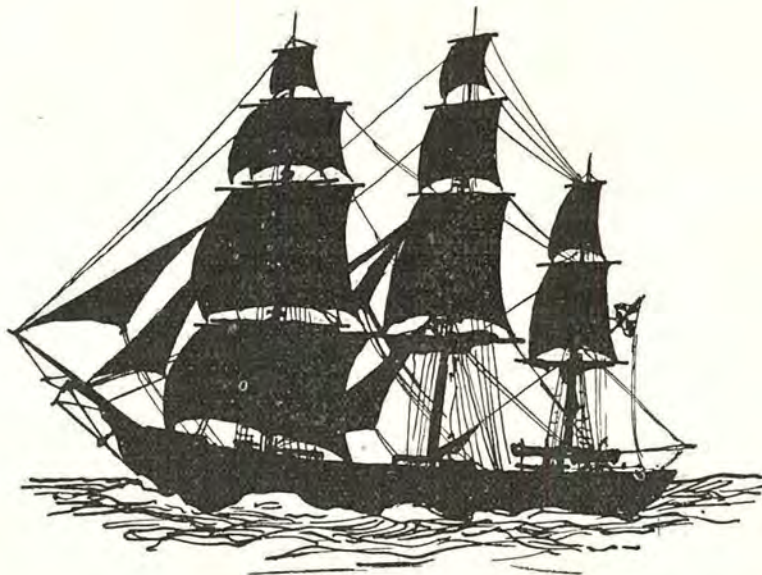
Straks efter kom der god Vind. Det var, som om *alle* de danske Øer skulde yde »Lærken« Hyldest. Samme Eftermiddag stod den lille Orlogsmænd ind paa Christiansted Rhed. Generalguver-

nøren modtog straks, naadigt og fornøjet, den unge Søofficer med den officielle Rapport. Uofficielt vidste man allerede god Besked paa St. Croix.

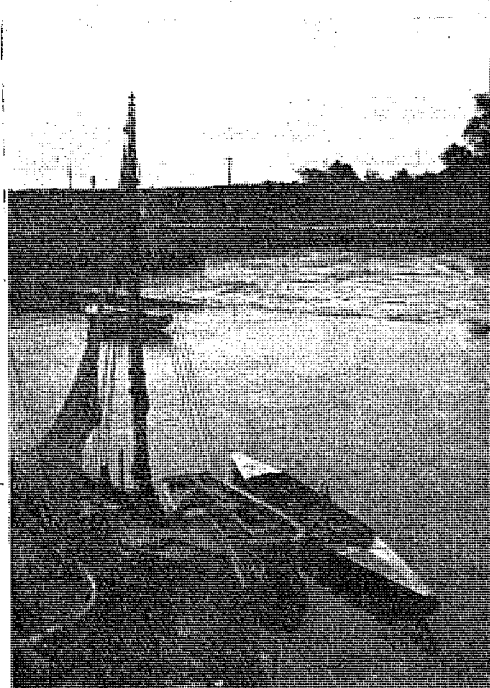
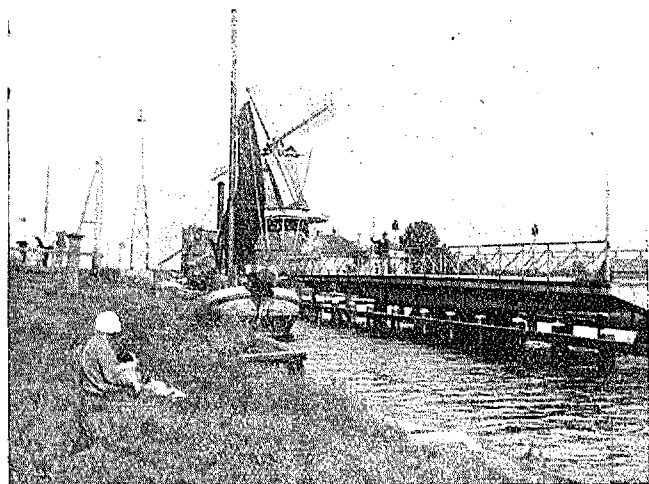
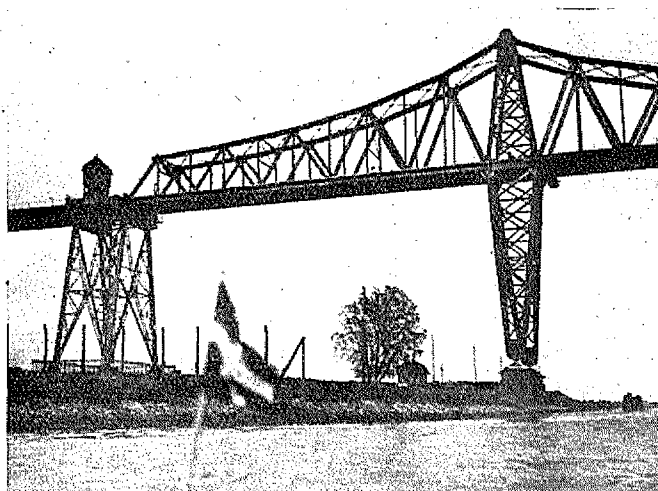
Affæren fik større Betydning end Erobringen af Prisen til Sø og Bortjagningen af Kapererne til Lands. Det var i og for sig det mindste. Respekten i Vestindien for dansk Flag og Territorium var genvundet. Kapererne holdt sig noget mere paa Afstand, og de spanske Slupper fra Portorico begyndte straks igen at fare paa St. Thomas og bringe Kreaturer, Fødevarer, Tobak o. s. v. til St. Thomas og Byerne paa St. Croix, hvor de mange Skibe havde Brug for Forsyninger i vid Udstrækning. Paa de dansk-vestindiske Plantager lagde man kun Vægt paa Udførselsartiklerne: Sukker, Rom og Bomuld.

Konvojeringerne blev genoptaget, Forterne forstærkedes, og der anlagdes et nyt Batteri ved Indløbet til St. Thomas Havn.

Endnu i Juni blev en Konvoj angrebet af Kaperere, men Kampen blev taget op. I Sejlads kunde Kapererne med deres lette Skibe vise Overlegenhed, men i Skydning og Mandstugt kom de til kort. De mistede et Par Mand og fik Takkelagen skudt i Uorden — og flygtede. Stationen blev forøget med endnu en Fregat, og saa var Kaperernes Tid for dengang udspillet ved de danske Øer.







Øverst: 1) Brænding paa Revet, Gniben, Sjællands Odde. 2) Den store Bro ved Rendsburg. Mærk Flaget fra R.s »Viking«.

Nederst: 1) Typisk Kanalbillede fra Holland. 2) I Brunshüttelhaven.

## København — London i Kaproningsbaad.

Sagfører *Ventegodts* egenhændige Beretning om den vovelige Rotur fra Danmark over Nordsøen og den engelske Kanal til London.

De fleste tænker blot ved at høre Ordet »Kaproningsbaad« paa saadan en lille, smal Nøddeskal, der som Opgave kun kan have at gaa i aldeles spejlblankt Vand, og som synes ganske uegnet til at vove sig udenfor et roligt Havne-

bassin. Og dog kan der i den Type af Kaproningsbaade, der kaldes 2-Aarers Inriggere, foretages ganske artige Ture, og det endda paa det aabne, udækkede Hav, hvor ellers kun de større Fartøjer har Privilegium at gaa.

Særligt Langtursroklubben »Viking« har i Aarenes Løb opøvet denne specielle Form for Rosport, Langtursroningen; saaledes har denne Klubs Medlemmer foretaget Ture fra København til Stockholm og tilbage igen, til Christiania og



til Bergen passerende Lindesnæs, Lister og Jæderen; men den længste Tur af denne Art fuldendte samme Klub dog i Sommer, idet London blev naaet i saadan en »Nøddeskal«.

En regntung Junidag startede Sagfører, cand. juris Niels Ventegodt og Hustru Edel Ventegodt, der begge bl. a. havde deltaget i ovennævnte Tur til Bergen, tilligemed Skibshunden »Buster« fra Langelinie i r.s. »Viking«, tilhørende Langtursroklubben »Viking«, »bound for London«!

Afsted gik det, langsomt og støt, ene fremdrevet af Baadens to Aarer. Efter i Magsvejrr af have aflagt et lille Besøg i Landskrona, passeredes Hveen og Helsingør, hvor Solens sidste Straaler fangedes af Spirene paa Kronborg Slot. Videre gik det, stadig i fint, stille Vejr langs Nordsjællands smukke Kyster med de stejle Lerbrinker.

Det har ofte vist sig, at det i det lange Løb ikke er altfor godt at blive begunstiget af fint Vejr i Begyndelsen af en Langtur, og saaledes gik det ogsaa her. Da vi om Aftenen den 5te Dag havde naaet Gniben, Spidsen af Sjællands Odde, og netop havde Brug for ekstra fint Vejr for at naa Sejrh, blæste det op med stiv Vestenvind, der hurtigt udartede til en 4-Dages Storm, der umuliggjorde al Roning. Næsten 5 Dage gik med at resignere og vente paa bedre Vejr, med at kigge paa de mægtige Søers Brydning paa Stenrevet og sende lange Blikke til den forjættede Ø, der skimtedes ude i Bugten.

Der var ikke særlig hyggeligt ude paa Spidsen af denne Odde, Pokker i Vold, og særlig morsomt var det ikke at ligge og vente, naar man gerne vilde videre. Om Dagen kneb det med at finde tilstrækkeligt Læ til at kunne faa Primus til at brænde, og om Natten var der lovlig rigelig Ventilation i Soveposerne.

Endelig stilnede Vejret lidt den 5te Dag henad Aften. »Klunset« blev hurtigt pakket, og »Viking« sat i Vandet og stuvet til haardt Vejr, Olieskjoerterne blev trukket paa, og saa startede vi, skønt Vejret egentlig var alt andet end godt, med truende, mørke Skyer til Luv, og skønt det alt var ganske mørkt; men vi vilde saa gerne videre!

Den første Time gik saa nogenlunde, skønt den stærke Dønning af og til fik det til at bryde paa Fordækket. Skvætbordet klarede det meste, men engang imellem gav en næsvis SØ dog et Par Spande indenbords. Saa kom der en Byge med Lynild og Vand baade fra oven og fra neden. Vi maatte dreje Baaden op i Vinden for ikke at faa alt for meget Vand ind og hale godt til ved Aarerne for ikke at drive altfor langt ind i Bugten; om at holde Kurs efter Sejrh, var der

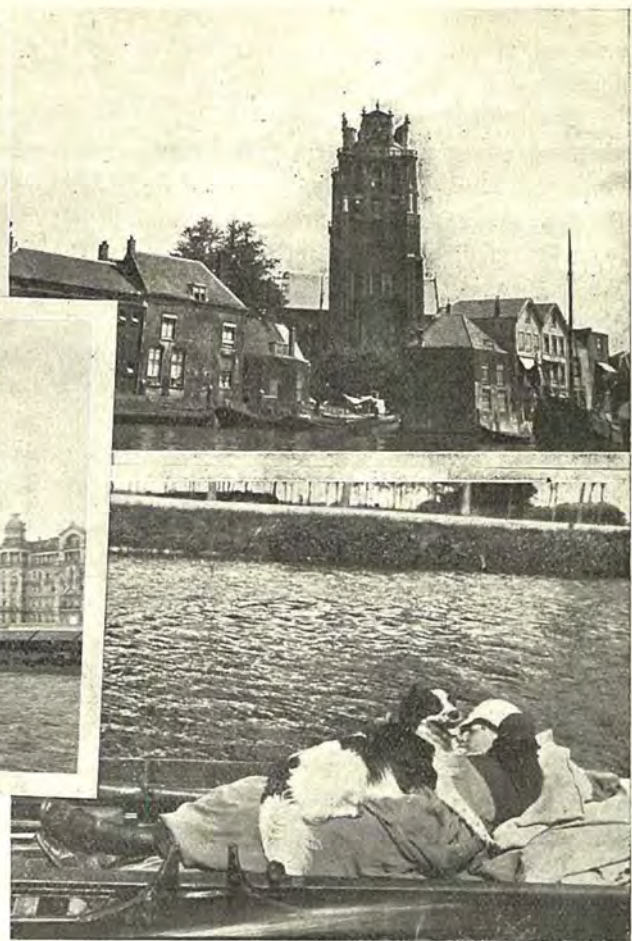
foreløbig ikke Tale. Efter en skrap Tørn paa godt en Time, hvor vi ofte ikke engang kunde se Lynfyret paa Nordspidsen af Sejrh, stilnede det atter lidt af, saa at vi kunde holde paa Fyret; og efter 4 Timers ihærdig Roning, gjorde vi ved Midnatstid Landgang lige under Fyret. Den Nat maatte vi søge Ly i et Hønsehus tæt ved Stranden, hvor vi saa kravlede i vore Poser.

Fra Sejrh naaede vi uden større Genvordigheder Revsnæs, hvorfra Fyenshoved skulde tages. Vinden var stiv-haard NO., da vi om Morgen startede fra Revsnæs, altsaa ret agten ind, Kampstillingen for en 2-Aarers Inrigger. Det første Stykke gik ret glat, idet Landet gav Dækning. Men efterhaanden som vi fjernede os mere og mere fra Kysten, blev Søerne større og større, og da Vinden tilmed tiltog, saaledes at vi efter en Times Roning fik stormende Kuling, begyndte vi at faa mere SØ, end selv »Viking« i sin Kampstilling er beregnet paa, men da det var umuligt at gaa tilbage, var der jo ikke andet at gøre end at lade staa til, og haabe trods alt at naa den fynske Kyst.

Da vi var kommet ud i Dampskibsrenden, havde Søerne næsten naaet en Højde af det dobbelte af en voksen Mand og med en indbyrdes Afstand af 2 Baadslængder. Vaagen maatte man være, at ikke en eneste stor SØ skulde fylde den ganske Baad. Store Søer, der truede med at bryde over Agterdækket, undgikkes, hvorimod mindre Søer, der syntes forholdsvis uskyldige, pludselig rejste sig og gav bravt med Vand indenbords.

Midt i Storebælt saa vi imidlertid til vor Rædsel 3 Søer i Rad, der skummende og brydende kom farende henimod os, Søer, der i Vælde betydeligt overgik deres Naboeer, og som i Størrelse betydeligt overgik, hvad vi tidligere havde været ude for. Tages skulde de, og det paa den rette Maade med Agterenden lige op i Søen. Vi regnede med, at vi med et Par ekstra stærke Tag kunde faa den første til at bryde inden os; men det slog ikke helt til, og med et mægtigt Bulder faldt den mægtige SØ ned paa vort Agterdæk, der jo kun bestaar af impregneret Sejldug. Havde det ikke holdt, havde vi været solgt, men det holdt; og Braad fik vi indenbords, saa Bundbrædderne sejlede, men det var ikke det værste. Braaddet, der kom indenbords, havde været saa kraftigt, at det havde taget »Buster«, der laa pakket til paa Styrmandssædet med en Sydvest over Hovedet, og kastede den forbi mig, der roede Taget, helt hen til min Kone ved 1-Aaren. Med et Nap fik jeg Tag i den fortunlede Hund og stoppede den ind under Styrmandssædet, for at den ikke skulde gaa over-





Øverst: 1) Enkhuizen Havn. 2) Dordrecht Domkirke.

Nederst: 1) Ostende passeret. 2) En Middagslur.

bord. Nogen blid Behandling var det ikke, men der var ikke Tid til Blødsødenhed, for den næste af Søerne var der allerede.

Takket være Episoden med »Buster«, havde vi ikke naaet at faa rettet »Viking« fuldstændigt op, saaledes at Søen kunde ramme os ret agten ind, hvilket havde til Følge, at Søen tog fat i Agterenden og i et Nu drejede Baaden parallelt med Søerne; ogsaa den gav rigeligt Vand. Men nu gjaldt det Knald eller Fald, vilde det lykkes os at faa »Viking« rettet op inden den tredje og største var over os? Medens min Kone af al Magt maatte sætte i og skodde, en Manøvre, der var livsfarlig for Aaren, maatte jeg af al Magt ro til for at rette saa meget op som muligt. I de faa Sekunder, der var levnet mig, naede jeg at faa taget 4 Tag, men i et Nu at faa drejet en 8 Meter lang Baad er jo ikke saa let en Sag, og helt op fik jeg den heller ikke, førend Søen var over os. Et Øjeblik var alt Skum og Vand omkring os. Da vi atter kunde sanse, opdagede vi, at Baaden var drejet  $\frac{3}{4}$  omkring, saaledes at Stævnen var skraat oppe i Vinden, og at vi af Vand havde faaet saa meget ind, at det gik til Langremmen, saa at vi praktisk talt var synkefærdig.

Var der blot kommet en Søj til af antagelig Størrelse, havde vi ikke klaret den, men til alt Held for os, var der efter de 3 Drabanter nu en Pause, som det rigtigt gjaldt at udnytte. Med 6—7 haarde Tag fra min Side og kraftig sætten i fra min Kone, fik vi atter Agterenden af den vandfyldte Baad i Vinden, og saa gjaldt det om at øse. To store Proviant-Biscuitdaaser blev tømt for deres Indhold, og saa øsedes der i allerhurtigste Tempo. Et almindeligt Øsekar kunde jo intet udrette overfor de Vandmængder, der her var Tale om. Efter nogle Minutter var vi over det værste. Stadig maatte Baaden holdes op i Vinden, men Søerne var nu saa skikkelige, at de levnede os Tid til at faa det meste Vand derhen, hvor det hørte hjemme. Vi aandede lidt ud. Og vel kom der store Søer igen, men ingen som de tre, og vi passede paa som Smede, at ingen Søj fik Lejlighed til at komme til at dreje Baaden.

Nu dukkede Fyenshoved frem forude, og efter 5 Timers virkelige Strabadser var vi i Læ rundt Pynten og kunde gøre Landgang. Saa udmattede var vi, at næppe var vi kommet i Land efter at have fortøjet, førend vi smed os paa Strandbreden, og skønt det var midt paa Dagen, slum-



rede vi øjeblikkelig ind. Det havde været et grimme Job.

Langs Nordkysten af Fyen gik det frem ganske glat, og snart var vi nede i Lillebælt. Efter et Ophold i Sønderborg, bar det videre forbi Skelde-Pynten, der saa smukt flankerer Flensborgfjord, over Eckernfördefjord til Kiel, hvor vi drejede ind i Kanalen ved Holtenau for paa hurtigste Maade at passere Tyskland.

Selve Kanalanelæget kunde ikke undgaa at gøre Indtryk, først ved sine mægtige Sluser, hvor r.s. »Viking« formelig lignede en Legetøjsbaad ved Siden af de store Dampere, der gjorde os Følge gennem Slusen. Efter for nogle ganske faa Øre at have klareret og faact en »Betriebsordnung«, et Værk paa 130 Sider, stod vi, først af alle, da Slusen aabnedes, ind i den store Kanal med sine mægtige Broer og imponerende Dæmningsanlæg. Men Vinden var stik imod og temmelig haard, hvad der bevirkede langsomt Avancement.

Efterhaanden blev vi godt kede af den matematisk lige afstukne Kanal med de høje Bredder, der for os fuldstændigt spærrede Udsigten, og ønskede vi snarest atter at komme ud i vort rette Element, det aabne Hav.

Vinden tog imidlertid stadig til, saaledes at vi havde en veritabel Storm, hvorfor det tog os hele 5 Dage at forcere Kanalen, og glade var vi, da vi endelig var ude af Slusen ved Brunshüttel. Da hele Elbmundingen var fuld af Ankerliggere, der biede paa bedre Vejr, maatte vi ogsaa lægge op, skønt vi svært gerne var gaaet videre. I en Aamunding i Brunshüttelhaven fandt vi et efter Omstændighederne hyggeligt Sted at bie paa godt Vejr.

Efter nogle Dages utaalmodig Venten, bedrede Vejret sig endeligt saa meget, at vi kunde gaa videre, og saa stod vi en Eftermiddag ned ad Elben. Og her mødte vi det for os ganske fremmedartede Fænomen: Tidevandet. Med det faldende Vand fløj vi af i den rivende Strøm, der ofte kørte rundt i ligefremme Hvirvler og for det meste dannede smaa tætte hoppende og dansende Søer, der havde Tilbøjelighed til at gaa indenbords, og som man ikke kunde tage sig i Agt for. Koste og Bojer laa flade med »Kølvandsstriber« efter sig, idet det paa Grund af Strømmen saa ud, som var det Bøjerne, der bevægede sig. Og paa mindre end 1½ Time var Strækningen til Cuxhaven tilbagelagt, altsaa med en Fart af næsten 12 Knob, men af disse havde ganske vist Strømmen de 8 paa sin Samvittighed.

Vandet var imidlertid allerede faldet saa meget,

at mægtige Slikbanker strakte sig milevidt ud i Havet, som tilsyneladende forsvandt. Vi bestemte os til at stoppe op, indtil Floden atter muliggjorde Roning langs Kysten. Men blot at finde et Sted, hvor vi kunde komme op uden at synke i Mudder til op over Knæene, viste sig meget besværligt, og navnlig havde vi svært ved at finde et Sted, hvor Baaden kunde bæres op. Til sidst forcerede vi en Søbadeanstalt, bar Baaden højt op paa en Bro, hvor vi var sikker paa, at Vandet ikke kunde tage den, og brød saa ind i en Art Salon, hvor vi tilbragte Natten i vore Poser. Specielt i Tyskland turde vi intet Øjeblik forlade vore Sager, for ikke at faa Baad, Inventar og Bagage stjaalet, hvad der uvægerligt vilde ske, hvis vi vendte Ryggen til. Ved Eckernfördefjord havde vi alt gjort den Erfaring. I 10 Minutter, vi var gaaet fra Baaden, havde vi mistet en Messingbøsning til Flagstangen. 8 Skruer var fjernede, og det for ca. 200 g Messing!

Da vi nødig vilde hænge paa Slikbankerne Pokker i Vold ude, kunde vi kun benytte den højeste Flod til vor Roning langs med Kysten, hvad der foraarsagede, at vi kun gik yderst smaat frem. Efterhaanden vendte vi os imidlertid til Forholdene, anskaffede os et veritabelt Anker, som vi kunde kaste ud paa Bankerne, naar vi afventede Flodens Komme og ikke fandt Trang til at kæmpe imod den ofte stride Ebbestrøm.

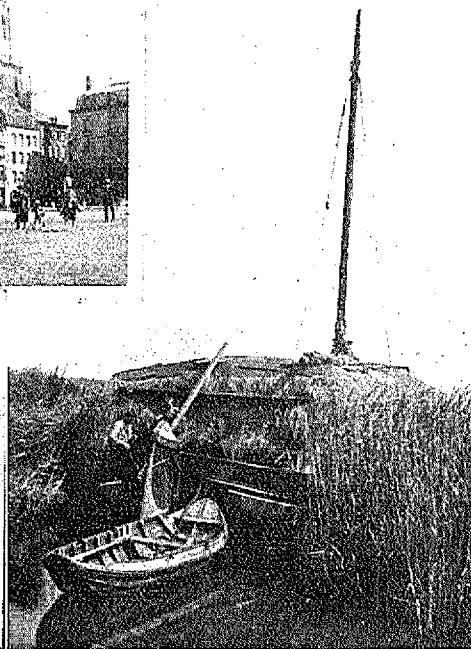
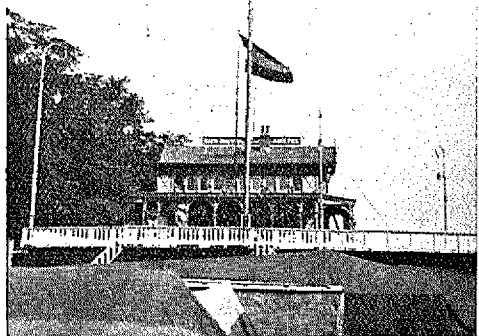
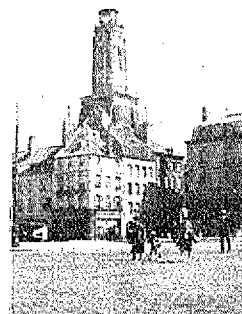
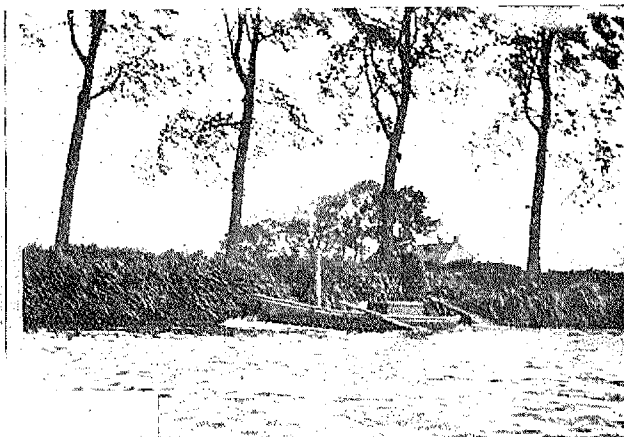
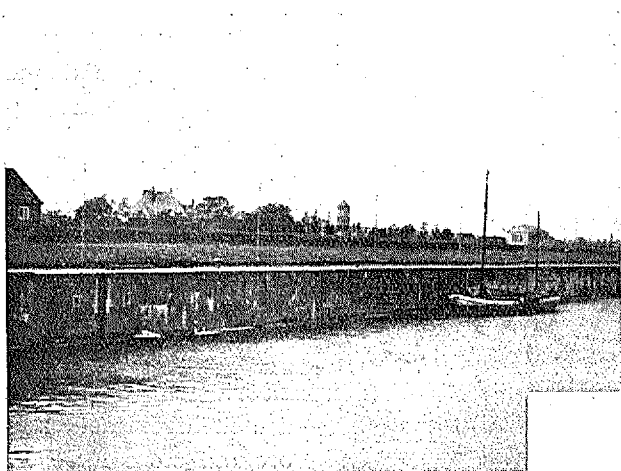
Saaledes naaede vi efterhaanden Emden, hvorfra vi i et Træk naaede Holland ved Delfzijl. Hvilken Forskel fra Tyskland! At komme til et probert og ærligt Land, hvor man ligesom hjemme i Danmark (ja, i endnu højere Grad) turde gaa fra Baad og Grejer, uden at behøve at frygte at faa noget stjaalet.

Ad de karakteristiske hollandske Kanaler tog vi Vejen over Groningen til Staveren ved Zuiderzøen, og herfra gik vi tværs over til den henrivende gamle By, Enkhuizen, hvis smukke Klokkespil fra et af de mange Taarne endnu i Erindringen ringer i vore Øren.

Vi fulgte nu Bredden af Zuiderzøen til Amsterdam, hvor vi blev saa udmærket modtaget af: Roei & Zeilvereeniging »de Amstel«, der fra sin mægtige Flagstang flagede med vort lille Dannebrog fra Baaden, da et andet ikke kunne opdri- ves i hele Amsterdam. Herfra gik det ad Kanaler og Floder over Rotterdam og Dordrecht ud i Schelden.

Skipperer, Lodser, Fiskere og iøvrigt enhver anden, der har Dont paa Søen, er altid vore specielle Venner, saaledes ogsaa i Holland, og ofte blev vi inviteret ombord i Kuffer til Kaffe o. l. Naar vi





Øverst: 1) I Slusen ved Brunsbüttel. r.s »Viking« ses lille og ubetydelig. 2) Typisk Kanalbillede fra Holland. Mælkemanden i Funktion. (Bemærk, at »Mælkevognen« har Motor installeret).

I Midten: Calais' gamle Fyr.

Forneden: 1) Røi & Zeilvereeniging »de Amstel«, Amsterdam, flagrer med »Viking«s Danebrog fra sin store Flagstang. 2) Der køres Hø i Holland. (Ad sivkransede smalle Kanaler samles Høet ved Hjælp af de fladbundede kendte Lægttere.)

saa sad i den hyggelige, lillebitte Kahyt agterude omkring dampende Kaffe, var det ofte noget svært at føre en egentlig Konversation, idet Kufskippere, der kun sejler indenlandsk, kun kan Hollandsk, et Sprog vi Danske sjældent har Adgang til at stifte Bekendtskab med. Men naar begge Parter anvendte Modersmaalet, og talte ganske overordentlig langsomt og tydeligt, illustrerende Talen med hensigtsmæssige Fagter, lykkedes det virkelig at udveksle Meninger om højere Materier, men somme Tider klikkede dog Forstaaelsen, men saa skete Udløsningen i Reglen i et Smil, naar begge Parter udbrød: »Ak Jammer«, Ord der er ens paa begge Sprog!

Op ad Schelden gik det raskt med den stærke

Tidevandsstrøm, og snart var vi inde i Belgien og lagde til ved »Société Royale Nautique Anversoise«s Baadhus i Antwerpen. Her lagde vi op for 1923, idet vor Ferie var Slut. R.s »Viking« overvintrede i den gæstfri Roklub.

I 1924 fortsatte vi, og denne Gang var Mandskabet suppleret med Guldsmed-Ulskov-Hansen. Med faldende Vand bar det nedad Schelde. Det blæste imidlertid snart op, saa at vi maatte opgive at gaa ud i Nordsøen, som det egentlig havde været vor Agt. Ved Ter Neuzen drejede vi ind i Læ, og tog Kanalen til Gent, som vi snart naaede. Herfra tog vi Kanalen over Brügge til Ostende, hvor vi gik ud i Nordsøen, da Vejret havde bedret sig.



Og en uforglemmelig smuk Aften passerede vi Ostende og alle de andre belgiske Badesteder langs Kysten. Efterhaanden, som vi gik frem, kunde vi paa Bygningernes mere og mere medtagne Tilstand se, at vi nærmede os de krigshærgede Egne. Ved Yserkanalen drejede vi ind, og slog os til Ro ved Bredden for Natten.

Det Syn, der om Morgenen frembød sig for vore Øjne, staar endnu prentet skarpt i vor Erindring: skønt over 5 Aar var gaaet siden Vaabenstilstanden, og skønt Turister i tusindvis havde besøgt disse Egne, mødte Øjet overalt splintrede Bolværkspæle og sønderskudte Cementanlæg. Og hvor vi havde ligget om Natten, fandt vi — endnu liggende i vore Soveposer — Granatstykker i store Mængder, ja, endog en hel ueksploderet Granat samt Midterstykket til et søndret Gevær. Hvilke Dramaer maa ikke her være udspillet. —

Fra Nieuport gik vi igen ad Kanal, forbi Furnes over den belgisk-franske Grænse til Dunkerque, hvor vi desværre igen maatte lægge op for Vinteren, idet Forretningen kaldte hjem.

Og i Sommer fortsatte vi igen (desværre var min Kone paa Grund af Sygdom forhindret, saa Ulskov-Hansen og jeg maatte tage det sidste Stykke alene). Den 13. Juli om Aftenen startede vi fra Roklubben i Dunkerque, hvor »Viking« havde ligget om Vinteren. Det gjaldt blot for os at komme klar af alle Sluserne og komme ud i den aabne Sø, den 14. var det jo Bastilledag, hvor Sluserne ikke tillød Passage. Det lykkedes os at komme igennem og lægge os lidt udenfor Havnen i Klitterne, parat til at benytte Morgenhøjvandet til at tage Stykket til Calais.

Men saa let gik det nu heller ikke. Tidlig om Morgenen blev vi antastede af Toldere og Politier, og vi maatte kæmpe bravt for at overvinde Vanskelighederne, idet vi havde forsyndet os imod et eller andet Reglement, der forbød udenlandske Fartøjer at gøre Landgang udenfor de officielle Havne. Franskmand kan være endnu mere formelle end Tyskere, naar de vil være det, og først ved at slaa paa de nationale Strenges samt true med Klage til Konsulen, lykkedes det os slippe fri, men vi havde nær mistet Højvandet. Vandet var allerede sunket et Par Meter, hvad der havde til Følge, at der blev en Bæretur paa over 500 Meter, men nu var vi blevet fine Venner med Tolderne og Politiet, og med 4 Mands Assistance fik vi alt baaret den lange Vej.

Om Aftenen naaede vi Calais, og nu lagde vi os paa Lur udenfor Havnen i Klitterne, ventende paa en Chance for at forcere Kanalen.

Da vor Fart normalt er 4 Knob, er vi jo under

meget stærk Indflydelse af Tidevandsstrømmen. Men helt let er det jo ikke at beregne denne Strøm, der grundet paa saa mange Omstændigheder ikke to Dage er ganske ens.

Da Vejret var stille, bestemte vi os til at starte den 16. Juli Kl. 2<sup>30</sup> a. m., idet vi havde beregnet at tage det faldende Tidevand det første Stykke, for derefter midt i Kanalen at tage det stigende Vand, der saa skulde føre os til den engelske Kyst.

Natten var blikstille, kulsort, men klar, da vi startede. Vi gik rask frem med Strømmen, holdende Kurs paa South Foreland store Fyr, der blinkede i det fjerne. Det gik saa tilsyneladende let for Haanden, at vi begyndte at blive overlegne, og stille Horoskop, hvorefter vi allerede om Morgenen ved 7-Tiden skulde naa Dover. Men Neptun vilde det anderledes. Vi havde vel roet en Times tid efter det engelske Fyr, da det i Stedet for at blive tydeligere og komme nærmere, tilsyneladende blev fjernere og fjernere, idet det blev mere og mere lyssvagt, og efter en Tid, tabte vi det helt af Syne. Det var Taagedis. Og videre gik det frem efter Kompasset (et almindeligt lille tørt Lommekompass).

Time ud og Time ind gik det roligt og støt uden et Øjebliks Hvil, det gjaldt om at udnytte det stille Vejr. Det lysnede; den franske Kyst kunde ikke øjnes, ejheller den engelske.

Disen tog til, og blev nærmest Taage. Hele Tiden hørtes Taagehornene og Dampfløjterne fra de talrige passerende Fartøjer. Af og til saa vi Boven af en stor Damper komme frem af Taagen, holdende ned imod os. Et Par ekstra raske Tag, og det store Skrog passerede os og forsvandt atter i Taagen.

Klokken var imidlertid blevet 8 om Morgenen, og stadig var der ikke Udsigt til Forandring. Vi kunde ikke forstaa, at vi ikke mærkede noget til den engelske Kyst, og vi spejdede forgæves efter Dovers høje Kalkskrænter, naar der et Øjeblik blev lidt Lysning i Taagen. Men intet var at se.

Da hørte vi, først ganske svagt, saa stærkere med konstant Mellemrum 2 Sirenehyl. Hvad betød det? Det eneste, der efter Søkortet gav saadanne Sirenehyl, var Varne Fyrskib, men det laa jo midt ude i Kanalen og betydelig vestligere end vor Kurs.

Vi roede efter Lyden. Hylene blev tydeligere og tydeligere, vi ligesom skimtede noget forude, og ganske rigtigt, Konturerne af et Fyrskib anedes. Det var Varne. En nedslaaende Opdagelse. Der var 9 miles efter Søkortet til nærmeste engel-





Øverst: 1) Fiskerægtepar. Genrebillede fra Gravelines. Banke i Ebbe. 2) Et Vrag passerer. Frankrigs Kyst. 3) Fransk Nysgerrighed. Fra Ankomsten til Calais.

Mellemste Række: 1) Den sønderskudte Domkirke i Dunkerque. 2) Paa en Banke i Ebbetid. 3) Granater sat i Stak. Fra Yserkanalen (kendt fra Verdenskrigen). Niels Ventegodt undersøger en Granat.

Nederst: 1) Paa en af de lange »Slikbanker« i Ebbetid. Ventegodt, legende med Hunden Buster. 2) »Slikbanken« i Ebbetid. I Forgrunden Flagstangen paa en »strandet« hollandsk Kuf.



ske Land, tæt Folkestone. Tidevandet havde ført os meget mere vestligt end ønsket og beregnet.

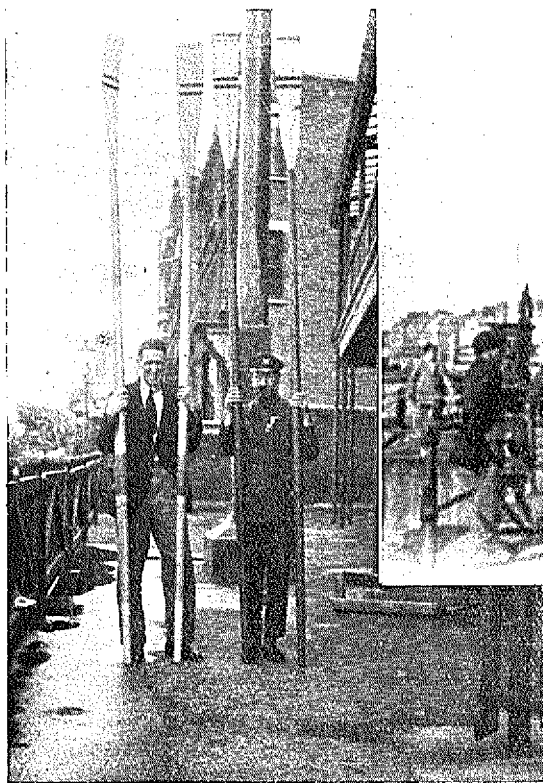
Det tog lang Tid at komme helt hen til Fyrskibet, og da vi endelig kom derhen, gjorde vi igen en ubehagelig Opdagelse, Skibet havde mægtigt Skum om Boven og stærkt Køl vand, fuldstændig som et Skib for fuld Kraft, og dog laa det for Anker, saa stærk var altsaa Tidevandsstrømmen.

Klokken var 8<sup>30</sup>, da vi var paa Siden af Skibet, altsaa havde vi brugt 6 Timer om den Bid Vej. Det var i Sandhed lysteligt. Vi var alt pejlet af Fyrmesteren, der med ægte engelsk Sømandshjertelighed bød os ombord, hvad vi dog afslog, men vi fik dog en lille Sludder paa et Par Minutter, og fik nogle aldeles udmærkede Oplysninger m. H. t. Strømstyrke, Strømretning, hvorledes Strømmen vilde dreje etc. etc. Og som Følge heraf kunde vi nøjagtigt beregne Afdriften. Kursen blev sat paa Folkestone. Paa Grund af Afdriften maatte vi næsten gaa sidelæns.

Vi sagde Farvel til den elskværdige Fyrmester, og gled saa atter ud i Taagen, og nu var der jo ikke Grund til at vente Land foreløbig. Vi sled, hvad vi kunde ved Aarerne. Ikke et Øjeblik Hvile for ikke at drive af. Af og til spiste vi en Banan med den ene Haand, mens vi halede til med den anden. Og nægtes kan det ikke, at naar man er indstillet paa 4 Timers Roning, er det ikke særlig fornøjeligt, naar 6 Timer er gaaet med uafbrudt Roning, uden at man endda har Vejs Ende i Sigte. Men England skulde naaes denne Gang. Stadig strøg store Dampere forbi os, hvorfor vi maatte udvise den største Forsigtighed for ikke at blive rendt ned.

Vi spejdede og spejdede efter den forjættede engelske Kyst, og strammede os af og til op med en Sang. Vi sang Engelsk, det passede jo til Lejligheden! og lavede om paa den kendte Soldaterwise, saaledes at den kom til at lyde: »It's a long way to old England, it's a long way to row«, men





- 1) Aarefirmaet Ayling & Sons ombytter de gamle Aarer med nye i Reklameøjemed.
- 2) r.s »Viking« køres hen til Baadehuset i Dover.

det vilde ikke hjælpe paa den engelske Kyst.

Humøret var svært paa nedadgaende, da Klokken var blevet over 10<sup>00</sup>, uden at Kysten var kommet frem. Da var det, ligesom Disen var ved at blive lidt lysere nede ved Horizonten i den Retning, hvorhenimod vi bevægede os, og lige med ét skimtede vi højt Land tæt ved. Vi roede til, Disen svandt, og tydeligere og tydeligere kom Landet frem; vi var tæt ved Kysten. Vi fortsatte med fornyede Kræfter, og Kl. 11<sup>00</sup>, 9 Timer efter vi havde forladt den franske Kyst, gjorde vi Landgang paa aaben Strand tæt ved Folkestone. Det var 1000 Aar siden, en dansk Robaad havde gjort Vejen fra Danmark til England. Og nu gjaldt det om Traditionen tro at følge vore Forfædre,

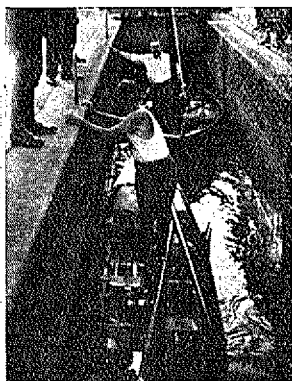
Vikingernes Fremgangsmaade, at plyndre Befolkningen og underlægge sig Landet.

Og Plyndringstogtet begyndte!

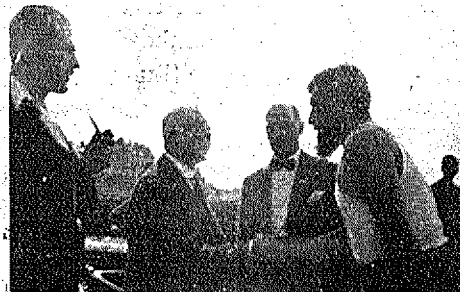
Først maatte Roklubben i Folkestone holde for. Vi fik en ovenud hjertelig Modtagelse dér; dette gentog sig i Dover, hvor vi blev udnævnte til Æresmedlemmer af Roklubben. Det er, saavidt jeg ved, første Gang, at Danske er blevet Æresmedlemmer af en engelsk Idrætsklub. Videre gik det, ingen blev skaanet! I Herne-Bay afleverede Borgmesteren personligt Byens Nøgler, idet han paa Byens Vegne bød os Velkommen. Og saaledes blev det ved; blot tror jeg ikke, at vore Forfædre har set saa mange glade Ansigter som vi!

I en Sluse. Øvre Themsen.

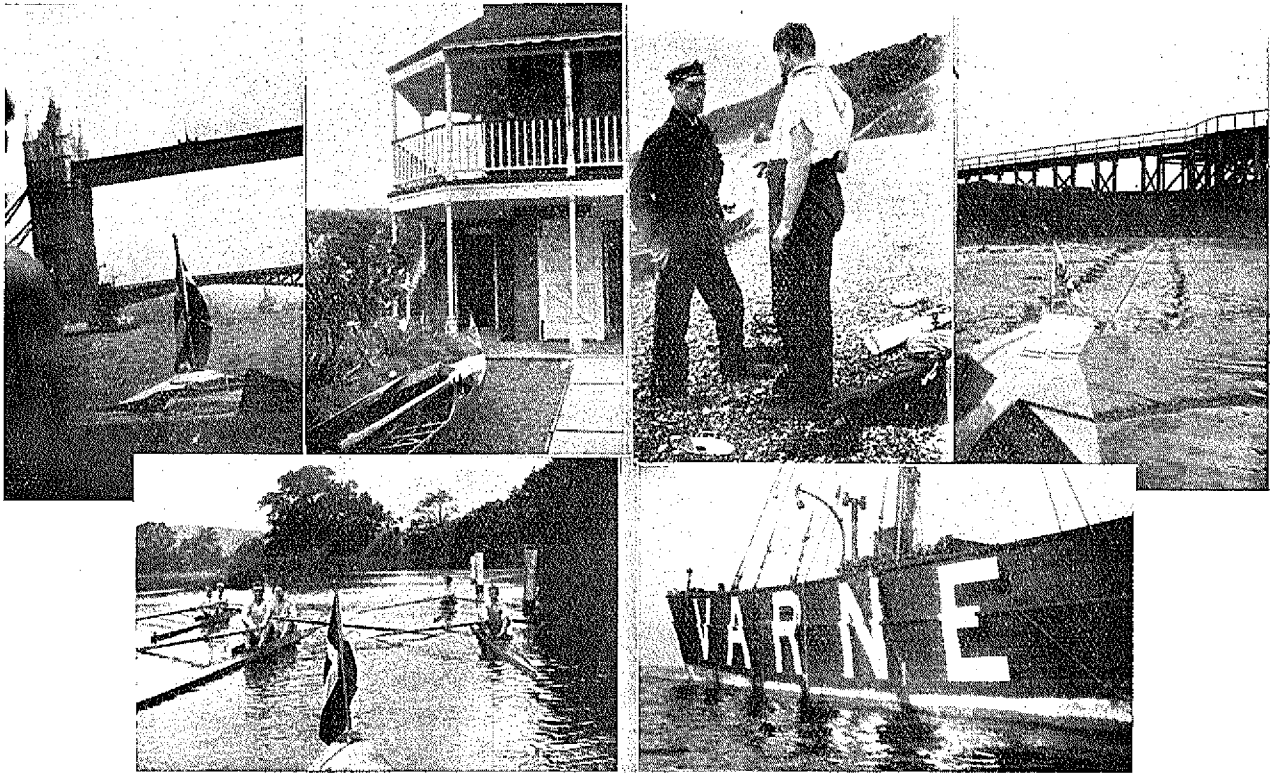
Tæt ved Margate blev »Viking«s Ankomst skaaret ind i Kalkklippen.



Borgmesteren i Heree Bay byder Velkommen paa Byens Vegne.







Øverst: 1) Tower-Bridge passeret. 2) r.s »Viking« i »Leander Club«. 3) Fra Ankomsten til Folkestone. Tolderen i Funktion. 4) Slikbanke paa Themsens Bred. Mærk Fodsporene i Mudderet fra at sætte Baaden i Vandet.

Nederst: 1) Leander-Roere følger til Afsked. 2) Varne Fyrskib.



Det var et helt Triumftog langs den engelske Kyst; alle kappedes om at vise os Venlighed, og vi blev overalt mødt med en overstrømmende Gæstfrihed og Hjertelighed.

Op gik det ad Themsen, imod vort Maal, Verdens Hovedstad. Gravesend passeret, Trafiken bliver større og større, og snart er vi i Greenwich, og saa ved et Sving faar vi Øje paa Tower-Bridge, som vi alt kender fra Billeder. Vi er i London. Og saa gjaldt det om at finde »London Rowing Club«, hvortil vi, et gammelt Løfte tro, maatte tage ind. Bro efter Bro passeredes, forbi Westminster og andre fra Billeder kendte Bygninger. Fra Broer, Bredder, forbisejlende Baade og Lægttere blev vi modtaget med de største Ovationer. Stegende hedt var det, men frem gik det; saa kom Putney-Bridge, og vi var der .

Vi blev modtaget af talrige Medlemmer med Præsidenten, den tidligere Vicekonge af Indien, Lord Ampthill, i Spidsen og budt Velkommen paa det allerhøjest; og her som Klubbens Gæster tilbragte vi en uforglemmelig Uge i London.

Saa syntes vi, at vi vilde se lidt af Themsens øvre Løb og aflægge en lille Visit i den berømte »Leander Club«, Verdens mest eksklusive Roklub,

som kun som Medlem optager Roere, der i allerhøjeste Grad har udmærket sig, beliggende i Henley, hvor den berømteste Regatta foregaar, og hvor Danmark hidtil kun har glimret ved sin Fraværelse. Og her blev vi fejret ved en Banket og budt Champagne af deres fineste, i Henley-Regattaen vundne Kæmpe-Sølvpokal, der saa gik Selskabet rundt. Og større Ære kan der ikke vises nogen Roer.

Fulgt af 4 Baade fra »Leander« gik det efter endt Besøg atter nedad Themsen til London, til Milwall Dock, hvor r. s. »Viking« blev anbragt paa sin noget større Kollega s. s. »Rhône« for paa denne Maade atter at komme til Danmark. Med sædvanlig Interesse for Sporten havde D. F. D. S. lovet at befordre »Viking« tilbage til Danmark uden Vederlag.

Endnu et Par Dage i London, hvor jeg bl. a. maatte holde Foredrag i Londons Radio om Turen, og denne uforglemmelige Tur var til Ende.

Ialt tilbagelagdes 2265 km eller 1223 Sømil.

Niels Ventegodt.





Paa det store Billede ses fra venstre: *Ulskov-Hansen*, dernæst Klubbens Præsident, den tidligere Vicekonge af Indien, *Lord Amphill* og Sagfører *Niels Ventegodt*.



Medaljene fra Dower Roklub.

#### *Foreningen for skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.*

I September Maaned f. A. har Foreningens Hjem været besøgt af a) 519 Sømænd med ialt b) 3594 Besøgsdage. Der er paa Hjemmene skaffet Hyre til c) 150 Mand, og i danske Penge er d) ca. 15,948 Kr. dels sendt hjem, dels opbevaret for de Besøgende.

I Oktober Maaned var de tilsvarende Tal følgende:

- a) 554.
- b) 3843.
- c) 192.
- d) 19869.

I November Maaned:

- a) 513.
- b) 3638.
- c) 232.
- d) 23638.

#### *Rekord-Aar for Stockholms Havn.*

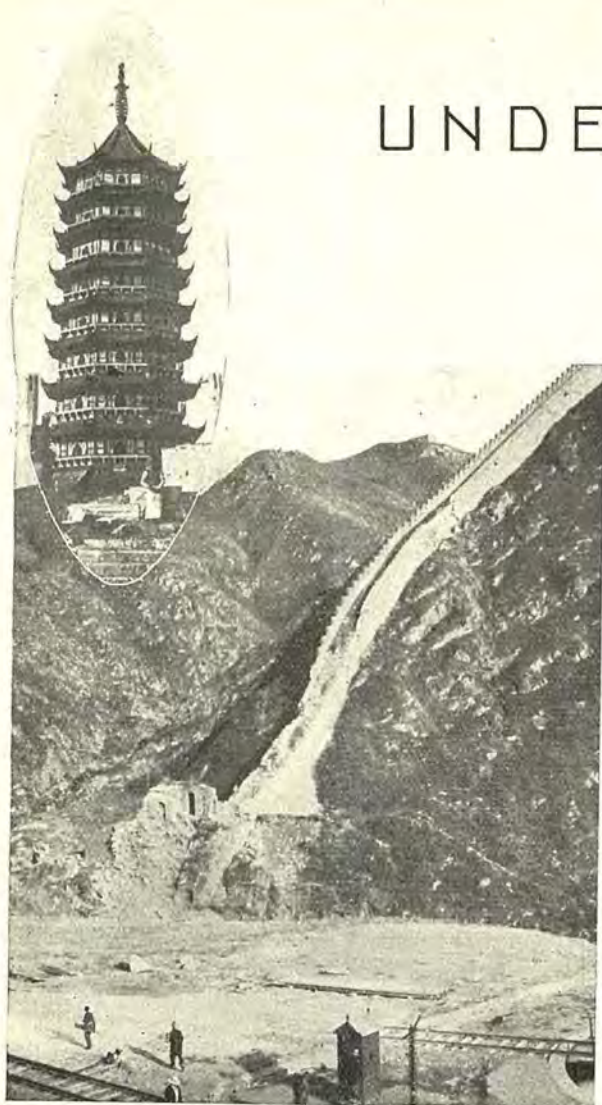
Det forløbne Aar har været det hidtil bedste for Stockholms Havn, udtaler Havnedirektør Vinberg til »S. D.«, og man kan med Sikkerhed regne med at kunne aflevere et smukt Overskud til Havnebestyrelsen, da Havnens Virksomhed i Aarets Løb har været meget livlig.

Importen udviser saaledes »imponerende Tal«, ligesom Eksporten har været bedre end i 1924. Blandt Importvarerne har Jernvarer, Bygningsmaterialer, Kul og Korn domineret, og i Efteraaret var Frugtindførslen ogsaa af enestaaende stort Omfang.

Skal man dømme efter Havnens Virksomhed, gaar vi saaledes mod bedre Tider, udtaler Havnedirektøren, der har det Indtryk, at man paa alle Omraader har Tillid til, at Forretningslivet vil tage et yderligere Opsving.



# UNDER KINESISK FLAG



Den østlige Ende af den kinesiske Mur, hvor den løber ud til Havet ved Shan-hai-kuan. I Forgrunden: Peking—Mukden Banelinjer.  
I Vignetten: Kinesisk Taarn.

Af Kaptajn *Carl Larsen*, der tidligere har gjort Tjeneste ved kinesisk Fyrinspektion bringer vi, i Fortsættelse af tidligere, følgende Beskrivelse.

Inspektionsskibet »Pingching« har atter gjort en »Southern Trip« som skildret i Nr. 10 og ligger nu i Shanghai og gør klar til at afgaa til Kinas nordlige Fyr.

Denne Gang er det ikke alene Fyrinspektion, det gælder; der er kommet lidt extra til. — Kina er blevet en Traktathavn rigere — denne hedder »Lungkow« og ligger paa den sydlige Kyst af Pecheli Gulfen. Denne By vokser og vokser — man har etableret Toldstation, Djunkerne er ikke mere alene om Fragterne — Dampere har vist sig — og naturligvis klaget over Besejlingsforholdene, og det er disse, der skal undersøges —

paa en Pynt skal bygges et Fyr, Havnen skal opmaales, Baaker opsættes o. s. v.

Lægter efter Lægter kommer langs Siden med mange forskellige Ting, blandt andet et helt lille Fyrtaarn, Baaker, Mursten og Masser af den uundgaaelige Cement, Triangulationsmærker og saa naturligvis de sædvanlige Fyrstores.

En »Steamlaunch« bringer Theodoliter, Sextanter, Tegnebrædder, Stationpointers og mange andre nødvendige Ting, som hører til Opmaalingensarbejde.

Al denne Travlhed bringer 3. Mester til Maskindøren, og da han ikke er indviet i det forestaaende Ekstraarbejde, spørger han — med et meget pessemistisk Udtryk 3. Officer, hvad Meningen er med alt dette. Hans Tanker drejer sig nemlig kun om Fodboldklubben, hvor han er første Sparker. Han regner straks ud, at en »Long Trip« bringer den allerede averterede Fodboldmatch i Fare. 3. Officer, som er lidt af en Tankelæser, udtaler sig kort — kun med de to Ord: »Duty first«.

Paa denne Tur medfølger nogle faa officielle Passagerer — »The Coast Inspector«, d. v. s. Direktøren for Havne- og Opmaalingsvæsenet og de herunder hørende Skibe samt for Betjeningen af Fyrene — og »The Engineer in chief«, d. v. s. Fyrdirektøren, som er ansvarlig for al det tekniske ved Fyrvæsenet.

Først i Maj forlader »Pingching« Shanghai. Efter cirka 7 Timers Sejlads er man i det gule Hav eller »Hwang Hai«, som Kineserne kalder det, og paa en af Østens Kongeveje. Man taber hurtigt alt Land af Sigte. SW. Monsunen har sat ind med fint, klart Vejr.

Her faar man Brug af Sextant og Kronometer og alle Officerer rig Lejlighed til at observere baade Sol, Maane og Stjerner — i det hele taget Lejlighed til at opfriske Navigationskundskaberne, som ellers let stagnerer i denne Klasse Skibe.

Man har 400 miles til det første Fyr — »SE. Promontory« —; det ligger paa Fastlandet og afmærker det sydøstlige Hjørne af Shantung.



Paa mange miles Afstand observeres Shantungs skarpe Bjergtinder rage op af Havet, og nogen Tid efter dukker Fyrstationen op; den staar paa lavt Land, og i den klare Luft observeres den som et svømmende hvidt Slot.

Nu begynder Forberedelserne til Landing. — Denne Station har mekanisk Taagesignal; ved Monsunskifterne er dette sjælden tavs; saa her forbruges en Masse Olie, og da Temperaturen gaar ned til 20° Kulde om Vintren, forbruges her ogsaa en Masse Kul paa disse nordlige Stationer.

Paa lang Afstand ses de Indfødte komme Skibet i Møde i deres Sampaner, klar til at lande stores. De har i Dagevis spejdet efter »Ping-ching«, og de tager ikke fejl af den. I en Menne-skealder har de set den komme og gaa. Men det gælder ikke alene her; det er det samme over hele Kinakysten fra Nord til Syd; den er kendt af enhver Fisker, ja af enhver Pirat — de kender dens gode Gerning, de véd, at Fyrene har været deres gode Ledestjerne mangan en mørk og stormfuld Nat, naar de efter »a good hand« skulde bringe deres Bytte i Sikkerhed. Man har aldrig hørt, at en Fyrstation er blevet forulempet af Sørøvere.

Saasnart Ankeret er i Bund, begynder der en større Kaproning om, hvem der kommer først langs Siden. Disse Kaproninger udarter sig sommetider til voldsomme Slagsmaal med Aarer og andre hertil passende Ting, som haves ved Haanden.

Med hver lastet Sampan følger en af Skibets Matroser som en Slags Vagt. Dette er nødvendigt, fordi man har haft Erfaring i, at Sampaner har taget en anden Kurs og er forsvunden bag de forskellige Klippeøer med Stores og alt.

Alle Ordre gives paa Fingersprog. De Indfødte her forstaar ikke et Ord af Besætningens Linko, da disse er Amoymænd og kun taler Amoydialekt, men alt gaar udmærket alligevel; her er det ikke Talegaver, men fysisk Kraft man har Brug for.

3. Officer lander inidlertid med de officielle Passagerer. Fyrmesteren staar ved Landingen i sit stiveste Puds — lidt nervøs — Ensomhedens Præg; et hjerteligt Haandtryk fra hans Foresatte bringer ham straks i Ligevægt.

Alt er naturligvis nymalet, pudset og fint. Det store hvide Taarn med sine røde Bælter ser imponerende ud; her er sjældent noget, som kan kritiseres.

Rundt Fyrstationen er bygget en Mur for at holde de Indfødte paa passende Afstand. Inden

for denne Mur findes her foruden Fyrstationen — en Kirkegaard; dette lyder mærkeligt, men det er dog saa.

Den 23. Juli 1896 forliste den tyske Krydser »Iltis« under en Tyfon ret udfor Fyret. Alle Mand omkom, og Skibet blev fuldstændig Vrag. Ligene af Besætningen fandtes næste Morgen paa Stranden og imellem Klipperne.

Fyrmesteren — mærkværdigvis en Tysker — gjorde alt for at komme i Forbindelse med Yderverdenen, og kort Tid efter omkom en Del af den tyske Kina Eskadre. Det blev da besluttet, at de Omkomne skulde begraves ved Fyret. Kirkegaarden er langagtig med en Laage i den ene Ende; denne Laage er skænket af Exkejser Wilhelm. I den anden Ende er rejst et Monument med følgende Inskription:

*Bei der Strandung*

*S. M. S. »Iltis« am 23 July 1896.*

*Starben den Heltentod*

*Fuer Kaiser und Vaterland*

- I Kapt. Leutnant Braun, Kommandant.
- II Leutnant Z. S. V. Holback.
- III » » Fraustaedter.
- IV » » Prasse.
- V Asst. Arzt. Dr. Hildebrandt.

*Ihrem gebliebenen Kameraden die Schiffe  
auf der ostasiatischen Station.*

*»Kaiser«, »Irene«, »Prinzess Wilhelm«, »Ancona«  
»Cormoran«  
1896.*

Hvert Aar sender den tyske Regering sit »in memoriam« i Form af Kranse.

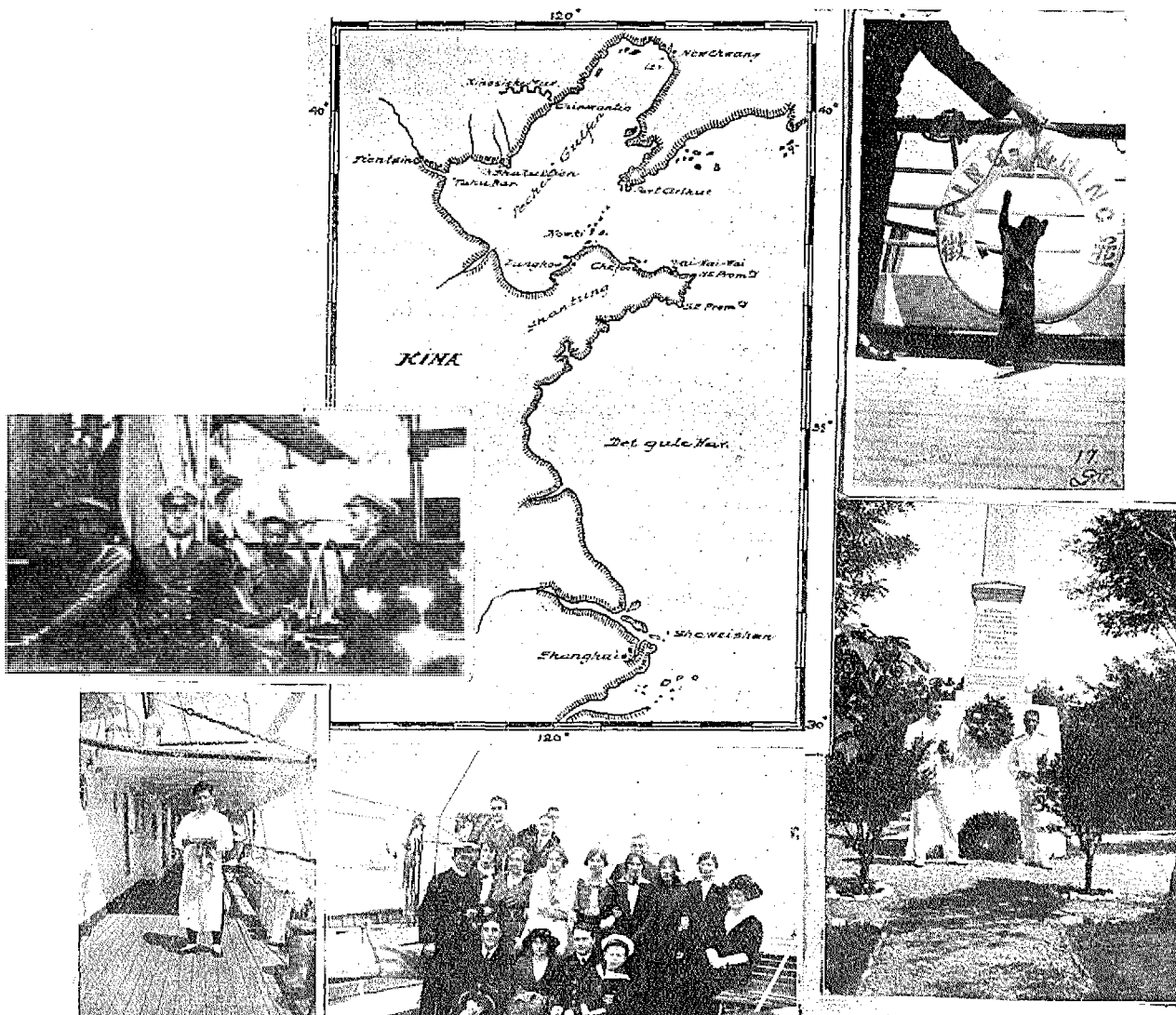
Det er naturligvis en af Fyrbetjeningens Pligter at holde denne Kirkegaard i Orden.

Næste Fyr »NE. Tromontory« er ikke langt borte; det ligger paa NO. Pynten af Shantung og ligger lige saa øde og bart som »SE. Promontory«. Efter 3 Timers Sejlads er man der. Dette Fyr ligger højt og langt fra Landingen. Vejen gaar over Bakker og Dale. Her er de Indfødte ogsaa tyvagtige, saa man maa postere Skibets Matroser med passende Mellemrum paa Vejen, som fører fra Landingen til Stationen.

Her er skrækkelig ensomt. I lange Tider ser Fyrmesteren ikke en hvid Mand; om Vinteren er han den tavse Tilskuer, naar Sne og Slud suser om Fyret, og afmastede Junker driver for Vind og Vove og ender paa Skærene. Han kan ikke hjælpe; han har ikke Lov til at forlade Fyret. Et utændt Fyr vilde mangfoldiggøre Ulykkerne.

Naa, Inspektionen er færdig. Da her er langt





Øverst: 1) Kort over Kinas Østkyst. 2) Skibets Mascot, en lille »Missekat«.

I Midten: »Pingching«s Maskinrum og Maskinofficerer tilligemed to kinesiske Maskinpassere.

Nederst: 1) Første »Boy«. 2) »Teaparty« ombord. 3) Monumentet paa Kirkegaarden ved S. E. Promontory Fvr.

til Landingsstedet, tager man Afsked med Stationen. I Løbet af  $\frac{3}{4}$  Time er man ombord, og Rejsen fortsættes til Chefoo. Da der kun er 60 miles til denne By, nedsættes Farten for ikke at komme før Dag gry.

Kort efter, at man har rundet »NE. Promonty«, passeret et Skær, som er tæt beboet af Sælhunde — det er det eneste Sted paa Kinakysten, hvor disse Dyr ses.

Paa Vejen til Chefoo passeret »Wei-hai-Wei«, hvor »Pingching« for mange Aar tilbage var en kærkommen Gæst. Det er nu »leased« til Storbritannien, saa her har man intet at gøre.

Tidligt næste Morgen ankres ved en ud for Chefoo liggende Klippeø; her staar Kinas ældste Fyr »Kung Kung tao«; det er bygget 1867, saa Kinas Fyrvæsen har knapt traadt sine Børnesko endnu.

Efter endt Inspektion og Forsyning fortsætter man ind i Chefoo Havn og gør fast til Bøjer. Denne er Kinas mest moderne Havn og sammen med Chinwantao Havn de 2 eneste byggede Havne i Kina. For kun en halv Snes Aar tilbage maatte Skibe her ligge paa aaben Red, hvor nordlige Vinde satte en høj Sø ind og gjorde Losning og Lastning umulig og fyldte mangen en Lægter.

Her er et godt Klima, og om Sommeren er Chefoo et meget yndet Badested. Her findes en udmærket Badestrand, saa mange Europæere tilbringer Sommeren her. Om Vinteren er her meget koldt. Det høje Lufttryk, der om Vinteren staar over Mongoliet, danner kolde og tørre nordvestlige Vinde med en meget lav Temperatur, som kan falde til cirka  $\div 20^{\circ}$  Celsius.

Chefoo er Registrerings Havn for en hel lille Flaade Kystdampere, som løber mellem de for-



skellige Havne i Pechili Gulfen. Disse Dampere, som udelukkende er bemandede med Kinesere, gennemgaar en aarlig Inspektion — særlig Kedlerne. Denne Inspektion udføres af »Pingching«s 1. Maskinmester, som saa efterlades her.

Da »Pingching« skal overnatte her, vil man ikke finde mange Mennesker ombord; den er omtrent rorladt. Kun lige det nødvendige Vagthold forbliver ombord.

Officererne sætter Kursen for »Chefoo Club«, hvor omtrent hele Chefoo's mandlige Beboere mødes ved 5 Tiden for at konsumere den i Østen uundgaaelige Apèritif eller rettere Apèritifer. — Her er mange Lande repræsenteret, og da »Pingching«s Officerer ogsaa er Blandingsgoods, finder Landsmændene snart hinanden. Her møder man ogsaa »Store Nordiske Telegraf Selskab«s gæstfrie Folk. Det bliver naturligvis til Invitation paa »Dinner« — og bare en Cocktail til — og saa den sidste!

»Pingching«s kinesiske Besætning spilder ikke Tiden med at drikke Cocktail — de tænker kun paa »business«. I Kina er Produktionen og Salget af Salt Statsmonopol; saa det er dette uundværlige Stof, »John Chinaman« er interesseret i. — I Løbet af Natten bringer hver Mand et Kvantum af dette med sig ombord, som han saa skal smugle i Land i Shanghai.

Næste Morgen kastes los fra Bøjerne, og man damper vestover til Pechili Gulfen. Dennes Kyster er meget flade og fuld af Sandbanker. Pludselige Storme opstaar, uden at Barometeret rører paa sig — saa man kan aldrig ligge stille paa en aaben Ankerplads. Farvandet mellem Kwantung og Shantung, som kaldes Pechili-Strædet, er fuldt af Klippeøer; disse er ubeboede om Vinteren; om Sommeren holder Fiskere til. Paa en af de største er bygget en Fyrstation, som hedder »Howki«. Denne Ø er bar som en Brosten. Paa dens østlige Side, som er meget stejl, er indhugget nogle mægtige kinesiske Skrifttegn, som betyder: »Skraanende mod Solen«. Dens nordlige Side danner en flad Strand, og her holder en Del Fiskere til om Sommeren; disse indstiller naturligvis Fiskeriet, naar de observerer »Pingching«s hvide Skrog i det fjerne, for at være klar til at give en hjælpende Haand med Opbæring; den kan ogsaa være nødvendig, da Fyret ilgger 328 Fod over Havet. Med al denne ekstra Hjælp er man snart under Damp igen og paa Vej til Lungkow — den nye Traktathavn. Her har »Pingching« mærkelig nok aldrig været, heller ingen af Officererne — »The Coast Inspector«, som selv er Koffardimand og har ført »Pingching«, heller

ikke, saa man gaar langsomt til Værks. Man er kommet nær Pynten, hvor Fyret skal etableres, og opdager med Glæde, at der allerede staar et lille Murstenstaarn. Der navigeres forsigtig ind mod Land og ankres i passende Afstand og naturligvis i passende Dybde, det er 5 Favne for »Pingching«s Kaptajn. Idet Ankeret falder, brækker Ankerkæden i Klydset; det er sandsynligvis sket ved, at Stopperen paa Ankerspillet har været skruet til. Da Ankerspillet staar under Bakken, kan 1. Officer ikke se, hvad der gaar for sig, men stoler blindt paa Tømmermanden. Naa, man lader straks det andet Anker falde og véd saaledes, hvor det tabte Anker ligger. Nu bliver der Travlhed med at lande. Fyrdirektørens Folk og Materialer, paa Stranden venter naturligvis en gabende Mob af Indfødte — og der kommer flere, efterhaanden som det rygtes, at hvide Djævle er ved at lande. Mange af dem bliver straks engageret til at bære op, og man begynder at stille op Beboelseshytten, saa Haandværkerne kan faa Tag over Hovedet, Skure opstilles, for Materialerne, og disse bæres op. Cementen gør ikke Lykke, men op kommer den.

Rygten om det tabte Anker er allerede naaet helt op til Byen, for kort Tid efter kommer 3 entreprenante Japanere med Dykkergrejer og alt ud til Skibet. Efter en længere Parlering, akkorderes der, at for 50 Dollars skal Ankeret bringes for Boven og saa paa »No cure no pay«. I Løbet af ½ Time hænger Ankeret for Boven.

Saa snart alle Materialer er under Tag, letter man og nærmer sig langsomt Lungkow Rhed; her ses Masser af Junke og en Del Dampere til Ankers. »Pingching« ankre et godt Stykke ude, overskrider ikke sine 5 Favne; Dampbarkassen, som allerede har Dampen oppe, fires i Vandet, løber en lille Prøvetur rundt Skibet, og lægger til ved Styrbords Faldereb — de officielle Passagerer og de af Officererne, som har Lyst, lander; da Klokkeren er 5, er dette Besøg i Land kun en Fornøjelsestur ind og strække Benene, som det hedder. Paa Strandbredden observeres en Evrouær, som staar og giver Tegn med Haanden; han vil vel have, at der skal landes udfor, hvor han staar, siger »Coast Inspektoren«, og der styres hen imod ham. Da man kommer nærmere, opdager man, at det er Tolddirektøren for dette Distrikt. Da man naturligvis ikke kan løbe op paa Strandbredden med en Dampbarkasse, har han sendt Sampaner ud for at tage os af. Han er glad for Besøget, og glad ved at se gamle »Pingching«, som han ogsaa engang har ført. Alle bliver inviteret med hjem, og ved et Glas og en god





Øverst: 1) Newchwang: De Indfødtes Kvarter. 2) Nordsiden af Howki-Øen. Klipperne rager op af Sandet og danner Læ for Hytter og Baade.  
I Midten: 1) Chefoo By med den omtalte Strandbred.

2) S. E. Promontory-Fyr, hvor det tyske Orlogsskib »Ill-tis« forliste.  
Nederst: 1) Chinwantao Havn. »Pingching« til Ankers udenfor Havnen. 2) S. E. Promontory Fyrstation.

Cigar, faar han vore Nyheder, altsaa Chefens Nyheder, for andre kan man ikke servere med, anden Civilisation har man ikke set siden Shanghai.

Tidligt næste Morgen gøres klar til Opmaaling, »Coast Inspectoren« og alle Officerer lander med alt Tilbehør — Station for Vandstandsmaaling etableres, og man forsøger at opmaale en »Baseline« paa Strandbredden, men dette gaar nu ikke saa nemt. De Indfødte strømmer til alle Vegne fra, og vil have Næsen med i alt, og man maa sende Bud til »The Tipao« d. v. s. Politivrigheden, den sender straks nogle Folk og man forklarer disse, hvad det hele drejer sig om, og da dette er forstaaet, kan man uhindret fortsætte. Det gaar hurtigt med at faa Mærkerne op og Theodoliten igang, efter endt Vinkelmaaling gaar 1. Officer ombord og nedlægger Triangulationen paa Tegnebrættet. Imedens lander Kaptajnen for at aflægge officiel Visit hos Autoriteterne.

Efter Middag begynder Opmaalingen, som foregaar fra Dampbarkassen; 1. Officer leder og besørger »plotting«, 2. og 3. Officer besørger Vinkelmaalingen og holder samtidig Øje med Lodhivene. 3. Mester nedskriver.

Med »Cockswain« ved Roret og 3 Hold ekspert

Lodhivere og med godt Kammeratskab, gaar Arbejdet som det skal. Imellem Maalingerne bliver der ogsaa Tid til at trøste 3. Mester, han har tænkt paa Fodboldmatchen hele Rejsen, han er Skotlænder — Officersbesætningen er forresten lidt blandet paa denne Tur, alle 3 nordiske Riger er repræsenteret og naturligvis Storbritannien, men uden Irland.

Efter et Par Dages Arbejde er Havnen opmaalt — 2 Bøjer lægges, og paa Land opstilles 2 »Transitmarks« 60' og 80' høje. Det faar »Lungkow« nøjes med for denne Gang.

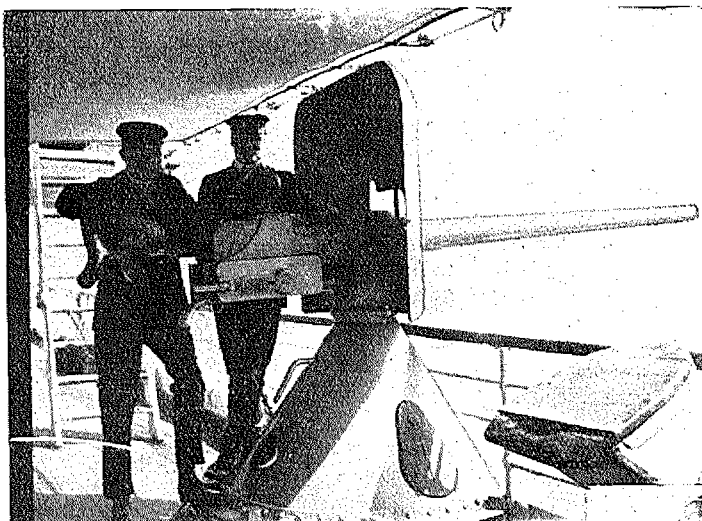
Tolddirektøren er fuldt ud tilfreds mer Arbejdet og inviterer paa en større Middag for dem, der kan komme.

Ved Kaffen opdager Tolddirektøren, at en af »Pingching«s Officerer er norsk Marineofficer, og da han selv for mange Aar siden er afgaaet fra Kadetskolen i Horten som Løjtnant, kommer gamle Minder frem, og det ender med en Skaal for den norske Flaade.

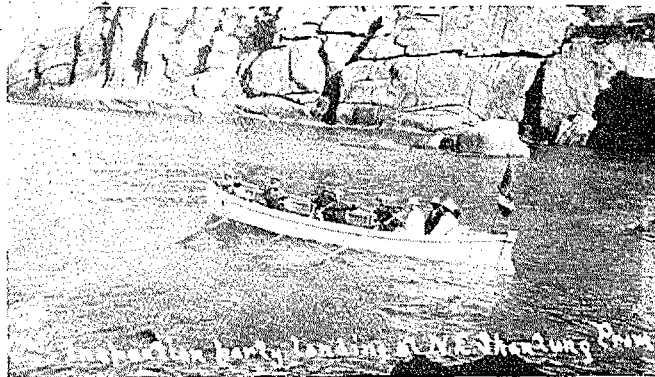
Næste Morgen er man tidlig paa Færde og damper op mod Peiho Floden; idet man passerer Fyrbyggerne, semaforerer man ind til dem og spørger, om alt er vel — jo, alt er vel.

Pecheli Gulven udmærker sig ved sin sjældne





Nederst: I smaragdgrønt Vand glider Baaden fra Inspektionsskibet langs Kinas Kyst. Strandbredden kan være flad og sandet, som hos os, men ofte er »det himmelske Rige« garderet af klippefyldte Skrænter med hemmelighedsfulde Grotter og Huler.



Øverst: At man er forberedt paa, det ikke altid vil være lig eidylliske og fredelige Tilstande, man kommer ud for, viser øverste Billede. Skarpe Skud fra den pansrede Kanon skal nok klare saavel Smuglere som Sørøvere, af hvilke sidste der jo har været observeret en Del i den senere Tid.

Luftspejling. Det Fyr, som man nu er paa Vej til, har ofte vist sig i 100 miles Afstand og narret mangen en Novice i Tjenesten. Om Dagen kan man ofte se »Tientsin« staa paa Hovedet højt oppe i Luften.

Tidligt paa Eftermiddagen er man ved Fyret, som hedder Shaluitien. Dette Fyr advarer Sømanden mod at komme for nær nogle farlige Sandbanker, og det staar paa selve Bankerne. Man nærmer sig forsigtigt paa Loddet og ankrer i 5 Favne Vand — det vil sige 2 à 3 miles fra Fyret; her maa man have fint Vejr for Landing. Mangen Gang blæser det op fra Syd, medens Inspektionen er i Land, saa det er ikke nogen let Tørn at komme tilbage til Skibet; da har man Brug for 3. Officers højeste Ønske: »Motorbaade«. Naa, han er vel ikke alene om Ønsket. Ganske vist har man Dampbarkassen, men den har man høstet bitre Erfaringer med, som man vogter sig for at gentage.

Tæt ved dette Fyrtaarn ligger der et Tempel. Her boer en Buddhapræst; han har boet her længe førend Fyrtaarnets Tilblivelse i 1886. Han har maaske haft sit eget lille Fyr og maaske afværget mangen en Junkes Forlis; hvem véd? Han lever

af, hvad de kinesiske Fyrpassere giver ham. Betjeningen her er udelukkende Kinesere.

Paa et af de hosstaaende Billeder ses Inspektionen forlade Fyret. Efter flere Timers Kryds naas Skibet, og det er da blevet Aften. Med lidt Besvær faar man Baadene hejste og fortsætter til »Taku Bar«, hvor man ankrer efter et Par Timers Sejlads.

Paa »Take Bar« ligger et Fyrskib og en Lysbøje, som »Tingching« forsyner med Gas. — Efter at man er observeret fra Land, kommer en Regeringsdamper ud for at tage de officielle Passagerer og Kaptajnen ind til Tongku, hvorfra de pr. Bane begiver sig til Tientsin og Peking. Hvis nogle af Officererne har Lyst til at gøre Turen med, saa kan de; her er jo nok at se. 1. Officer og en Maskinmester forbliver naturligvis ombord.

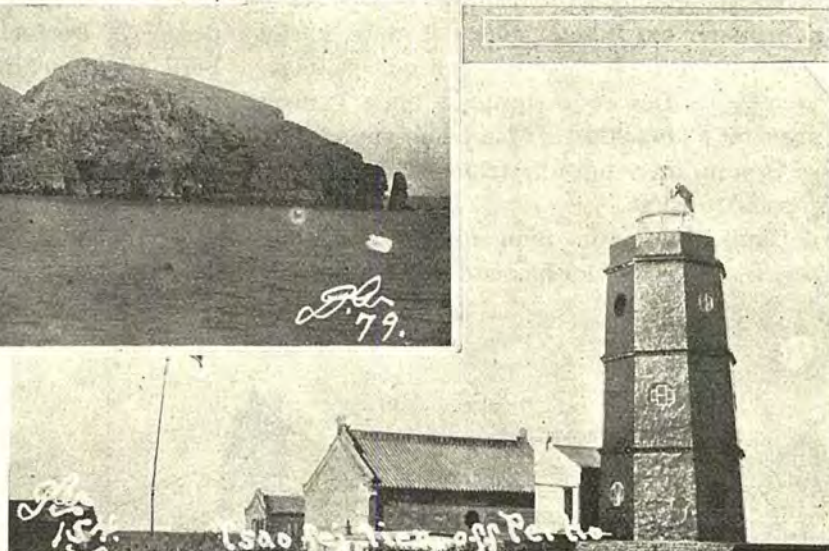
Efter Rejseselskabets Tilbagekomst gaar Rejsen til Chinwatas, som er Udskibningshavn for »Kailan Mining Administration«, et engelsk Selskab, som har »leased« Kulminer i dette Distrikt. Denne Havn minder meget om en britisk Kulhavn; her ses ogsaa Sponten og alt andet, som hører til Kuludskibning.

Herfra har man et smukt View af Mongoliets





Øverst: Ankeret »kattes og Inspektionen forlader »Shaluitien« Fyrstation, d. v. s. de bæres af Kinesere ud i Baaden. Langt ude skimtes »Phingching«. Nederst: »Howki« Fyr og »Shaluitien« Fyr med Fyrdirrektøren paa Toppen.



Bjærge og den kinesiske Mur, som løber ud til Havet tætved. For ikke mange Aar siden stod der et Fyr paa den yderste Bastion af Muren, men da Mukden—Peking Banen blev anlagt, forsvandt den yderste Ende af Muren og dermed Fyret.

»Pingching«s Ærinde her er for at konstatere, om et Vrag, som er afmærket i Kortet, virkelig eksisterer mere.

Ved Forespørgsel konstateres, at udgaende Dampere ikke mere tager Hensyn til dette Vragtegn. Naa, man gaar alligevel i Gang med at undersøge og kommer til det Resultat, at man rolig kan rapportere til det britiske Admiralitet, at dette Vragtegn kan stryges. Her plejer Officererne ellers at tage en Tur til den kinesiske Mur; men den bliver strøget denne Gang. Turen har allerede varet længe nok — de »Officielle« har ikke Tid til Udflugter, saa man maa afsted. Der er 120 miles til Newchwang Fyrskib, saa man skulde være der næste Dags Morgen, hvis alt gaar vel — en kedelig Tid at komme paa, er den almindelige Mening i Messen. Man havde bereg-

net en Nat her — en Omgang Bridge i Newchwang Club« er at foretrække for Natsejlad.

Newchwang er Kinas nordligste Havneby og ligger ca. 10 miles op ad Liao Floden og har et meget japansk Præg. Her bor kun faa Europæere. — Hovedeksporten er Oliekager.

Naa, næste Morgen oprinder, og man er ved Fyrskibet som beregnet; dette inspiceres og gives Gas, og man fortsætter op Liao Floden, saasnart man er paa Højde med Byen, ses vinkende Lometørklæder fra forskellige Vinduer. Havneme-steren border og anviser Plads. Saasnart Skibet er »moored«, lander de »Officielle« og Kaptajnen for at aflægge den tvungne Visit, og faa Minutter efter lander Resten af Officererne, efterladende de to Vagthavende, men disse kommer ikke til at kede sig; for gamle Bekendte er allerede paa Vejen ud. Nogle har faaet fri i Dagens Anledning, og Skuffelsen er stor, da man hører, at »Pingching« allerede afaar efter »Tiffin«. En foreslaar at fremkalde en Maskinskade; en anden skal nok faa »Coast Inspektoren« overtalt, og



en tredie kommer med noget andet vanvittigt; — men Resultatet bliver, at »Pingching« lusker stille af ved 2 Tiden. Det er Chefoo, det gælder, for at hente 1. Maskinmester; man skulde helst være der næste Dags Formiddag.

Ved Ankomsten til Chefoo gaar man ikke i Havn. 1. Mester kommer ud med en »Steam-launch« og medbringer Skibets Post. Kort efter fortsættes Rejsen direkte til Shanghai.

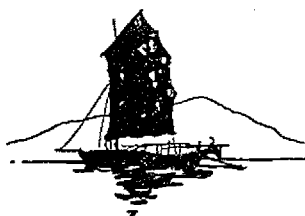
Næste Dag undersøges hele Skibet for Kontrabande. Man finder Saltet, som kom ombord i Chefoo; dette bringes op paa Dækket, og med en lille Begravelsesceremoni, hvor Kaptajnen eller 1. Officer formaner om ikke at gøre det mere, kastes det hele overbord. Denne lille Episode gentager sig hver Rejse. Der er jo rigtignok onde Tunger, der siger, at »Tingching«s Mandskab smugler en Masse Opium, men dette bestrides af dette Skibsaarvaagne Officerer.

I det gule Hav møder man nu en Masse store Junker. Disse er for nordgaaende og gør kun en

Rejse om Aaret. Naar de har naaet deres Bestemmelsessted, afgaar de ikke, førend NØ. Monsunen har sat ind, og undgaar saaledes Tyfonerne og frelser saaledes Skib, Last og Livet.

Et Skib kommende nordfra og bestemt til Shanghai via Nordkanalen kan aldrig være forsigtig nok, naar det nærmer sig Yangtze-kiang Deltaet. Her har man skiftende Banker, som strækker sig langt ud, og det stærke Tidevand, som kan være uberegneligt. Naturen har her sørget for en god Vejviser. Her ligger nemlig en høj Klippeø med et kraftigt Fyr og Sirener; men i Storm og Regntykning gælder det om at finde denne Ø. Derfor er det en staaende Regel ombord i »Pingching«, at naar man er 60 miles fra »Shaweishaw«, som ovennævnte Klippeø kaldes, begynder man at lodde hver halve Time. — Nordkanalen benyttes kun af lokal kendte Skibe, og igennem denne ankommer »Pingching« til Shanghai med »Alt vel« ombord.

C. L.



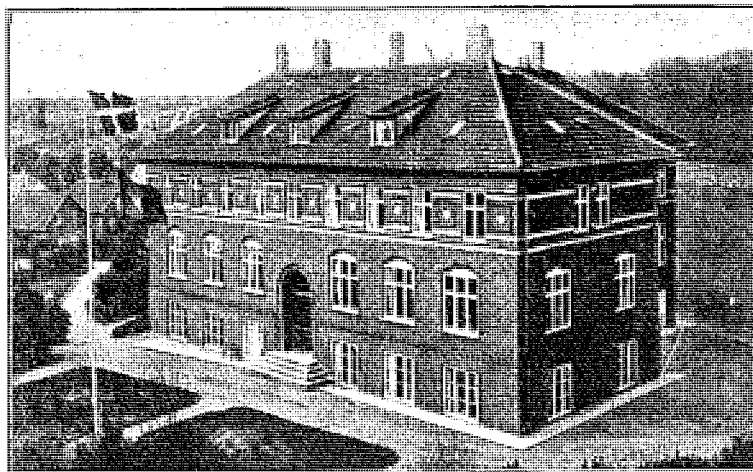
## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Naar Spørgsmaalet om Sejlskibenes Betydning for Sømandsuddannelse er fremme, vil det være paa sin Plads at anføre, hvad tidligere Elever fra »Sømandshøjskolen i Svendborg« har skrevet om denne Skole. Her er et Par Udtalelser:

»Hvad Sømandshøjskolen betød for mig som ung og for min senere Uddannelse.«

Da der i Følge Lov om Sønæring m. m. forlanges, at den, der ønsker at lade sig indstille til de under Lov om Navigationsundervisningen af 28. Februar 1916 henhørende Eksaminer, bl. a. skal have Kendskab til praktisk Sømandsskab, har det været mig en stor Støtte som Elev paa Sømandshøjskolen i Vinteren 1910—11 at deltage i Undervisningen af ovennævnte Fag, dels ved Øvelser paa de i Havnen liggende Sejlskibe og dels ved Øvelser paa selve Skolen. Efter et saadant Kursus var det en let Sag at opnaa den første Sejlskibshyre.

For enhver Sømand, som tænker paa sin Fremtid, kan det anbefales at deltage i et saadant Kursus, hvor der ogsaa undervises i Dansk, Regning, Signalering m. m., som senere hen vil komme ham til Gode, idet det da vil være lettere for ham at følge med



Skolebygningen.

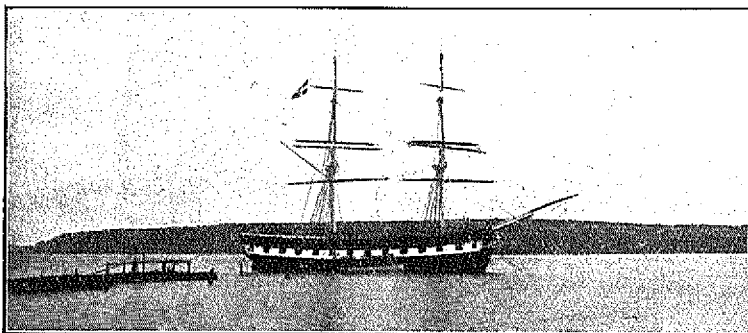
i Undervisningen paa Navigations-skolen og saaledes maaske spare Tid og Penge.

Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«, d. 25. Febr. 1925.  
sign. N. Hansen, Styrmand.



Mit Ophold paa Sømandshøjskolen blev af største aandelige Betydning for mig. Jeg havde der Venner, hvis Venskab jeg bevarer endnu. Hvor skønt var det ikke, naar jeg ude i det fremmede traf gamle Kammerater fra Højskolen. Vi havde saa meget fælles at tale om. Jeg tør dristigt sige, at den gode Aand, der raadede paa Sømandshøjskolen, har sat sit Spor i Hundreder af Sømands Liv.

Sømandshøjskolens Arbejde blandt Drengene, der aldrig har været til Søs før, tager længere Sigt end blot at bibringe Elevene Kend-



Skoleskibet „Hvalfisken“.



En Roøvelse.

skab til Forholdene og Arbejdet om Bord, saa han ikke staar fremmed overfor dette; Skolen søger at give Eleverne en aandelig Ballast, som kan faa Betydning for hans fremtidige Liv.

*Glemens Sørensen,*  
Styrmand i Grøn. Handel.

Hosstaaende Udtalelser er fælles for Mænd, som i deres unge Dage har besøgt Skolen og der fik den første Uddannelse og Undervisning i Fag, som blev dem til overordentlig stort Gavn i deres Stilling om Bord og senere Uddannelse paa Navigationsskolen. Endvidere afgiver saadanne Vidnesbyrd en Tilkendegivelse af, at Skolen som i 19 Aar har haft ca. 1250 Elever, yder en god og gavnlige Undervisning, giver et godt Grundlag til en videre Udvikling og baner Vej for de unge Mennesker til lettere at kunne faa Hyre og være

deres Stilling voksen om Bord. — Skolen har ugentlig 38 Timers Undervisning, der udfyldes med følgende Fag: 4 Timer Dansk, 4 T. Regning, 3 T. Engelsk, 6 T. Sømandsskab, 4 T. Sløjd, 3 T. fri Foredrag, 2 T. Navigation, 2 T. Historie, 2 T. Geografi, 2 T. Fysik og Maskinlære, 2 T. Signaltjeneste, 1 T. Sundhedslære, 3 T. Gymnastik.

Aftentimerne udfyldes med Underholdning af forskellig Art: Lysbilleder, Oplæsning, Spørgsmaalstimer og selskabelige Aftener m. m.

Under Betegnelsen Sømandsskab, der foregaar om Bord i Skoleskibet, henhører alt forefaldende Arbejde om Bord i et Skib: Sejlmænd, Baadtjeneste, Splejsning og forøvrigt alt, hvad en Sømand bør have Kendskab til.

Skolen har 8 Maaneders Skoletid fra 1. November til 31. Marts og fra 1. April til 30. Juni. Vinterskolen bestaar af befarne — Sømand, der har sejlet mindst 6 Maaneder — og et begrænset Antal Begyndere.

Sommerskolen er særlig for Begyndere — Drengene, der vil til Søs.

Betalingen for Kost og Logi samt Undervisning er for Tiden 5 Kr. pr. Maaned, hvorfra gaar Statens Understøttelse: for befarne den første Maaned 15 Kr., anden Maaned 20 Kr. og 25 Kr. pr. Maaned for de andre Maaneder, for Begyndere er det 15 Kr. pr. Maaned.

Mindste Ophold for befarne er 1 Maaned og 2 Maaneder for Begyndere.

Indmeldelser sker til Forstanderen, Kaptajn J. P. Sigurdson, Sømandshøjskolen, Svendborg.



Skibsmandsarbejde.





H. M. the King's new yacht is being built in the Thornycroft yard in the South Harbour Yesterday H. M. the King paid a visit on the yard. The King is seen here together with the director Mr. Franklin Newman, Mr. Rodkjær and on the right the secretary of the yard Mr. Reginald H. Warren.

## H. M. Kongens Besøg paa THORNYCROFT's Værft

Mandag d. 9. Novbr. 1925.

**T**hornycroft Værftet i Sydhavnen, hvor Kongens ny 10 m Yacht i Øjeblikket er under Bygning, har haft den Ære at modtage Besøg af Hans Majestæt.

Yachten bliver bygget efter Udkast af den bekendte Tegner, William Fife, og alle danske Sejlsportsmænd vil med megen Interesse afvente Resultatet af denne Samvirken mellem et Udkast af Fife og det første Rangs Arbejde med bedste Materialer, der altid præsteres paa Thornycroft Værftet.

Det er af Interesse at lægge Mærke til, at alle de Staal- og Messingfittings, der benyttes, lige til Messingsømmene og Kobbernitterne, er lavede af danske Arbejdere paa Thornycrofts Maskinværksted i Sydhavnen.

Vi har bragt i Erfaring, at enhver Sejlsportsmand, der maatte have Interesse deraf, vil være velkommen paa Værftet til at se det Arbejde, der nu er i Gang.

Den 51. Toldkrydser »Ternen« har nylig forladt Værftet, hvor den har været underkastet omfattende Ombygninger af Dækkets og Kahyttens Overbygning for at gøre den skikket til Toldvæsenets vanskelige Patrouille-Tjeneste.

Vi har tidligere gengivet Billeder af Thornycrofts

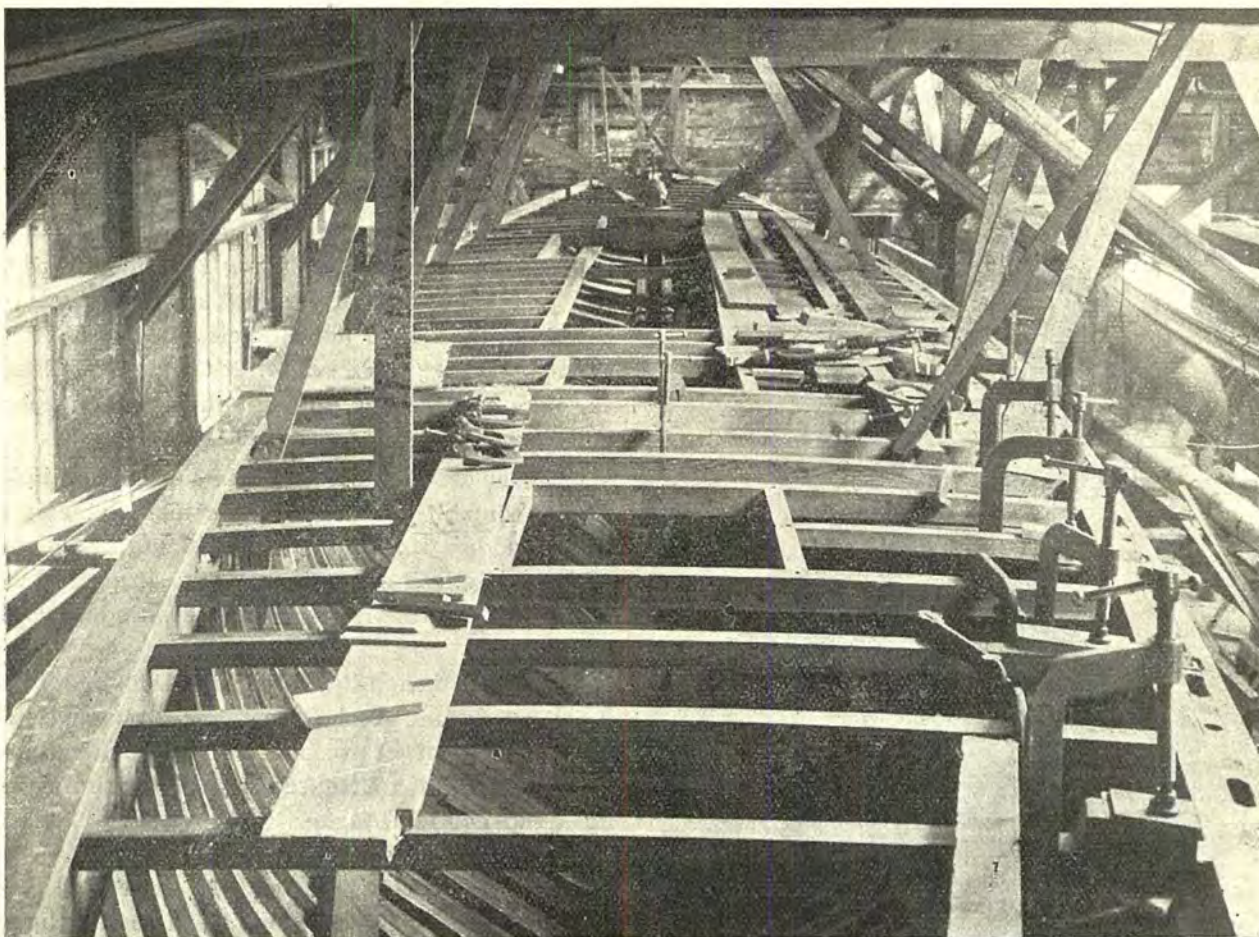
C. M. B. Torpedobaade. To af disse Baade er fornylig leveret til den svenske Flaade, og en af disse Toldkrydsere fangede fornylig en tysk Spritsmugler med en betydelig og værdifuld Ladning.

Denne Baad-Type er nu i Brug i mange Lande og er af Firmaet John I. Thornycroft bygget til den britiske, den amerikanske, japanske, franske, svenske og siamesiske Flaade.

Den naar en garanteret Hastighed af 38 Knob, naar den er fuldt udrustet med to Torpedoer og Maskinskyts. Den Omstændighed, at den er meget lidt synlig, ligesom dens store Bevægelighed og Sødygtighed gør den i høj Grad effektiv baade til Angreb og til Forsvar, og den lave Anskaffelsessum i Forbindelse med den ringe Udgift til Vedligeholdelse gør den vel egnet til Patrouille-Tjeneste i Fredstid. Denne Baad muliggør saaledes en fordelagtigere Økonomi og en betydeligere Operationsdygtighed end et større Skib.

De svenske Marineautoriteter har skriftligt udtalt deres Tilfredshed med disse Baade og efter at være kommet i Besiddelse af dem er Sverrig uden Tvivl i Stand til hurtigt og effektivt at møde en hvilken som helst Forstyrrelse ved sine Kyster.





And here you see a snap-shot from the deck of the yacht where the planks are not yet laid.

## H. M. The King's visit on THORNYCROFT

Monday, the 9th Nov. 1925.

The Thornycroft Yard in the South Harbour has been honoured by a visit from H. M. the King of Denmark where his new 10. metre yacht is under construction.

This yacht is from the design board of William Fife the well known designer and alle Danish sail sportsmen will await with much interest the combined result of af Fife design and the first class workmanship and materials put into all their work by the Thornycroft yard.

It is interesting to note that all the Steel and Brass fittings to be used even to the Brass Nails and Copper rivets are made in the Thornycroft Engineering shops in the South Harbour by Danish workmen.

We understand that any interested sails sportsman would be welcomed in the yard to see such work as is now in progress.

The 51' Custom's Cruiser »Ternen« has recently been

launched from this yard where she has been undergoing extensive reconstructions of the deck and cabin superstructure to fit her for the arduous patrol duty of the Custom's Service.

Messrs J. I. Thornycroft have just delivered two C. M. B. Torpedoboats. This type of craft is now in use in many countries and have been constructed by Messrs. John I. Thornycroft for the British, American, Japanese French, Swedish and Siamese navies.

They developpe a garanteed speed of 38 knots when fully equipped with two torpedoes and machine guns. The low visibility, great mobility and seaworthiness make them a most efficient weapon in attack or defense, also the low first cost and maintenace enable them to be used for patrol service during peace time with great economic and quicker operation than a larger vessel.

The Swedish Authorities have written their satisfaction with these boats.



# C. F. RICH & SØNNER

AKTIESELSKABET DE DANSKE CICHORIEFABRIKER

Af Carl C. Christensen.



Firmaets Grundlægger C. F. Rich.

I Begyndelsen af det 19de Aarhundrede laa der en lille Urtekrambutik oppe i Sankt Pederstræde. Ejendommen, der dengang havde Matr. Nr. 132 & 133, fik senere Matr. Nr. 136 og er det nuværende Nr. 30.

I denne Ejendom flyttede i Aaret 1803 en brav Jydekarl ved Navn *Jens Cadovius* ind, og han, der var født 1768, havde den 22de Juni 1803 faaet Borgerskab som Urtekræmmer og var saaledes blevet Medlem af det hæderværdige Urtekræmmerlaug, hvis Oldermann den Gang var den bekendte *Jens Christopher Friborg*.

*Cadovius* boede i Forhusets Stueetage, hvor han tillige havde Butik, men Pladsen var ret indskrænket her, thi ialt havde han 1 Værelse paa 252 Kubikalen samt 2 Værelser paa tilsammen 240 Kubikalen foruden et Rum paa 110 Kubikalen i Sidehuset.

Det var ret anstrængende at være Urtekræmmer dengang, da Arbejdstiden var meget lang; om Sommeren fra Kl. 5 og om Vinteren fra Kl. 6

Morgen indtil Kl. 11 om Aftenen, altsaa en Arbejdstid paa henholdsvis 18 og 17 Timer daglig. Om Søndagen var der omtrent en lignende Arbejdsdag, thi vel var der officielt anbragt et Træskod for Butiksdøren fra Kl. 9 til 4, men Døren var ikke aflukket, og alle og enhver kunde købe ligesaa galt, det skulde være.

I 12 Aar drev *Cadovius* nu sin Forretning, indtil han omskiftede det timelige med det evige, idet han den 10. September 1815 afgik ved en blid og rolig Død og efterlod sig en sørgende Enke, *Anna Christine Holbech* samt et mindreaarigt Barn.

Da Enken bekendtgjorde hans Dødsfald i et langt og rørende Avertissement i Adresseavisen, sluttede hun meget prosaisk: »Tillige bekendtgøres herved, at den Urtekramhandel, som min salig Mand har ført, fortsættes af mig.« — Yderst prosaisk, men meget praktisk.

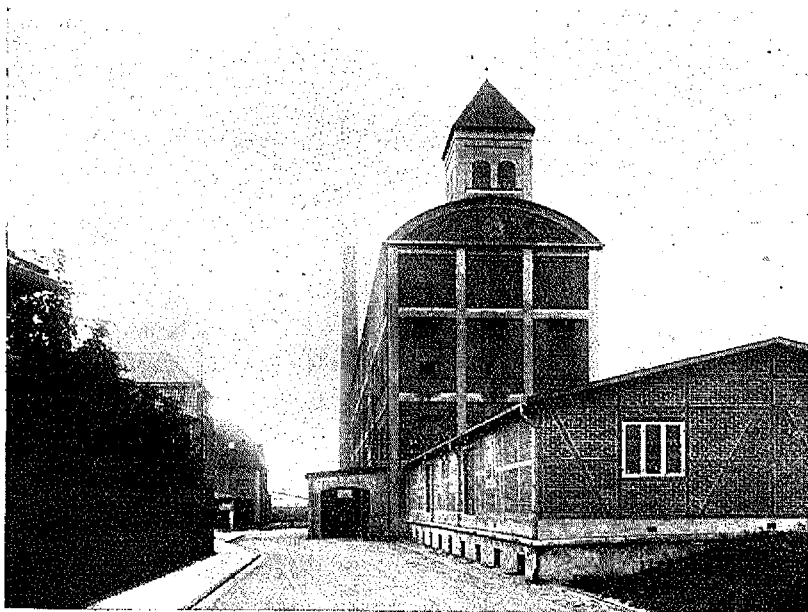
Ret længe forblev hun dog ikke siddende i Enkestand, thi da Sørgeaaret var forbi, ægtede hun, der da var 42 Aar, den 39-aarige Premierløjtnant ved den holstenske Artillebataillon *Jacob Lüders v. Høyer*. Med ham oprandt en ny Æra for Urtekramhandelen i Sankt Pederstræde, thi denne Premierløjtnant blev Grundlæggeren af det nu lands- og verdenskendte Firma: *C. F. Rich & Sønner*.

Man skulde synes det underligt, at i hine af hele Laugsvæsenet indsnævrede Tider en Premierløjtnant i Hæren skulde give sig til at være Urtekræmmer; dog i dette Tilfælde var der intet som helst mærkeligt deri, thi *J. L. v. Høyer* var ikke alene udlært Urtekræmmer, men han havde allerede saa tidligt som den 18de Juli 1804 vundet Borgerskab som Urtekræmmer i København, altsaa et Aar senere end *Cadovius*.

*Jacob Lüders Høyer* var født i København 1777, og da han havde faaet Borgerskab, nedsatte han sig som Urtekræmmer i Skidenstræde Nr. 171. Denne Gade fik ved Reskr. af 28de Oktober 1818 Navneforandring til Krystalgade, og det daværende Nr. 171 er det nuværende Nr. 11, altsaa Ejendommen ved Siden af den, hvori nu *C. F. Rich & Sønner* har Kontor og Lager.

Medens han boer her, bryder Krigen mellem Danmark og England ud, og *Høyer*, der da var



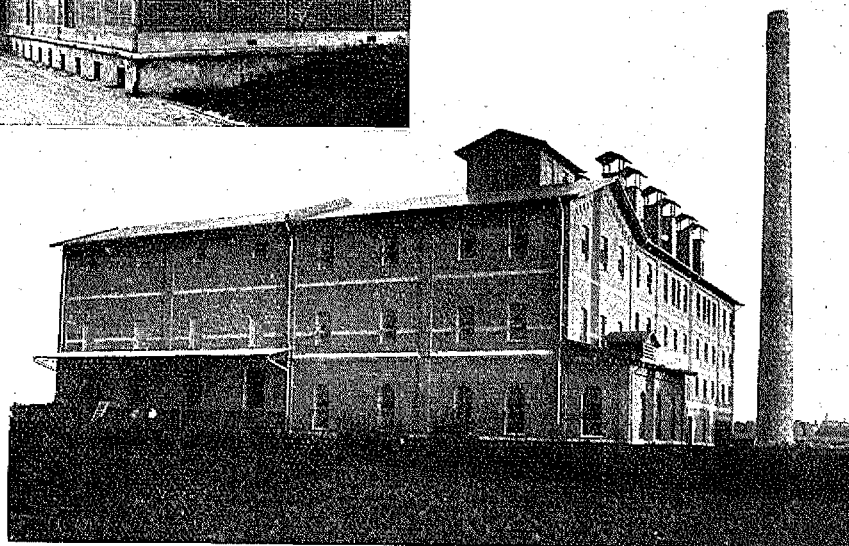


Øverst:

Fabriken i Valby.

Nederst:

Et af C. F. Rich & Sønners  
Tørrerier paa Sjælland.



ansat ved det borgerlige Artilleri, avancerede her hurtigt til Underofficer, i hvilken Egenskab han fik saa meget at gøre, at han ikke saa sig i Stand til at passe sin Urtekrambutik. Han beslutter sig da til at opgive Tjenesten hos Merkur og fremtidig hellige sig Mars; han gaar over i Hæren og bliver den 17de April 1808 udnævnt til Sekondløjtnant ved den i Holsten annekterede Artilleribataillon med Garnison i Rendsborg. (De saakaldte annekterede Batailloner var oprettet paa Grundlag af de tidligere Landeværnsbatailloner, som da var blevet ophævet).

Høyer gjorde Tjeneste under hele Krigen og blev den 23de Juli 1812 udnævnt til Premierløjtnant, men afskedigedes 3 Aar efter, nemlig den 28de December 1815, i Naade med 90 Rdlr. Pension.

Han vendte nu tilbage til København, hvor Cadovius jo, som alt fortalt, var død, og det lykkedes ham her at vinde Prinsessen, in casu Enkemadam Cadovius samt det halve Kongerige: Urtekramforretningen, som han overtog paa sit gamle Urtekrammerborgerskab.

Den 8de Oktober 1816 viedes det ikke helt unge Par i Hjemmet i Sankt Pederstræde Nr. 136 af Præsten til Vor Frue Kirke, og samtidig fik Høyer et nyt Afskedspatent som Kaptajn, dateret den 1ste Oktober s. A., saa nu var hans Ægteviv avanceret fra slet og ret Urtekrammermadam til at blive Kaptajnsfrue, ovenikøbet med »von« foran Navnet.

Der er ingen Tvivl om, at Kaptajn og Urtekrammer Høyer har været en meget dygtig, flitig og foretagsom Mand, der har fulgt med Tiden og lært, hvor han kunde lære, ikke mindst i de 7 Aar, han var i Holsten.

Saaledes har han rimeligvis her haft Lejlighed til at stifte Bekendtskab med den Altona-Cichorie, som var en stor Handelsartikel, af hvilken der udskibedes store Kvanta under Napoleons Kontinentalafspærring, da det var forbundet med meget store Vanskeligheder at faa de fornødne Tilførsler af Kaffe.

Cichorie som Surrogat for eller Tilsætning til Kaffe skriver sig dog ikke fra Napoleonstiden, thi allerede saa tidligt som i 1770 havde et Selskab



i Berlin faaet Privilegium paa Cichorietilvirkning, og herhjemme udkom der i 1790 en lille Piece med Titel »Underretning om Cichorie-Roden, dens Avl og Behandling til Cichorie-Kaffe«, som slog til Lyd for Tilvirkning af dette Kaffe-surrogat.

I dette lille Skrift berettes bl. a., at Cichorie i afvigte Aar ret kom i Brug »her i Hovedstaden, og mange tusinde Pund af samme ere blevne afsatte og flere forskrevne«, ligesom man faar at vide, at denne Kaffe var bekendt under Navnet »Sundheds-Kaffe«.

En af de første kendte, der i København brændte og malede Cichorie, var Urtekræmmer (senere Laugs-Oldermand) Peter Kaufmann, og denne Kaffe fik i 1804 en varm, uforbeholden anbefaling af den daværende Oldermand, Jens Friberg.

Det, som Høyer imidlertid slog ind paa at lave, var ikke Cichorie-, men derimod Løvetands-Kaffe, og i Forbindelse med sin Urtekramhandel indrettede han nu en Fabrik for Behandling, Brænding og Formaling af Løvetand, som hurtigt vandt Bifald og Berømmelse i Hovedstaden. Fabriken var beliggende sammesteds som Urtekramhandelen.

Hvornaar Høyer var begyndt med denne Fabrikation, er det desværre umuligt at faa konstateret, men der er al mulig Grund til at antage, at hans Fabrik maa være blevet anlagt først i 1820-erne.

I 1829 afgik han ved Døden, og hans Hustru, der nu 2den Gang var blevet Enke, overlevede ham kun i 5 Aar, thi hun døde i 1834 i en Alder af 60 Aar.

Børn var der ikke i dette Ægteskab, og den nærmeste Arving var Enkefru Høyers Datter af 1ste Ægteskab. Hun overdrog saavel Fabriken som Forretningen til en anden Urtekræmmer, og Mandag den 4de August 1834 kunde man læse nedenstaaende Avertissement i Adresseavisen:

#### LØVETANDS-FABRIK.

Denne særdeles fordelagtigen bekjendte Løvetands-Fabrik, som min salig Fader, Capt. Høyer, og senere afdøde Moder, i mange Aar har drevet i St. Pederstrædet Nr. 136, har jeg, formedelst anden Bestemmelse overdraget til Hr. Urtekræmmer C. F. Rich, der i enhver Henseende vedbliver at følge vores Behandlingsmaade ved Fabrikationen, hvorfor jeg tager mig den Frihed at anbefale hans Fabrikat til vore hidtil havte ærede Handelsvenner.

L. R. Cadovius.

I Anledning af Ovenstaaende tager jeg mig den Frihed at anbefale mit Løvetandsfabrik, hvis Fabrikat jeg

stedse skal sørge for at kunne vinde samme Tiltro, som S. T. Capitain Høyers, hvorfor jeg tager mig den ærbødige Frihed at anbefale mig saavel til Hr. Høyers Kunder, som til mine Handelsvenner og Bekjendtere, der maatte bæere mig med deres Søgning.

Fabriken, saavel som Udsalget forbliver fremdeles paa ovennævnte Sted.

Kjøbenhavn, den 1ste August 1834.

Ærbødigst

C. F. Rich.

Den Mand, der nu traadte til, og som skulde føre Scepteret i Høyers Fabrik og Forretning, var *Caspar Friderich Paulus Rich*, som var født og døbt i København den 29de Maj 1800.

Han havde vundet Borgerskab som Interessent i Urtekræmmerlauget den 19de Januar 1833 og havde da etableret sig som Urtekræmmer i Skvaldergade Nr. 231, der er det nuværende Nr. 27 i Nikolajgade, Hj. af Hummergade Nr. 12.

Kun 1½ Aar forblev han her, thi allerede den 1ste August 1834 opgav han denne Forretning og overtog Høyers Fabrik med tilhørende Udsalg i Sankt Pederstræde, hvor han forblev indtil Aaret 1851.

Hvad Høyer havde grundlagt, forstod C. F. Rich i fuldeste Maal at føre videre, saa at »Richs Løvetand« i Løbet af forholdsvis faa Aar blev et af de mest søgte og efterspurgte Kaffesurrogater. Fabrikationen blev stadig større og større, og da der tillige var blevet knyttet en Sennopsfabrik til, opgav Rich Urtekramhandelen for udelukkende at være Fabrikant, eller, som det da hed, »Fabrikør«.

I 1851 flytter han bort fra Sankt Pederstræde og køber den store, gamle Ejendom Nr. 206 ved Vestervold (nuv. Nr. 31 i Vestervoldgade), hvor han overfor den gamle Voldmølle indretter en paa moderne Principer bygget Løvetandsfabrik med tilhørende Brænderi.

I Forretningen indtraadte senere Richs tvende Sønner, Georg (født 1839) og Adolph (født 1847), og da Faderen efter et langt og virksomt Liv var afgaaet ved Døden den 20de Maj 1874, overtog disse to den da ca. 50-aarige Fabrik.

Firmaet voksede sig stadig stort og stærkt, og den 1ste November 1885 optoges som Parthaver det kendte Kolonialfirma Sthyr & Kjær, idet samtidig Georg Rich udtraadte af Firmaet.

Fire Aar efter — i 1889 — fremkom »Richs Løvetand« første Gang i den nu saa almenkendte gule Pakning, som enhver Husmoder er saa fortrolig med ved Forlangendet om en stor eller lille »Pakke Richs«.

I 1880 var Omsætningen ca. 440,000 Pund, men



10 Aar efter var den steget til det dobbelte, og i 1895 var den oppe paa ca. 1¼ Million Pund.

Selvfølgelig havde Richs Løvetand i de forløbne Aar været udsat for megen, skarp og energisk Konkurrence, idet der rundt omkring i Landet var opstaaet en Mængde Kaffesurrogat- & Tilsætningsfabriker, der gensidig søgte at konkurrere hinanden ud ved at sætte Priserne ned og atter ned.

Paa disse usunde Forhold blev der i 1872 raadet Bod, idet de fleste Fabriker sammensluttedes i en fælles Enhed under Navnet »Aktieselskabet De danske Cichoriefabriker«, der begyndte sin Virksomhed den 1ste Januar 1873 med en Aktiekapital paa Kr. 1,100,000, og i dette Selskab indgik Adolphs Cichoriefabrik og Fabriken Union, begge af København, samt Provinsfabrikerne Steinfeldts, Randers, Svendborg og Krackes.

I et Par Aar var der da Ro i Cichorieindustrien, men da Ludvig Gierulff i 1875 havde indrettet en Fabrik paa »Tagenshus« ved Jagtvejen, og G. F. Thune i 1876 havde oprettet en Fabrik i Ribe, blussede Krigen atter op i lys Lue. Det første Resultat af denne Krig blev, at »De danske Cichoriefabriker« nedlagde sine Provinsfabriker og af praktiske Grunde koncentrerede hele Virksomheden til de to københavnske.

Senere kom de konkurrerende Fabriker til et Forlig, men da nye Fabriker stadig anlagdes, brød Krigen atter ud, og der var i adskillige Aar jævnlig Skærmydsler.

Uanfægtet af dette var dog Firmaet C. F. Rich & Sønner; stadig støt og rolig, trodsende og følede sig hævet over al Konkurrence, men en Konkurrent var Firmaet dog til »De danske Cichoriefabriker«.

Disse havde da ogsaa Blikket henvendt herpaa, og den 15de Maj 1896 blev den af Kaptajn Høyer grundlagde Løvetandsfabrik af »C. F. Rich &

Sønner« solgt til »De danske Cichoriefabriker« for Kr. 700,000.

Cichorierødder var tidligere blevet indført i store Partier udenlands fra, men efterhaanden var det gaaet op for de danske Landmænd, at det maatte kunne lønne sig at dyrke Cichorierødder, og lidt efter lidt var større og større Arealer inddraget til denne Dyrkning.

Forskellige Steder i Landet anlagdes Fabriker for Behandling og Tørring af Rødderne samt Omdannelsen af disse til det færdige Produkt.

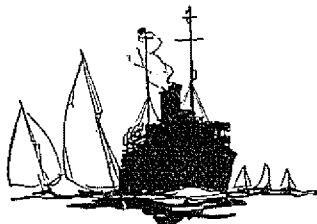
I Januar 1902 inddroges yderligere en Del større københavnske og Provins-Fabriker i Aktieselskabet, som nu raader over en Aktiekapital paa 2 Millioner Kr.

Hovedfabriken er beliggende i Gerdasgade i Valby, hvor alt er moderne og tidssvarende indrettet.

Aktieselskabets nuværende administrerende Direktør er Grosserer *Carl Salomonsen*, der paa en udmærket Maade og med sit store, merkantile Vidsyn har forstaaet at lede den af Kaptajn Høyer i forholdsvis lille Format grundlagte Fabrik ind paa stadig større og større Baner.

»C. F. Rich & Sønner«s Virksomhed, der nu er over 100 Aar gammel, er den ældste eksisterende Fabrik i Danmark for Kaffetilsætning, og naar Fabriken for sin »Ny Kaffetilsætning« har valgt den gule Farve paa sin Emballage, saa er det for derved at symbolisere den gule Løvetandsblomst.

Der findes neppe det Menneske i Danmark, der ikke ved, hvad »en Pakke Richs« er, thi Richs gaar Dag for Dag sin Sejrsgang gennem saa at sige alle danske Hjem. I de allersidste Aar er Afsetningen af Richs fortrinlige Fabrikata gaaet frem med Stormskridt, hvad der i sundhedsmæssig og økonomisk Henseende kun kan være til Gavn for det kaffedrikkende Folk, som vi Danskere nu engang er.



#### Vore Navigatorer.

Ved Marstal Navigationsskole har der i disse Dage været afholdt Eksamen over vordende Skibsførere og vordende Styrmand.

7 fik deres Førerpapirer, 7 Styrmandspatent.

#### Ny Lodsbaad.

Nexø Lodseri faar for Tiden bygget en ny, stor Lodsbaad. Der installeres 2 Motorer à 26 H.K. i den, og den skal derved komme til at gøre Tjeneste ogsaa som Bugserbaad.



# SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR PROVIANT & LADNING

UDFØRES FOR KØLERUM FRA 70 CBFT TIL 200.000 CBFT OG MERE

— — SÆRLIGE TYPER FOR ETHVERT FORMAAL — —

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over **9 Millioner Kroner** aarlig.

## SPARE -

findes i over 100.000 danske Hjem. Er en Betryggelse ved Død og Sygdom

Alle Oplysninger



## UHRET

opsparer til Konfirmation, Jul o. s. v., alt efter Begæringens Art.

gives beredvilligst.

## DANSK SPARE SELSKAB

Hovedkontor: NØRREVOLD 3, København.

Telefoner: 9380 - 10263 - 10264.

Repræsentanter overalt.





## Fra Sejlsportens Verden.

Medens Sneen taarner sig fodhøj i Gaderne, lyser Minderne fra Sommerens Togter med dobbelt Glans. Ovenstaaende bringer vi et Billede fra Kapsejlerens Togt til Amerika, Stranden nedenfor Seawanhaka's Corinthian Yacht-Clubs Pavillon, hvor »Kæmperne«

staar paa Land under Tidevandets Bortdragen. Vi er tilbøjelig til at prise vor egen Langelinje, men et Blik paa Billedet vil overbevise Læseren om, at vore amerikanske Venner heller ikke mangler en smuk »Langelinje«.

### Vinterkursus i 1926.

Kursus i Tovværksarbejde og teoretisk Sømandskab begynder henholdsvis Tirsdag den 12. Jan. og Torsdag den 14. Jan. og afholdes fremdeles hver Tirsdag og Torsdag fra Kl. 7—9 Em. ombord i »Tjalfe«.

Styrmand Johnsen er Lærer for begge Kursus. Prisen er 7 Kr. for Tovværkskursus og 5 Kr. for det teoretiske Kursus i Sømandskab.

Indmeldelse til de to Kursus sker skriftlig til Kaptajn Th. Thaulow, Toldbodvej 46.

Kursus i teoretisk Sømandskab er hovedsagelig anlagt for de af 2. Afdelings Medlemmer, som før eller senere ønsker at blive indstillet til Oprykningsprøven. Kursus i Tovværksarbejder er beregnet for alle Medlemmer.

### Verdenstonnage under Bygning.

Lloyds Statistik over Tonnagebygningen i det sidste Fjerdingaar af 1925 foreligger nu. Den viser en yderligere Nedgang for Storbritannien og Irland, idet den samlede under Bygning værende Tonnage var 885,013 Tons.

Den Tonnage, dervar under Bygning i andre Lande, udgjorde 1,184,532 Tons, deraf i Italien 309,578 Tons, i Tyskland 234,145 Tons, i Frankrig 167,256 Tons, i Holland 108,894 Tons og i De forenede Stater 105,211 Tons.

Den Motortonnage, der var under Bygning i Danmark, Tyskland, Holland, Italien og Sverige beløb sig til 579,436 Tons, medens der samtidig kun byggedes 186,454 Tons Damptonnage i disse fem Lande.



*Svenska Kryssar Klubben*

har udsendt Indbydelse til at deltage i en Konkurrence om Tegning af en Kystcruiser.

Opgaven er at tegne en sødygtig Baad med et Sejlareal paa omkring 30 m<sup>2</sup>, enkel og praktisk Indrætning med Køjepadser til 2 à 3 Personer og Mulighed for at installere og bortstuve en Udenbordsmotor. Der lægges særlig Vægt paa, at Baaden bliver billig at bygge.

Baadens Maalingstal maa ikke overstige 5,5 m beregnet efter nedenstaaende Formel:  $M = 0,65 L - 0,45 \sqrt{V_s} + 0,04 R + 2 d \div (0,2 B + 0,15 K + 0,8 F)$ .

Alle Maal i Meter (Sejlarealet i Kvadrater) med 2 Decimaler.

Til Konkurrencen indsendes:

Linietegning i Maalestok 1 : 15 med Vandlinier for hver 12 cm for Undervandsskroget og for hver 15 cm for Overvandsskroget, Spantesnit med en indbyrdes Afstand af 52 cm, 3 langskibs Snit, der deler 1/2 største Bredde i 4 ligestore Dele og mindst 5 Diagonalsnit samt

## Forhryingsagenter København.

**Poul F. Jøpsen.**  
Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

**Th. Jbsen,**  
Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.

paaført alle Maal, som indgaar i Maalingstallet, Deplacementets Størrelse (i kbm), Køl vægt og Centre.

Rig- og Sejltegning i Maalestok 1 : 30.

Apteringstegning i Maalestok 1 : 15.

Tegningerne udføres i sort Tusch paa Kalkerlærred.

Tegningerne skal være indleverede til »Svenska Kryssar Klubben«, Stockholm 16, senest den 1. Marts 1926 Kl. 5 Em.

Bedømmelseskomitéen bestaar af d'Hrr. T. Herlin, B. Knafve, R. Lindstrand og P. O. Westerberg.

# 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.



M. S. Jensen.

## Jubilæum.

Et meget kendt og agtet Medlem indenfor Maskinmesterstanden, Maskinmester *M. S. Jensen*, Helsingør, fejrer 1. Januar 1926 25-Aarsdagen for sin Ansættelse under »D. S. B.«s Søfartsvæsen. Mr. J., der er født i Helsingør 1. Oktober 1875, fik sin første Uddannelse i Faget paa Helsingør Skibsværft, hvor han kom i Lære i Aaret 1889, afsluttede sin Eksamenslæsning 1896 og tog i Begyndelsen af 1897 i Koffardifart. Efter en Tur paa Østasien forliste Mr. J. ved den hollandske Kyst. Han mistede dog ikke sit Mod og gode Humør, men fortsatte sin Koffardisejlad, indtil han 1. Januar 1901 ansattes ved »D. S. B.«s Søfartsvæsen med Tjeneste ved Storebæltsoverfarten. Da Dampfærgeren »Chr. IX« i 1908 blev indsat ved denne Overfart, kom Mr. J. straks til at gøre Tjeneste paa denne store og moderne Færge,



dog ikke længere end til 1910. Da var nemlig Dampfærgeren »Odin« færdigbygget, og Mr. J. var blandt dem, der afhentede »Odin« fra Værftet og gjorde saa Tjeneste paa denne Færge, indtil han 1. September 1914 forflyttedes til Aarhus i Anledning af, at »D. S. B.« nævnte Dag aabnede Aarhus-Kallundborg Overfarten med Dampfærgerne »Nyborg« og »Korsør«. Da »D. S. B.« købte Malmødamperen »Sverige«, omdøbte den til »Niels Holst« og indsatte den paa sidstnævnte Overfart, kom Mr. J. der ombord. Blev 1. April 1917 udnævnt til Reservemaskinmester med Tjeneste ved Helsingør-Helsingborg Overfarten og fik saa 1. August 1919 Udnævnelse til Maskinmester af 2. Grad ved samme Overfart, og her gør Mr. J. stadig Tjeneste.

Mr. J. har i samfulde 15 Aar — deraf i 5 Aar som Formand for »D. S. B.s Skibsmaskinofficersforening« — staaet i første Række i Arbejdet for sine Kollegers Interesser og har i de Aar udført et mægtigt Arbejde. Han var altid klar til at tage fat med et ukueligt Mod, en nestaaende Energi og et uopslideligt, godt Humør, og det er ikke for meget sagt, at »D. S. B.« staaer i stor Gæld til ham.

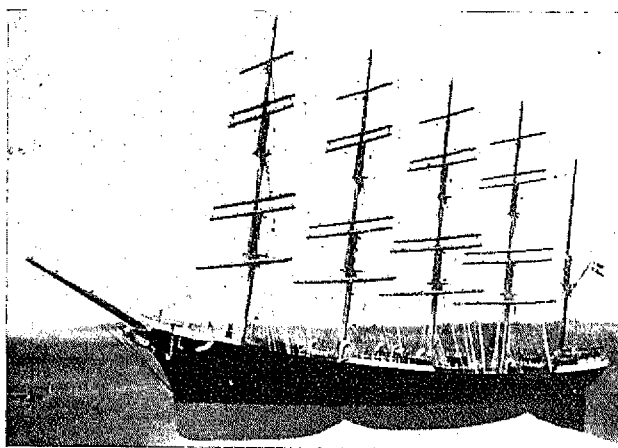
Naar dertil kommer, at Mr. J. er en nobel og retliniet Karakter, er det ganske forstaaeligt, at han har vundet sig et Utal af Venner baade indenfor og udenfor Maskinmestrenes Rækker, og man tør nok antyde, at Lykønskningernes Antal paa Jubilæumsdagen bliver nær legio. Vi føjer vort beskedne men hjertelige Ønske om en lys og lykkelig Fremtid til.

*Danmark og Regattaerne ved Genua.*

Ligesom ifjor deltager Danmark iaar i »Regio Yachtclub Italiano«s 6-Meter Teamkapsejladser ved Genua. Foruden Danmark, der denne Gang møder op med ikke mindre end 3 Baade, altsaa et fuldstændigt Team, deltager Frankrig (Cercle de la voile de Paris), Holland samt England (Royal Thames Yachtclub), ialt 15 Seksmetere.

De 3 danske Seksere »Bambi XI«, »Bonzo« og »Nurdug V«, er allerede i Lørdags afgaaet til Hamburg med et af »D. F. D. S.'s Skibe, og takket være dette Selskab og C. K. Hansen's Dampskibsselskab er Betingelserne for Transporten af Baadene blevet overordentlige gunstige.

Sejladserne begynder ved Genua den 4. Februar.



**Sømandens Hjem og Hjemmearbejde.**

Mellem Søens Folk findes nu og da en Tusindkunstner, for hvem det er en let Sag at gengive et Skib, som f. Eks. ovenstaaende. Naar vi siger en let Sag, saa menes dermed ikke, at det gaar let, thi for det meste er en almindelig Lommekniv det eneste Værktøj, som anvendes. Der iordres megen Taalmodighed og Omhyggelighed til Udførelsen af et saadant Arbejde, men først og fremmest Kendskab, Kendskab ikke alene til de tusinde Detaljer, men, hvad dernæsten er det vigtigste: Kendskab til de store Linjer i Skrog og Rejsning, til Typer og Tider. Udøveren skal ikke alene være fortrolig med Snedkerfaget og Billedskæreri, men ogsaa Sejlmageri, Skrædderi, Malerarbejde, Skibskonstruktion, Navigation o. s. v., alt maa kendes.

Der stikker i Virkeligheden ikke saa lidt af en Kunstner og et Geni i den, der saaledes af fri Vilje og Trang giver sig til at modellere og »bygge« et Skib in miniature, men frem for alt maa Vedkommende have været i Besiddelse af en rørende Kærlighed til den Verden, hvori Skibet hører hjemme, Søens Verden. Og er det ikke, som om hver eneste lille Del bringer sit særlige Bud derude fra? Er det ikke, naar man glæder sig over Synet af saadan en flot udhalet Sejler, som om man i Virkeligheden færdedes paa Dækket af selve Skibet, hørte Vinden suse i Takkelagen og Vandet bruse for Boven?

Og ser vi ikke jævnligt disse stolte Skibe og Skibsmodeller pryde baade Kirkerum, Portaler og store Forsamlingsale? Mellem alt Hjemmearbejde er disse Skibe vel nok de kønneste og mest gedigne Resultater. Talrige danske Sømandshjem ejer en saadan Prydelse.

Ovenstaaende Billede viser en stolt femmastet Bark forlærdiget af Reserveløds *Carlson*, Karrebæksminde.

**Præmieopgave: NOLFI NR. 1.**

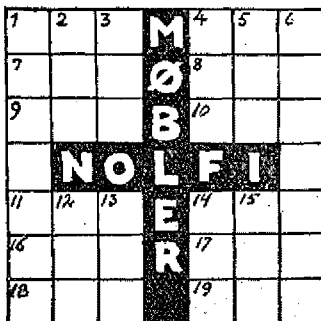
**VANDRET:**

- 1. I Puder.
- 4. Bedested.
- 7. Sille.
- 8. Styrerredskab.
- 9. Rar at have.
- 10. Slags.
- 11. Had.
- 14. Lem.
- 16. Enke.
- 17. Dyr.
- 18. UdenforLangelinie
- 19. Paa Korn.

**LODRET:**

- 1. Bedst hos »Nolli«.
- 2. I Taarne.
- 3. Daarlig Karakter.
- 4. Dyresprog.
- 5. Ventlig.
- 6. Bred Divan.
- 12. Kvindenavn.
- 13. Husdyr.
- 14. Fugl.
- 15. Til Smykker.

- 1. Præmie: 1 Nolfi-Klapstol.
- 2. Præmie: 1 Aars-Abonnement paa Magasinet »VIKINGEN«.



For at ogsaa Abbonenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **NOLFI Opgave Nr. 1**, først aabnede den 20. Marts, og Vinderens Navn publiceret i vort Aprilnummer. Til en Begyndelse synes Fristen maaske vel lang, men da hvert Nr. bringer en ny Opgave, vil der jo senere være en Løsning - og dermed Præmier i hvert Nr.





J. P. Clausen.

## Overmaskinm. I. P. Clausen.

Den 28. November fyldte Overmaskinmester Jens Peter Clausen 65 Aar og fratraadte som Følge heraf »Det Forenede Dampskibs-Selskab«s Tjeneste efter at have tjent Selskabet i over 37 Aar.

Der ligger en stor og streng Arbejdsdag bag ved den Livsgerning som Maskinmester, der afsluttes med Overmaskinmester J. P. Clausens Fratrædelse fra »D. F. D. S.«, og det er uden Tvivl, at Selskabet dermed mister en sjælden pligtro og samvittighedsfuld Funktionær, der ved sin Dygtighed og sin retliniede Karakter har vundet uforbeholden Agtelse og Anerkendelse hos »D. F. D. S.«s Ledelse. Men ogsaa blandt de Navigatorer, som Mester Clausen gennem de mange Aar har virket sammen med, og blandt det Publikum, som C. navnlig i de senere Aar som Overmaskinmester i Udvandreaadene kom i Berøring med, har han ved sin noble og repræsentative Optræden og sit bramfri og mandige Væsen skabt sig mange Venner, der sikkert med Vemod erfarer, at den saavel aandelig som fysisk ungdommelige Overmaskinmester er faldet for Aldersgrænsen.

Overmaskinmester Jens Peter Clausen er født den 28. November 1860 i Skelskør og kom 14 Aar gammel i Lære paa Maskinfabriken »Alliance« i Slagelse. Efter at være udlært den 1. November 1879 arbejdede C. samme Sted som Svend indtil 29. April 1880 og arbejdede derefter hos F. Mogensen, København, hos Burmeister & Wain og paa Orlogsværftets Sømneværksted indtil 9. April 1885. Efter at have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen og den udvidede Maskinisteksamen, blev C. ansat i »Det Forenede Dampskibs-Selskab«, den 25. April 1888 som Maskinassistent i S/S »Gylfe«. Den 1. Januar 1889 blev C. udnævnt til 2. Maskinmester og gjorde som saadan Tjeneste i følgende Skibe: S/S »Gylfe«, »Drg. Lovisa«, »Freya«, »Odin«, »Christiania«,

»Constantin«, »Edda«, »Botnia«, »Nicolai II«, »Øresund«, Bryderen« og »Oscar II«.

Efter Udnævnelsen til 1. Maskinmester April 1897 gjorde C. Tjeneste i følgende Skibe:

S/S »Sønderjylland«, »Edda«, »Falster«, »Maja«, »Botnia«, »N. J. Fjord«, »M. G. Melchior«, »Texas«, »Aalborg«, »United States«, »Vidar«, »Oscar II«, »Trondhjem«, »Rhone«, »Flora«, »Nevada« og »United States«.

Den 1. Juni 1920 blev C. udnævnt til Overmaskinmester med Tjeneste i »Oscar II«, hvor han virkede til sin Udtrædelse af Selskabet den 1. December.

Blandt danske Maskinmestre staar I. P. Clausen som en af dem, der ved sine sjældne Evner som Maskinmester, som Chef for Maskinpersonalet og som Kollega kaster Lys over Standen. Naturligvis er Mester Clausen særlig kendt blandt Maskinofficererne i »D. F. D. S.«, og vi siger næppe for meget, naar vi hævder, at alle de Maskinmestre og Assistenten, Mester Clausen gennem Aarene har virket sammen med, vil give ham det Omdømme, at han paa een Gang forstod at være Chef, Ven og Kollega. Overmaskinmester Clausen hører til de faa Mennesker, der ved deres Væsen og med smaa stilfærdige Midler virker opdragende paa Ungdommen og forstaar at skabe en Atmosfære af Respekt og Hengivenhed omkring sig, og adskillige Maskinmestre i »D. F. D. S.« vil sikkert med Taknemmelighed mindes den Tid, da de virkede sammen med I. P. Clausen.

I en Aarrække var I. P. Clausen Medlem af »D. F. D. S.«s Maskinmestres Udvalg« og udførte i Stilhed her et godt og nyttigt Arbejde. Men, naar »Maskinmestrenes Forening« bringer I. P. Clausen sin Lykønskning i Anledning af 65 Aars Dagen, skal der hertil knyttes en Tak for det vægtige og dygtige Arbejde, I. P. Clausen har udrettet ved sin Gerning som Maskinmester, og hvorved han saavel udadtil som indadtil i en sjælden Grad hidrog til at skabe Anseelse og Agtelse for den danske Maskinmesterstand.

*Han vendte ikke tilbage.*

*Randers.* En ung Fisker fra Udby Niels Henrik Madsen sejlede Onsdag Formiddag ud paa Havet for at røgte Garn. Da han endnu Torsdag ikke er vedt tilbage, mener man, at han er forulykket.

Han efterlader sig Hustru og to smaa Børn.

*En smuk Anerkendelse.*

1. Maskinmester N. Lillemose i Turbineskibet »Pacific« (Oversøisk Comp.) blev forleden af Selskabets Maskininspektør højtideligt overrakt en smuk Gave fra den svenske Turbinefabrik »S. T. A. L.« som en Anerkendelse for den Interesse og Dygtighed, Mester Lillemose havde udvist ved Turbinemaskineriet i ovennævnte Damper. Gaven, et værdifuldt Gulduhr, bærer i Kapslen følgende Inskription:

Till

Første Maskinmester N. Lillemose,  
som hedersbetygelse för intresserat  
arbete av turbinebolaget

S. T. A. L.

O. P.



Den skandinaviske Handelsflaade ved Aarsskiftet. — Danmark har en Forøgelse af 8 Skibe paa 25,000 Tons, Svenskerne og Nordmændene betydeligt mere.

Fra »Norsk Veritas« foreligger der nu en Opgørelse over den skandinaviske Handelsflaade ved Aarsskiftet.

Det viser sig, at Danmark har haft den mindste Forøgelse af de tre Lande, nemlig 8 Fartøjer paa tilsammen 25,000 Tons. Derefter kommer Sverige med 13 Skibe paa 85,000 Tons, og højst staar Norge med ikke mindre end 70 Skibe og 184,000 Tons. Altsaa Sverige og Danmark langt overlegent.

Det gælder selvfølgelig ogsaa i Opgørelsen over de respektive Landes Antal Skibe. Danmarks samlede Tonnage er nu 1,008,000 Bruttotons, — Sveriges udgør 1,315,000 Tons, medens Norge er roppet paa Tallet 2,680,000 Tons.

Derimod staar vi noget bedre, naar Taleren er om Skibe under Bygning. Der figurerer Danmark med 60,000 Tons — Sverige med 53,000 Tons, Norge derimod med 178,000 Tons.

I København alene staar langt den overvejende Del af vor Koffardflaade hjemskrevet, i alt 399 Skibe paa tilsammen 786,987 Bruttotons. Herefter følger Esbjerg med 58 Skibe paa 71,705 Tons og som Nr. 3 Svendborg, der har 25 Skibe paa ialt 44,188 Tons. 44 Byer staar kun opført med 1 eller 2 Skibe.

Oversigten nævner desuden, at Islands Handelsflaade er paa 60 Skibe og 20,433 Tons, at der findes 17 færøske Fartøjer paa 4123 Tons og endelig, at Finland har 553 Koffardskibe med en Tonnage paa 232,627 Tons.

#### Aarets første —

Den første Damper, der for 1926's Vedkommende fastslaas som forsvundet Skib, er den amerikanske Damper »Cotopaxi«, forlist i Atlanterhavet.

#### Undsætning til de indefrosne Skibe.

Samtlige forhaandenværende Isbrydere i Leningrads Havn er blevet sendt til Undsætning for de, dels udenlandske, dels sovjetrussiske Dampere, i alt 31, der ligger indesluttet af Isen i den finske Bugt. En Vandflyvereskadre er udsendt for at forsyne nogle af Dampene med Levnedsmidler. Fire af Dampene er med stort Besvær slæbt ind til Leningrad.



Naar Julen staar for Døren, er der et Sted, hvor Travlheden er paa sit højeste ombord i et Skib, og det er i Kabyssen. Hovmester og Kok bogstavelig talt »staar paa Hovedet« i Gryder og Pander, og medens den øvrige Besætning den hellige Juleaften, forsaavidt Forholdene ellers tillader det, dog faar en Mundsmag af Højtideligheden, har Restaurationspersonalet til Gengæld sin strængeste Tid. Men det er dog med Smil paa Ansigtet og Glæde i Sindet, »Mændene i det hvide Tøj« tager fat, det er jo deres Opgave, ikke alene til daglig, men ganske særligt Juleaften, at forsøge Tilværelsen for Skibskammeraterne i Overensstemmelse med den gamle Forklaring om Vejen til Lykke, som en Husmoder engang aabenbarede, »foer Bæstet godt«.

Ovenstaaende Billede viser en af Veteranerne inden for Sø-Restaurations, Hr. Hovmester Schumacher, nu ombord i Kokkeskibet »Constance«. Fornylig fyldte Hr. Schumacher 60 Aar og modtog mange Hilsener. Siden 1880 har Schumacher sejlet til Søs, først med en Dragorbrig, senere i D. F. D. S.'s Baade. 1907 gik han iland og overtog Alsterpavillonen.

#### De danske Fiskere i Sydafrika.

I Fjor Efteraar sejlede 2 Esbjerg-Fiskere, som den Gang meddelt, til Port-Elisabeth i Sydafrika, opfordret fra engelsk Side, idet man mente, at de danske Fiske-metoder maatte kunne anvendes med Fordel i de sydafrikanske Farvande.

Esbjerg-Bladet »Vestkysten« har nu modtaget et Brev fra de to Fiskere, der aabenbarer den allerstørste Misfornøjelse med Foretagendet.

Der kan intet tjenes af Betydning, skriver de, og alle Redskaber maa indforskrives enten fra Danmark eller England. De venter blot paa at blive sendt hjem, men da Kutteren, de sejlede derned, og som de stadig befinder sig ombord i, nu staar under sydafrikansk Flag, kan den danske Konsul intet gøre for dem. De gaar imidlertid ud fra, at Rederen har indset det umulige i Forsøget og derfor lader dem rejse.

# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENSS-  
PRODUKTION AF

**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

**HEINRICH ROEPSTORFF**

UNDERWOOD-HOUSE

**KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7085, 11722, 12999**

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.



**Vore Annoncører  
er Specialister i  
Leverancer til Ski-  
be.**

 <p><b>Farveri</b> INDLEVERINGSSTEDER. Skindergade 3. Tlf. 4251 Vesterbrog 61 V. 74 z Torveg. 7. Aang 6035 y Gl. Kongev. 17b. C 4269</p>	 <p><b>kemisk Tøjrensning</b> Grundlagt 1874 FABRIK: Raadmændsgade 11 Telef. 4267 og 4268</p>
<p><b>Jobs Barding</b> Første og største Anlæg — kemisk Renning efter System Børbe</p>	

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



**D. F. Schnack**  
Vinhandel

Grundlagt 1774



**N y h a v n I**  
Hj. af St. Strandstræde  
Telefon 1528

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.

*De dyre danske Provinshavne. — En alvorlig engelsk Klage.*

De danske Provinshavnes Takster er som bekendt særlig høje og har flere Gange været Genstand for Angreb, ikke alene fra dansk, men ogsaa fra udenlandsk Side.

Netop nu har en af Englands mest indflydelsesrige Skibsredere, Sir Ernest Glover, fremført en Klage, der tillige former sig som en Forespørgse om, hvorvidt delr ikke kan gøres noget for at faa Forholdene ændret.

Sir Ernest Glover skriver blandt andet følgende:

Sagen drejer sig om en Damper, der lossede 7000 Tons Korn. Den ankom til København 1. November og afsluttede Losningen i Randers den 6. December. Den brugte altsaa 34 Dage, hvoraf de 18 Dage dog ikke talte med paa Grund af Søndage, Skiften Havne etc.

Skibets Udgifter androg ialt 1777 Pund Sterling, fordelt saaledes: Københavns Havn 308 Pund, Odense Havn 300 Pund, Svendborg Havn 454 Pund, Kolding Havn 314 Pund og Randers Havn 401 Pund Sterling.

Sir Ernest slutter — ikke uden Virkning — med at nævne hollandske Havnetakster over for et Skib, der var 600 Tons større end det, der havde gjort sine sørgelige Erfaringer i Danmark.

I Holland var Udgifterne 625 Pund Sterling, og Skibet blev udklareret i Løbet af 8 Dage. Dog maa man tilføje, at det kun lossede i to Havne, men selv i Betragtning heraf er Sammenligningen ikke netop til Gunst for Danmark.



*Det Robin'ske Legat.*

Det *Emil Roben'ske Legat* skal ifølge Meddelelse fra Justitsministeriet søges inden Udgangen af Marts.

Legatet er paa 400 Kr. og uddeles som bekendt til »en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart, og som i det forløbne Aar har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare«.

*Det formodede Skibsforslis ved Langeland.*

Man er stadig uden Opklaring paa det formodede Forslis under Langelandskysten.

En Dampers Tuden i Forbindelse med ilanddrevet Vraggods i store Mængder var, som man husker, Grunden til denne Formodning, som nu yderligere bestyrkes. Forskellige Steder paa Bagenkop Strand er der nemlig bjerget endnu mere Vraggods, ca. 25 Tønder og desuden en Lysboje af den Slags, der almindeligvis er anbragt paa Skibenes Redningsbælter.

**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.



**„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



## Træk Ligtornen ud med Rod — uden Smerte og Plaster!

Har De Ligtorne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve Radox. Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser, naar Radox hurtigt vil gøre en Ende paa disse for bestandigt.

Ingen Plaster eller smertefuld Operation er nødvendig. Køb straks en Pakke i Dag. Radox bruges af Tusinder Landet over og er uundværligt i ethvert Hjem.

Paa Apoteker, hos  
Købmænd, Sæbe-  
udsalg samt i Par-

**RADOX**  
(RADIATES OXYGEN)

fumerier à Kr. 2,50  
pr. Pakke. Fint par-  
fumeret Kr. 3,00.

**Tryk paa Midten**



Forlang altid TEDDY Skooreme  
Kvaliteten uovertruffen!

**og Æsken er aaben!**

**AALBORG TAFTEL AKVAVIT.**



## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

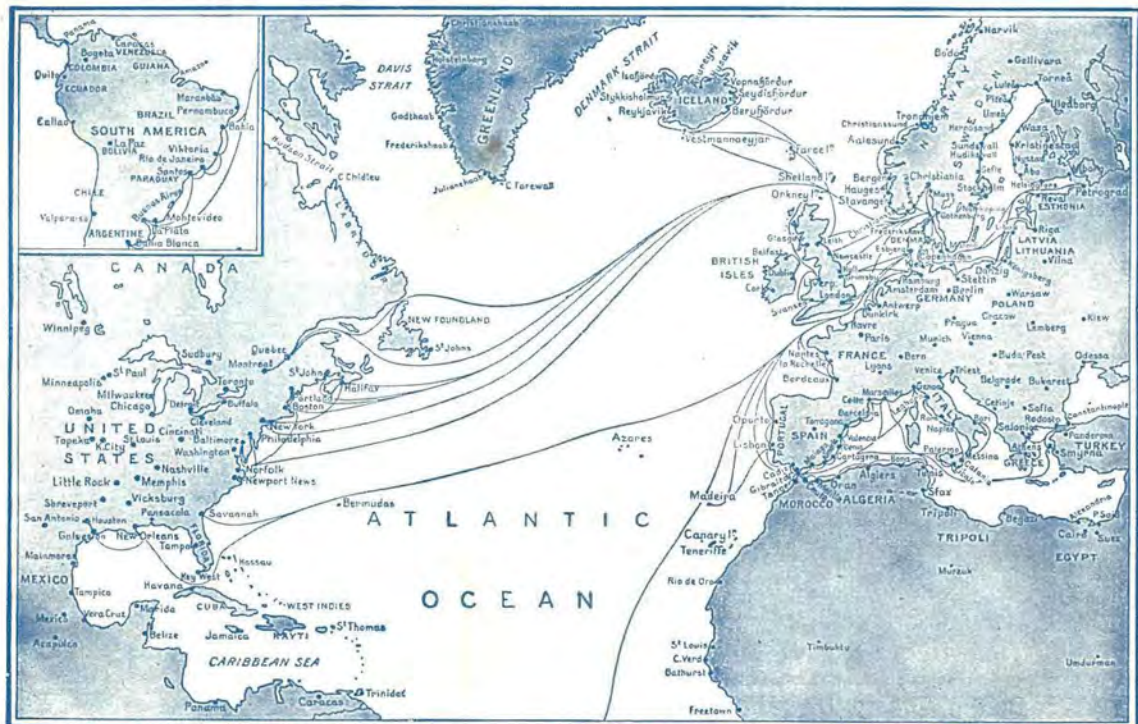
AKTIESELSKAB

(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 Dampskiberelevforening, Danske Skibskredorer, Foreninger for Officerer og Mandstaber i Handels- og Orlugsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeforening, 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, Dockwork, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . .

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







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,

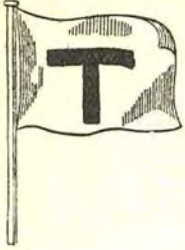
*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov- og Savmølle drift i Siam.*

---

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

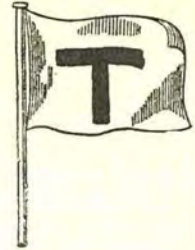




# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930



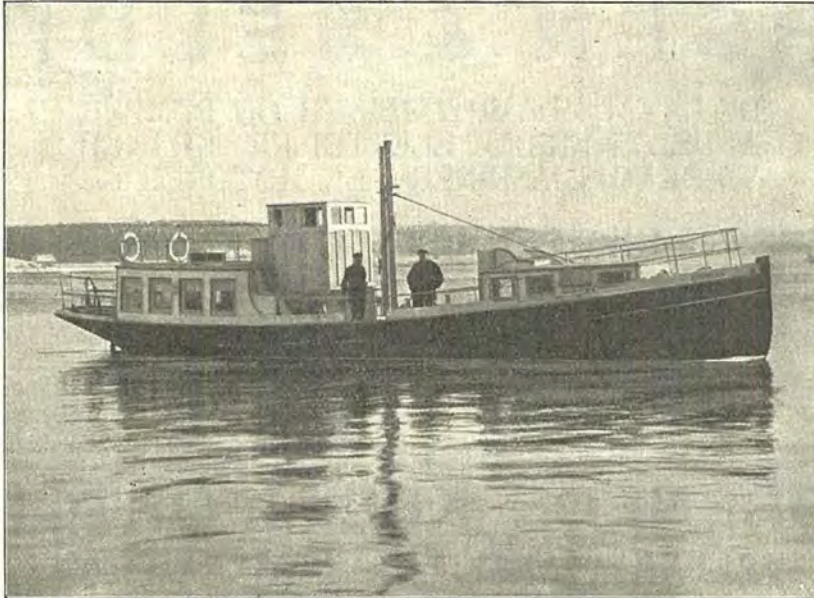
Ejeren af M/B  
„ECKMANN“,  
Herr C. Carlsen, Thursø  
skriver: —

Thursø, 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 Thursø og Svendaorg, 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“  
Færgebaad Svendborg—Thursø. 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 Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertræffenhed.

„Thornycroft“ Motorer 3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer fra 7½—75 H.K. for Benzin Start og Petroleum Gang.

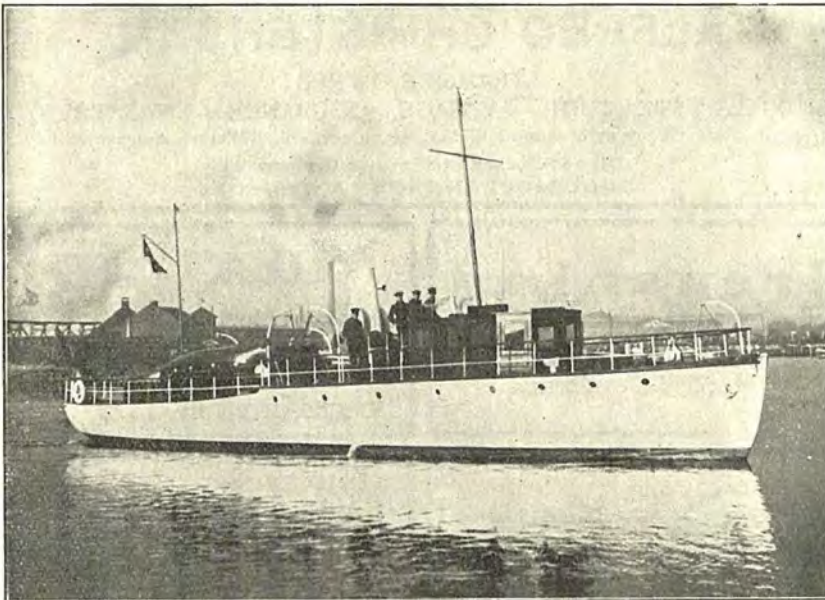
„Thornycroft“ Propeller er anerkendte som de bedste over hele Verden.

PATENT ELEVATOR  
for  
Ophaling af Fartøjer.

Vi indbyder alle Sejl- og Motorbaad-intereserede til at bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

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 Lys'yacht forsynet med 2 Stk. THORNYCROFT Model C/4 Motorer. Fert ca. 10 K.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

TELEFON  
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S



# 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: 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.**

Teleg.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

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

Kvæsthusgade 5 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

**Sølove-**



**Olietøj**

**N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik**

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

ENHVER SØGUT VED, AT

## OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA  
VERDENSMARKEDET

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HÆRESEN.

København S.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
" 3231.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
" 3231.

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

Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8892, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr.-adr. „Proviants“



# NILFISK behøver ikke at bæres

MAN generes ikke af nogen Vægt, naar man støvsuger med NILFISK.  
Uden Anstrengelse, uden omstændelige Forberedelser og uden  
Tidsspilde foregaar Rengøringsarbejdet med en  
**NILFISK STØVSUGER**



Nilfisk Type L. 10.

## DET NYE VEND- BARE FILTER

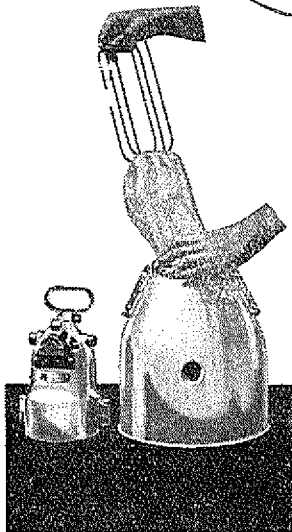
**HUSK.** at naar De køber en Nilfisk, bliver Pengene her i Landet. Nilfisk er i sin Helhed dansk Arbejde, fremstillet af danske Arbejdere og forhandlet af 800 danske Handlende over hele Landet.



Nilfisk Type M. 20.

## DET NYE VEND- BARE FILTER

**FOR 10 Kr.** straks og 10 Kr. om Maanedn kan De faa en Nilfisk-Støvsuger med alle de nyeste Forbedringer. Disse 10 Kr. om Maanedn, svarende til 2½ om Ugen, kan det ikke betale sig at spare.



Alle 7 Modeller af Nilfisk er forsynet med Afbryder og aftagelig Ledning.

Katalog gratis  
Telefon: 9650

**A/s FISKER & NIELSEN**

P. Bangsvej Nr. 33 — København F.



# SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR PROVIANT & LADNING

UDFØRES FOR KØLERUM FRA 70 CBFT TIL 200.000 CBFT OG MERE

— — SÆRLIGE TYPER FOR ETHVERT FORMAAL — —

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene  
for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

## SPARE -

findes i over 100.000 danske Hjem. Er en Betygelse ved Død og Sygdom

Alle Oplysninger



## UHRET

opsparer til Konfirmation, Jul o. s. v., alt efter Begæringens Art.

gives beredvilligst.

## DANSK SPARE SELSKAB

Hovedkontor: NØRREVOLD 3, København.

Telefoner: 9380 - 10263 - 10264.

Repræsentanter overalt.



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)  
" 50520 (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.

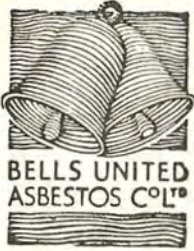
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## 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.

Telf. Helrup 1619  
Værk. Danisoe  
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-  
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

**„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.

**DICK'S  
MARINE  
OILS**

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

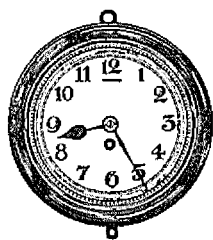
Skibsproviantering

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 3680

Skibs-, Kontor- & Værkstedsvare

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 Fabrikan-  
ters Opmærksomhed henledes paa

**Maskinmestrenes Forenings  
Engageringsbureau**

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

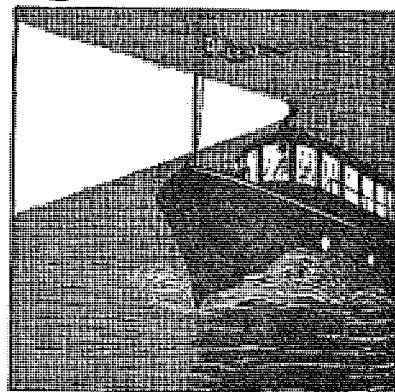
som anviser dygtige og kvalificerede Maskin-  
mestre, Værkførere, Teknikere saavel til Søs  
som til Virksomheder i Land.

**Delco-Light i Skibe.**

Elektricitetsværket  
De co-Light egner sig  
for saavel Sejl- og Damp-  
skibe som Lystkuttere.  
Det er nemt at installere,  
og kræver ringe Plads.  
De kan afgive Strøm til  
alm. ndelige Læmp, Ra-  
dicsender, Projektører  
etc. Erslatter Nødsender-  
Akkumulatoren.

Førlang vort Katalog.

**J. INGVARSEN**  
Ingeniørforretning.  
Kattesundet 4 Kbhvn. B.  
Telefon 12.526.



## INDHOLD

Farvetrykt Omslag: *Clipper-Paketten: Dreadnought.*

*Det lysner mod Nord!* — Festsighederne i Helsingør til Sommer.

*Et kongeligt Spil.* Et Parti Skak mellem Dronning Elisabeth af England og Søhelten, Admiral Sir Francis Drake.

*Vikingen ombord.*

*Nyheder fra Søen.*

*Engelhardt's Redningsbaad.*

*Viking-Blyanten.*

*Nøft-Præmieopgave.*

*Karpejladserne ved Genua.*

*Christian IV's Ishavsferd* af Kay Larsen med Illustrationer af Christian Bogø.

*Clipper-Paketskibet DREADNOUGHT* med Illustrationer.

*Isbjørns Tugt til Østersøen.* (Foto).

*En haard Tørn.* »Stærkodder«s Kamp med Strøm og Havari.

*Nøft Præmieopgave Nr. 2.*

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgivet af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvaarlig 5 Kr. plus Porto: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 1 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fishersgade 21, Opgang i Porten.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmegade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





## Det lysner mod Nord! —

*En Sølvstribе glimter i Skibsfartens Spor —!*

*Optakt til Festlighederne i Helsingør og paa Kronborg til Sommer.*

**D**en Mørketid, vi nu oplever, kan endelig vise eet Lyspunkt. I det dybeste Mørke skulde det blive Lyset indefra, som viste Vejen.

Forgæves spejdede vi udover efter Redning, efter det nye, som skulde bringe os ud af den synkende Linje, vi hidtil havde bevæget os i. Og saa behøvede vi blot at gaar til Historien, Landets, Folkets, Nationens Historie for at finde Vejen.

Det er ingen Tilfældighed, at Helsingørs Jubilæum og de dermed tilknyttede Fester kan bygges paa vor Skibsfarts Historie. Fra Begivenhederne paa det kransende Hav, har Danmark sine lyseste og stolteste Minder.

Helsingør (Krogen) og Kronborg, Erik af Pommern og Øresundstolden, Frederik II og Christian VI, Hamlet og Shakespeare — og vi har Danmarks glørværdige Historie i eet forenet med det ypperste i Verdenskulturen — og Verdenshistorien!

Den skønneste Perle i dansk Arkitektur og dansk Natur, en Perle, der i Glans og Skær staar Maal med de skønneste i Verden, vil nu, befriet for Slendians Støv, maaske — hvis vi da giver den en værdig Indfatning — blive det Klenodie, som maa regnes mellem de største i vort Land. Vi har vort Landbrug, vor Industri, vor Skibsfart, vor Havn ved Østersøens Port (!?) og meget, meget mere, hvoraf vi er stolte, men den Enhed, der kunde samle en verdensomspændende Turiststrøm (og hvilket Land har snart ikke det?), den ejede vi ikke! Vi — Almenheden, og de vise Fædre, enten de nu sidder i Rigsdagen eller Turistforeningerne — tænkte ikke derpaa. Dog jo. Een Mand, Anders Jensen, har tidligere været klar over Situationen, og med Fremsyn byggede han sit Hotel paa omtrent den skønneste Plet i Norden. Hans Samtid forstod ham blot ikke, og

fulgte ham ikke, først nu gøres Skridtet fuldt ud.

Held da Danmark, Helsingør og Kronborg med dets Omegn, at et frisk og varmt Initiativ er sprungen ud i Blomst! *Turistforeningen for Helsingør og Omegn* har grebet Tanken om 500 Aarsdagen for Øresundstolden og Helsingørs Købstadsprivilegium og brugt den som Udgangspunkt til Planerne om en Række aarligt tilbagevendende Fester i og om Kronborg og Helsingør. Planer, der storslaaede i deres Anlæg, vidner om Dristighed, Initiativ og Kultur. Og selv om Vejrguderne skulde vise sig mindre venlige, saa bør Nationen til Gengæld støtte disse Planer i den fuldeste Udstrækning og takke de Mænd, der i Kærlighed til deres By og Beundring for Stedets Skønhed, vil skabe en Verdensattraktion her. Som Prinsen, der trænger gennem Torneroseborgens Hæk, har *Turistforeningen* ved sit Initiativ brudt med svundne Tiders Slendrian og vil nu vække Tornerose af Dvale.

Og her er Programmet: En fem Ugers Fest med historiske Optog, Shakespeare-Forestillinger paa Kronborg, Opførelse af »Det gamle Spil om Enhver« i Klosters Fratergaard, Erhvervsudstillinger, Ridderturnering, Fester paa Kronborg i Søfatsmuseets store Sal, Udvidelse af Søfatsmuseet, »Det gamle Helsingør« (malet af Carl Lund), Folkepark, Heksebrænding, en stor skandinavisk Uge og Gilde paa Torvet med Udskænkning af Øl, Stegning af hele Okser o. s. v.

Og Formanden, Hr. Overretssagfører Mortensen uddyber dette saaledes:

*»Helsingør skal turist-industrialiseres!«*

— De fleste Blade har omtalt vore Planer, som om det var Festligheder i Anledning af vor Bys 500 Aars Købstadsjubilæum, men det er en ren Misforstaaelse. Helsingørs Jubilæum falder den 2. Juni, mens vore Fe-



ster begynder den 4. Juli, — og de to Ting har ikke det fjerneste med hinanden at gøre. Nej, vi vil turist-industrialisere vor By! Vi vil starte en Række store, aarligt tilbagevendende Fester, der kan kalde Turisterne til i Hobetal. Der afgaar hvert Aar 60 store Dampere fra England til Norge, fyldt til Randen med Turister. Hvorfor skulde vi ikke kunne faa vor Del af den Turiststrøm? De sidste 5—6 Aar har vi bogstavelig talt levet af Svenskerne, men nu, efter at Kronen er steget, holder de sig hjemme, og vor By har ikke som saa mange andre et stort og rigt Landbo-Opland. Vi maa altsaa skabe nye Chancer for Helsingør, — og derfor starter vi nu de store Sommerfester samtidig med, at vi begynder at arbejde for at drage Kongresser og Aarsmøder hertil.... Nu er Kronborg jo aabnet for Offentligheden, og vi har Ministeriets Løfte om, at den mægtige Rigsraadssal, som er over 65 Meter lang, vil kunne laanes til den Slags Møder. Og endelig vil vi arbejde for en betydelig Udvidelse af Søfartsmuseet, saa at det bliver en virkelig stor, maritim Samling af international Interesse.

#### Det gamle Helsingør.

Sommerens Arrangement kommer til at vare i seks Uger, fra den 4. Juli til den 15. August, og falder i tre Dele. Der er først Optogene og Skuespillene, som vi har engageret kgl. Skuespiller *Johannes Poulsen* til at arrangere; dernæst Udstillingerne, der tilrettelægges af »Dansk Arbejde« og afholdes i en specielt opført Udstillingsbygning med over 1000 Kvadratmeter Gulvflade, og saa *det gamle Helsingør* — den kunstneriske Ramme om vor *amusement park*, som *Carl Lund* skal bygge for 55,000 Kr. Detaljeret Program er allerede nu udarbejdet.

Vi lægger ud Søndag den 4. Juli med en Middelalder-Dag. Der bliver et stort, middelalderligt Optog gennem Gaderne, hvortil vi har laant ca. 500 Dragter fra Det kgl. Teater og selv lader sy et Hundrede Stykker. Der bliver bl. a. 200 Munke, 60 Nonner, 100 Riddere i Rustninger, 100 Borgere af forskelligt Erhverv, 2 Biskopper og 20 Herolder. Samme Eftermiddag opføres »Det gamle Spil om Enhver« i Klosters Fratergaard, der med sine Buegange og sit Klokketaarn vil kunne blive en for-

træffelig Friluftscene. De Optrædende er væsentligst københavnske Skuespillere — *Johs. Joulson* spiller saaledes selv Enhver, medens enkelte Smaaroller udføres af Helsingørianere. Jeg skal f. Eks. spille den gældbundne Bonde. Om Aftener bliver der nye Optog, som af slttes med en dramatisk Hæksbrænding ude paa Grønhave....

#### En Ridderturning.

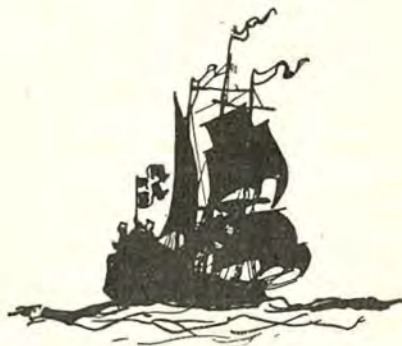
Den anden Søndag — den 11. Juli — bliver Renæssancedag med Ridderturning paa Grønhave, hvor Borgmestrene i Helsingborg og Helsingør fungerer som Dommere, og hvor Kampen udkæmpes af 8 skaanske Husarer og 8 danske Gardehusarer i gamle Dragter. Samme Aften opfører vi i Kronborg Slotsgaard Shakespeare's »Karrig Nidding«, hvis Titelrolle vi har bedt *Søren Petersen* om at spille. Og endelig har *Johs. Poulsen* foreslaaet os, at vi denne Dag lod et Par Okser og et Par Svin stege helt og sælge paa Torvet sammen med Øl fra nogle store Tønder, — akkurat som naar de gamle Konger gav Gilde.

Saa bliver der en skandinavisk Uge. I Fjor havde vi et dansk-svensk Stævne med 5—6000 Deltagere, — nu vil vi slaa det op til noget større i Forbindelse med en dansk-svensk Kunstindustriudstilling. Industrien faar ogsaa sin Uge, — og der slttes af med en Landbrugsuge med historiske Optog, Udstillinger og Opførelse af »Jeppe paa Bjerget« som Friluftskuespil...

Og Garantisummen er skaffet. Ikke alene Helsingør, men ogsaa København er jo klar over, at en Succes paa dette Program ogsaa vil mærkes i Hovedstaden. Men dette er mere end en Sag for de to Byer, det er en Nationalsag, der ikke alene allerede nu staar i Skær af en gyldenrød Turist-Strøm, men som ogsaa staar Værn om nogle af vore stolteste Minder.

Hele København, det meste af Danmark, store Dele af Norden og Ti-Tusinder af Englændere, Tyskere og Amerikanere skal mødes til Sommer i Helsingør. Ja, ogsaa de fremmede! Thi alle har vi fælles Minder paa denne Plet.

*Christian Bogø.*



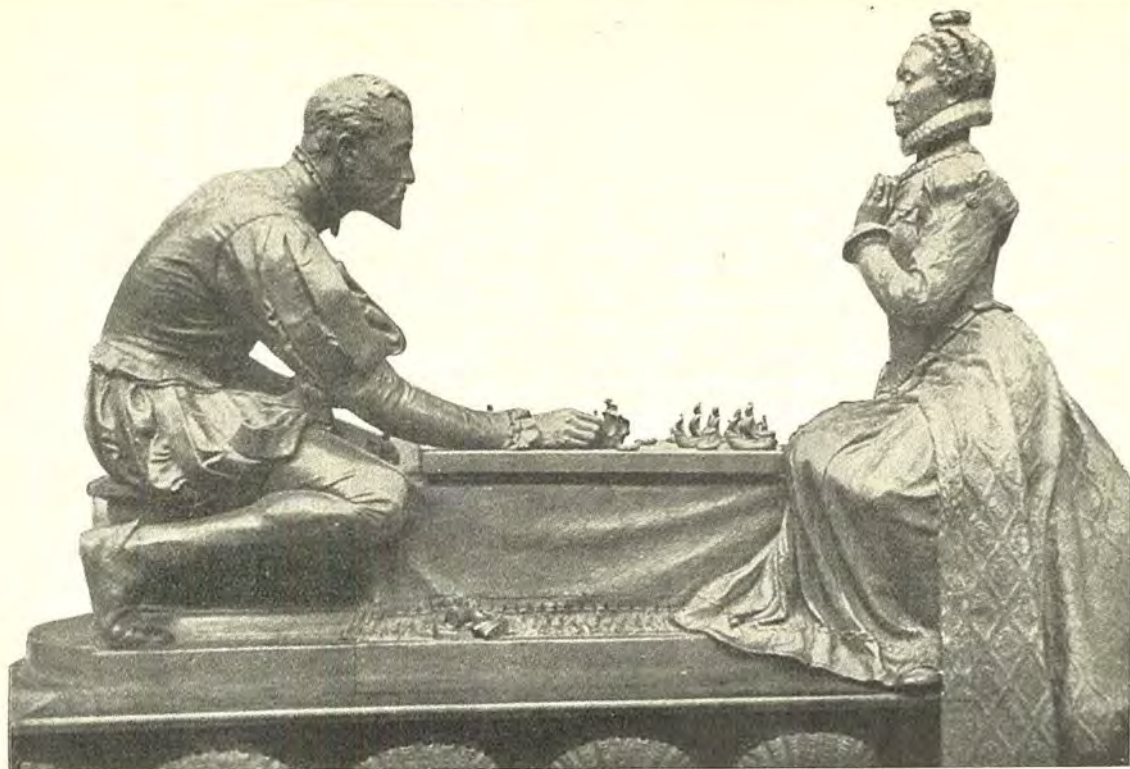
#### Nyt Skib til »Orient«.

Paa Nakskov Skibsværft løb den 5. Januar et nyt Skib af Stabelen til »Orient«, et Motorskib paa ca. 8000 Tons.

#### Stockholm-Agenturet for den danske Amerika-Linie.

Skandinavien—Amerika-Liniens Generalrepræsentation for Stockholm og Nordsverige er fra Nytaar overtaget af Stockholms Speditions-Aktiebolag.





## Et kongeligt Spil.

Dronning Elisabeth af England ved Skakbordet sammen med Englands berømte Søhelt Sir Francis Drake. Brikkerne er Fregatter og Karabeller.

Paa Wembley-Udstillingen i London vakte ovenstaaende Skulptur-Gruppe stor Opmærksomhed. Gruppen forestiller den berømte engelske Dronning Elisabeth i Færd med et Parti Skak sammen med Admiralen Sir Francis Drake. Dette er dog ikke det ejendommelige, derimod Skakbrikkerne, der er modellerede som Datidens Krigsskibe. Kunstneren har formaaet at gengive Dronningens Karakteristik ganske ypperligt. Thi som bekendt var Dronning Elisabeth ikke alene en betydelig Diplomat, men tillige Kvinde, med Kvindens talrige charmerende og udfordrende Egenskaber. Det lille exalterede Kast med Haanden, hele Figurens Stilling og Rejsning røber Færdig, Vilje og Temperament, og Drake, der ærbødigt sender en Fregat (maaske et Taarn) i Flanken paa Dronningens Eskadre, er maaske forberedt paa et højt unaadigt Bifald.

Men end! Skak er jo Spillenes Spil hvor selv Konger og Dronninger kæmper drabeligt Side om Side, og hvad var da mere naturligt, end at Dronningen lod Drake paa selve Skakbordet vise, hvorledes han bekæmpede Fjenden. For man maa jo haabe, at han har været en ligesaa god Skakspiller som cygtig og erfaren Feltherre paa Søen. Thi at han indlagde sig uvisnelig Hæder i Englands Historie, er jo uomtvisteligt.

— — —  
Sir Francis Drake, Englands berømte Jordomsejler og Admiral, blev sandsynligvis født 1540 i Growndale.

Drake var første Lodslærling, men arvede ved sin Læremesters Død dennes Skib og foretog med dette en Del Rejser. 1565—36 sejlede han med stort Held og Dygtighed et større Fartøj paa Spanien, hvorfor hans Slægtning John Hawkyns betroede ham Posten som Skibschef i en af ham udrustet Flaade, der 1567 ødelagdes af Spanierne ved St. Juan d'Ulloa. Drake mistede ved denne Lejlighed en Del af sin Formue og svor Spanierne Hævn. Efter et Togt i de spansk-vestindiske Besiddelser udrustede han en lille Eskadre, med hvilken han landede 1572 i Darien-Bugten (Panama-Landtangen), angreb og stormede Staden Nombre de Dios, kendt for sine store Sølv- og Guldskatte, og udførte senere et af talrige Eventyr opfyldt Plyndringstogt gennem Landet. Med rigt Bytte vendte han Aaret efter hjem. Senere kæmpede han sammen med Greven af Essex i Irland, men vendte 1576 efter Essex's Død tilbage til England. Det paafølgende Aar gik Drake til Søs med en kostbar udstyret Flotille, anløb Brasilien, drog derefter Syd paa og sejlede ind i Magelhaen-Strædet, hvor en Del af Skibene ophuggedes. Af de 3 resterende forliste det ene senere, medens det andet kom bort fra ham og derefter sejlede hjem; selv blev han af Storm tvunget Syd paa, ved hvilken Lejlighed han opdagede Drakes og Elisabeths Island. Han fortsatte Rejsen op langs Sydamerikas Kyst, gjorde rigt Bytte i Valparaiso og Callao, passerede det stille Ocean, hvor



han anløb forskellige af de australske Øer, og vendte efter talrige Farer og Hændelser hjem over Java og Kap. Dronning Elisabeth vaklede en Stund, om hun skulde behandle Drake som Pirat eller anerkende den dristige Jordomsejlers Færd som lovlig; af politiske Hensyn besluttede hun sig til det sidste; han blev adlet og desuden hædret paa anden Maade. Nogle Aar derefter levede Drake i Plymouth som Mayor; han var tillige Medlem af Parlamentet og syntes samtidig at have været en Slags Admiral for Kystforsvaret, uvist om med Dronningens Udnævnelse; men 1585 tog Regeringen ham i sin Tjeneste og satte ham i Spidsen for en stor Ekspedition til de spansk-vestindiske Besiddelser, som han hærgede eftertrykkeligt. Hjemkommen fra dette Togt 1586 sendtes han til Nederlandene for at pleje Underhandlinger om et Forbund i den Krig mod Spanien, der ikke kunde udeblive, men maatte rejse tilbage med uforrettet Sag. Det paafølgende Aar (1587) drog han i Spidsen for en ret anselig Styrke til de portugisiske Kyster for at ødelægge de Forberedelser til Angreb mod England, som her foregik; det lykkedes ham kun for en Del at gennemføre Opgaven, da Elisabeth ikke understøttede ham tilstrækkeligt, og Sommeren efter kunde Hertugen af Medina Sidonia alligevel vise sig med den »uovervindelige Armada« i Kanalen. Storme havde vel i Forvejen medtaget denne mægtige Flaade og havde ogsaa forsinket dens Ankomst til de

engelske Kyster, hvor Befolkningen var i den dødeligste Skræk, men den var endnu langt overlegen den engelske Søstyrke. Denne under Lord Charles Howard og Drake gik imidlertid uforfærdet løs paa Modstanderen og overvandt ham fuldstændig ved Gravelines 27. Juli 1588 til Trods for en hærgende Sygdom, der paa Grund af alt for sparsommelig Forplejning rasede i de engelske Skibe. Næste Sommer drog Drake ud i Spidsen for en ny Ekspedition mod Spanierne; det lykkedes ham vel at anrette megen Ødelæggelse i Portugal, men af sine medbragte 23,000 Mand mistede han ved Sygdom og Kamp de tre Fjerdedele. Efter nogle Aars fredelig Virksomhed i Hjemlandet, hvor han virkede meget til Byen Plymouths Opkomst, stilledes han atter 1593 i Spidsen for et Togt til Vestindien. Paa Grund af slet truene Forberedelser forhaledes imidlertid hans Afreise, Fjenden fik i Tide Underretning, traf Modforholdsregler, og Drake kunde intet udrette. Ud for Porto Bello døde han om Bord, og Liget sankedes i Havet.

Drake er vel nok den af Englands mange Søhelte, hvis Navn sammen med Nelson's lyser med den ypperste Glans. Sete fra vor Tid kunde hans eventyrlige Togter vel lede Tanken hen paa Betegnelsen Fribytter, men for hans Samtid stod han som en ridderlig Skikkelse — Fædrelandets Redningsmand —, hvis Færd ikke var værre, end hans træske Modstandere fortjente.

*Knud Rasmussen giver sensationelle Oplysninger om André-Ekspeditionens Skæbne. — Eskimoer ved Hudsonbugten myrdede Ekspeditionens Deltagere, fordi et Rensdyr blev skudt. — Resten af Ballonen fundet ved Mackenziefloden.*

I det store Værk »Fra Grønland til Stillehavet« giver Dr. Knud Rasmussen i det sidst udkomne Hefte sensationelle Oplysninger om André-Ekspeditionens Skæbne. Det vil erindres, at den svenske Ingeniør Salomon August André den 11. Juli 1897 sammen med to Ledsagere, K. Frænkel og N. Strindberg, forlod Danskøen paa Spitzbergen i den store Ballon »Ørner«, som delvis kunde styres ved Slæbeline og Sejl. Hensigten var at flyve over Nordpolen til Kanada. I tre Dage modtog Verden Budskab om Ekspeditionen, dels ved Brevskab, dels ved Bøjer, udkastede af André. Saa ophørte pludselig enhver Efterretning og forgæves har man siden søgt at udforske, hvad der er sket med de tre modige Mænd.

Nu kommer altsaa Knud Rasmussen og kaster Lys over den Gaade, der i over 28 Aar har beskæftiget Sindene. Han fortæller, at ved Chesterfield Julet, den store Fjord, som skærer sig ind fra Hudsonbugten, findes en katolsk Mission, der forestaas af Pater Turquetil. Denne Præst har meddelt Knud Rasmussen, at han i Aaret 1900 kom til en lille Eskimoby, hvor der blev drevet Renjagt med Bue og Spyd. Præsten blev nogle Dage paa Stedet for at lære Stammen at kende. En Aften skete det, at alle Stammens Mænd samledes og efter nogen Raadslagning gik Flok og Følge til Pater Turquetil. De spurgte om hvide Mænd i hans Land plejede at lave store Telte, som kunde løfte sig op fra Jorden og flyve som Fugle. Til dette Spørgsmaal svarede Præsten ja. Med alvorlige Miner saa Stammens Mænd paa hverandre, og talte indbyrdes med stor Hemmelighedsfuldhed. Det var som om de skjulte noget, der tyngede dem, men som de ikke turde rykke ud

med. Og nu spurgte de: Er disse underlige Telte lavede af et mærkeligt tyndt Skind, som ikke synes at stamme fra noget Dyr? Dette bekræftede Præsten. Videre spurgte Eskimoerne om disse Telte ikke, paa det Sted, hvor Mændene opholdt sig, var forsynede med »hvidt Jern«, som var meget let. Præsten som forstod, at de mente Aluminium, bekræftede ogsaa dette.

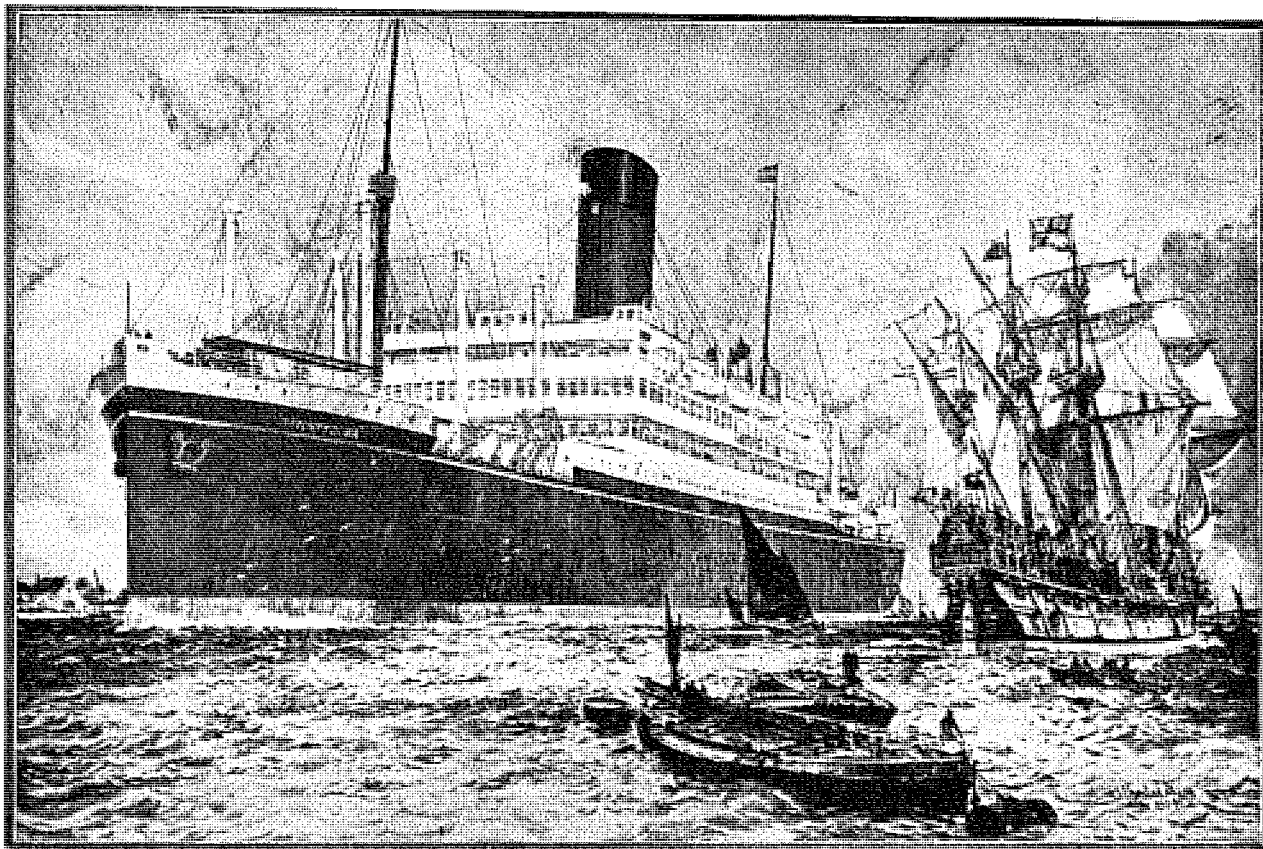
Alle disse Oplysninger gjorde Eskimoerne ængstelige og betænkelige. De blev stedse mere uvillige til at besvare Spørgsmaal, Præsten rettede til dem.

Nogle Aar senere besøgte Pater Turquetil atter samme Eskimostamme. Man havde nu mere Tillid til ham, og han fik at vide, at der engang var kommet hvide Mænd til deres Land i et stort, flyvende Telt. De havde haft en lille Hund med sig, og levede nogen Tid mellem Stammens Folk. Men en anden Stamme kom og dræbte de hvide Mænd. Anledningen her til var, at et Elsdyr var blevet dræbt af en af de hvide. Skønt Dyret var saa langt borte, at det ikke kunde rammes med Pil, havde han fældet det. Han havde et Vaaben som gav Ild. Dette havde gjort Eskimoerne bange og de besluttede at dræbe de fremmede Troldmænd. Pater Turquetil, som forstod, at Sagen kunde sættes i Forbindelse med Andrés Forsvinden, havde senere truffet en Mand, ansat ved Hudson Bay Co. Denne Mand havde hørt en ganske lignende Fremstilling.

Knud Rasmussen tilføjer, at han blandt Inlandseskimoerne har søgt at faa Sagen nærmere oplyst, men det lykkedes ham ikke. Derimod traf han to Aar senere i Kent Peninsula en Dansker, der var ansat i Hudson Bay Co., og som ved Mackenziefloden havde truffet Eskimoer, der paa deres Slæder anvendte Ballondug. Hvor de havde faaet det, kunde de aldrig gøre Rede for.

Saaledes lyder Knud Rasmussen Beretning, og gennem den er det Mørke, der har hvilet over André-Ekspeditionens Skæbne, blevet hævet.





En af Datidens bekendteste Krigsskibe STORE HARRY 1500 Tons, sammenlignet med Minnetonka, 21,998 Tons. fra Atlantic Transport Line. (Efter Maleri af Charles Dixon).

Forsvundne Skibe. — 10 i 1925. Deraf var et dansk og et isandsk.

Begrebet *forsvundne Skibe*, altsaa Skibe, hvis Forlis overhovedet ikke lader sig efterspore, er glædeligvis i Dalen. En stærkt medførende Aarsag hertil er naturligvis den store Stigning af Radio ombord i Skibene.

Antallet af forsvundne Skibe for 1925's Vedkommende foreligger nu. Det er opgjort til 10 mod 17 i 1924 og 21 baade i 1923 og 1922.

Det første Skib, der rapporteredes som forsvundet, var den engelske Dampner »Daleside«, der formentlig er gaaet ned i Nordsøen. Derefter følger endnu to engelske Dampere, »John Harrison« og »Castlereagh«, og i April Maaned Reykjavik-Trawleren »Leitur Heppri«. Femte Skib var den danske Dampner »Anine«, der tilhørte Rederiet »Heimdal«. »Anine« mødte sin Skæbne i Middelhavet paa Vej fra Tyne til Civita Vecchia. Den 13. Marts passerede den Gibraltar, men siden da hørte man intet hverken til den eller dens 22 Mands Besætning. Paa »Heimdals« Foranstaltning blev der Pirsælørdag holdt en smuk Minde-Gudstjeneste i Holmens Kirke over de Omkomne.

Hele Sommeren gaar, og først da vi naar ind i November meldes der paa ny om *forsvundet Skib*, den store, græske Dampner »Margarita«, sandsynligvis gaaet under ved den afrikanske Kyst. Endelig krævede December 4 Ofre, 4 smaa engelske Dampere, »Irene«, »Galleon«, »Derville« og »Sutton«, der alle *went down* i den evrouæiske Del af Atlanten.

Den strandede Dampner »Beverö«.

Dampneren »Beverö« af Oslo fik som tidligere omtalt, Havari paa Rejse fra Stege og sank i Grønsund. Dampneren er nu bleven bjerget af Svitzers Bjergnings-Entreprise, slæbt hertil af Entreprisens Dampner »Pluto« og gaaet ind til »Københavns Flydedok og Skibsværft« for Reparation.

»Adelaide Steamship Co.« er et af Australiens største Rederier med Hovedkontor i Adelaide, hvis Frihavn, Port Adelaide, er noget af et maritimt Centrum. Rederiet ejer 70 Skibe med en samlet Tonnage paa ca. 180,000 Tons. For et Aars Tid siden gjorde det sin første Bestilling her i Danmark, Motorskibet »Mulcra«, der blev bygget i Svendborg og fik installeret B. & W.-Motorer. Næste Bestilling herhjemme blev »Momba«, der altsaa søsættes forleden, og efter hvad det med Sikkerhed forlyder, har Rederiet til Hensigt at lade et større Motor-Passagerskib bygge hos B. & W. Ordren er endnu ikke placeret og Enkelthederne ikke aftalt, men det betragtes som givet, at Forhandlingerne fører til et positivt Resultat.

Til at kontrollere Bygningen af »Mulcra« og »Momba« har »Adelaide Steamship Co.« haft en fast Udsending, Inspektør Power, der har opholdt sig her i Landet i over et Aar. Det samme er Tilfældet med en af dets Overingeniører, Mr. Oswald, der dog har gjort smaa Afstikkere til England for at inspicere Nybygninger dér. »Momba«s Maskinchef, Mr. Mac Gregor, har selvfølgelig ogsaa ført Tilsyn med Skibet.



## SKIBSFØRER

I  
44 AAR

Den af de fleste Fanørejsende kendte Personlighed, Kaptajn *Hans Jessen*, har nu fornylig taget sin Afsked som Fører i Esbjerg—Fanø Færgeri. Med Jessens Fratrædelse gaar en af de gamle Sømandstyper fra Sejlskibsperioden i Land efter at have været Fører af Sejl- og Dampskibe i ca. 44 Aar.

Jessen er født paa Fanø 5. Novbr. 1858 og kom, som de fleste Fanødrengene den Gang, til Søs. Efter at have gennemgaaet de forskellige Grader, beføre the mast, tog han Eksamen paa Fanø Navigationsskole, sejlede derefter ud som Styrmand. I en ung Alder blev han Fører og førte Sejlskibene »Johanne« og »Thea« af Fanø.

Da Sejlskibsperioden elbøde ud, gik han ind i Konsul Lauritzens Selskab og førte en Tid »Nerna«. Da

Førerstillingen i E. F. F. i 1900 blev ledig, overtog Jessen denne, og han har i de mange Aar troligt vogtet den Stilling, han har været betroet. I Storm som Stille, i tykt og tyndt, har Jessen altid været sig sit Ansvar bevidst, og de færreste af os tænker vel over, hvor ansvarsfuld Stilling han har haft i Færgeriets Tjeneste, særlig da Farvandet ind til Nordby endnu ikke var uddybet, og Passagererne ofte maatte landsættes ved Batteriet. Navnlig under Isransport har det ikke altid været let at opretholde Forbindelsen mellem Esbjerg og den lille Ø.

Isskrusteringerne har til Tider været saa vanskelige, at det næsten har været umuligt at faa Forbindelse, men takket være Kaptajn Jessens Konduite og gode Indsigt med Hensyn til Bedømmelse af Landingsstedet, er Passagererne gennem alle disse Aar hver Gang sluppet godt fra Overfarten, om end det til Tider har gævet et Par vaade Sokker til en og anden af Passagererne.

I samme Forbindelse bør nævnes, at Jessen i de forløbne Aar har ført Færgerne frem og tilbage adskillige Tusinde Gange, og Passagerantallet, han har befordret, overstiger 1 Million, uden Tab af et eneste Menneskeliv, hvilket maa siges at være en smuk Rekord af ret enestaaende Art, og han har i hele sin Tjenestetid indenfor Færgeriet ikke forsømt sin Stilling en eneste Dag paa Grund af Sygdom.

Jessen holdt 25 Aars Jubilæum som Fører i Færgeriets Tjeneste 1. Maj 1925.

Vi skylder vor gamle Kaptajn at sige ham Tak, en Tak for de forløbne 25 Aar, han har ført os sikkert frem og tilbage, og vi haaber, at han maa bevare sit gode Helbred endnu i mange Aar, og ønsker vi ham, at han maa tilbringe en lys og lykkelig Alderdom sammen med sin Frustru i Hjemmet paa Fanø.

### Nolfis aarlige Udsalg

giver Unge, der skal stifte Hjem, og Ældre, der skal supplere deres Hjem, en enestaaende Lejlighed til at gøre meget fordelagtige Indkøb af Møbler — derunder pladsbesparende Sovemøbler — Gardiner, Hvidevarer, Portiører, Møbelstoffer, Gulvtæpper — derunder billige orientalske — Divantæpper, Senge, Sengeforgiggere, Uldtæpper samt Dyner og Puder.

Nolfi har Udsalg Vestervoldgade 21, Vesterbrogade 108, Griffenfeldtsgade 50 A, og Nørrevoldgade 18.

I alle Forretninger er kyndig og vejledende Ekspedition til Stede.

Priserne er under Udsalget meget lave.

### Matrosen og hans Penge.

En Opgørelse over de Pengesendelser, der i 1924 er gaaet hjemover fra det skandinaviske Sømandshjem i New York, viser følgende interessante Tal:

*Danske Søfolk* har sendt 3296 Kr., *Svenskerne* 10,793 Kr. og *Nordmændene* — 309,472 Kr.

Tallene tjener dog ikke til Belysning af den enkelte Nations Evne til at spare Penge, idet Opgørelsen intet nævner om Forsendelsernes Antal.

### Til The Baltic and white Sea Konference

telegraferes fra Helsingfors: Björkö Sund og Wiborg-Trångsund er lukket for Skibsfarten paa Grund af Is.

### 50 Aar.

En kendt Mand indenfor Sejlskibsredernes Kreds er fyldt 50. Translator *Rasmussen* studerede oprindelig Jura, men en skønne Dag puttede han Bøgerne i Kakkelen og stak til Søs. Efter at have taget Styrmandseksamen og Skibsførereksamen, ansattes han som Navigationslærer ved Svendborg Navigationsskole og blev i 1902 Translator i Engelsk. Sin Tilknytning til Søen forstærkede han ved for snart 20 Aar siden at blive ansat som Forretningsfører for *Dansk Sejlskibsrederiforering for mindre Skibe*, en Stilling, han beklæder med megen Energi og Dygtighed.

### 25-Aars Jubilæum.

Blandt Dagens mange Jubilarer befinder der sig ogsaa en saare kendt Mand i Roskilde, Havnefoged, Skibsmægler og Lods *Jacob Krorika*, idet han har haft 25-Aars Jubilæum som Havnefoged i den stille Fjordby.

Havnefoged *Kronika* kom straks ud at sejle efter Konfirmationen, tog Styrmandseksamen i 1878, sejlede derefter i flere Aar som Styrmand, indtil han i 1890 byggede eget Skib, en større Skonnert, som han gik i Nord- og Østersøfart med. 1. Januar 1901 blev han imidlertid Havnefoged i Roskilde, og et halvt Aars Tid efter fik han sin Udnævnelse til Lods.

Den gamle Havnefoged er en meget afholdt Mand og vi forøvrigt være kendt af de mange Københavnerne, der pr. Sejl har skaaret Isen i Roskilde Fjord.



# VIKING-BLYANTEN

EN DANSK VERDENSARTIKEL



I Midten:  
Fabrikens Hovedbygning.



I den danske Industris Historie indtager Blyantfabriken Viking's Udvikling en af de forreste Pladser. Paa godt en halv Snes Aar har *Viking-Blyanten* fra er beskeden Begyndelse arbejdet sig op til at være en Verdensartikel.

Dengang var det en splinterny dansk Industri. Folk rystede paa Hovedet: Umuligt at konkurrere med en 100-aarig tysk Industri! — Dengang lavede vi Blyanter, *saa godt vi kunde*; for 3 Aar siden naaede vi at lave dem *saa gode, som de overhovedet laves nogetsteaas*, og i dette Øjeblik — ja en Udlænding vilde ikke tage i Betænkning at sige: laver vi de bedste Blyanter i Verden; — den danske Beskedenhed og Sanddrøhed nøjes med at sige: Vi er lige paa Nippet dertil! For det kan bevises.

Dengang var det os, der maatte søge at udgrunde Udlandets Hemmeligheder i Fabrikationen; nu er det omvendt. Nu søger Udlandets Fabrikker at komme til Kundskab om vore Hemmeligheder; nu køber de Halvfabrikata hos os og sælger Færdigvaren under deres eget Navn. Nu skriver den danske Blyant Vidnesbyrdet om sin Førerstilling paa Papiret i England, Frankrig, Norge, Sverrig, Finland, Holland, Spanien og Amerika, kort sagt over den hele Jord, og Virksomheden skaffer mange danske Arbejdere Brødet.

I Udlandet peger de paa Mærket og siger: Se selv .... Made in Danmark! I Bagindien præsenteres den med et: Is is a *very good pencil!* Ude i Verden er *Viking* ikke blot et Navn, det er en Kvalitetsbetegnelse. I Danmark burde det være et Plus, at den tillige er vore egen.

*Hvurledes Blyanten blev til.*

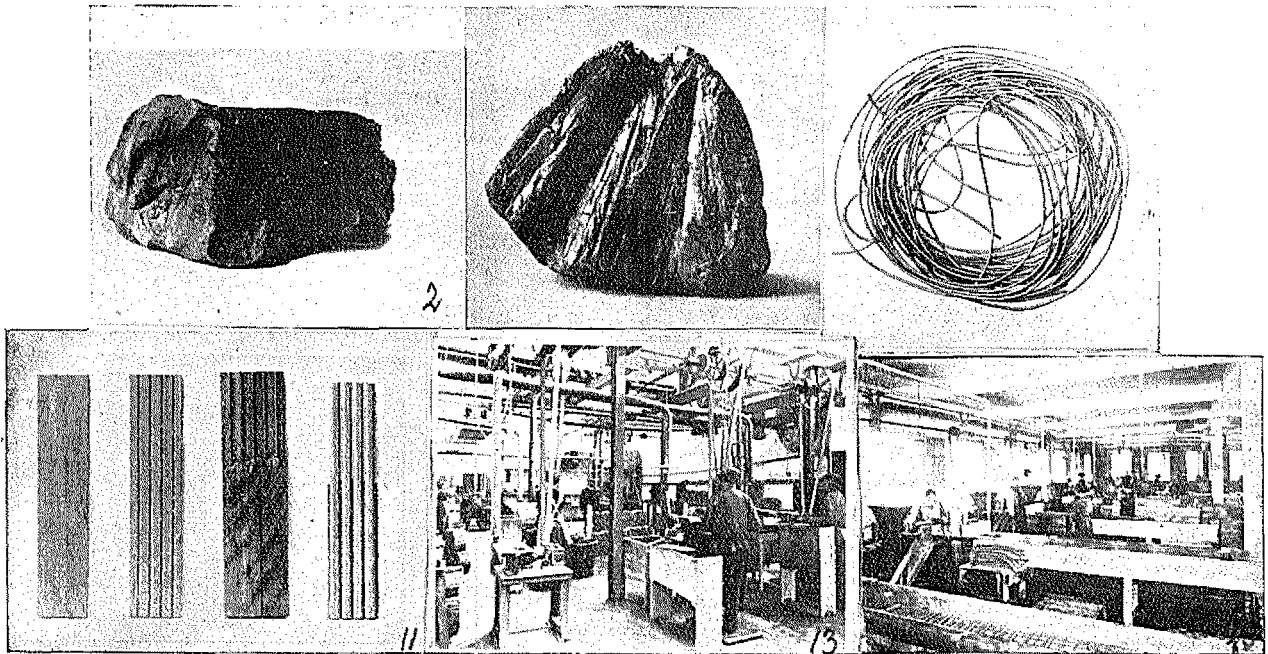
Man maa søge langt tilbage i Tiden for at finde Blyantens Oprindelse. Det faaastaas, at man allerede i det

14de Aarhundrede anvendte Stifter, der havde nogen Lighed med vore Blyanter, og at den berømte hollandske Maler *Jan van Eyck* har udført Tegninger paa Kridtpapir med en blyantlignende Genstand. I Italien havde man paa det Tidspunkt Blyanter, der bestod af en Sammenblanding af Bly og Tin. Det vides, at *Petrarcas' Laura* blev tegnet med en saadan Blyant, der kaldtes en »Sølvstift«, og at den anvendtes endnu paa Michel Angelo's Tid.

I 1565 beskrives de første Blyanter som »Stifte af Bly og en kunstig Sammenblanding og med et Haandtag af Træ«, og 30 Aar senere læser man hos italienske Forfattere om »Ridseblyet«, der er en blyfarvet, glinsende Masse, som er fedtet at føle paa og smitter af paa Fingrene, og som, naar den blandes med Ler, giver en »ildfast Masse«. Den berævnes af Italienerne »grafic plombino«. Samtidig opdagedes der i England, i Borrowdale, en Grafitgrube, og hermed begyndte Fabrikationen af de første Blyanter. Den var noget primitiv. Man delte Grafiten, saaledes som den kom ud af Gruberne, i Plader, der igen deltes i tynde Smaastykker, som indfattedes i Træ. England er saaledes Blyantfabrikationens Hjemland, og der hengik et Par Aarhundreder, før man i Frankrig fandt den Fabrikationsmetode, der i sine Grundtræk følges dei Dag i Dag. Det var Franskmanden *Conté*, der fandt paa at rense Raagrafiten ved Slemning, hvorved han gennem Filtrering og Æltning frembragte en Dejg, som, blandet med Ler, blev malet til en jævn Masse. Denne æltesdes paany med Vand og formedes saa til Stænger, som dannede Indlægget i Blyanten. Man sparede ved denne Fremgangsmaade en stor Del af den dyre Grafit, og havde alligevel tilvejebragt en særdeles brugbar Blanding, ved Hjælp af hvilken Blyantfabrikationen fik nyt Liv.

Faa Aar senere, i 1616, grundlagde den bayerske Re-





Nogle Stadier i Blyantens Fabrikation: Øverst t. v. en Klump Grafit; i Midten: en Klump slemmet Grafit; til højre: Grafitdejgen presset ud i en Traad. Nederst t. v.: Blyanttræet skæres; i Midten: Træet slibes, og t. h.: Grafitdejgen vales i Plader.

gering en Blyantfabrik i Oberzell efter den Conté'ske Metode, men efter at den senere var gaaet over paa private Hænder, blev den nedlagt. Blyantfabrikationen havde vel bredt sig til Wien og Nürnberg, men her gik den i Forfald, indtil den henimod Aarhundredets Midte førtes frem til en saadan Blomstring, at den for Tyskland blev til en betydende Industri.

*Blyantfabriken Viking.*

Da Blyantfabriken *Viking* et Aar før Verdenskrigens Udbrud grundlagdes i København, mødte man den fra alle Sider med lidet opmuntrende Udtalelser om, at Blyantfabrikationen hørte Tyskland til, og at det vilde være umuligt at tage Konkurrencen op. Fabriken Grundlæggere mente tværtimod, at de havde særlige gunstige Betingelser for at dyrke denne interessante Industri, og — Kendsgerningerne har givet dem Ret.

Gennem Moderfirmaet, Gosch & Co.s Tændstikfabriker, har man paa et med Blyantfabrikationen beslægtet Omraade gennem 70 Aars Virksomhed indhøstet Erfaringer, der er kommet den nye Fabrikationsgren til Gode. Udgifter til Fabrikationsanlæg, til Lys, Kraft m. m. reduceres ved den delvise Samdrift til et Minimum. Hertil kommer, at Fabriken har en enestaaende god Beliggenhed nær ved Københavns Centrum og direkte ved Havnecaj.

Endelig har man knæsat det moderne Special-Fabrikations Princip, som udført i Praxis altid giver de bedste Resultater saavel i teknisk som i økonomisk Henseende. Man har sat sig til Opgave at producere færre Mærker i udsøgte Kvaliteter til konkurrencedygtige Pri-

ser. Det ligger i Sagens Natur, at den Fabrik, der koncentrerer al sin Evne paa at fremstille et mindre Antal Sorter, paa dette begrænsede Omraade lettere vil kunne yde det udmærkede end den, der spreder Kræfterne paa en Mængde Fabrikationsarter. Og den gamle Sætning »den gode Kvalitet er i Brugen den billigste« gælder, hvor Talen er om Blyanter, i højere Grad end maa ske i nogen anden Industri.

I de Aar, der er forløbne, siden Fabriken oprettedes i 1913, har »Viking« atter maattet udvide, og for Tiden er en endnu større Udvidelse fuldført. Man har i disse nye Fabrikker bragt betydningsfulde Opfindelser i Anvendelse, moderne Fabrikations- og Arbejdsmetoder er ført ud i Livet, og der er derved skabt den sikreste Garanti for et gennemført, nøjagtigt Produkt.

»Vikings Eksport gaar til mange Egne af Jorden, og vi tør tro, at den i de kommende Aar vil finde en endnu videre Udbredelse.

Der er en almindelig Antagelse, som har fundet Støtte i Handelens og Industriens Verdenscentre, at København vil faa en stærkt øget Betydning som Eksport- og Transitstad. Ved sin Beliggenhed har den de ypperste Betingelser herfor, og der ofres for Tiden Millioner paa gennem Havneudvidelser at udvikle og styrke disse Betingelser. Dette vil ogsaa komme Viking's for Eksport omhyggeligt tilrettelagte Industri til Gode.

Til Varemærke har man valgt de gamle Vikingers Snekke. Som de nordiske Vikinger i fordums Tider sejr- rigt drog viden om Lande, saaledes er det Fabriken Haab, at den i fredeligt Virke skal kunne erobre ny Jord for den danske Blyantindustri.





*Hr. Helge Petersen,*

der fra 1. Januar har overtaget Stillingen som Skandinavien—Amerika Liniens Traffic-Manager i New York, har i adskillige Aar været ansat som Sekretær for Chefen ved Liniens Hovedkontor her, hvor han havde særlig Anledning til at sætte sig ind i Liniens Dampskibstrafik og blandt andet har deltaget i de transatlantiske Liniers Konferencemøder i London, Brüssel, Paris og Haag.

For et Par Aar siden udvidede Linien sin Virksomhed med en direkte Passager rute til Canada, og Hr. Helge Petersen udsendtes da til Winnipeg for at organisere dette Fcretagende; og det er fra denne By, han nu har overtaget det ærefulde Hverv som Traffic-Manager i New York.

O. H.

*Spareuret gaar godt. — Patenterne solgt til Amerika og Kanada.*

Dansk Spare-Selskab er, som bekendt, en Institution, der har kombineret Opsparing med Forsikring og praktiserer denne udmærkede Tanke gennem Spareurene, der holdes i Gang ved Nedlægning af Mønter. Der findes nu 130,000 Ure spredt over Landet, og Spareuret finder ogsaa i Udlandet en stigende Udbredelse. I Norge og Sverige er der i Løbet af et Par Aar afsat 30,000 Ure, og i Finland begynder de ogsaa at vinde Indpas.

En meget stor Chance har Spare-Selskabet opnaaet ved i disse Dage at afslutte Kontrakter om Udnyttelse i De forenede Stater og Kanada af de tre Patenter, der beskytter Spareuret. Ved en fabrikmæssig Fremstilling i de paagældende Lande skal Spare-Selskabet have en Licens af en Krone pr. Ur. Foreløbig skal Urene dog leveres fra den danske Fabrik, men ogsaa paa den Maade vil Kontrakten give en god Avance. — Samtidig forhandler Selskabet om Salg af Udnyttelsesretten i Tyskland og Italien.

*Observeret Vraggods.*

Dansk Damper »Fredensbro« rapporterer over Blaa vand Radio: En Mast eller anden Vragstump, ragende ca. 5 Fod over Vandet og fastsiddende til en Genstand under Vandet, er passeret — paa 55 Gr. 2 Min. N. Brd. — 5 Gr. 53 Min. Ø. Lgd.

*Svenske Søfolks Pensionering.*

Paa en Konferencce i Göteborg efter Indbydelse af det svenske Maskinmesterforbund har Repræsentanter for dette og Organisationerne af Fartøjsbefalingsmænd, Sømandsunionen, Fyrbøderunionen, Stewart- og Radiotelegrafistforeningerne enstemmigt udtalt sig for, at Statsmagterne gennem hurtig og grundig Behandling maatte bringe Spørgsmaalet om Søfolks pensioneringen til en for de Søfarende tilfredsstillende Løsning.

*25 Aars Jubilæum.*

Tobakshandler, fhv. Styrmand i Ø. K., Einar Møller, har haft 25 Aars Forretningsjubilæum.

*Den tyske Trawler, »Alice Busse«,*

der befrygtedes forlist efter at være strandet paa Hatterrevet i Farvandet mellem Samsø og Sejrsø, er ankommet velbeholdt til Kiel, ført alene af Kaptajnen og Maskinmesteren.

Skibet var, som bekendt, blevet forladt af baade Styrmanden og Mandskabet.

Kaptajnen og Maskinmesteren har udført et glimrende Stykke Sømandsarbejde.

*Rotorskibet blev en Fiasko. — Rederiet er i Betalingsvanskeligheder.*

Det hanseatiske Motorrederi, der byggede det meget omtalte Flettneriske Rotorskib, er kommet i Betalingsvanskeligheder. Det er ikke lykkedes at gøre Forretninger med det mærkelige Fartøj, og man har derfor ikke kunnet udvikle Principperne eller fortsætte Forsøgene. Rotorskibet maa derefter anses for et mislykket Eksperiment, der næppe vil kunne føres videre. Det har ikke været muligt at opnaa Fragter for Skibet, der for Tiden ligger ubenyttet hen, paa Grund af Vanskelighederne for Rederiet og kommer næppe i Søen mere.

*Den finske Isbryder »Jääkarhu«.*

Finland har netop ladet bygge en Isbryder, efter Sigende, Verdens stærkeste og største. »Jääkarhu« hedder den og har sine 3000 Hestekræfter eller 500 Hestekræfter mere end den danske »Isbjørn«.

»Jääkarhu« kommer i Virksomhed en af de første Dage.

*Mystik om en savnet Damper.*

Mandag den 11. Januar afgik den engelske Damper »Leiton« af Middleford med Kul til Aalborg. Da Turen sædvanligvis kun tager 3—4 Dage, nærer man nu Frygt for Damperens Skæbne.

Telegrammet, der skyldes Ritzau, er ikke saa lidt mystisk. Det er umuligt selv i Salmonsen, at finde en engelsk By af Navnet Middleford, og i Lloyds internationale Skibsregister er det ligeledes umuligt at finde en Damper af Navnet »Leiton«.

Sandsynligvis er der Tale om Damperen »Leighton«. Den hører hjemme i Hull, laster godt 3000 Tons og har antagelig en Besætning paa et Par og tyve Mand.



**Præmieopgave: NOLFI NR. 2.**

**VANDRET:**

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| 1. Drengenavn.        | 11. Forhenværende.                      |
| 4. Kantning.          | 14. Jagttog.                            |
| 7. Fortæere.          | 16. Pak.                                |
| 8. Pigenavn.          | 17. Højderyk.                           |
| 9. Af Staal el. Guld. | 18. Et Navn paa Møbler, faas hos Nolfi. |
| 10. Træ.              |   |

**LODRET:**

- |  |   |
|--|---|
| 1. Hygger i et Hjem og faas hos „Nolfi“. | 6. Vigtigt Tilbehør i en Seng, faas h. „Nolfi“. |
| 2. Ord for Sang.                         | 12. Beholder.                                   |
| 3. Skade.                                | 13. Paa Foden.                                  |
| 4. I Mosen.                              | 14. Nødvendighed for at heste.                  |
| 5. Forladt.                              | 15. Fisk.                                       |

1. Præmie: 1 Nolfi-Klappstol.  
2. Præmie: 1 Aars-Abonnement paa Magasinet „VIKINGEN“.



For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **NOLFI Opgave Nr. 2**, først aabnede den 20. Marts, og Vinderens Navn publiceret i vort Maj-Nummer. Til en Begyndelse synes Fristen maaske vel lang, men da hvert Nr. bringer en ny Opgave, vil der jo senere være en Løsning - og dermed Præmier i hvert Nr.

Løsningen indsendes til **VIKINGEN'S** Kontor, Olfert Fishersgade 2<sup>1</sup>.

*Naar Lodserne skal høre Radio. — Lille Interview med Kommandør Topsøe-Jensen.*

Det har ved flere Lejligheder været nævnt, at man fra Statens Side agtede at forsyne de vigtigste Lodserier Landet over med Radio. Foreløbig er der kun Tale om et Forsøg, idet man vil have Vished for, til hvor stor Nytte Radio-Tjenesten er for vore Lodser.

Søkortarkivet udsender, som bekendt, de saakaldte Navigations-Advarsler flere Gange daglig, Meldinger, der fortæller om inddragne Bøjer, observerede Vrag, demolerede Lystønder og hvilke andre uforudsete Forandringer, der ellers iagttages. Disse Meldinger skulde gennem Radioen komme Lodserne til gode, saaledes at de kan navigere efter dem, naar de forestaar Lodseringen af et Skib, men for øvrigt ogsaa Skibsfarten i al Almindelighed. Man har da tænkt sig, at Lodserne samtidig fik Pligt til at lade deres Viden gaa videre til det eller de Skibe, der er parat til at forlade Havn. Førerne var da paa Forhaand advaret.

Det bliver Aarhus, som faar Fornøjelsen af at have den første Radio?

*7 Isbrydere i Virksomhed.*

Ved Leningrad er i Øjeblikket ikke færre end 7 Isbrydere i Virksomhed for at holde Skibsfarten fri.

De 7 Brydere repræsenterer tilsammen ikke færre end 35,000 Hestes Kræfter.

Den 18. Januar indgik ikke mindre end 12 kul- og kokslastede Dampere i Havnen. De havde tilsammen ca. 20,000 Tons Brændsel med.

*Et af Søens romantiske Eventyr.*

Til Jul inckom i Lemvig Havn den hollandske Skonert »Sememeiv« (Sømaagen) af Groningen, hvis Kaptajn for nogle Aar siden strandede paa Fjaltring med en Last Pits Props. Han blev efter at være reddet i Land indkvarteret hos Strandfoged og Opsynsmand Ole Jespersen i Fjaltring. Dette havde til Følge, at Kaptajnen blev forlovet med en af Strandfogdens smukke Døtre og under Krigen blev de gift.

Pigen fra Vestkysten, der nu er Moder til 3 Børn, har siden da fareet med sin Mand over Havene, og i Aar fejrede de og deres Børn Jul i hendes Fædrenehjem til stor Glæde for hendes Forældre og dem selv.

*Paa Rov.*

Der har i de sidste Dage gaaet Rygter om, at tyske Trawlere var set i Nærheden af Samso, drivende ulovligt Fiskeri.

Inspektionsskibet »Diana« er nu afgaaet for at vise Tyskerne hjem.

*Nordmændene vil selv.*

Det er en kendt Sag, at Nordmændene har faaet en Mængde af deres Motorskibe bygget her i Danmark, hovedsagelig hos B. & W., men ogsaa paa Odense og Nakskov Skibsværfter.

Nu vil Nordmændene imidlertid selv.

»V. bliver snart selvhjulpne med Hensyn til Bygning af Dieselmotorskibe«, skriver »Tidens Tegn«, idet det samtidigt bringer en Artikel om det første norske Passagerskib med norskbygget Dieselmotor.

Skibet, der tilhører Fred. Olsens bekendte Rederi, er døbt »Brabant« og Motoranlægget er leveret af Akers mek. Verksted.

*Et Statslaan til »Gripsholm«.*

I Lighed med en Række andre svenske Rederier har ogsaa Svenska Amerikalinjen søgt den svenske Stat om Laan.

Til sit nye Amerikaskib anmoder Linjen ifølge G. H. & S. T. om et Laan paa ikke mindre end 3 Mill. Kr.

*30,000 Passagerer.*

Juletrafikken over Store Bælt, det vil sige den Trafik, der er foregaaet i Dagene den 20.—24. December, har 1925 andraget ca. 30,000 Passagerer.

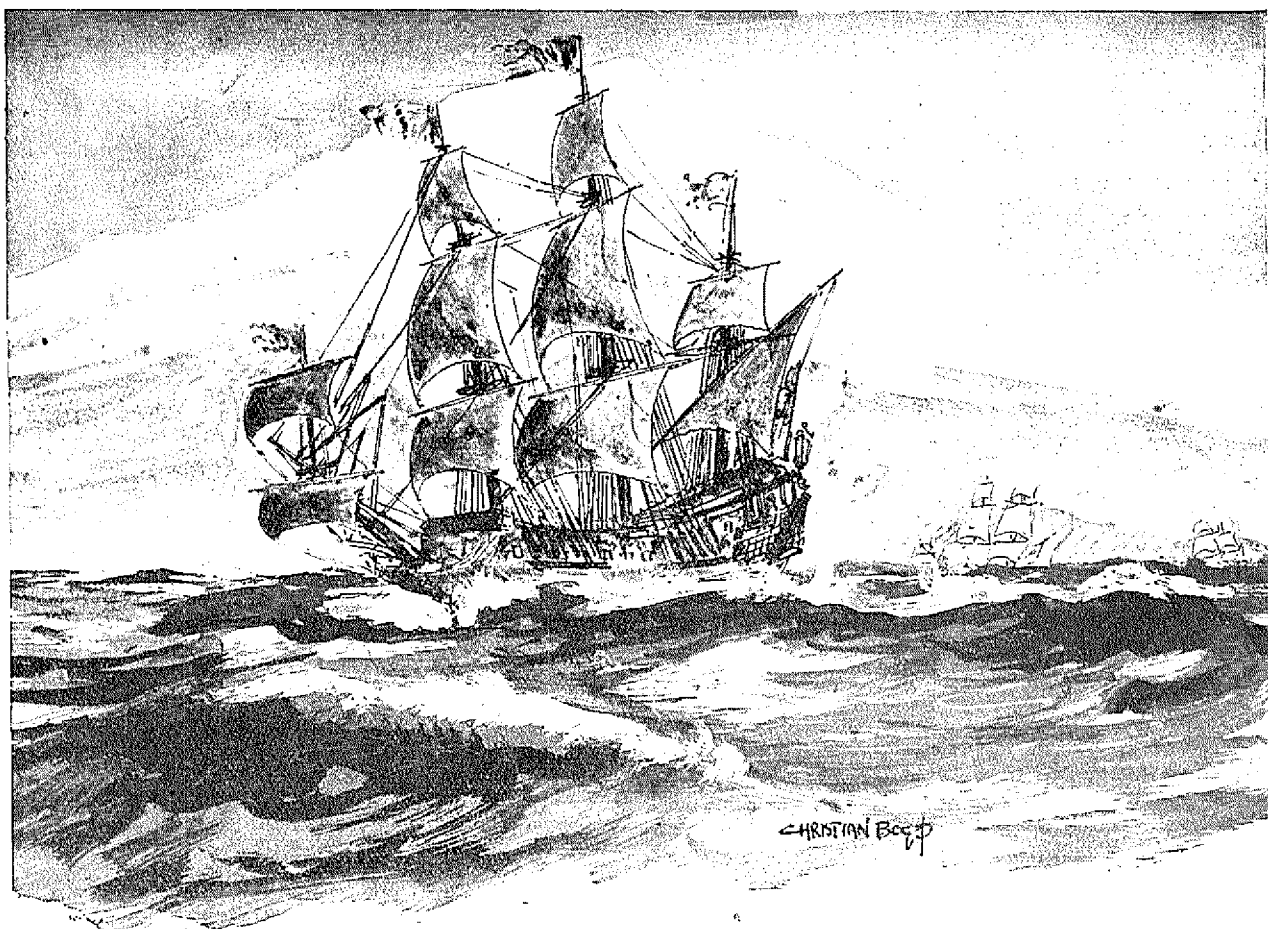
Tallet var noget mindre 1924.

*Haard Rejse over Atlanten.*

Efter hvad »Hamburger Fremdenblatt« meddeler fra New York, er Hamborg—Amerika-Linjens Damper »Albert Ballin« ankommet til New York med en Forsinkelise af 24 Timer efter en usædvanlig stormfuld og vanskelig Overfart.

Kaptajnen har opholdt sig uafbrudt 26 Timer paa Kommandobroen. Skibet var fuldstændigt overiset, da det kom i Havn.





# Kong Christian IV's Ishavsfærd

Af KAY LARSEN

Illustrationer af Christian Bogø

Forfatteren *Kay Larsen* beretter her paa Grundlag af gamle Kildeskrifter i det kgl. Bibliothek om *Christian IV's* berømmelige Togt til Norges Nordkyst. Togtet var efter Datidens Begreber en enestaaende Bedrift, som Sejlads paa disse Kanter dengang altid var. Det, som giver Skildringen særlig Interesse, er dens nøjagtige Detaljer — samlet med Flid og dyb Kendskab — og endelig den Omstændighed, at der for første Gang i dansk Literatur og Historieforskning gives en særlig og uheldet Beretning om denne kgl. Rejse.

Efter Vikingetiden holdt de kronede Hoveder sig gerne fra farefulde Søtogter. Mangen en Kejser og Konge drog i Leding og satte Livet ind eller til, men store Havfarter til øde, kolde, afsides Steder var ikke deres Sag.

To danske Konger har dog taget saa haarde Tørn paa Søen som vistnok ingen andre Landes regerende Fyrster har prøvet: *Christian IV* og *Christian X*. Vor Regents Grønlandsrejse er endnu i aldeles frisk Minde, men vi skal her berette om *Kong Christian IV's* Ishavsfærd.

Rusland havde 1595 afstaaet *Finmarken* og *Nordlandene* til *Sverige*, skønt Rusland ikke havde hverken Ret eller Magt over disse Egne, der fra ældgammel Tid hørte til *Norge*. *Carl XI* havde ikke Ævne til at sætte sig i Besiddelse af de »afstaaede« Omraader. *Danmark—Norges* Magt over dem var samtidig ganske ringe: *Lensmanden* paa *Vardøhus* var *Kongens* betroede Mand dertil, men »Fæstningen« var saa primitiv, og *Besætningen* saa lille og daarligt udrustet, at *Vardøhus' Lensmand* kun betød noget, fordi der ikke var andre Myndigheder paa de Egne.

Farvandet vrimlede med *Fribyttere* og fremmede *Fiskerskibe*, som uden Ret baade drev *Fi-*



skeri ved Kysterne og Handel med Kystboerne. — Christian IV fik af Formynderregeringen Kongemagten overdraget 1596 — med Haandfæstning. Inden han gav sig i Lag med sine berømmelige Byggeforetagender og med *Krigene*, gjorde han et stort Arbejde med at sætte Flaaden i god Stand, og ved mangfoldige Rejser søgte han at lære sine Riger at kende ved Selvsyn.

I 1599 besluttede han sig til en Nordlandsfærd. Den er senere ofte omtalt blot som et Udslag af hans Fartelyst og hans Ungdømmelighed. Man ved, at der blev drukket tæt paa hans Skib, men man har af Ukendskab til de virkelige Forhold undervurderet Togtet.

Ved sin Færd til Danmark—Norges nordøstlige Grænse fastslog han Rigets Besiddelsesret- og -Vilje. Den store Udrustning af Orlogsskibe viste Fribytterne og de ulovlige Fiske- og Handelskuder Kongens Magt og var Indledning til en Række Togter, som efter en Snes Aars Forløb fik rensat Kongens Strømme. Det var et Slags Korstog imod Kysternes lovløse Skændere, mod Sørøvere, Smuglere og Rovfiskere — og et godt Modtræk mod Ruslands List og Sveriges Magtstræb. Dertil kom, at Vardøhus efter Kongebesøget blev bedre udstyret.

Man nævner som en Kuriositet, at Kongen paa Togtet lod sig kalde »Capitain Christian Frederiksen« — uden at forstaa hans Bevæggrunde. Han ønskede at fritage de norske Myndigheder for stort Postyr ved at være hvad vi nu kalder »incognito«, han ønskede at kunne færdes frit om — og at spare paa det dyre Salutkrudt.

Kongens Skib var naturligvis vel forsynet med Mad og Drikke efter den Tids Skik, og han og hans Mænd gjorde sig paa den »strabadserlige Reise« tilgode med begge Dele, de eneste Adspredelser, der var paa den uvante Pligtrejse, — og Søen tærer!

Det var ikke, som man af Lærebøgerne oftest faar Indtryk af, en enlig Sejler, der førte den unge Konge til de fjærne Egne. Det var en Eskadre paa 8 velbemandede Skibe, af hvilke Kongen valgte sig det prøvede »Victor« til Admiralskib. Under Kongen tjente Børge Trolle som Admiral og Alexander Durham som Underadmiral.

Børge Trolle til Troldholm var en øvet og dygtig Sømand og han var desuden en Mester i Ringriden samt næsten uovervindelig i Drikkekamp. Det var en djærv og lystig Admiral, hvis Valsprog var: »Hvad agter jeg Maanen, naar Solen skinner«. D. 3. April 1599 gav Kongen ham fra Kronborg Paalæg om at faa Eskadrens Skibe

udlagt paa Strømmen i Løbet af en Dagstid eller to. Hvis nogle Hollænderskibe skulde ligge i Vejen, skulde han give dem Ordre til at give Plads, saa de ikke kunde hindre Kongens Skibe.

Admiral Børge Trolle havde selv Kommando paa »Gideon«. Skibshøvedsmændene paa de andre Skibe fik Bestalling d. 12. April: Den skotskfødte Alexander Durham paa »Josaphat«, Heriuf Daa paa »Raphael«, Kiedd Baad paa »St. Michael«, Hans Simonsen de Lange paa »Duen«, Jens Jürgensen paa »Hector« og Peder Vejle paa »Papegøjen«.

Forud for de andre Skibe sejlede »Victor« fra København d. 17. April med Kongen og hans Hoffolk, men Vinden var skiftende, og Skibet naaede ikke længer end til Hven. Næste Morgen løb det til Kronborg. Der var da saa stærk Taage, at »Victor« kun med yderste Besvær undgik at løbe paa et Par af de mange fremmede Skuder, som i det usigtbare Vejr havde lagt sig ved Helsingør. Ni Kanonskud blev afskudt, og alle Muskettererne bragede en Salve løs, hvorpaa Saluten blev besvaret indefra Kronborg. Kongen lod sig ro ind til Slottet, men kom ud igen ved Middagstid, da det begyndte at klare op.

Mens Sejlene blev sat, bragede Saluten løs paany, og Kronborg blev ved at fyre for Majestæten indtil »Victor« var kommet ud i rum Sø.

Torsdag Morgen d. 19. udfør Marstrand blev der holdt Gudstjeneste, og Magister Anders prædikede. Han talte bl. a. om, at Søhandelen skulde tjene Gud til Ære og ikke være til Skade for Næsten. Man skulde afholde sig fra »overdaadig Forsæt og Dristighed« — og i Nød og Fare henvende sig til Gud efter Davids Raad.

Ude omkring laa en Mængde Fiskerfartøjer. Kongen fordrev Tiden »med Musika, Herremændene med Dobbelt«. Om Eftermiddagen lod Kongen hele Besætningen sammenkalde og formandede Folkene til Ro og Lydighed under alle paa-kommende Forhold. Vejret var da saa klart, at man kunde se Norges Kyst og Skagens Kirke paa samme Tid.

Ved Flakkerø var Samlingsstedet for Flaaden. D. 20. April opad Formiddagen løb »Victor« derind og fandt de andre syv Skibe for Anker der: Den svære »Josaphat« (52 Kanoner), hvor Durham var ombord, Admiralskibet »Gideon« (30 Kan.), som var en bedre Sejler end Viceadmiralskibet, »St. Michael« (12 Kan.), »Duen« (18 Kan.), »Hector« (14 Kan.) og »Papegøjen« (10? Kan.). Røgen fra den bragende Salut laa som en Taage ved Klippekysten. Kongens Skib havde nær løbet Gallionsfiguren af »Raphael«.



Straks sendtes Baade ind efter fersk Vand. Kongen lod sig ro hen til nogle Fiskerbaade og købte »Østerlinge«.

To Dage i Træk var Vinden ugunstig, og der udfoldede sig imens et broget Liv ved Flakkerø. Hver af de 8 Skibsbesætningers Klædninger havde sin Farve. D. 22., om Søndagen, befalede Kongen, at han paa Rejsen vilde kaldes »Generalcapitainen«, og den, som kaldte ham ved Kongenavn eller Kongetitel skulde lide den haardeste Straf. Der truedes endda med Døden.

Sent ud paa Natten stod Skibene til Søs for en stærk Sydvest, der hurtigt splittede Eskadren. Kongeskibet var en skrap Sejler og kom langt forud for de andre Skibe.

»Gideon« fulgte næst efter. D. 24. passeredes Jæderen, som Hofmesteren havde i Forlening, men der var ikke Tid til Gæsteri. Saavidt muligt skulde hele den norske Vestkyst »oprækkes« uden at Flaaden søgte Havn. »Victor« holdt sin Kurs for smaa Sejl for at blive ved den øvrige Flaade. To Dage senere kom Skibet i faretruende Nærhed af et Klippeparti, som Styrmanden ikke kendte. Det maa her nævnes, at Skibshøvedsmændene sjælden havde Uddannelse som Sømænd. De var øverste Befalende, men lod Skipper og Styrmand om det faglige.

Efter at Trøndhjem var passeret, opstod d. 27. April en hæftig Nordveststorm; den vendte sig til Nordost, og i tre Dage maatte Besætningen kæmpe med Modvind, Regn og en voldsom Søgang, der bekcm mange af de ombordværende meget ilde. Flere af de adelbaarne Herrer table Livsglæden for en Tid. I otte Dage saas ikke Land. Endelig d. 3. Maj lysnede det, men kun for et Par Timer, og først tre Dage efter faldt der Ro over Skibet, — men ikke over Besætningen. Man frygtede »Svælget«, som kaldes Malstrøm, og man vidste ikke, hvor Skibet befandt sig.

Endelig d. 7. Maj blæste en god Sydos, og Kursen blev sat. To Dage efter saa man gentagne Gange Land, men da ingen vidste, om »Victor« var Nord eller Syd for Trøndhjem, stod Skibet længere ud fra Kysten, som man ikke kunde faa Kending af. Dristigt gik det til: Saa længe der var Kyst paa dette Strøg, var det Norge! D. 11. Maj naaede »Victor« Nordkæp, og Kulden var da stærk. Dagen efter saas *Kinden*, og d. 13. passeredes Nordodden, og Kursen blev Sønden.

Den 14. Maj ved Tretiden kom »Victor« ind under Vardøen. Saa nær den norske Fæstning Vardøhus laa to Sejlere fra Hull, den ene med to

Mærs, den anden kun med et. Begge Kaptajnerne kunde ikke gøre Rede for sig, da de fik Befaling til at møde paa »Victor«, og blev arresterede. Det ene var først kommet samme Morgen og havde hverken fisket eller handlet, men det andet og største havde 30 Laster saltet Fisk i Lasten og over 200 ferske Stortorsk., som de lige havde fanget, paa Dækket. Det var aftaklet, men blev straks besat fra »Victor«, men i Løbet af et Døgn gjordes Prisen sejlklar.

Ved Middagstid drog »Kaptajnen« til Vardøhus, der kun rummede nogle aldeles uanselige Blokhuse og underjordiske Beboelsesrum. Gulvene var belagt med Skifer og bestrøet med Sand. Et Blokhuse var indrettet til Kirke, der højst kunde rumme et Hundrede Mennesker. Under Koret var Christopher Ulfeld og Henning Falster begravet, men uden Gravskrift. Derimod fandtes i Kirken en Del russiske Indskrifter. Endvidere var der et Bryggers og et Bagerhus.

Selve »Slottet« var saa ussel en Fæstning, at ingen ombord havde set Magen. Muren om Vardøhus var af Skifter uden Kalk imellem, men overkastet med Jord. Muren eller Volden var armeret med — 4 Jærkanoner; den var 80 Fod lang paa alle fire Sider. Faa Volden mødte »Capitainen« et tamt Rensdyr, som han i sin Ærgelse stak ned med sin Hellebard og lod bringe ombord til sit Skibsmandskab.

Lensmanden, Hans Olsen, lod tilberede et Festmaal, men det var saa ringe, at Kongen og hans Følge straks gik til Skibs igen. I Vardøhus stank der af den tørrede Fisk, som var hængt op overalt, mest dog af de Fiskehoveder og Fiskeben, der var smidt til Tørring paa Sandet for at tjene til Føde for Faar og Geder, som ofte maatte nøjes med den Ernæring.

Ikke en Plet paa Øen var opdyrket. Overalt laa Is og Sne. Først Dagen før »Victor«s Komme, var der mærket en Smule Foraar i Luften. Jonas Carisus og Sigvart Grubbe besøgte Præsten, som boede i en Jordhytte. Præsten paastod, at han kun fik det at drikke, som han kunde brygge af den Mask, han fik fra »Slottet«.

»Raphael« og et Par andre af Eskadrens Skibe kom til, saa det blev dog en stor Dag for Vardøhus, men »Victor« stod til Søs samme Eftermiddag, fulgt af »Raphael«. Ved Midnat kom Skibene udfor Kalvis (Laves) og om Morgenen d. 15. Maj naaede de god Havn. Der fandt Generalkaptajnen et københavnsk Skib, som handlede i god Ret, men Føreren beklagede, at en engelsk Skipper før ham havde haft Handel med Russerne.

»Victor« gik nærmere Kysten, opsejlede Eng-



elskmanden og lod den borde. Det var en Skonertbrig paa 50 Laster med 200 Tønder saltet Fisk. Besætningen blet sat i Jærn paa »Victor«, som afgav den nødvendige Prisebesætning. »Josephat« ventedes til Stedet samme Nat, og der blev efterladt Underadmiralen Befaling til at afløse Prisemandskabet, der hurtigst muligt skulde søge ombord i »Victor« igen.

Generalkaptajnen, eller som han i Almindelighed kaldtes: »Capitainen«, var saasandt ingen Smøler. Endnu samme Aften sejlede han til Havnen Kaldin, hvor »Victor« ankrede. En Rundkreds af Fjælde kransede Havnen paa Landsiden, og mod Søen var den betrygget af en Klippeø. »Capitainen« havde ventet at finde Bytte dér. Stedet var et yndet Tilflugtsted for Søens lovløse Folk, men Rygtet var ilet forud for »Victor«, og Havnen var forladt. Trods sin Iver og Hurtighed var Kongen kommet for sent. To engelske Skibe var undløbet og var ankret op ved Oltin (Ætin), nogle Mil længere frem.

»Victor« søgte dertil for alle Sejl og naaede Stedet inden Englænderne kunde slippe ud fra Havnen, der i alle Henseender lignede Kaldin. Vinden var god og stærk, men der løb en rivende Strøm ind om den Klippeø, som dækkede Vigen. Det blev dog besluttet at lade staa til lige ind efter Englænderne. Trompeterne lød, og Signalet hejstes til Skibene at sende deres Kaptajner ombord, men da der ikke sattes Baade ud ved de engelske Skibe, blev der sendt tre skarpe Skud efter dem. Gallionen paa det mindste af Engelskmændene blev sønderskudt, og derfra sattes omsider en Baad fra.

Da lød der et øredøvende Brag! »Victor« var stødt paa et blindt Skær. Folkene tumlede om. Skibet vendte sig i Vindretningen og ligesom sprang et Stykke frem.

Enkelte af de ombordværende blev grebet af Panik. Det knagede og bragede i Skibet, og Søen slog mod Skæret og Skuden. De kommanderendes Raab og Befalinger kunde ikke høres. Straks efter flød et stort Stykke af Stævnen og en Mængde Splinter og Stumper op. Nogle løb til Baadene, men blev kastet til Side af Befalingsmændene og jaget til Pumperne, hvor en Del besindige Matroser straks havde taget fat.

Til al Lykke var »Victor« et i alle Henseender godt Skib. Rigningen blev stolt staaende, og Skroget var ikke mere læk end at Pumperne kunde holde Skibet oppe. »Raphael« kom til for fulde Sejl, og begge Skibes. Baade gav sig til at hive »Victor« af inden Ebben kom og gjorde Ulykken større.

Mens hoverede Englænderne. Lige efter Grundstødningen steg den ene engelske Kaptajn ombord med et Par Mand, og mens Uroen var paa sit højeste, var der ingen, som gav synderlig Agt paa dem. De gik saa hen til Stedet, hvor de fangne Engelskmænd sad og gjorde dem løs. Det blev dog snart set, og inden de var færdige og vilde til Baaden igen, var de Danske over dem, og de nyankomne maatte med Knubs og haarde Ord finde sig i at blive bundet og bevogtet som de andre Fanger: Værre var »Panikken« dog ikke.

Heller ikke Kongen havde ladet sig »anfægte« af Hændelsen. Endnu inden »Victor« var kommet af Klippen lod han en Baad bemandede og roede hen til det Skib, som endnu ikke havde sendt sin Skipper til den danske Orlogsmænd. I Spidsen for en Snes velbevæbnede Baadsfolk bordede han Skuden, som til al Held for Majestæten havde 12 Mand i Land. Ombord var kun Skipperen, to Matroser og en Skibsdreng, men dog blev der forsøgt Modstand. Bag Kahytten stod to Gøtlinger, ladet med Skraa og rettet mod Overløbet, og der laa tændte Lunter ved! Skipperen selv gik frem med sin Kortelatz (Huggert).

Det kunde let være kommet til, her paa dette fjerne og for Rigerne betydningsløse Sted, d. 15. Maj 1599, at Danmarkshistorien var kommet til at se ganske anderledes ud. Espingen (Barkassen) kunde være blevet knust med et eneste Skud og Kongen være druknet hinsides Lands Lov og Ret i et Fribytterhul.

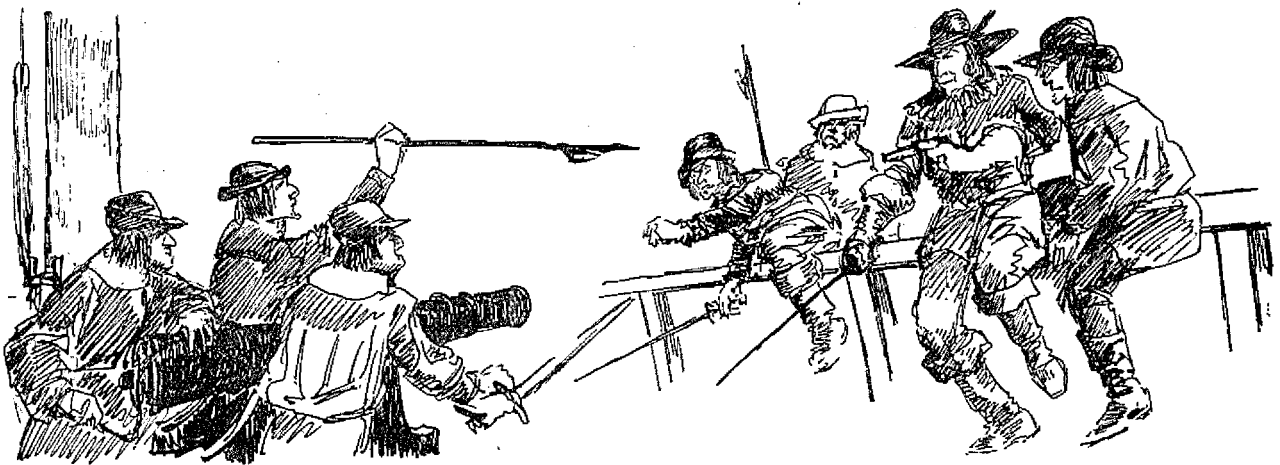
Gasten i Espingens Stavn fik Øje paa Skytset og varskoede Rorgængerens. Kongen saa til med et Smil, for Baaden var drejet af i god Tid. Hans Folk var Karle! Sammen med dem entrede han Skibet bag Kanonerne. Skipperen og de to Matroser løb til for at hindre det, men Kongens Gutter var dem for øvede og behændige og de blev afskaaret fra Kanonerne. Efter en kort Kamp var de engelske Matroser overmançet, og Skipperen maatte give sig. »Dog var det med Nød, at han kunde beholde Livet, thi han fik mange Hug« (Prygl).

De fire Fanger blev sat i Jærn paa »Victor«. I Skibet fandtes 1500 Daler og en Mængde russisk Mønt. De 12 Mand, Skuden havde i Land, viste sig ikke mere.

Det andet Skib bar to gamle Kanoner. Mandskabet kom af sig selv ombord i de danske Orlogsmænd. Priserne blev besat og gjort sejlklar.

Imedens var »Victor« lykkeligt blevet halet af Grundten. Ved Ebbetid var Klippen synlig over Vandet. Hele Natten faldt der afvekslende Hagl





Gasten i Espingens Stavn fik Øje paa Skytset og varskoede Rorgængerens. Kongen saa til med et Smil, for Baaden var drejet af i god Tid. Hans Folk var Karle! sammen med dem entrede han Skibet bag Kanonerne. Skipperen og de to Matroser løb til for at forhindre det, men Kongens Gutter var dem for øvede og behændige og de blev afskaaret fra Kanonerne. Efter en kort Kamp var de engelske Matroser overmandet, og Skipperen maatte give sig.

og Sne. Alt var klamt og koldt, og det blæste haardt. Lasten maatte omkastes for at Lækken kunde findes, og Hullet i Stavnen tættedes med Poser, stoppet med Bly, Vikler, Spæk og blaat Ler! Skibet kunde holdes oppe ved flittig Pumpen. Kongen vilde sejle til Koldin for at kalfatre der, men blev raadet fra det. D. 16. var det Sydøststorm og knugende tungt og mørkt Vejr.

Christi Himmelfartsdag (d. 17.) kom nogle Russere og Lapper ombord. Russerne bragte »Capitainen« et stort Rugbrød og lidt »Børste-Flæsk«, og de fik til Gengæld »Alicanten-Viin«, indtil den ene slæbte den anden bort«. De var fantastisk og farverigt klædt. Lapperne kom i en sølle Fyrretræsbaad med en Bøsse og en Hund hos sig, og de bad om Krudt og Bly til Rensdyrsjagten. De havde Klæder og Rensdyrhud paa den bare Krop, hverken Skjorte eller andet Undertøj. Ogsaa de fik megen Mjød og Vin.

Kort før Mørkets Frembrud blev Vinden gunstig, og »Victor«s Skipper fik Ordre til at lette. »Raphael« og Priserne gjorde — efter Signal — det samme. Det engelske Skib, hvis Fører havde sat sig til Modværge, drev paa Kongeskibet, men fik selv saa megen Skade, at Mesanmasten maatte hugges. Inden Skibene kom i rum Søb løb det for anden Gang, trods Prisemandskabets Slid, paa »Victor«, hvis Bovspryd kom ind i hans Takkelage og nær havde raget Stormasten overbord. Mærset paa »Victor«s Spryd blev brækket i smaa Splinter, og Prisens Vanter brast. Kyststrømmingerne var uberegnelige, særlig for Folk, der færdedes i dem for første Gang.

Før de fire Skibe var kommet helt til Søs, blev Vejret mørkt og truende, og Vinden østlig og

haard. Strømmen førte Skibene tilbage, og de strøg langs Klippekysten og de store Skær saa hjælpeløse som tomme Pramme. Det var en hæslig Dødedans. Ingen af de Danske havde været i de Egne før. Man greb til det Middel at løslade de to engelske Skippere af deres Lænker. De kendte hvert Smuthul her paa Kysten og med dem som Lodser lykkedes det alle fire Skibe at naa ind i en lille Havn, Tiberi. Indsejlingen var snæver og randet af Skær, og Pladsen i Havnen knap. Hverken der eller Ætin var afsat paa Datidens Kort.

Kongen gik i Land med et lille Følge og fulgte en Sti over Klipperne. I et Dalstrøg fandt han en russisk, midlertidig Landsby eller Bosted. Der var fem Hytter, hver med en halv Snes Beboere. Majestæten blev budt ind i en varm Hytte, der havde en Ovn i Midten, og blev budt paa Brød, Smør og hvid Ost af Rensdyrmælk. Russerne forærede »Capitainen« et hvidt Ræveskind og to Par Mænd viste deres Kunst i Brydning, hvorpaa Kongen søgte ud i frisk Luft igen og gik til Skibs.

Kort efter kom tre russiske Baade til Ankerpladsen med Stortorsk. »Capitainen« købte 300 for 9 Rdl., lod dem salte og fik 9 Tdr. ud af dem.

Sent ud paa Aftenen d. 19. Maj lettede Skibene for gunstig Vind, kom godt ud og naaede hen paa Mergenen Kaldin. Det var lyst hele Natten som sædvanligt paa denne Aarstid. Ved Kaldin saas danske Orlogslag: »Josephat« og »Gideon« laa der med de tre først tagne Priser.

Næste Nat løb alle 9 Skibe til Kildin, hvor man forgæves søgte Sandgrund for at faa »Victor« kølhalet. Det lod sig ikke længer opsætte, og d. 21.



blev alle Kanonerne sat over paa »Gideon«, og »Victor« sattes lempeligt til Grunden paa et Sted, hvor Stenbunden var nogenlunde jævn. Ved Ebbetid stod Stævnen paa tør Grund, men Bagskibet laa paa 14 Alen Vand. Det viste sig, at Kølen var stødt af. »Victor« toges et Par Dage efter ved Flodtid atter af Grunden, *alt* Gods blev udskibet og Besætningen overført til de andre Skibe og i Smaahytter i Land, hvor nogle Russere og Finlapper havde et tarveligt Fiskerleje. Hytterne var som store Hønhuse; nogle stod tomme — undtagen for Utøj.

Natten efter den 23. blev »Victor« krænget over mod »Raphael«, men var da nær sunket. Folkene havde ikke tættet Stykportene solidt, saa Vandet fossede ind. Det maatte i Hast rettes, øses og pumpes læns — og saa overhales igen. Alt i alt var det en haard Rejse for det gode Skib »Victor«; men det holdt Søen endnu mange Aar efter.

Ikke alene var Kølen knust, men store Jærnbolte var drevet ud af Plankerne. Der blev nu repareret for fuld Kraft og Underskibet delvis dækket med Bly. Allerede d. 24. blev Godset indskibet igen, men Pumperne maatte stadig holdes gaaende.

Øen havde ingen fast Befolkning; kun i Fiske-tiden kom der Folk til, — og Dyrestanden var stor, mest Bjørne og Ræve.

Ved Stranden laa store Hobe af runde Sten, der kunde bruges som Kugler, og et Par Baadladninger blev samlet og ført med. Skibsfolkene morede sig meget over Finnernes tamme Rensdyr. To russiske Fartøjer kom fra Malmis med Maar- og Ræveskind, Rensdyrhuder, Hermelin og russiske Handsker, og der blev sluttet en Del Køb.

Skønt det var saa sent paa Efteraaret, var Søerne ikke optøede, og der laa hist og her megen Sne. Det var alt i alt uforglemmelige Dage for de Danske — undtagen for Folkene paa »Josephat«, der af Strømmen var ført Syd paa og ikke stødte til Eskadren før ved Vardø.

Pinseaften, d. 26. Maj, gik Eskadren under Sejl, men Pinsedag med en haard Dag med skiftende Sne og Regn. Alle, som kunde være fra Dækket, søgte Køjerne for at undgaa den gennemtrængende Kulde og Fugtighed. 3. Pinsedags Morgen kom alle Skibene til Vardø. Der var »Duen« og »Papegøjen« efter Kongens Ordre blevet liggende. De havde anholdt et hollandsk Mærskib. Det var ladet med Salt og Vin og havde en Penge inde. Da Papirerne var i Uorden og Skipperen havde drevet ulovlig Handel, var Besætningen, 18 Mand, ført til de danske Skibe og erstattet med

danske Folk. Den hollandske Styrmand var af Varvare (!) blevet skudt af en Drabant.

Kongen gik i Land, og alle de Folk, som kunde undværes, fik Landlov. Derefter gik Tiden til d. 31. Maj med at faa Brød bagt og Vand, Brænde, Fisk, Rensdyrkød og hvad der ellers var at faa til Flaadens Udrustning. Helt begivenhedsløst forløb disse Dage dog ikke. Det skete af og til at Eongen indbød »de andre Kaptajner« til Spisning og Drikkelag hos sig. Ved en saadan Lejlighed blev Viceadmiralen, Durham, pludselig syg og styrtede om. Badskæren stillede Diagnosen Paralyse, og den stakkels Skotte blev baaret til Præstens Hytte.

Stanken paa Vardøen af Fisk og Tran var næsten ulidelig for de Danske, og skønt det var en Smule hjemligt at se det danske Flag igen paa Rigets Grund, længtes Skibsfolkene efter at komme afsted. Kongen fik Besøg af nogle Finnefogeder, hvoraf én var ferm i Ganneskydning. De blev sat ombord i den engelske Prise »Charitas«, hvor de blev beværtede; det var ikke Folk, som passede ind i en Orlogsmands fine Kahytsforhold.

Desuden havde Kongen nok at gøre med Udnævnelser, Forfremmelser og Overflytninger til Priserne. Flere af de yngre Adelige opnaaede paa dette ringe Sted deres kongelige Udnævnelse til Skibshøvedsmand. D. 30. Maj udstedtes deres Bestallinger: Albert Skeel blev Skibshøvedsmand paa »Charitas«, der var et godt udrustet Skib, Hofjunker Erik Urne paa »Lillium Pertit« (Lillepersten), Joachim Bülow paa Hollænderen »Neptunus«, som var en hurtig Sejler, Henning Valstrup, der havde været Vicekaptajn paa »Josephat« kom paa »Angelica« og Jacob Trægaard paa den hollandske Prise »Raabukken«, der var en Sinke til Sejlads.

Kongen vilde være med ialt, personlig, men Admiral Børge Trolle var en klog Mand, som forstod ham og lagde saavidt muligt alt til rette som det burde sig en dygtig Næstkommanderende.

Alexander Durham var for syg til at rejse. Han maatte blive tilbage, men Kongen skænkede ham til Trøst  $\frac{1}{2}$  Ame Rhinskvin og 2 Tønder tysk Øl »til Skibsbehov«. Hans Simonse de Lange fik Kommandoen paa »Josephat« indtil videre, og paa Maanedens næstsidste Dag blev alt gjort rede til Hjemrejsen.

Hele Flotillen gik om Morgenen d. 31. Maj under Sejl for en god Bør langs Kysten, hvor Bjærge og Klipper endnu var hvide af Sne. Kaasen var mod Tromsø, som Niels Urne havde i Forlening. Der var Taage som næsten altid ved



denne Ø. Vandet var »lyseblaat«, og Kulden næsten uudholdelig. De fleste, som havde Ævne dertil, styrkede sig med hed Vin og varm Mjød.

D. 4. Juni blev Taagen saa tæt, at man fra Kongeskibet kun kunde skimte ét af Skibene, »Neptunus«. Skibets to Trompetere blæste af fuld Hals med korte Mellemrum for at holde Skibene til — og dog i tilbørlig Frastand. Det var den Tids Form for Sirener eller Taagehorn. »Victor« gik frem med mindst mulige Sejl for ikke at komme fra de andre Skibe.

Det klarede omsider op d. 5. Juni om Eftermiddagen. Af Flotillens 13 Skibe saas da kun 6, og de var vidt spredt. De andre Skibe kom til Syne ved Midnat, undtagen »Josephat« og »Raabukken«, som først langt senere dukkede op.

Langsomt gik det fremad ved Kryds mod Vinden. Koldt og vaadt var det stadig. Ved 3-Tiden d. 7. Juli blev et ret stort Skib set i lang Frastand, og »Capitainen« gjorde Signal til Jagt ved at give dansk Løsen.

»Victor« løb fra Flotillen alene ved Mær- og Foksejl, et herligt Søskib som det var. Da det dog blev alene om Jagten, lod Kongen alle »brugelige« Sejl gaa til Vejrs og vandt stærkt ind paa den fremmede Sejler. Det »store Flag« blev hejst og man ventede, at den vilde brase op, men den højste blot engelsk Flag og udlagde rødt engelsk Klæde fra Stævn til Ror.

Hen paa Eftermiddagen naaede »Victor« indenfor Skudvidde og to Stenstykker blev affyret paa Engelskmanden uden dog at træffe. Den løb glat afsted, medens »Victor« tørnede op ved Skuden. Englænderen havde aabne Kanonporte, men sinkede sig ikke ved Skydning; den satte Bramsejl paa Stormasten og paa sit Spryd og slog Vand paa Sejlene, der blev spilet ud ved Bomme.

Paa »Victor« og de nærmeste danske Skibe fulgtes Eksemplet, og der var stadig 4 Mand paa Storraaen i Arbejde med at hive Vand over Sejlene. Sent paa Aftenen blev det tykt Vejr, men paa »Victor« lod man staa til, og om Natten kom Dansken Engelskmanden paa nært Hold, rede til at brænde det glatte Lag af. Da strøg Modstanderen sit Flag, mindskede Sejl og lagde bi, men »Capitainen« var forsigtig. Alle Kanonerne paa »Victor« blev ladet med Lænkelod og Stangkugler og en Del af Knægtene blev lagt i Læ af Lugekarmene.

Engelskmanden lod sine Trompetere blæse og satte Baad ud, men det var kun en Underordnet, som bordede Kongeskibet. Han fik Ordre til at hente sin Kaptajn. Endelig mødte han op, og han foregav frækt, at han havde antaget vore

Skibe for Dynkerkere. Hans Pas viste, at hans Fartøj var et af de tolv Kompagniskibe, der var paa Rejse til Rusland, til St. Nicolaum, men undervejs var han kommet fra sin Flaade.

Til stor Fortrydelse for mange, der harmedes over den frække Skipper og havde godt Øje til det smukke Skib, lod Kongen ham løbe. Skuden var ny, bar 28 Kanoner og havde 86 Mands Besætning. Kongen var den klogeste; han vidste, at den Slags Priser kunde blive dyre og skaffe ham uoverskuelige Forviklinger med den engelske Potentat.

Engelskmanden var blevet tugtet, men Rejsen til Gengæld sinket. Der opkom en Sydveststorm, og Skibene rakkede i Søen Dag efter Dag uden at komme frem.

D. 11. Juni, Fændens Fødselsdag, blev det stille Vejr, og en »utallig« Mængde Hvaler viste sig i Havoverfladen. Nogle læa og drev i Vandskorpen som om de sov. En blev paasejlet, uden at den blev set fra Dækket; man mærkede Stødet, og straks efter drev den op, forskaaret af Kølen.

Brændet var ved at slippe op, og der blev givet Befaling til, at der kun maatte koges én Gang om Dagen. Aftensmaaltidet blev strøget. Dog kunde alle nyde kold Spise; Brød, Vand og Vin var der nok af.

Dagene sled sig brydsomt og kedsommeligt hen. Taage og Storm vekslede.

En enorm Stine Sild blev set den 14. Juni. En Del Hvaler fulgte efter Stimen, som kom Skibene ret nær. Stadig blev der ikke set Land.

Adskillige, som ikke havde Arbejde for, blev i deres Køjer, og adskillige havde Vin hos sig. Danmarks skønneste Dag, d. 15. Juni, var Syd-Sydvesten saa haard, at hvert Skib kun havde et Stormsejl. Dagen efter lagde Stormen sig, men Vinden var stadig Sydvest. Nætterne var ikke længer saa lyse som hinsides Vardø.

Efter Prædiken d. 17., det var 2. Søndag efter Trinitatis, fandt der en besynderlig Domfældelse Sted. Der var kommet en sort, russisk Kat ombord, og ingen lille Djævel kunde have voldet mere Ufred end den. Den kradsede og bed adskillige og fik Besætningen delt i to Lejre, nogle for den, andre imod den. Skibspræsten, Niels Olsen, nævnede den i to af sine Prædikener. Hver Dag var den Aarsag til Strid og Kævl, men nu skulde det være forbi dermed. Katten blev udsat i en Balje, forsynet med Fisk og Brød for nogle Dage; ingen var villig til at tage Livet af den, — men nu drev den til Søs. Underligt nok var Utsket blevet stille saasart det kom paa Tale, at den skulde ucsættes. Fra da af krøb den sammen,



og den strittede kun lidt imod, da den blev anbragt i Baljen.

— — —  
Endelig drjede Vinden til Nordost. »Victor« var stadig først i Sejladsen, skønt den førte smaa Sejl, men Dagen efter tabte Kongen Taalmodigheden. Flere Sejl blev sat, og Kongeskibet løb forud for de andre Skibe. Henad Aften d. 18. var kun »Neptunus« i Sigte. Efter endnu to Dages Sejlads kom »Victor« til Norskekysten, der blev hilst med Glæde. Det var ved Kinden, en Halvø udfør Bergen.

»Victor« løb ind gennem Skærgaarden. Om Natten efter d. 20. blev det Vindstille, og Skibet gled med Strømmen. Baadene blev sat ud og bugserede. Her saas en Fjerdingsvej fremme i Fjorden utydeligt mellem Klipperne et Skib, der ikke strøg Sejl for Orlogsmanden efter Tidens Skik. »Capitainen« sendte ham Indholdet af en halv Kartove til Mindelse og Tugtelse. Kuglen dalede ned tæt ved Styrbord, og Vandet sprøjtede op ad Skibssiden. I Hast blev Sejlene strøget — og to Timer efter var »Victor« paa Siden af den. Godt var det, at Kuglen ikke var en Fuldræffer, — for det var »St. Michael«! Bield Baad gav ondt af sig for at skulle stryge i den Strøm, men »Capitainen« var ikke til at spøge med.

For at kalde Baade til Bugsering til, blev det danske Løsen, 3 Kanonskud løsnet, og det varede ikke længe, før en halv Snes Garpebaade med 16 Roere i hver kom ud og roede Orlogsskibene helt op til »Slottet«, Bergenshus. »Victor« saluterede med 3 Kanonskud, der besvaredes med 3 fra Slottet og 3 fra »de Tydskes Brygge«. Det var den 21. Juni ved Daggry.

Kongen var endnu »Capitain« og fik ikke Besøg fra Land; tværtimod lagde han sig til Hvile. Imens kom Flaadens andre Skibe til, og hvert af dem skød 3 Salutskud efterhaanden som de ankrede op i »Victor«s Nærhed. Ved 9-Tiden kom Kongen paa Dækket. Hans Hoffolk, der trængte til at se andre Mennesker og til at sætte Fødderne paa en Gade igen, fik Tilladelse til at tage til Byen og blive der indtil det danske Løsen kaldte dem til Skibs igen. Kongen lod sig ro til Bergenshus, og straks efter fulgte Baade med »Hofbetientere« og Landlovsfolk af Besætningerne.

Der ventede Kongen forskellige Regeringssager, men han synes at have benyttet en Dag, en Nat og atter en Dag til at hvile ud: En god Seng, en stor, lun Stue og hjemmevant Spise var tiltrængt. Og her var det Sommer! Om Aftenen d. 22. gik han igen ombord og tog fat paa de forhaandenværende Skibssager.

Den næste Dag var det forbi med Freden og med »Capitainen«. Stadens Raad og Borgermestre kom til »Victor« og begærede Audiens. Den ældste Borgermester overbragte en Gave fra Bergen By: En Sølvkande til 21 Potter og et »Credentzkar« af forgyldt Sølv »paa tre Pæle med 4 Portugalerer udi«. Derefter kom Oldermannen fra Tysk-Bryggen med de mest ansete Købmænd og Sekretæren. Han holdt paa Tysk en sirlig Tak til kgl. Majestæten og overrakte ham en Sølvkande (paa 2 Potter), indvendig forgyldt og med 200 Daler i — og dertil et forgyldt Kredenskar med forskellige Guldmønter i til Værdi af 300 Daler.

De tyske Købmænd vilde vise, at de ikke var ringere end de bergensiske Borgere, tværtimod. De medbragte endvidere 2 Læster Rostokker Øl, 1 Læst lybsk Øl, 2 Fade engelsk Øl, 1½ Ahme Luttendrank og 6 Ahmer Rhinskvin!

Kongen var d. 24. Vært for de gode Gavers Givere paa sit Skib, og der blev ikke sparet paa Mad og Drikke. Gæsterne fra Byen »finge Tractation, at mange neppe vare i Stand til at gaa aleene hjem«.

Maaske har og Rejsedagbogens Forfatter, Jonas Carisius været træt efter denne Fest. Han glemmer at berette, at Kongen d. 25. Juni var paa Bergenshus i Embedsforretninger. Han ved kun, at Garperne om Eftermiddagen havde en Slags Opvisning for Kongen.

I en Hast var der forbeholdt Kongen en »Løvsal«, betrukket med rødt engelsk Klæde. Foran var der indrettet et firkantet Rum, behængt med Tæpper. Først blev der »ageret en liden Komødie«. Derefter kom Garpernes Lærlinge krybende ind og fik Tærsk, én efter én, ialt 44. Imedens blev der »holden Musik«, og Kongen og hans »Hofgeneide« blev beværtet med Vin og Luttendrank, Hamborger-, Rostokker- og Engelsk Øl. Desuden blev der budt paa Konfekt og Marcipan.

Det morede Stadens egne Folk at se, hvordan Ungdommen taalte Pryglene, og de gav ofte deres Bifald til Kende. Dagens — hvad vi nu kalder »Program« lød derefter paa Gæsteri paa »Raphael«, hvor der blev holdt Aftenfest for Gæster fra Byen, deriblandt Garpernes Formænd. Ud paa Natten blev der anrettet et Fyrværkeri, men ved den Lejlighed blev Adelsmanden Henning Gjõe saa forbrændt i Ansigtet, at han i tre Dage var blind, og han maatte blive i sin Køje, indtil han kom til København.

Bergens Borgermestre og Raad havde d. 26. Kongen til Gæst, og de modtog ham med hele Borgerskabet »udi Rystning«. Udfør Raadhuset





Kongen var den 24. Vært for de gode Gavers Givere paa sit Skib, og der blev ikke sparet paa Mad og Drikke. Gæsterne fra Byen „finge Tractation, at mange neppe var i Stand til at gaee aleene hjem“.

havde de anbragt 9 store Halvkartover, der den Dag ved Salut og ved Skaalerne blev affyret Gang paa Gang. Betjeningen brugte smaakornet Kramkrudt, og den Dag blev to af Borgerskabets Bøsseskytter ihjælskudt af en Ladestok!

Kongen, hvis Udholdenhed maa beundres, var d. 27. Gæst paa Tyskebryggen i Garpernes Kompagnihus, og dér flød Vinen og Øllen endnu rigeligere end hos de indfødte Bergensere. Foran Kompagnihuset var der slæbt 12 store Kanoner op som et helt Batteri, som dundrede Skud af Dagen lang. Festen sluttede med Dans. Ogsaa her glemmer Carisius at anføre, at Kongen først havde været i Arbejde paa Bergenshus. Her blev bl. a. Admiral Børge Trolle forsørget. Han fik Lundernæs i Forlening, ganske vist med Forpligtelse til at tjene Riget med »3 geruste Heste«.

Dagen derpaa var Kongen Gæst hos Jacob Trolle og d. 29. hos Lars Kruse, som om Aftenen havde Dans for Borgerne og deres Døtre.

Omsider var det forbi med Festerne, hvor »Ca-

pitajnen havde været Konge igen. Kl. 6 om Morgen d. 1. Juli lod Kongen skyde Løsen fra »Victor«, og samtidig blev Fenniken, Sejlflaget, hejst. Hver Mand skyndte sig til Skibs, og Byens »Honoratiores« kom til for at tage Afsked.

Der blev holdt Gudstjeneste paa »Victor«, hvor Byens Raad var til Stede. Derefter var det Kongens Gæst til Middag og lod sig omsider sætte i Land. Garpebaadene bugserede Skibene ud ad Fjorden. Strømmen førte imidlertid hele Flotillen tilbage, og den ankrede ved Slottet om Aftenen Kl. 10. I Løbet af Natten slæbte Baadene Orlogsskibene ud til Skarholmen, men der maatte de for haard Storra blive indtil d. 7. Juli om Natten. Da »føjede« Vinden sig, og Sejladsen begyndte.

D. 10. Juli løb Flotillen forbi Jæderen og passerede Dagen efter Næsset. Kl. 2 om Eftermiddagen var »Victor« udfør Flekkerø, hvor Kongen ventede at finde »Duen«, »Pappegøjen« og »Raa-bukken«, der havde faaet Befaling til at søge der-



hen, men disse Fartøjer havde af Mangel paa Proviant maattete søge ad Kronborg til.

Norge tabtes af Sigte d. 11. Juli, og ved næste Gry skimtedes Skagen. Ved 9-Tideen saas Læsø og om Eftermiddagen Anholt. Vinden var nu saa stærk, at man d. 13. Juli om Morgenen var Kronborg nær. Klokken 6 faldt Ankrene udfor Helsingør, og Kl. 8 gik Kongen i Land under dunrende Salut fra Slottet og Skibene.

Knapt en Time efter fik Næstkommanderende Befaling til at fortsætte Sejladsen til København, og da Ankrene blev hevet og Sejlene sat, var Kongen allerede til Hest og paa Vej til Hovedstaden.

Netop som han Kl. halv et naaede Københavns Slot, løb hans »Havhest«, Kongeskibet, ind paa Rheden og afgav sin Salut »..... og hermed endte denne lange møjsommelige Reise, Gud være lovet evindeligt!« Saaledes slutter Jonas Carisius Dagbogen.

De øvrige Skibe kom efterhaanden godt ind til Hovedstaden, dog fortæller Historikeren Slange, at Prisen »Lillium pertit« forliste. Hans Beretning om Rejsen er dog saa fejlfuld, at der næppe

kan regnes med den. Han kalder Erik Urne Admiral paa »Lillien« og Albert Skeel for Underadmiral o. s. v.

— — —  
Kongen fik meget at tage Vare paa ved Hjemkomsten. Statsskibet var en tung Skude at føre, og Besætningen uensartet og vanskelig. Trods sin Optagethed fik han Tid til at bringe adskillige Detailler angaaende Togtets Skibe og Mandskaber i Orden. Mange af hans Mænd forfremmedes og forflyttedes, — og en Kvinde var der endda. D. 5. Oktober udstedtes der kongelig Ordre om, at Enken Anna Lauridtses, hvis Mand var død paa Nordlandsrejsen, skulde optages paa »Hospitalet« (Asylet) i Helsingør.

Viceadmiralen, Alexander Durham, var igen kommet til Kræfter, maaske ved den »Vederkvælgelse«, Kongen havde efterladt ham paa Vardø. Han naaede København om Efteraaret, men hans Dage var dog talte, og han døde nogle Maaneder efter paa sin Gaard Højsgaard.

Mindet om den unge, kække Konges Ishavsferd vil leve, saalænge Danmark bestaar.



### Strandinger.

S/S »Guzner Heiberg« af Bergen har været strandet paa Nordre Røse. Skibet var paa Rejse til København for Reparation. Svitserns »Viking« afgik til Assistance og bragte Havaristen ind til Burmeister & Wain.

— Rederiet Tirfing i Göteborg har solgt Motorskibet »Hemland« til et Rederi i Sevilla for 75,000 Pd. Sterling. Skibet er bygget i 1920 og er paa 5725 Brutto Tons. Skibet har i længere Tid sejlet mellem Amerika og Spanien, lejet af det spanske Rederi.

— Den store, engelske Dampner »Gothick« af Hull paa Rejse fra England til Leningrad med 4000 Tons Kul er strandet i Flinterender. Svitserns »Geier« er afgaaet til Strandingsstedet.

— Den tyske Dampner »Ingeborg Ahrens« af Rostock, paa Rejse fra Antwerpen til Odense med en Ladning Fosfat, er strandet paa Albue Triller. Svitserns »Active« fra Naskov og »Silyn« fra Gedser assisterer ved Havaristen, som staar haardt.

— Motorgaleasen »Daga« af Vejern er i Taage strandet ved Stora Apelviken. Skibet, der var paa Rejse fra

Aarhus til Varberg med Soya, er læk og bliver sikkert Vrag, og Lasten maa betragtes som gaaet tabt.

Svitserns Bjergningsdampner »Viking« har været paa Havaristedet, men har ikke kunnet gøre noget for Skibets Bjergning. Fartøjet, som ikke er forsikret, er bygget i 1918 og kostede den Gang 50,000 Kr.

### Uskadeliggjort Vrag.

Marineministeriet meddeler: Vraget ved Store Middgrund er uskadeliggjort den 24. Jan. om Aftenen. — Vraget var lastet med Træ og var sandsynligvis en svensk Skonnert.

### Tyskland.

Opmærksomheden henledes paa, at man ikke for Tiden paa Grund af Isforhold kan stole paa, at Afmærkninger langs den tyske Østersøkyst er i Orden og paa Plads, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen.







Pakettjenesten, men i dette korte Tidsrum naaede den at gøre sig og sit Navn frygtet og æret, saa det aldrig glemmes, medens Skibe af samme Type forlængst er gaaet i Glemmebogen.

Paa Grund af den særlige Maade, dens bekendte Fører, Kaptajn Samuel Samuels, drev den frem, fik den Tilnavnet »Atlantehavets vilde Baad«. Og Gang paa Gang har Skibe, der laa underdrejet for en »howling westerly« rapporteret, at de har set denne New Yorker Paket stryge forbi for fulde Topsejl, med alle Dæk i et Hav af Skumsprøjt og med Kølen synlig i sin halve Længde, naar »Dreadnought« »sprang« fra Bølge til Bølge.

Det var denne Sejlføring i Forbindelse med en Række pragtfulde Sejladsere, som gjorde den saavel som dens Kaptajn berømt, ikke alene i Skibsfartskredse, men over hele Amerika og i alle engelsktalende Lande.

Samuel selv erklærede, at han opnaaede sine særlige Resultater ikke mindst derved, at han om Natten lod staa til lige saa godt som om Dagen og lod alle Sejl blive staaende hele Natten, hvad enten denne saa var bælgmørk som en Kælder eller, det var saa haardt Vejr, at andre Skibe bjergede Sejl.

Med Hensyn til hans paagaende Manøvrer selv i Farvande med mange Fartøjer findes der en interessant Omtale i et gammelt engelsk Blad, forøvrigt en Avis, der blev skrevet og udkom ombord i en australsk Clipper. Paa den Tid var der jo ikke bestemte Regler for Sidelanterner, og kun de mest omhyggelige Skibsførere umagede sig med at vise Lys, almindeligvis en dobbelfarvet Lanterne paa Klyverbommen. Denne Mangel paa Sidelanterner afstedkom ofte i mørke Nætter i den irske Kanal og nede i den engelske »Kanal« Kollisioner mellem de talrige Skibe, og ved en saadan Lejlighed var det, at den haarde Hals til Samuels masede sig frem, endda han havde Pligt til at vige.

Beretningen herom lyder saaledes i omtalte Avis.:

»7. Januar. 1855. Om Natten var vi nær bleven paasejlet af en stor amerikansk Clipper; »The Dreadnought« af New York, som sejlede fra Liverpool faa Timer før os. »Dreadnought« laa, saa det var dens Pligt at vige, men i Overensstemmelse med sit Navn (Den Frygtelige) og den amerikanske Nations Paagaahenhed, holdt den sin Kurs uden at ville vige. Med prisværdig Overlegenhed og Koldblodighed og med et overbærende Smil, lod vor Kaptajn »falde af« og und-

gik saaledes en Kollision, der kunde have været skæbnesvanger for begge Skibe.«

Mærkværdigt nok blev Skibet, hvorom her er Tale, paasejlet næste Aften af en anden Sejler, som ogsaa skulde vige. — Heldigvis var Vinden svag og Søen stille, saa den australske Clipper led ingen Skade, hvorimod den anden Sejler mistede sin Klyverbom.

Til Karakteristik af Kaptajn Samuels Aarvaagenhed er det værd at omtale, at han havde ladet Køjerummet i Bestiklukafet gøre saa kort, at han ikke kunde lægge udstrakt og under alle Omsændigheder derved havde et højst ubekvemt Leje om Natten. Paa denne Maade holdt han sig i en Slags halvvaagen Tilstand og var paa Benene ved den mindste Forandring i Vejret.

\* \* \*

»Dreadnought« var tegnet og bygget af Currier & Townsend i Newburyport, Massachusetts, og den blev specielt bygget af Ejerne D. Morgan, Francis B. Cutting, David Ogden m. fl. i New York netop til Kaptajn Samuels, som allerede da var godt kendt og nød Ry for sine Atlantehavsrejser.

Samuels tilsaae Bygningen af Skibet, og det er højst sandsynligt, han har haft et Ord med i Laget ikke alene vedrørende Rigning og Sejlareal, men ogsaa med Hensyn til Form og indenbords Arrangements. »Atlantehavets vilde Baad« var ikke en Clipper slet og ret saaledes som dens samtidige *Flying Cloud*, *Sovereign of the Seas*, e.c.t., men den var bygget til at kunne bære Sejl i et hvilket som helst Vejr i Nordatlanten. Og det maa siges, at denne Egenskab besad den i saa høj en Grad, at Sejlene i mangfoldige Tilfælde fik Lov at blive staaende, til Stænger og Rig raslede ned, og Sejlene hang i Laser, eller var gaaet overbord.

I fint Vejr præsterede den ikke noget særligt og en Te-Clipper fra Tresserne kunde have sejlet den sønder og sammen (Beaufort Scale, No. 5).

»Den flyvende Hollænder«, som af og til blev kaldt, skulde oprindeligt have sejlet under Racehorse Linjens Flag til Kalifornien, men Tabet af seks af deres Skibe og nogle gode Fragter mellem New-York og Liverpool (det var i de Dage, da Emigranternes Togt til Staterne var i Opgaaende), fik Ejerne til at lave den om til Paket-Skib.

Og med et rødt Kors malet paa et af Forsejlene, gik den saa i de følgende ti Aar som den eneste Repræsentant for St. George's Kors Linjen, thi alle de øvrige Skibe fra samme Linje



strandede straks efter at »Dreadnought« stak i Søen.

Det nye Paket-Skib var paa 1400 Tons og maalte 20 Fod i Længden, 39 Fod i Bredden og 26 Fod fra Dæk til Køl. Det løb af Stabelen i Overværelse af en stor begejstret Tilskuerskare den 6. Oktober 1853. Den 3. November sejlede det fra New York bestemt til Liverpool med en Ladning bestaaende 3827 Sække Mel, 24150 bushels Hvede, 12700 bush. Korn, 304 Baller Bomuld, 198 Sække Potaske, 150 Kasser Flæsk og 5600 Bjælker. Dette tillige med Afstivnings-Ballast paa 60 Tons Jerntraad udgjorde tilsammen en Dødvægtstonnage paa 1559,65 Tons.

Rejsen rundt blev gjort paa 58 Dage, hvoraf de 24 faldt paa dets Jomfrurejse, medens kun 19 Dage behøvedes til den langt vanskelige Tur tilbage (western run).

Udbyttet af Rejsen blev 40,000 Dollars og Skibets Berømmelse var sikret.

Paa dette Tidspunkt fandtes endnu kun to regulære Dampskibslinjer paa Atlanterhavet, *Cunard* og *Collins*, den første engelsk, den sidste amerikansk.

Paa sin første Rejse vestpaa forlod *Dreadnought* Liverpool Dagen efter Cunarderens *Canada*, en glatdækket, Skovlhjulsdamper paa 400 HK, bygget 1848. Og samme Dag *Canada* naaede Boston, blev *Dreadnought* rapporteret udfør New Jersey Higland.

Ved dette smukke Resultat fik Samuels en saadan Tillid til sit Skib, at han garanterede for Fremtiden at kunne præstere Rejser indenfor bestemt aftalt Tid, saaledes at fremsynet og dristige Afsendere tilbød *Dreadnoughts* Ejere Fragter, der laa endda halvvejs mellem de andre Paket-Skibes og Dampernes.

*Dreadnoughts* anden og tredje Rejse var lidet bemærkelsesværdige — 18 og 20 Dage for Østgaaende og 26 og 29 for Vestgaaende, men Sommermaanederne var heller ikke de, i hvilke *Dreadnought* skulde vinde sine Sporer. Derimod var dens fjerde Rejse dens Navn værdig. Den passerede Sandy Hook 6.30 om Eftermiddagen den 20. November 1854, og dens udsejlede Distance var de følgende Dage saaledes: 21. Novbr. 120 miles, 22. 57 miles, 23. 225 miles, 24. 300 miles, 25. 175 miles, 26. 125 miles, 27. 250 miles, 28. 263 miles, 29. 240 miles, 30. 270 miles, 1. Decbr. 242 miles, 2. 222 miles, 3. 212 miles og 4. 320.

Den naaede Cap Clear den 2. December og tog Lods udfør Point Lynas om Eftermiddagen den

4. og ankrede saa, foran Barren, i Mercey Kl. 10 Aften efter en Rejse paa nøjagtigt 14 Dage 4 Timer eller 3071 miles.

Det næste »eastward run« for denne »Røde-Kors-Paket« var næsten lige saa god. Den ankom til Liverpool den 20. Maj efter en Rejse paa 15 Dage 12 Timer.

I 1856 gjorde *Dreadnought* to fine »east-bound« Rejser. Paa den første præsterede den gennemsnitlig 222 miles om Dagen og naaede Liverpool den 9. Februar (14 Dage 8 Timer). Paa den anden brugte den 16 Timer i Maj. I Februar 1857 brugte *Dreadnought* kun 15 Dage fra Kyst til Kyst i en frygtelig Midvintertur og gik til Kaj i New York paa den 21de Dag.

Efter Samuels Dagbog gjorde den sin bedste Rejse i Begyndelsen af 1859. Enkelthederne i denne er følgende:

- Febr. 27. — Kl. 3 Eftm., kvitterede New Yorker Lods.
- » 28. — Vinden Syd til V.N.V. Frisk Brise. Distance 200 miles.
- Marts 1. — Vinden V.N.V. Frisk Brise. Dist. 293 miles.
- » 2. — Kraftige Vindstød og Snebyger fra N.V. til N.N.V. Dist. 262 miles.
- » 3. — Haarde Storme og Snebyger. N.N.V. til N. Dist. 208 miles.
- » 4. — Haarde Storme og Snebyger. N.N.Ø. til N. Dist. 178 miles.
- » 5. — Storm og Snebyger. N. til N.N.Ø. Dist. 218 miles.
- » 6. — Vinden N.Ø. til Syd, let. Dist. 133 miles.
- » 7. — Vinden omkring S.S.Ø. Frisk Brise og Klart. Dist. 282 miles.
- » 8. — S.S.O. til Syd Frisk Brise og Klart. Dist. 313 miles.
- » 9. — Friske Vinde, Syd til S.Ø. Dist. 268 miles.
- » 10. — Vinden S.Ø. til S.V. Frisk Brise og Bygevejr. Dist. 205 miles.
- » 11. — Vinden Syd til S.V. Stærk Brise og Bygevejr. Dist. 308 miles.
- » 12. — Vinden S.V. Tykning. Dist. 150 miles.

Paa Højden af Nordvest Fyrskibet, 3018 miles fra New York, i 13 Dage 8 Timer og ankrede paa Mercey en Time senere ved Middag.

Med Hensyn til denne Rejse erklærede Kaptein Samuels paa sine gamle Dage, at han havde gjort Strækningen fra Sandy Hook til Queens-town paa 9 Dage 17 Timer, og at Resten af Tu-



ren havde været sinket af flovt og skiftende Vejr.

Denne Paastand har affødt en Del Diskussion, men desværre var *Dreadnoughts* Logbøger forsvundet for lang Tid siden, og Kaptajn Samuels mistede sine egne Optegnelser, da hans Kahyt blev ødelagt af en Braadsø i 1862. Dog synes det som om den gamle Mand har sammenblandet Erindringen om to af sine Rejser, og at den 9 Dage 17 Timers Rekord blev sat i Juni samme Aar, da *Dreadnought* den 2. Juli ankrede paa Mercey efter 16 Dages Rejse fra New York.

Paa Tilbagefejren i Juli, havde Kaptajn Samuels sit berømte Sammenstød med »De blodige Fyrretyve«, som de blev kaldt: En veritabel Bandede af Liverpool »Paket-Rotter«, som gik ombord udelukkende i den Hensigt at lave Revolte. Men Kaptajnen klarede Situationen efter en haard Tørn, som skræmte Passagererne fra Sans og Samling.

Enkelthederne var følgende:

*Dreadnoughts* Besætning var, hvad vi næppe behøver at understrege, sammensat af en mærkelig Blanding paa godt og ondt, gamle »Paket-Rotter«, Liverpool-Irishmen, gudsforgaaende Karle, frygtløse og klar til den værste Tørn og hvad som helst ellers. Kaptajn Samuels var som Amerikaner ellers ikke nogen Ynder af Englændere, og ganske særligt ikke af engelske Søfolk, hvad han ærligt indrømmede; men lige saa aabent erklærede han, at det var den fineste Besætning, man kunde se paa et Skibsdæk.

»Paket-Rotten« var ellers en Gut, som gik til Sø i hvad han stod og gik i. Hyren var som Regel soldet op til sidste Penny paa de utallige Beværtninger og Knejper, hvoraf Liverpool var saa fyldt, men en rigtig »Paket-Rotte« brød sig Pokker om det, der var altid en eller anden mere velforsynet Skibskammerat, hvis »Klons« han nok skulde finde Anvendelse for, naar det passede ham. Og Kaptajn Samuel kendte sine »Rotter« og skriver i sine Erindringer, at han plejede at holde Øje med dem og bemærkede, hvorledes de blev finere og tykkere for hver Dag, indtil han en skønne Dag beordrede dem til at klæde sig af og derved konstaterede, at de efterhaanden havde beslaglagt flere Lag fremmed Tøj.

Der var en særlig Samling af disse Paket-Rotter, noget af det værste Udskud i Liverpool, som var kendt under Navnet »De blodige Fyrreogtyve«. Disse Folk, hvoraf flere var impliceret i Mordet paa deres Kaptajn paa en Rejse mellem Liverpool og New York, havde sammensvoret sig for (som Beretningen lyder) »at give Skipperen paa *Dreadnought* en Svønmetur«. Beslutningen

skulde være taget nede paa en obscur Beværtning med et Navn, der i Kaptajn Samuels' melodramatiske Stil hed saadan noget som »Lille Mø'r Rileys Sømandshjem«!!

Og Rejsen blev, som venteligt, meget livlig, og dens Begivenheder behøver ikke, som gjort af villige Sjæle, stilles i bengalsk Belysning for at virke interessant og spændende, de er det i dem selv. Og der er heller ingen Tvivl om, at Kaptajn Samuels har aldrig i nogen som helst Situation tyet til Romanhelteudbrud som: »Den første, der nærmer sig, skyder jeg ned!« — »Folkens! Overgiv Jer, eller I er Dødsens!« — eller »I fejge Hunde! Dette her skal koste Blod!« — han klarede sig uden det.

For en Gangs Skyld havde *Dreadnought* ikke gode Officerer. Første Styrmand var gammel, og anden Styrmand en Kryster, saa Kaptajn Samuels havde kun sig selv at stole paa for at klare Faren. Hans første Forholdsregel var da ogsaa den at kalde Folkene hen Agter een for een og lade dem udlevere Kniven, som Tømmermanden saa brækkede Spidsen af. Men den højlydte Utilfredshed, denne Ordning foraarsagede, gav ham et klart Billede af, hvorledes Sagen ellers var lagt til Rette.

Derefter kaldte Kaptajn Samuels alle Mand Agter og erklærede aabent og dristigt, at deres Hensigt var ham ganske godt bekendt. Men, som han tilføjede, nogle af dem havde jo sejlet sammen med ham før og vidste jo, at Sagen ikke vilde forløbe uden Kamp. Til Gengæld haabede han saa, at Rejsen kunde forløbe i Ro og lovede dem en Omgang Grog — han havde jo set, den gamle Menneskekender, at flere af dem ligefrem var »syge« af Mangel paa Spiritus og gik rystende omkring.

Næste Morgen, da Skibet skulde ændre Kurs og gaa over Stag, kunde dette ikke ske, fordi Mander ved Forsejlene var paafaldende langsom. Lidt efter undlod Rorgænger den sædvanlige Gentagelse af en Ordre og lod endda et Par temmelig respektløse Bemærkninger falde, hvad der havde til Følge, at Kaptajn Samuels for i Harnisk og satte ham i Arrest.

Da der straks efter blev givet Ordre til at hale Størbrase tot, blev denne Ordre mødt med blankt Afslag.

»Hvorfor adlyder I ikke Ordren?« spurgte Captajnen.

Folkene svarede, at de gik først i Arbejde igen, naar deres Kammerat atter blev frigivet.

Nu varede det ikke mange Sekunder, før Kap-





Der var en særlig Samling af disse Paket-Rotter, noget af det værste Udskud i Liverpool, som var kendt under Navnet »De blodige Fyrreogtyve«. Disse Folk, hvoraf flere var impliceret i Mordet paa deres Kaptajn paa en Rejse mellem Liverpool og New York, havde sammensvoret sig for (som Beretningen lyder) »at give Skipperen paa *Dreadnought* en Svømmetur«. Beslutningen skulde være taget nede paa en obscur Beværtning med et Navn, der i Kaptajn Samuels' melodramatiske Stil hed saadan noget som »Lille Mo'r Rileys Sømandshjem«!!

tajn Samuels havde faaet sine Vaaben frem, og bevæbnet med en skarpladt Revolver i hver Haand og en Huggert ved Siden, viste han sig atter for Folkene. Han vidste, og hver af dem var klar over, at han skød »Plet« i hvert Skud. Alligevel gik han ikke over til Haandgribeligheder, som i sin Tid den kendte Bully Watermann, der langede en af Folkene et saa kraftigt Kæbestød, at han (Matrosen) røg fra Bakken og ned paa Dækket.

Selvfølgelig var Passagererne efterhaanden bleven urolige og appellerede til Kaptajnen om at lade Skibet løbe ind til Queenstown, hvis Havn ikke var langt borte. Hans Svar lød kort og godt:

»*The ship is bound to New York — and to New York she shall go!*«

Oprørerne, som havde samlet sig oppe paa Bakken, gjorde stadig ikke Mine til at ville komme ned. Kaptajn Samuels gik forud for at forhandle med dem, og gjorde dem opmærksom paa, at de fik hverken Vand eller Føde, før de var gaaet i Arbejde igen. Men hans Ultimatum blev kun modtaget med Hyl og Skraal, Latter og Eder.

Skibet blev nu udelukkende manøvreret af Officererne og Drengene, og Vinden tog hurtigt til, saa det varede ikke længe, før Røjlerne og lidt efter Bramsejlene røg tilsøs. Topsejlene kunde ikke hales ind med det forhaandenværende

Mandskab, da man heller ikke vilde have været i Stand til at hejse dem igen.

Heldigvis blev Vejret pludselig forholdsvis roligt, men Folkene holdt sig haardnakket, og Skibet gik over Stag med Kaptajnen selv og Anden-Styrmand ved Fokken og Forskøderne.

En hel Del af Emigranterne paa 2. Kahyt viste Tendens til at slutte sig til Mytteriet, og det er endda højst sandsynligt, at flere af dem i Virkeligheden havde deltaget i Sammensværgelsen om at bemægtige sig Skibet og var kommen ombord i samme Eensigt, medens andre var bleven paa-virket af dem med gode Raad om, at den eneste Redning var fredelig Forhandling med Oprørerne. Men Kaptajn Samuels gav ikke op af den Grund; han understregede tværtimod, at enhver, der gjorde fælles Sag med Mytteriet, vilde være ifaldet Lovens strengeste Straf, som om vedkommende selv havde deltaget deri, og endelig truede han med at sætte enhver i Lænker, som gjorde mindste Mine til at forene sig med de oprørske Folk eller blot forsøgte paa at nedslaa Modet hos de andre.

Seksoghalvtreds Timer var nu forløbet, siden Folkene første Gang havde nægtet at gøre deres Pligt. Agterude havde ingen faaet saa meget som et Blund og forude ikke saa meget som en Bid Brød. Men stadigvæk blev Skipperens Mæglings-



forsøg afslaaet med Raab og Skraal og Trusler.

Man maatte nu forudsæ den Mulighed, at et Angreb paa Kabyssen agterude var nær forestaaende, og for at imødegaa et saadant Angreb blev flere af Emigranterne, hovedsagelig Mænd, der havde tjent i den tyske Hær, bevæbnet med korte Jernstænger, hvoraf der tilfældigvis fandtes en Del i Ladningen. To af Mandskabet kom af dem selv Agter, hvor de kastede deres Knive overbord og tilbød at gaa sammen med Officererne. Aarsagen var ikke mindst den, at Mytteriets Leder nu var bleven saa stor paa det, at han havde gennempryget en af Kammeraterne, hvem han beskyldte for Fejghed.

Desertørerne stillede i Udsigt, at Mandskabet sandsynligvis vilde rette et Fortvivlelsens Angreb paa Proviantbeholdningen i Løbet af den kommende Nat.

Og ganske rigtigt. Ved 8 Glas begyndte Angrebet, men Synet af den forenede Styrke agterude kølede hurtigt de oprørske Gemytter, og til Trods for den truende og overlegne Holdning, som Lederne Finnigan, Sweeny og Casey stadig indtog, skrumpede Flokken hurtigt ind. Een efter een kastede Oprørerne deres Knive overbord, medens Kaptajnen, for at vise sin gode Vilje, overgav sine Pistoler til en af Passagererne.

Finnigan var imidlertid stadig muggen og vilde ikke erklære sig for overvunden. Hans ondskabsfulde Nægten at spise den tilbudte Brødbudding fik den gamle Adam til at koge over hos Kaptajnen, og Finnigan, der hele Tiden havde ført en tilbagetrukken Tilværelse oppe paa Bakken, befandt sig, før han anede det, og ved Hjælp af en regulær knock-out, nede paa Dækket paa Hovedet i en Rulle Tovværk.

En Undersøgelse af hans Person bragte for Dagen endnu en Kniv, som havde været skjult under Skjorten; de to »Næstkommanderende« viste sig at være bevæbnet paa samme Maade.

»Ja, Folk«, sagde Kaptajnen, »nu er I altsaa klar over, at det gælder om at staa *ret*, naar I bliver talt til! Og naar I faar en Ordre, saa gælder det om, ikke at gaa, forstaar I, men løbe, springe, alt hvad Remmer og Tøj kan holde! Den sidste Ordre, jeg gav, og som I ikke adlød, var »Hal töt Store Brase!« Og nu gentager jeg: »Hal tot store Brase!«

Og »De blodige Fyrretyve« *sprang!* De halede og hev med saadan en Lyst og Kraft, siger Kaptajn Samuels, at han frygtede, de skulde knække Storbommen.

Der blev nu serveret Kaffe til alle Mand und-

tagen den stædige Finnigan, som stadig vægrede sig ved at give gode Ord. Som Følge af Vægringen blev han sat til Eftertanke nede i »Svedekassen« med Lænker paa Hænder og Fødder. Men en halv Time efter gav han op og bad Kaptajnen om Pardon og tilføjede, at den, der vovede at kalde Kaptajn Samuels en Kryster, var en »forbandet Løgnehals«.

Og unægteligt er der en god Portion tørt Yankehumør i Kaptajnens Svar:

»Du kan godt beholde den »forbandede« for dig selv! Hvis der skal bandes her ombord paa Paketten, saa skal jeg nok besørge det!«

Mytteriet var nu fuldstændig knust, og nu tog Kaptajn Samuels Oprejsning. Vagt efter Vagt gik det løs med Skrabejern og Sand, Skibet var som nyfødt fra For til Agter. Men alt gik i god Forstaaelse og Fordragelighed, Folkene arbejdede som Slidere og enedes godt Resten af Rejsen.

Kaptajn Samuels slutter Beretningen saaledes:

»Ved Afskeden sagde jeg saa et Par Ord til dem. Jeg fortalte dem om min egen Tid, da jeg sejlede »before the mast«, og forklarede, hvordan jeg havde været ligesom de, et Bytte for den første den bedste Landhaj, forklarede, hvorledes jeg selv havde været med i det Slæng, der hænger paa Beværtninger fra Morgen til Aften, saa længe man har en Penny i Lommen og, hvorledes jeg selv var bleven mishandlet, snydt og plyndret. Jeg bønfaald dem om at bryde de Lænker, som bandt dem til det miserable Liv, de levede, og viste dem, at den gode og menneskekærlige Gud havde skabt dem til et bedre Liv end at være Slaver for Boardinghusejere og deres Snylttere. Og jeg sluttede med en Bøn, som »bragte Taarer i Øjnene paa de fleste af disse forhærdede Fyre.«

Den gamle Søguut maa rigtig have forstaaet at nyde sin Triumf, for til Afsked sagde han:

»Lige meget! Jeg har aldrig haft og venter heller aldrig at faa en bedre Besætning med mig!« Og Søfolkene paa deres Side indrømmede, at bedre Kaptajn fandtes ikke, at de vilde for den Sags Skyld være villige til at sejle med ham, hvor Far... det saa skulde være.

Imidlertid beviser alt det intet, for ikke lang Tid efter havde *Dreadnought* en Besætning af »kulørte«.

Nu er en Besætning af »Kulørte« saa som saa. Det er en Besætning, der er let at kontrollere, og altting gaar med Sang. Chantierne har ingen bedre Fortolkere end de sangglade Negre, men specielt i Skibe som Atlanterhavs Paketterne kunde man ikke have daarligere Besætning. Det kolde Vejr lig, der nok kunde faa den laset paaklædte Li-





Nu varede det ikke mange Sekunder, før Kaptajn Samuels havde faaet sine Vaaben frem, og bevæbnet med en skarpladt Revolver i hver Haand og en Huggert ved Siden, viste han sig atter for Folkene. Han vidste, og hver af dem var klar over, at han skød »Plet« i hvert Skud.

verpool-Irishman til at ryste af Kulde og derpaa tage sig sammen med et Snuptag, saa der kom Fart over Bevægelser, dette kolde Vejrlig tvang Solens sorte Børn ned i skælvende Selvopgivelse. Der var saa sandt ingen »Bloody Forties« mellem dem, men i det lange Løb var baade Skib og Kaptajn mere udsat paa Grund af deres fuldstændige Sammenbrud overfor alvorlige Situationer, end de vilde have været med Fyre som Finnigan og hans Kammerater. Kaptajn Samuels beskriver, hvorledes Officererne paa Vagten ligefrem maatte jage Negrene rundt paa Dækket ved Hjælp af en Ende Tougværk; ellers vilde de simpelthen være faldet sammen og ligesom Dyr modstandsløst have overgivet sig til Kuldedøden.

Og som Tilfældet nu eengang skulde være, var det med en saadan Besætning, Skibet fik sit første alvorlige Havari, og Kaptajn Samuels blev indhentet af sin Skæbne. Sæse af Gange havde han nu krydset Atlanten og altid klaret sig, men nu, her i Februar Maaned paa 8° vestlig Længde, 45° nordl. Br. i den Del af det vestlige Atlanterhav, som mellem Paketfolkene gik under Navnet »The Devils Blow-hole«, her gik det galt. For første Gang i sin gloryværdige Tilværelse skulde *Dreadnought* underdrejes for Storm og Søer, men til alt Uheld misforstod de to Mand til Rors en Ordre og lagde Roret ned, og Resultatet kom omgaaende. Med al sin Kraft væltede Braadsøen sig

over Skibet, fyldte det med et fraadende Skumhav fra For til Agter og krængede det over med Læ-Lønning i Vandskorpen. At faa Skibet rettet op straks var umuligt. Roret var splintret og revet bort af Søerne. Kaptajnen selv var slaaet i Dækket af Søen og derefter slynget over under en Reserverundholdt, som havde revet sig løs fra sine Surringer. Og her hang han i flere Minutter halvvejs ud over Læ-Lønning, hjælpeløs og ude af Stand til at frigøre sig, indtil Skibets Rullen atter kastede ham ind paa Dækket igen. Men Benet var brækket af Slagene fra den løsnede Rundholdt; ligeledes havde han faaet et slemt Slag oven i Hovedet.

Først da Stormen lagde sig, var *Dreadnought* i Stand til at frigøre sig for de Tons af Vand, som fyldte dens Dæk, og langsomt rettede den sig igen. Kaptajn Samuels forlangte at blive baaret nedenunder, og det viste sig nu, at foruden Bruddet var der Læsion paa den store Aare. Flere forgæves Forsøg blev gjort for at sætte Benet i Lave igen, tre stærke Mænd trak alt, hvad de kunde — intet hjalp. *Kaptajn Samuels forlangte saa en Kniv i den tapre Hensigt selv at amputere sit Ben.* Men heldigvis fik 2. Styrmand ham fra denne fortvivlede Idé ved at smøge sine Bukseben op og vise sine krogæde, sammenflickede Ben, som ogsaa engang havde været brækket efter et Fald oppe fra Rigningen.





Finnigan var imidlertid stadig muggen og vilde ikke erklære sig for overvunden, Hans ondskabsfulde Nægten at spise den tilbudte Brødbudding fik den gamle Adam til at koge over hos Kaptajnen, og Finnigan, der hele Tiden havde ført en tilbagetrukken Tilværelse oppe paa Bakken, befandt sig, før han anede af det, og ved Hjælp af en regulær knock-out, nede paa Dækket paa Hoved i en Rulle Tovværk.

Skibet befandt sig forøvrigt i en farlig Situation. Hjælperoret, som i Hast blev rigget ud, drev til Søs, og et veritabelt Ror kunde ikke straks bygges, thi Skibets eneste Tømmermand var dræbt af Braadsøen. Heldigvis bedrede Vejret sig til let vestlig Brise, men *Dreadnought* havde Stevnen ret i Nord, og Samuels ønskede at holde Kurs mod den nærmeste Kyst, hvilket var *Fayal*, som laa i sydøstlig Retning.

Ved Hjælp af Bøjer forsøgte man saa i 10 Timer at faa Stævnen drejet rundt i den rigtige Retning, men *Dreadnought*, som havde mistet Roret, var stadig muggen, og vilde ikke luffe op.

Til sidst blev Skipperen utaalmodig. Han havde under det hele ligget paa Poopen i stærk Feber foraarsaget af, ja ikke alene Smerte i det brækkede Ben, men ogsaa Arrigskab over de mislykkede Anstrengelser, og saa besluttede han sig til at sejle *Dreadnought* baglæns.

Forsejlene og alle Sejlene paa Fokkemasten blev halet ind og gjort fast, og med Ræerne paa Stor- og Mesanmasten braset bak avancerede *Dreadnought* langsomt baglæns og blev paa

denne Maade sejlet ikke mindre end 280 miles i Retning af *Fayal*.

Imidlertid var et nyt Ror tømret til og heldigt sat udenbords og paa Plads, saaledes at *Dreadnought* 14 Dage efter sit Uheld kunde ankre op i *Fayal's* Havn.

I de næste 52 Dage, som Reparationen varede, maatte Kaptajn Samuels døje under de forfærdeligste Lidelser i Benet, der var sat sammen som et Par Stykker splintret Pindebrænde.

I fjorten Dage hersede Lægerne i *Fayal* med Kaptajn Samuels Ben og forsøgte at sætte det i Leje igen. Forgæves! Og forgæves prøvede de paa at fæstne et Taljetræk til Benet og lade tre Mand hive los! Behandlingen lyder ganske vist snarere som en mild Rettergang overfor Forbrydere end som Lægebehandling, men der siges da heller ikke noget om, hvorvidt Søfolkene havde anvendt det kendte Refræn i den Anledning:

Oh, poor Old Man, Your leg must go —  
and they say so — and they hope so — —

Men nu havde Kaptajn Samuels lidt saa meget, saa han, da endelig en Læge foreslog at sætte Benet af — foretrak at lide videre og føre *Dreadnought* hjem til New York.

*Dreadnought* maatte gøre sin næste Rejse uden sin berømte Kaptajn paa Broen, da han var nødt til at holde Sengen. Og det blev et Sygeleje paa 11 Maaneder.

Naa, Skibet var bragt i sikker Havn, og det var alt, hvad den gamle Mand brød sig om.

Kaptajn *Lytle* fik nu Kommandoen over »Atlantihavets vilde Baad«, men paa Tilbagejrsen i December 1863 indhentede Skæbnen ogsaa ham. Han blev ligeledes slaaet i Dækket af en Søj og ilde tilredt, saa han døde straks efter. Endnu engang maatte *Dreadnought* gøre Turen til *Fayal*, og ankom, efter at Reparationen var tilendebragt, til New York den 26. Februar 1864 under Kommando af 1. Styrmand *Rockwell*.

Dette var *Dreadnought's* sidste Rejse for Vestgaaende. Paket-Skibenes Tid var nu ovre, og dens Ejere bestemte sig for at sætte den i Pacific-Farten.

Dens næste Fører blev Kaptajn *Cushing*, som drev den ud til San Francisco paa 134 Dage.

Fra San Francisco blev *Dreadnought* sendt til Honolulu efter en Ladning Hvalolie, en Vare, som nu almindeligvis blev bragt i Land her af amerikanske Hvalfangere, og som paa denne



Maade hurtigt kunde bringes til New York af *Klippere*, der ikke havde faaet Fragt hjem fra San Francisco.

*Dreadnought* bragte sin Ladning Hvalolie rundt Kap Horn og hjem til *New Bedford* paa den brillante Rekordtid af 84 Dage, endskønt det endda bevistes, at dens største udsejlede Distanse for et Etmaal kun var 272 miles.

Paa sit andet Kap Horns-Togt brugte den kun 127 Dage og ankom til San Francisco i Januar 1866. Denne Gang maatte den til *Callao* og tage Guano med hjem.

I 1868 blev Kaptajn *Cushing* afløst af Kaptajn *Callaghar*, som gjorde Turen fra New York til San Francisco paa 149 Dage. *Dreadnought* afsejlede fra San Francisco den 11. Oktober 1868 med en Kornlast til Liverpool, som blev naaet paa 125 Dage.

I 1869 afsejlede det gamle Skib, under Kommando af Kaptajn *Mayhew*, bestemt for San Francisco — men naaede aldrig derud. Med Kurs efter *Straits of Le Maire* kom Kaptajn *Mayhew* tæt ind under den af undersøiske Klipper opfyldte Kyst paa *Tierra del Fuego*. Her løb en haard Strøm, og Klipperen var i god Fart med alle Skysejl sat, da det pludselig faldt ind med Vindstille, og samtidig opdagede man, at en haard Strøm førte Skibet lige ind paa Land. Endskønt *Dreadnought* rullede, saa Sejlene hang og daskedes til Laser, kunde intet gøres, intet, for at forhindre Skibet i at løbe paa Grund. Man kan let forestille sig Mandskabets Tanker og forsaa, at der var ikke den Ting, som ikke paa god gammel Sømandsvis blev forsøgt paa i Ord og Ønsker at lokke selv den mindste lille Brise frem. Alt var forgæves. Knurren og onskabsfulde Ord steg til Raab, og Naglebænken om Stormasten

var fuld af brækkede Knivsblade, som Kaptajnen mente sad mere sikkert dér end andetsteds. Men heller ikke det hjalp. Til sidst blev Baadene i en Slags Desperation svinget ud og firet ned, hvorefter man forsøgte at bugsere Skibet klar af Kysten. Men at bugsere en 1400 Tons stor og fuldlastet Klipper i Kap Horns Malstrømme var en Umulighed. Da *Dreadnought* blev grebet af Braaddet, blev den kastet indenskærs med uimodstaaelig Styrke. Saa kom Dødsstødet — og alt var forbi. Den stolte Paket var paa et Øjeblik forvandlet til et splintret Vrag, hvis sidste Rester langsomt slugtes, Bid for Bid, af de fraadende Malstrømme.

Dens Mandskab blev taget op af et passerende Skib efter tre Ugers frygtelige Lidelser og endda udsat for Angreb fra de fjendtlige Ildlænders Side.

Kaptajn *Samuels* overlevede sit Skib i mange Aar, og dog gik han aldrig senere til Søs igen undtagen ombord paa en Yacht. Paa sine ældre Dage blev han Præsident for The New York Marine Journal, i hvilken Egenskab han stadig vedligeholdt Forbindelsen med Søen og dens Folk. Af Interesse kan noteres, at hans brækkede Ben senere blev helt allright, endskønt den gamle Kaptajn altid beholdt en let Halten.

Kaptajn *Samuels* døde den 18. Maj 1908 i sit 85. Aar. Da han fik sin første Kommando i en Alder af 21 Aar, var Havet fyldt af Træ-Sejlskibe, hvoraf faa var over 1000 Tons, og de faa Dampere kun var smaa Hjulbaade. Men da han døde, var Sejlskibe saa sjældent et Syn, at de blev betragtet som en hel Mærkværdighed, medens store Linere paa 20,000 Tons med Lethed paatog sig det Arbejde, *Dreadnought* og dens Søstre havde kæmpet for at udføre.



#### Bjærgningen af Motorskonnerten »Linnea«.

Som omtalt strandede trælastet Tremast-Motorskonnert »Linnea« af Hveen paa Rejse fra Finland til Randers paa Søndre Røse og blev vandfyldt. Efter at Kontrakt om Bjærgningen var afsluttet med »De forenede Bugserselskaber«, indbringtes Skibet Juleaften af »Brage« til København.

»Linnea« stod meget langt inde paa Stranden, saa

der maatte losses en Del af Lasten, samtidig med at Vandet pumpedes ud af Skibet, efter at Lækagerne var tætnede af Dykker. Skibet ligger nu her. Bjærgningspumperne maa stadig arbejde for at holde det flydende og efter al Sandsynlighed skal hele Lasten opløses her og Skibet i Dok for Reparation.

Under samme Storm strandede svensk Sejler »Gösta« paa Aflandshage, dette Skib er stadig ubjerget.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -



# - ENGELHARDTS REDNINGSBAAD -



To Engelhardt-Baade ombord paa en dansk Orlogsmænd. Forneden sammenfoldet og foroven udfoldet.



En E.-Redningsbaad kastes overbord for at vise dens Evne til at flyde.

Ikke uden Grund forekommer det os mærkeligt, at der lægges langt mere Vægt paa at forebygge Ulykker paa Land end paa Søen. Selv om flere forskelligartede Farer truer os paa Land, saa føle vi os dog sikrere dér end paa Søen, hvor vort Liv ofte afhænger af de primitive Hjælpemidler, der findes i mange Skibe. De, der har oplevet en større Søulykke, gruer ved Tanken om de Scener, der fulgte, da Redningsbaadene beordredes klar og Kommandoen lød »Kvinder og Børn først«. De ulykkelige Kvinder skal da sammen med Børnene tage Afsked med Manden og han med dem. Det kan ikke undre, at Kvinder, der ikke har Børn med, saa ofte nægter at gaa i Baaden uden Manden, eller, at en Moder nægter at forlade sin Søn. Saadanne, og mange lignende grufulde Scener oplever vi dog ikke paa Landjorden.

Rigtignok har den »Traadløse« ydet uvurderlig Hjælp, men dens store Betydning taber sin største Værdi, naar den derved tilkaldte Hjælp kommer, og — som ved »Titanic«-Ulykken — finder saa mange hundreder af Lig paa Havet. Dette beviser Redningsmateriellets Ufuldkommenhed, selv i de største Passagerskibe, og liden Ære for hvad, der gøres for at afværge Søulykker.

Autoriteterne erklærede, at Skibe konstruerede som »Titanic« kunde ikke synke, men maatte indrømme, at dette ikke slog til. Vi véd altsaa, at ethvert Skib kan synke under os.

Under saadanne Katastrofer, om hvilke vi kun kan danne os et ufuldkomment Billede, maa de Ombordværende have staaet rædselsslagne, da de erfarede, hvor mangelfuldt Redningsmidlerne, af hvilke nu Liv eller Død afgang, stod sammenlignet med de, nu værdiløse forgyldte Saloner, Badebassinger og alt andet Komfort paa hvilket de store Summer blev ødslet. Vel er Komfort om Bord af stor Betydning, og er vi villige til at betale for den, vil sikkert ingen nægte at betale for »et saa betryggende Redningsmateriale«, at Kvinder og Børn ikke »skal« tage Afsked med Mand og Fader, naar vi beordres til at gaa, i Baadene. Det burde da, hvor Manden er med, tillige forstaaes »Ægtepar med Børn først«, og »Ægtepar«.

Til Tider læse vi nok om en Opfindelse af en ny Redningsvest, for Enkel-Mands Redning, o. l., der selvfølgelig kan være af stor Betydning, hvor mere betryggende Redningsmateriel hurtigt kan komme til Undsætning.

Flaader har visse Fordele over de almindelige aabne Redningsbaade, begrundet paa deres større Bæreevne i Forhold til deres Passagerantal, men et flere Timers Ophold umuliggøres som oftest paa disse, især under Storm og i Kulde. Herpaa foreligger tilstrækkelige Beviser fra Krigens Tid, da Skibene, foruden de lovbefalede Baade skulde føre et vist Antal Flaader.

Den alm. aabne Redningsbaad har den store Fejl, at den ikke frier sig for det Vand som alle Baade vil tage over: Lønningen, naar der er »Braad« paa Søerne (Bølgerne), og er den fyldt med Mennesker, har det vist sig umuligt at øse den hurtig nok. Da Luftkasserne ikke kan holde en Baad flydende med dens tilladte Belastning og Vandet tillige, saa kæntrer den.

Den danske Opfindelse »Engelhardts-Redningsbaad« benyttes nu i ret stort Antal af flere Rederier, og da det sikkert vil interessere mange at høre lidt mere om den end almindeligt kendt, saa skal vi meddele vore Læsere de Oplysninger, vi modtog paa Værftet, hvor de bygges.

Vort første Spørgsmaal var: »Hvilke Fordele har E's Baade over de aabne Baade«. Herpaa svarede: »Under Søulykker har de reddet Menneskeliv, hvor de aabne Baade svigtede«. Da der foreligger Beviser herfor, saa dækker dette jo i Grunden yderligere Kommentarer. Vi erfarede imidlertid, at Grunden hertil er den, at man i E's Baade har forenet Flaadens og den aabne Baads gode Egenskaber. Uden denne Forening bliver saavel den aabne Baad som Flaaden — af ovennævnte Grunde — et ufuldkomment Redningsmiddel.

Engelhardts Baad kan ikke kaldes en »aabne« Baad, den er nemlig forsynet med et Dæk der danner en »Underdel« hvis Bæreevne er saa stor, at Dækket er over Vandet, naar Baaden har sin største Belastning. Herved frier den sig altsaa selv for muligt Vand over Lønningen, hvilket sker gennem Sluseporte anbragte i Baadens Sider.

Ved »Lusitania«s Undergang sattes en aaben Baad ud



# - THE ENGELHARDT LIFE-BOAT -



Mandskabet springer i Søen og border Baaden, som har lænset sig selv for Vandet.



4½ Minut efter, at Baaden er gaaet udenbords, har Mandskabet slaaet den ud og er klar til at ro.

It seems to us, and certainly not without reason, that much more importance has been attached to the question of alleviating perils on land rather than at sea. Even although dangers of a more varied nature are threatening us on »terra firma«, one feels somewhat safer there than at sea, where one's life often solely depends on the primitive saving appliances provided in many of the vessels of today. Those who have experienced a great disaster at sea shudder at the very thought of the scenes which followed when the life-boats were lowered and the word of command, »Women and children first«, was heard. The unfortunate women have then, together with their children, to take leave of their husbands — and vice-versa. It is not to be wondered at, that women without children so often refuse to go into the boat without being accompanied by their husbands or that a mother refuses to leave her son, etc. Such, and similarly dreadful scenes are not experienced on land.

It must certainly be admitted that the »Wireless« has rendered inappreciable help, but its great importance is largely diminished when the summoned assistance arrives, and hundreds of corpses are floating about in the sea — as in the case of the »Titanic« disaster. This goes to prove the inadequacy of the means of safety on board even the largest liners, and is of little credit to the measures adopted to avert sea disasters.

The respective authorities declared upon a time that ships constructed as the »Titanic«, could not go down, but later, nevertheless, they had to admit the contrary. Thus it may be asserted that any ship is liable to founder.

During such catastrophes, of which one can only form the remotest idea, passengers and crew must at such a juncture feel horrorstruck in face of the inadequacy of the means of saving human life, in comparison to the worthless gilded saloons, swimming-pools and all other luxuries on which big sums of money have been lavished.

It is true that comfort on board is of importance, but still if one is willing to pay for such, surely he would not grudge paying also his share for such saving appliances as would do away with the heart-rending scenes which take place when women and children *must* take leave of husbands and fathers, on being ordered into the boats. The word of command ought to be more humanly interpreted to mean: — »Parents with children, and married couples first«.

One reads occasionally about inventions of life-jackets, etc. for the saving of single persons, which doubtless may be of great value when more reliable means of rescue are close at hand.

Life-rafts have certain advantages over the ordinary open life-boats, principally on account of their greater buoyancy for their allowed number of passengers, but in wintry weather and gales, it is impossible to remain on them for any length of time.

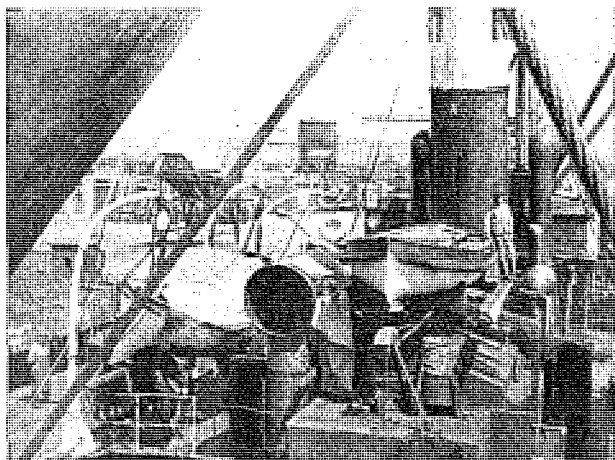
Sufficient evidence to this effect was shown during the war, when the law demanded that the ships, besides the life-boats, had to carry a certain number of life-rafts.

The open life-boat has great fault of not being able to free itself of water which every boat ships when the sea is rough, and it has been found quite impossible when loaded with people, to bale it out rapidly enough. As the air-cases cannot keep the boat afloat when carrying its permissible weight as well as the water it has shipped, it will eventually capsize.

The Danish invention, »The Engelhardt Decked Life-Boat«, is now being used by a number of S/S. Companies, and as it undoubtedly will be of interest to a great many to become acquainted with a little more concerning it than is generally known, we take the opportunity of imparting to our readers the information we obtained when calling at the Yard where they are being built.

At our first question: — »What advantages have the »Engelhardts boat« over the open boat?«, we received





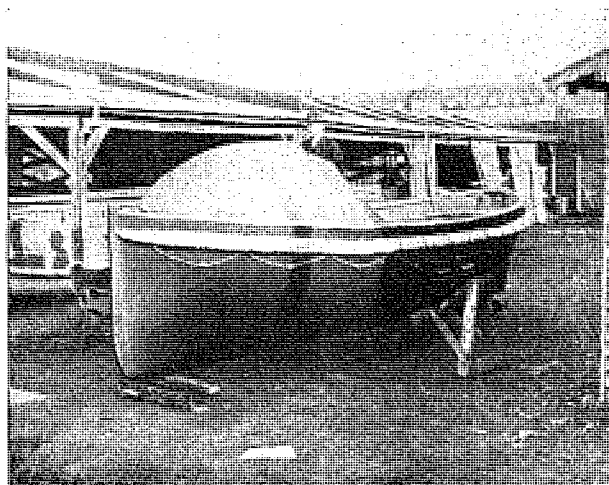
En 18 Fods Engelhardts-Baad anbragt sammenfoldet paa Skylightet paa en af »Vendilæ«s Fragtdampere.

ved Davider med 65 Pasagere. Den kæntrede fordi den ikke kunde fries for Vand, og druknede derved 63 Mennesker. To af E's Baade, der ikke sattes ud ved Davider, men »flød-af« da Skibet sank, reddede 88 Mennesker.

Disse Baade med Dæk fordre altsaa ikke Undsætning, som Tiden ikke altid tillader, en absolut Nødvendighed. Da f. Ex. »Europa« sank under en Storm i Nordsoen, tillod Tiden ikke Besætningen at faa nogen aaben Baad sat ud, men en E' Baad flød af, og derved omkom ingen. Heraf kan man med Rimelighed slutte, at Tab af Menneskeliv ligeledes vilde været undgaaet, dersom disse Baade med Dæk havde været om Bord i »Thor«, Sandpumperen »Trafik« og under flere lignende Ulykker, hvor forholdsvis faa eller ingen blev reddede.

Engelhardt-Baaden bygges som Klapbaad eller som de aabne Baade. Som Klapbaad optager den mindst mulig Plads, hvilket har sin store Betydning for de fleste Skibe, og der fordres kun faa Sekunder for at bringe den i Baadform, ligegyldigt om den staar om Bord eller flyder paa Søen, og flyder den af fra et synkende Skib, har den — begrundet paa sin værdtætte Underdel — lige saa stor Bæreevne i sammenfoldet Tilstand, som naar den er udslaaet (i Baadform). Sammenfoldet bliver den lettest tilgængelig for de paa Havet omkring-svømmende, og vi véd hvor vanskeligt det er at bjærge en med Redningsbælte forsynet Person op i en Baad.

Da en detaljeret Beskrivelse af E' Baadens Konstruktion ikke vil interessere alle vore Læsere, skal vi kun nævne, at den udmærker sig ved, at der ikke fordres Kendskab til at slaa den op. Da »Empress of Ireland« gik under, naaede man heller ikke at faa alle Baade sat ud. En Minearbejder svømmede med en lille Pige til en E' Baad der flød af, sammen med en anden Passager sloges Baaden op, og de reddede derpaa Passagerer, der flød om i Redningsbælter, men ingen af de to Passagerer havde Kendskab til Baadens Konstruktion. Denne bestaar af den før nævnte Underdel, til hvilken Lønningen er befæstet ved Jernled, og for at hindre Vand fra at skylle ind paa Dækket, er der anbragt vandtæt Dug mellem dette og Lønningen. Naar Baaden er sammenfoldet, hviler Lønningen paa Dækket, men hæves let ved at løfte i et Par, paa den an-



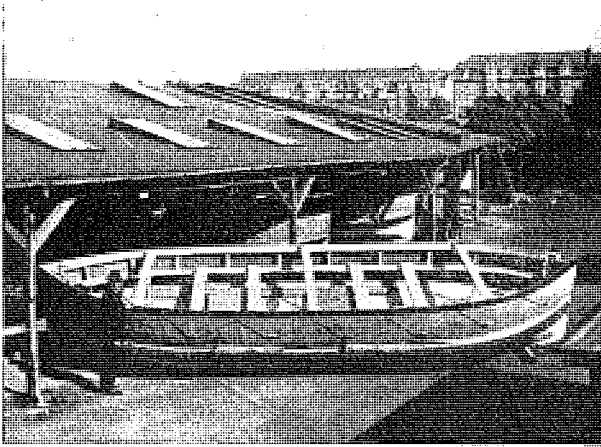
Baad forsynet med Skjulselj.

bragte Tvær-Bomme. Jernledene bringes derved i lodrette Stillinger, og holdes saaledes ved, at en Sidebænk — af Form som Lønningen — forsynet med Rotoftar, glider ned og hviler paa Knægte, anbragte paa Jernledene. Skal Baaden sammenfoldes, hæves Sidebænken, hvorved Jernledene atter kan bøjes indefter og Lønningen sænkes. I Dækket findes en Luge, der yder Adgang til Underdelen naar denne ønskes efterset. Sammenfoldet, beholder Baaden sin Længde og Bredde, men bliver kun halv saa høj som en almindelig Baad. En Baad kan derved anbringes ovenpaa en anden, uden at de to fordre mere Plads end en almindelig Baad. Selve Konstruktionen vidner om langt mere Styrke end den der findes i de alm. Baade.

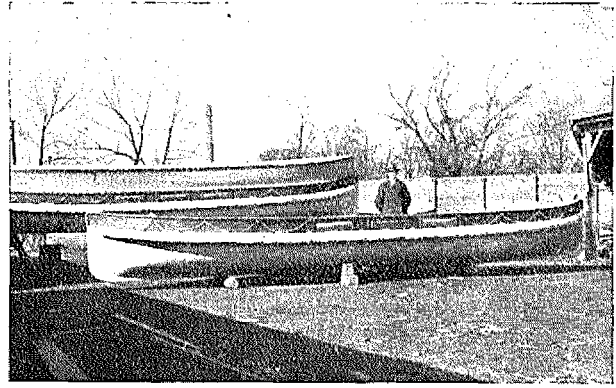
At der fra dette Værft er vist Interesse for at afværge Tab af Menneskeliv under Søulykker fremgaar af, at vi her ligeledes finder sindrige Konstruktioner af Skjulselj for alle Baadtyper, Drivankre, Sliphager for hurtigt at fri Baade under Udsætningen fra Davidtallerne o. s. v., hvis Betydning fremgaar heraf: Naar et Skib er i Fare, udsendes som bekendt ved den »Traadløse« eller paa anden Maaße Anmodning om Hjælp, og Skibet melder Stedet, hvor det befinder sig. Det tilkaldte Skib forventer derfor — som en Selvfølge —, at finde de Skibbrudne dér, men hvor ufatteligt det end lyder, saa er det ikke Tilfældet, dersom Skibet er gaaet ned. Kaptajnen paa »Carpatiac«, der ilede »Titanic« til Undsætning, erklærede saaledes i en Artikel om Forliset, at Lønnen han ventede for den farefulde Sejlads mellem Isbjærge, og for fuld Fart, blev hans Livs største Skuffelse. Paa Afstand troede han at se store Mængder af Maager paa Havet ved Ulykkesstedet, det viste sig ved Ankomsten dertil at være Lig i Redningsbælter. — Baadene havde spredt sig, og ingen vidste, om alle Baadene var kommet fra Borde eller i hvilke Retninger de var roede. Baadene var som altid »hvdmalede« og derfor ikke til at skældne fra Braadet paa Søerne. Vistnok et halvt Aar efter Ulykken fandtes — som bekendt — en af Engelhardts Baade, der i Storm og Stille havde baaret de ombordværende Lig: den kjoleklædte Passager og den tyndt-klædte Fyrbøder kunde være reddede.

Slige Rædsler kan da afværges dersom enhver Baadfører »skulde« beordre sin Baad roet derhen hvor den





En 32 Fods Baad paa Væritet (udslaaet).



En sammenfoldet og en udslaaet 28 Fods Engelhardt's-Redningebaad leveret til D. F. D. S.

the answer — »It has saved lives in cases where the open boat has failed.« As a number of disasters at sea have proved this to be a fact, further comments would appear needless. However, we learned that the reason for this is that in the »Engelhardt boats« the good qualities of the open boat and those of the life-raft have been combined. Without this combination the open-boat type as well as the life-raft remain an inadequate means of life-saving, due to the facts mentioned above.

Engelhardt's boat cannot be termed an »open« boat, since it is provided with a deck which forms a box-like structure, the buoyancy of which is so great, that the deck is above water when the boat has its permissible load; consequently it frees itself for water it may ship, through scuppers in the sides of the boat.

At the time when the »Lusitania« foundered, an open boat with 65 persons was lowered by the davits. It however capsized because of its incapability to free itself of water, and 63 persons perished. Two of the »Engelhardt boats« which, were not lowered by the davits, floated off when the ship went down, and 88 people were thereby saved.

Thus it will be seen that these boats, provided with decks, do not necessitate the lowering by davits, whereas for open boats it is absolutely indispensable, a fact which proves disastrous when time does not allow this. As for instance, when the »Europa« went down during a gale in the North Sea, time did not allow the crew to lower the open boats, but one of the »Engelhardt« boats floated off and all hands were saved. It may therefore reasonably be taken for granted that loss of life would likewise have been avoided if »Engelhardt« boats had been on board the S/S »Thor«, the sand-pumping S/S »Trafik«, and in cases of similar disasters, where no hands were rescued.

The »Engelhardt« boat is built as a collapsible, or an open boat. As collapsible, it takes up less space, which to most ships is of the greatest importance, and only a few seconds are required to put it into boat shape, whether on board, or floating on the water, and in case of floating off a sinking ship, it possesses just the same buoyancy when folded as when expanded (boat shape).

For survivors floating in the water, the boat is how-

ever easier accessible when folded, as it is a difficult matter to pull a person, provided with a life-belt, out of the water and into a boat.

A detailed description of the construction of the »Engelhardt« boat would perhaps not be of interest to all of our readers, and we shall therefore confine ourselves to mention, that it does not require any special knowledge to expand it.

When the S/S »Empress of Ireland« sank, the scarcity of time did not permit of lowering all the boats. A miner swam with a little girl to an »Engelhardt« boat which had floated off, and assisted by another passenger, he managed to unfold the boat, and thereby saved several passengers swimming about with life-belts, and this, although neither of the two passengers had the faintest idea about the construction of the »Engelhardt« boat. The boat consists, as previously mentioned, of a bottom structure to which the gunwale is attached by iron joints, and to prevent water washing in on the deck, a water-tight canvas is fastened between this and the gunwale. The latter rests upon the deck when the boat is folded, and is easily raised by lifting in cross-beams attached to the gunwale. The iron joints are thereby raised to a perpendicular position and are kept thus by a side bench, provided with thwart and shaped as the gunwale, which slides down and rests on brackets fixed on the iron joints. If the boat has to be folded, the side bench is raised, whereby the iron joints can bend inwards, and the gunwale be lowered. In the deck is a hatch-way by which access is gained if inspection of the bottom structure is required. The boat retains its length and width when folded, but has only half the height of an ordinary boat. One boat may thus be placed on top of another without demanding more space than an ordinary boat. The construction itself bears evidence of much more strength than other boats.

That the Engelhardt Yard takes an active interest in preventing loss of lives at sea is very evident, judging from the various devices for this purpose, such as shelter-sails for all types of boats, sea-anchors, and releasing-gears for quickly freeing boats from their davit-tackles. The importance of such will easily be understood from the following: — when a ship is in





En af *Titanics* sammenfoldelige Engelhardts-Baade fotografet fra den tilhørende Dampet.

først udsatte Baad befandt sig, for derefter strax at kaste Søankeret ud, og slaa Skjulsejlet op. Skjulsejlene forhindrer Sø (Vand) fra at komme over Lønningen, og burde rød-males, da denne Farve sees paa længst Afstand. — Ridende for Søankere, der bryder Braadet paa Søerne, vil Baadene holdes samlede, og nær Stedet, hvorfra Hjælpen tilkaldtes. At ro med Baadene i forskellige Retninger fra Ulykkestedet, burde forbydes, men uden Søankrene er det umuligt at holde dem samlede i Taage, om Natten, ja selv om Dagen, og tillige ved Stedet, hvor Skibet sank. Samlede vil Hjælpen let finde dem, thi selv om Baaden af Blæst er drevet fra Stedet og nogle af dem mere end andre, saa er Retningen, de har taget, bekendt.



*Da »Helgoland« forliste.*

I Sø- og Handelsretten var der forleden Forhør i Anledning af Stubbekøbing-Skonnerten »Helgoland« Forlis i November Maaned.

Føreren, Kaptajn Jensen, forklarede, at Skonnerten havde arbejdet sig læk i det haarde Væjr, og han havde derfor intet andet at gøre, end at søge ind under den tyske Kyst og sætte Skibet paa Grund i det Haab at holde det oppe ved Hjælp af Pumperne. Det viste sig imidlertid ugørligt, og da man i Land var blevet opmærksom paa Strandingen, lod alle Mand sig tage i Land i Redningsstolen.

Kaptajn Jensen oplyste, at Skibet var forsikret for 8000 Kr., men at han anslog dets Værdi til 10,000 Kr. Det er imidlertid tvivlsomt, om han overhovedet faar Assurancen udbetalt, da Forsikringen ikke dækkede Transport af Syre, og det var netop en Last Syre, »Helgoland« sejlede med, da den forliste.

*Forlis i Nordsøen? — Hvad »Frieda« rapporterede.*

Den danske Dampet »Frieda« har over Flekkersø Radio rapporteret følgende:

danger, assistance is summoned by wireless or otherwise, and its position is communicated. As a matter of course, the ship which comes to aid expects to find the ship wrecked there, but incredible as it may seem, this is seldom the case, if the ship has gone down. The captain of the S/S »Carpathia« who hurried to the rescue of the »Titanic« declared in a report bearing upon the subject, that the reward he expected for the dangerous navigation amongst icebergs at full speed, turned out to be his life's greatest disappointment. At a distance he thought he saw flocks of sea-gulls near the place of disaster, but on arrival these turned out to be human corpses in life-belts. The boats had been scattered, and nobody knew if all the boats had been lowered, nor in which direction they had rowed. The boats were as usual, painted white and consequently not easy to discern from the foam on the sea. As is well known, some months later, one of the »Engelhardt« boats was found, which through storm and calm had carried its dead passengers the gentleman in evening dress, and the scantily clad fireman.

Such horrors might be prevented by ordering every man in charge of a boat to bring his boat to where the first lowered boat was rowed. When reaching this place (in safe distance from the ship), the sea-anchors should be thrown over board, and the shelter-sails raised. These sails prevent the boat from shipping water and should be painted red, as this colour is most easily distinguished. When riding for the sea-anchor, which breaks the crests on the waves, all boats that left the ship will remain together, and near the place from where assistance was called.

To row the boats in different directions away from the place of disaster should be prohibited, but it is impossible without the sea-anchor to keep the boats together and close to the place where the ship went down, especially in a fog, at night, or even by day.

By keeping together, the rescuing ship will easily find all of them, as that ship will know where to look for them, even if they by storm should have drifted off from the place of disaster.

En rødmalet Jernponton og en hvidmalet 40-Fods Baad med afbrækket Mast observeret den 7. ds. Kl. 9,30 Formiddag paa 57° 6' n. Br. 5° 41' ø. Lgd. drivende nordøst over.

Baadene var mærket »Nr. 4«.

Efter den angivne Position driver Baadene om ud for Thyborøn. Da Masten var rigget op i Baaden, drejer det sig næppe om en Redningsbaad, skyllet over Bord, men snarere om en Baad, der har været bemanded.

Umuligt er det ikke, at Baadene stammer fra den engelske Dampet »Elsdan«. Den har, som man véd, været savnet siden Midten af December, da den forlod Newcastle med Kul til Odense.

Måske dens Forlis nu kan blive fastslaaet, omend vel næppe opklaret.

*14 Millioner gik til Bunds.*

En finsk Dampet »Uno« strandede Nytaarsnat paa den finske Kyst og sank med det samme.

Skibet havde en meget kostbar Last inde af Stykgods, repræsenterende den Værdi af 14 Millioner Finmarks. Den gik fuldstændig tabt.





## VIKINGEN er ombord —

Vikingen er ombord i hvert eneste danske Skib der pløjer Bølger saavel i vore egne Farvande, som under fjerne Himmelstrøg. For vor Tids Viking er den danske Sømand, den direkte Ælling af de gamle, kun er nu Sværd og Skjold ombyttet med Sejl, Damp og Møtor.

Og ikke altid var det Lyn og Torden, Brand og Sværdslag, som fyldte Luften, hvor Vikingerne kom frem. Mangen god Beretning om Sejlads og Farer andetsteds, om muntre Timer eller Fest, gik som Havets friske Aandedrag henunder Sejl og Dæksplanker.

Ord og Beretninger samledes i Blade, og *Vikingen* blev Gæst ombord i hvert eneste dansk Skib, hos Tusinder i Land.

En velkommen Gæst!

*Vikingen* bringer Nyt til Søens Folk fra vor egen Tid som fra gamle Dage, og *Vikingen* bringer hver Maaned den salte friske Luft fra Søen ind over Ey og Land, ja til Jordens Ijerneste Egne. En Dag kommer

et Brev fra Amerikakysten fra en Damper i Timecharter det fortæller saa meget som: Rederiet sender os ikke *Vikingen*, men vil vil ikke undvære det, send det omgaaende. En anden Dag: et Telegram fra Island: Send *Vikingen* med Damperen imorgen: flere nye Abonnenter. Fra Østen skrives der, ja nede fra New Zealand sender Matroserne paa en dansk Damper Fotografier som særlig Hilsen.

Vil Søens Folk undvære *Vikingen*?

Vi tror at have Beviser for det modsatte, og idet vi takker for alle gode Tanker, beder vi enhver af *Vikingens* Venner hjælpe os for yderlig Tilslutning.

Paa hosstaaende Billede, hvor vor københavnske Repræsentant præsenterer Bladet, ses Dæksfolkene med *Den lille Havfrue* ved Haanden. Havfruen er Omslagsbillede paa *Vikingen*, og at domme efter Ansigtsudtrykket, har Havfruen faaet en venlig Modtagelse, det samme har aabenbart *Vikingen*.

### Da »Polonia« stod paa Staalgrunden.

Motorskibet »Polonia«, en Nybygning, der tilhører den saakaldte »Danzig-Linje«, grundstødte for nogen Tid siden paa den saakaldte Staalgrund ved Omø. Grundstødningen var meget alvorlig Skaden er saaledes anslaaet til ca. 40,000 Kr.

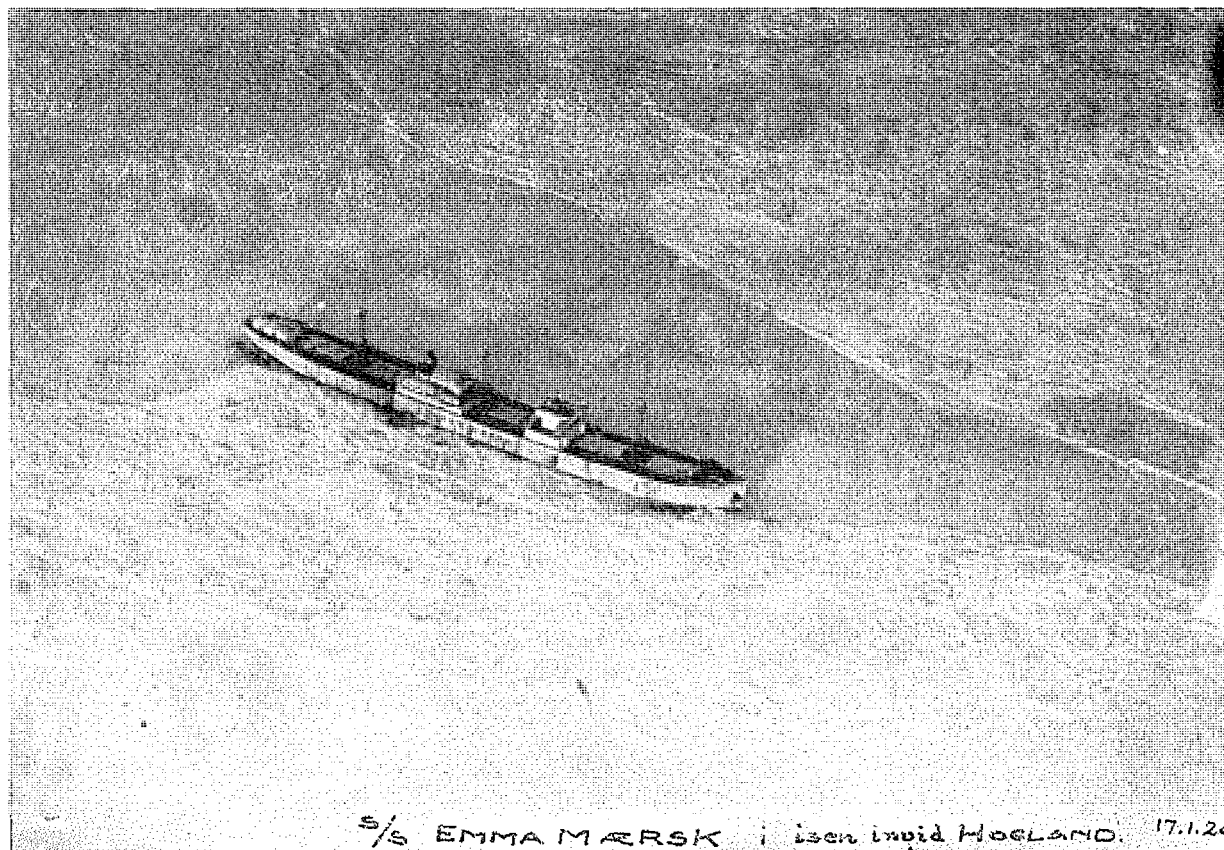
I Anledning af Uheldet har der været afholdt Søforhør, hvor Føreren, Kaptajn Hansen, mødte sammen med Maskinmesteren, Styrmanden og 2 Dæksfolk.

Kaptajnen forklarede, at Grundstødningen fandt Sted Kl. 5 om Mørgenen, da »Polonia« befandt sig i Far-

vandet ud for Stubbekøbing. Det var tæt Taage, og man gik for halv Kraft. To Gange tog Skibet Grunden — øjeblikkelig blev der slaaet bak, saa Skibet gik klar. Der stod imidlertid 15 Tommer Vand i Lasten, og da det tilmed steg, besluttede man søge Nødhavn. Med forceret Fart og Pumperne i Gang, lykkedes det at naa ind til Svendborg, hvor Falk blev tilkaldt for at holde Skibet flydende, indtil Lasten var udloset.

Grunden til Uheldet var, mente Kaptajn Hansen, dels Taage, dels stærk Strøm, der havde sat »Polonia« ud af Kurs.





S/S EMMA MÆRSK i Isen indvid HOGLAND. 17.1.26

Rederiet A. P. Møllers Motorskib *Emma Mærsk* i Skrueisen Øst for Hogland. Skibet, der var lastet med Cement, havde været indefrosset i henvend en Maaned, da *Isbjørn* endelig befriede det. Billedet er enestaaende i sin Art, taget fra Luften af en finsk Flyver. Bemærk den store Slagskygge henover Isen og den tilfrosne Vaage, der markerer Skibets sidste Forsøg paa at holde sig klar. Tilvenstre i den frosne Vaage en Plet, der markerer delvis aabent Vand.

## Isbjørns Togt til den finske Bugt.

Sjældent har vel Januar kunnet opvise saa mange Forlis som nu i Aar. Atlanterhavet, Nordsøen og Østersøen har mærket Midvintersormenes Vælde som inngensinde i Mands Minde. *Evas* Forlis i Nord-Atlanten, Damperen *Frieda's* haarde Rejse, Bjergnirgen af flere Skibsbesætninger vil endnu være i frisk Minde. Ligeledes har de store Atlanterhavsbaade kunnet berette om Uvejr af en saadan Krait, at selv de var ved at give op.

Det er dog ikke alene paa de store Have, Forlisene i denne Tid hører til Dagens Begivenheder, inde i de lukkede Farvande som Sundet, Østersøen og den finske Bugt lurer Taage og Is og vanskeliggør Sejladsen, forarsager Strandinger og Sammenstød og andet Havari.

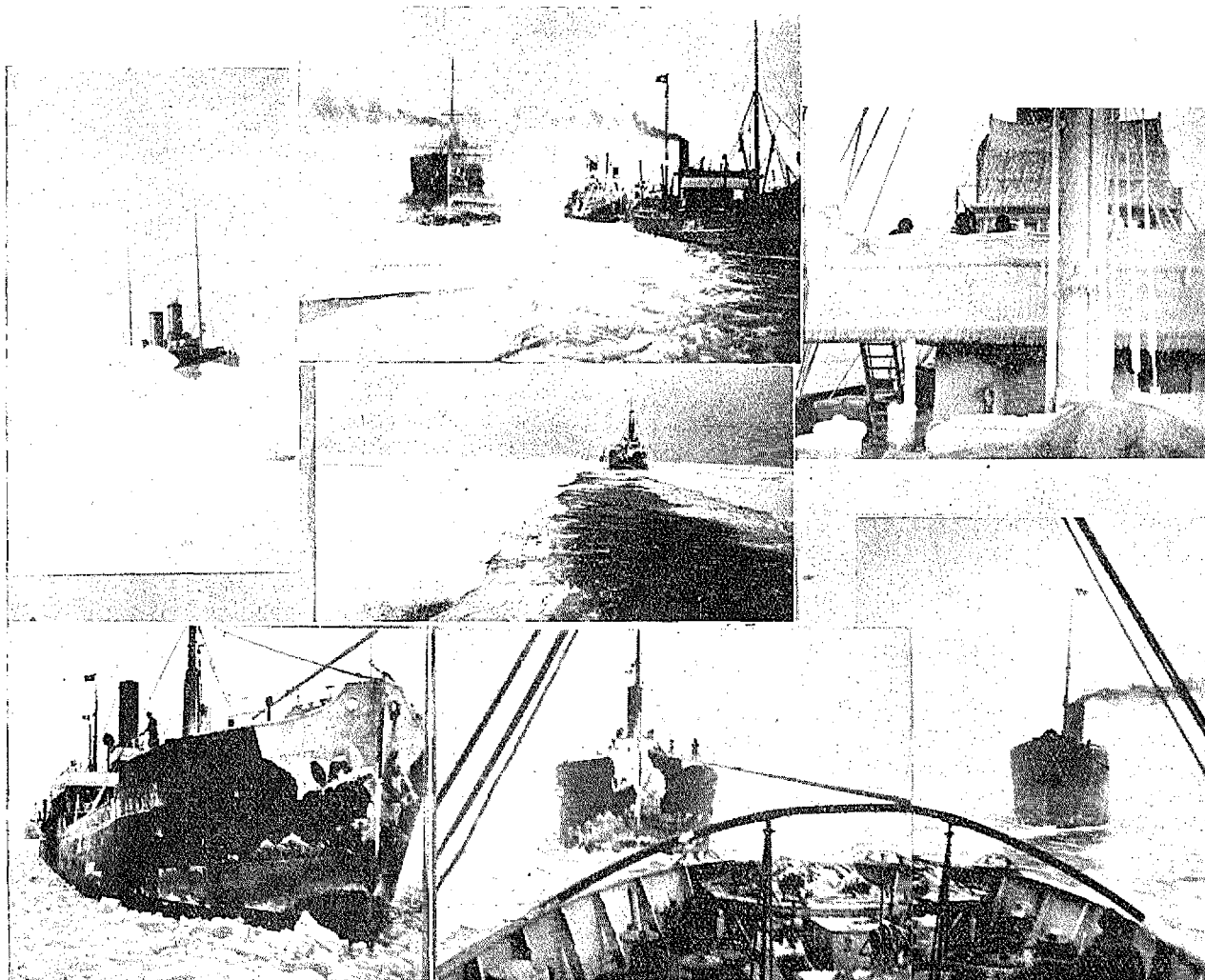
Fornylig har vor Statsisbryder været ude paa et større Togt. Det var ikke som sidste Gang, da de hjemlige Farvande var tillagt fra Jylland til Sverrigs Kyst, og hvor den maatte slæbe hele Konvojer gennem Isen, (vi bringer forøvrigt nogle Billeder fra samme Togt) nej, denne Gang gjalt Turen Farvandene omkring Hogland, hvor et dansk Motorskib *Emma Mærsk* tilhørende Rederiet A. P. Møller sad fast i Skrueisen eller rettere sagt, var overladt til sin Skæbne af de russiske Isbrydere. Hosstaaende bringer vi et Billede af Skibet, taget af en finsk Flyver. Billedet, der forsaavidt er en Sjældenhed og hidtil naturligvis ikke offentliggjort, er paa vor Anmodning med særlig Velvilje overladt os til Reproduktion. Billedet viser *Emma Mærsk* siddende fast

i tys Skrueis, tilvenstre ses tydeligt en stor tilfrosen Vaage om Bagbords Side af Skibet, øjensynligt Mærkerne efter Skibets sidste fortvivlede Forsøg paa at arbejde sig fri. Kaptajnen paa *Emma Mærsk* havde da ogsaa kunnet sende *Isbjørn's* Kaptajn en Radiopejling, som i høj Grad lettede Arbejdet for Isbryderen. Forøvrigt var *Emma Mærsk* Havarist og læk, saa Hjælpen var i højeste Grad paakrævet. *Emma Mærsk* blev saa taget ind til Reval, og *Isbjørn* vendte hjem.

Kaptajn *Grue* paa *Isbjørn* fortæller, ved vort Besøg ombord, hvorledes der langs hele Iskanten eller rettere den af de russiske Isbrydere fremskaffede Rende laa over 30 Skiibe, som Isbryderne ikke tog sig af. Øjensynlig var det ikke som i vore Farvande, hvor alle blev hjuløne.

Med Stoltæd har den danske Isbryder hidtil klareret alle de Opgaver, som har været den betroet. Og at dette ikke alene afgøres ved godt Sømandsskab, men ogsaa ved Teknik og Maskinkraft, er Kaptajn *Grue* den første til at paapege. Med Stoltæd foreviser han det smukke og kraftige Skib, Radioinstallationen og den mærkelige Kommandobro, der ligger næsten helt forude ved Stævnen. »Men dette giver bedre Overblik, tilløjer Kaptajnen, »ihl istedet for som tidligere at slæbe Damperne ud af Isen, gaar vi nu ganske tæt op ad dem hele Vejen rundt og brækker løs. Saa løsner Isen sig af sig selv og slaar Revner, og det indefrosne Skib kan selv klare sig fri.« — Og med samme Glæde foreviser Maskinchefen, Hr. *Hansen*, *Isbjørn's* Maskin-





T. v. foroven: *Isbjørn* i høj Skruéis. I Midten foroven: Konvoy af Transportdamperne benytter den af *Isbjørn* brudte Rende. Tilvenstre for Renden ses en Tankdamper bore sig frem. I Hjørnet t. h.: *Isbjørn* overiset. I Midten: Den isfri Rende, der nu er som en slagen Landvej for Transportdamperne. — Nederst, t. v.: Skruéis; i Midten: Damperen maa tages paa Slæb. Trossen ses rækkende helt frem i Billedet, fra Damperens Stævn til Slæberen. Billedet tilhøjre foreviger et stort Øjeblik. *Isbjørn* havde faaet Ordre til at holde sig klar til at hjælpe *Hellig Olav* ved Afgangen fra København. Men denne stærke Damper kunde selv gaa gennem den halvt tilfrosne Rende. Imidlertid klarede *Isbjørn* den ved gennem selve Isen at løbe foran den store Damper. Deraf Fotografiet.

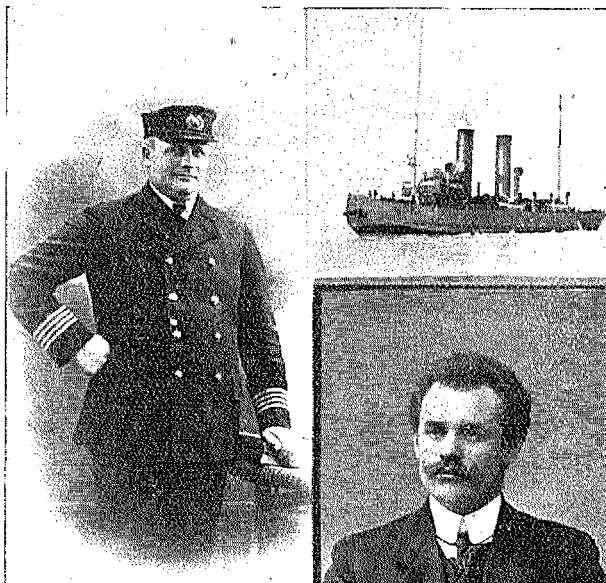
rum, hvor den vældige 2500 HK stærke Dampmaskine knejser. Alentykke Støbejernsbjælker bærer de mægtige Cylindre, hvoraf Lavtrykcylindren ligger i Midten. Kolossale er alle Dimensioner, og tusinder Sindrigheder er indført, enten det nu gælder Fødepumperne til Agtertanken, hvorfra Vandet hurtigt skiftes, for at *Isbjørn* enten kan løfte eller sænke sin pansrede Snude, eller det gælder Reservedele og Flydedokkers særlige Omstillingsmekanisme til Kontrol af Maskinen.

De fire Dampkedler fylder godt til, hele Skibet under Vandlinjen er opfyldt af Fyrplads, Kedler og Maskine i den Grad, at Axlen agter kun er nogle faa Alen lang, ligesom Fyrpladsen forude rækker hen mod Stævns Snævring.

Kun lille er *Isbjørn*, men den har et Maskineri, der er lige saa stærkt som en af Amerikabaadenes.



T. v.: Kaptajn Grue, Fører af Isbryderen *Isbjørn*. T. h.: Isbryderen *Isbjørn* i Isen. Nedenunder: Maskinchef Hansen.





## En drøj Tørn.



Kaptajn Rasmussen og Bugserdamperen *Stærkodder*.

Hvem kender ikke de grønne Baade, som altid, i snart en Menneskealder, har bragt os der første Hilsen fra Hjemmet, naar vi stævner ind mod København — særlig efter en længere Rejse; først naar vi ser dem, er vi sikker paa rigtig at være hjemme, ligesom de ogsaa mange Gange er de sidste, vi ser, naar vi drager ud igen.

Særlig kendt er vel nok den raske *Kapt. Rasmussen paa »Stærkodder«*, som altid først kommer os i Møde med fuld Kraft, saa Vandet rigtigt skummer for Boven.

»Stærkodder« har fornylig været ude for en meget haard Tørn. Det maa anses for ganske enestaaende, at Besætningen i det hele taget klarede det og slap fra det med Livet.

Den ankom forleden Aften til Albuen ved Indsejlingen til Nakskov Fjord med en stor, ca. 260 Tons Lægter paa Slæb, som den havde hentet i Marstal. Det blæste en forrygende, orkanagtig Storm af N.O. med Snetykning og stærk Frost. Da man ingen Projekter havde om Bord, nægtede Lodserne at gaa til Nakskov med dem, fordi man ikke kunde se Afmærkningen i Mørket. Efter tre Gange uden Held at have forsøgt at ankere drev Lægteren, der kun laa 2 Fod i Vandet, rundt fra den ene Side til den anden. Til Slut kom der Bugt i Slæberen, som derefter fiskede Skruen, saa Maskinen gik i Staa. Man fik dog hurtigt en ny Forbindelse med Lægteren, som hverken havde Ankere eller Kæder om Bord. Under alt dette drev »Stærkodder« imidlertid tværs i Søen og kom paa Grund. Alle Mand gik nu i Gang med at gøre Forsøg paa at befri Skruen, for den 4" Wire, som var fuldstændig snoet om Blade. Da Vandet stadig faldt, varede dette besværlige Arbejde det meste af Natten, og Søen brød stadig over Skibet, som nu var ganske overiset.

Det har været en meget haard Dyst og noget af en Sømandsdaad, at Mandskabet kunne holde ud i den stærke Storm og Frost, da de nu tillige var gennemblødt til Skindet.

Da det først begyndte at dages, lykkedes det dem at bruge Skruen lidt tiltrods for, at der endnu sad 5 Favne Wirer i den. Vandet var nu begyndt at stige, og alle Mand hev væk i Haandspillet. Tilsidst fik man dog Baaden flot og kom op til Nakskov med Lægteren, som mærkværdigt nok ikke havde rørt Grunden i Natens Løb.

Efter gentagne Forsøg paa selv at befri Skruen for den sidste Rest af Wiren maatte man dog anmode Nakskov Skibsværfts Dykker om Assistance, og da han her paa Eftermiddagen var færdig, stak Kapt. Rasmussen igen til Søs, men denne Gang med 2 Lægtene paa Slæb.

Til Trods for, at det endnu blæste stærkt, og ingen af Besætningen havde været til Køjs i 3 Døgn og i det hele var udasede og forkomne, særlig efter den foregaaende Nats farefulde og besværlige Anstrengelser, masede Kapt. R., som før har klareret mangen drøj Tørn, ogsaa denne Gang ihærdigt paa, selv om han havde faaet sin højre Arm slemt læderet i den forrygende Nat.

Lørdag Aften ankom de hertil, saa de lige kunde faa en Søndag i velfortjent Ro ovenpaa den haarde Tørn, som vel nok er en af de værste, den velkendte Kapt. R. endnu har været ude for.

### De nyeste danske Fyrskib.

Man har nu afsluttet Prøverne med det nyeste og mest moderne danske Fyrskib. Man er nu kommen saa langt, at alt ombord drives ved Elektricitet. Lanternen staar paa en Platform og skal ikke mere hejses op og ned ad Masten. Taagesirenen er elektrisk, og der er desuden elektrisk Undervandsklokke og Radio-Taagesignal, foruden selvfølgelig Radiotelegraf, saaledes at Skibet ikke — som Fyrskibene tidligere — er isoleret fra Omverdenen.

Kraften til alle de elektriske Maskiner ombord til Lanternen leveres af to Dynamoer, der drives af Motorer.

Fyrskibet skal have Station paa Læsø Trindel.

### 3 nye Oplæggere.

Marius Niensens Damper »Rignorc« er ankommen hertil for at blive oplagt.

Havnevæsenet har yderligere modtaget Anmeldelse om Plads til 2 Oplæggere, »Niobe« og »Anna«, der begge tilhører det Konsul Lauritzenske Rederi.

### Daask Motorbygning til Australien.

Fra Burmeister & Wains Værft er et Dieselmotorskib, Værftets Bygningsnummer 341, sat i Vandet til The Adelaide, Syd-Australien.

Skibet, der fik Navnet »Momba«, er bygget til Lloyds Klasse 110 A. 1, og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er 331' × 46' 6" × 25' 6" og Bæreevnen er ca. 5000 Tons d. w. Det erforsynet med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle 2500 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overvåres af Repræsentanter for det australske Rederi og for Værftet, forløb smukt.





## En gammel Helsingør-Borger afgaaet ved Døden.

Sejlmagermester N. J. Petersen er afgaaet ved Døden i sit Hjem, 72 Aar gl., kun kort Tid efter sin Hustrus Død.

Med Sejlmagermester Petersen er en af Byens gode og kendte Borgere gaaet bort. Han kom til Helsingør fra Flensborg, da Skibsværftet var anlagt, og dygtig og driftig i sit Fag, som han var, oparbejdede han sig en betydelig Forretning i Sejl, Flag og Kompasser m. m. Til denne Virksomhed knyttede han senere Leverancen af Telte og Flagdekorationer til Festligheder, ikke alene i Nordsjælland, men hele Landet over, og mange er de Kongresser og Sammenkomster, hvortil han har leveret Spise- og Dansetelte af kæmpemæssige Dimensioner, ligesom han ogsaa har været Leverandør af Telte til Hospitaler og andre Institutioner. Han blev i vide Kredse en kendt Mand og skaffede sig ved sit glimrende Humør og sin store Hjælpsomhed mange Venner. I 38 Aar var han Medlem af Industriforeningens Bestyrelse og udfoldede her en stor Virksomhed. Da han i April 1922 fejrede sit 40 Aars Forretningsjubilæum, paasøgnede man hans Virksomhed ved at ophænge hans Billede i Konversationsstuen i Industriforeningen. Indenfor sit Fag var Sejlmagerm. Petersen en højt agtet Kollega og blev for nogle Aar siden udnævnt til Æresmedlem af Dansk Sejlmagermesterforening.

Allerede for nogle Aar siden overdrog han Virksomheden til Sønnen, Fabrikant Holger Petersen, som fortsætter Virksomheden under Firmanavnet N. J. Petersen & Søn.

Søforhør. — »M. G. Melchior«s Kollision i Sundet.

»M. G. Melchior« passerede i Midten af Jannar en Søndag Eftermiddag Lappegrundens Fyrskib om Bagbord og fortsatte med en Fart af kun 5—6 Kilometer paa Grund af Taagen under stadig Brug af Damfløjten. Pludselig saas om Styrbord en ubekendt Damp, som styrede ind paa »Melchior« under en Vinkel af 2 à 3 Streger med stor Fart. Da en Kollision var uundgaaelig, blev der straks slaaet Fuld Kraft bak. »Melchior« fik beskadiget Skibssiden ved Nr. 2-Luge, den øverste Plade samt Lønningen og Gelænderet paa en Længde af ca. 25 Fod.

Det fremmede Skib fortsatte nord over. »Melchior« var kun 3—400 Fod fra Strandkanten med Kronborg Pynt i Sydvest.

Det er senere oplyst, at det fremmede Skib var Damperen »Vertrauen« af Hamborg.

Under Søforhøret forleden forklarede Kaptajn Lopper paa »Melchior«, at der ikke blev hørt noget Taagesignal fra »Vertrauen«, der syntes at have stærk Fart. Kollisionen skete 30 Sekunder efter, at det var kommet til Syne.

Den danske Centrifuge er nu Verdens fineste.

Formanden for Industriens Eksportudvalg, Direktør T. C. Thomsen, »Titan«, holdt forleden Foredrag om den Virksomhed, hvis Leder han er.

Ved Hjælp af livlige Ord og smukke Billeder førte Direktør Thomsen sine Tilhørere gennem »Titan«. Han fortalte om Elevatorerne, hvoraf »Titan« har leveret 4000, om Motorerne og herunder om, hvorledes »Titan« nu har udkonkurreret Tyskland hos Københavns Sporveje, om Kranafdelingen og endelig om »Titan«s Centrifuger.

Dette sidste Afsnit af Foredraget var vel nok det mest interessante. Taleren paaviste, hvorledes Professor V. Storch i 1872 fik Tanken til cylindriske Centrifuger, og fortalte om Mekaniker P. Winstrup, der byggede Verdens første selvskummende Cylindercentrifuge i 1876. Saa kom i 1886 den triste Episode, da den tyske Opfinder Bechtolsheim blev afvist af B. & W. og gik videre til »Separator« i Stockholm, som, paa Grundlag af Bechtolsheims Patenter, blev førende Verden over i mange Aar.

Nu har Danmark atter Føringen. »Titan«-Centrifuger er Verdens fineste.

Dansk-Amerikaneren, Mr. Jens Berthelsen,

er ledende Direktør for det store Skibsværft i Boston »The Atlantic Works«, som netop har fyldt 70 Aar.

Mr. Jens Berthelsen er af de Danske, der bidrager til at hævde Danmarks Navn i U. S. A. Han begyndte med et beskedent Værksted, der lidt efter lidt udvidede sig til en betydelig Virksomhed, som for 3—4 Aar siden sammensluttedes med »The Atlantic Works«, for hvilket Mr. Berthelsen nu staar som *president*.

Mangfoldige Danske har fundet Arbejde i The »Atlantic Works«, og har Jens Berthelsen ikke altid været i Stand til at skaffe dem Beskæftigelse, er han aldrig gaaet af Vejen for paa anden Maade at række dem en hjælpende Haand.



# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENSPRODUKTION AF

**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

**HEINRICH ROEPSTORFF**  
UNDERWOOD-HOUSE

**KØBMAGERGADE 60. TEL. CENT. 7085, 11722, 12999**

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssaig herhjemme.

## »Cap Polonia« og »Lutetia« Kapsejlad.

Et af Øjenvidnerne til den saa meget omtalte Kapsejlad mellem den tyske Dampet »Cap Polonia« og den franske Dampet »Lutetia« skriver:

Aftenen før Kapsejladens begyndte, var begge Dampere sejlet fra Rio. Ankomst om Morgenen tidlig til Santos. Fra Santos skulde »Cap Polonia« gaa Kl. 11 om Formiddagen. Det fik Kaptajnen af »Lutetia« at vide og forlod Santos allerede Kl. 10. Da vi paa »Cap Polonia« en Time efter kom ud paa Atlanterhavet, var »Lutetia« forsvundet. Vi gik nu for fuld Fart, og da vi om Aftenen promenerede oppe paa Dækket efter Souper'en, sejlede vi ved Siden af »Lutetia«, som vi altsaa havde indhentet. Det var et storartet Syn at se to store Havdampere i fuld Belysning sejle ved Siden af hinanden. Efter en halv Times Forløb, var vi imidlertid forud for »Lutetia«, og da Passagererne næste Morgen kom op, var der intet at se af »Lutetia«. Vi lagde til 2 Dage efter i Montevideo og næste Dag i Buenos Aires, hvortil »Lutetia« først kom 10 Timer senere og uden at have været inde i Montevideo som vi.

## Skibstab.

Bureau Veritas har offentliggjort sin Statistik over Skibstab i Aarets tredje Kvartal, hvori der gik tabt ialt: 184 Skibe paa tilsammen 208,974 Tons.

Af de forliste Dampere og Motorskibe var 3 tyske, 15 amerikanske, 47 britiske, 2 estniske, 16 franske, 3 græske, 10 italienske, 13 japanesiske, 6 norske, 3 danske, 3 spanske, 2 svenske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 2 hollandske, 2 peruvianske og 1 chilensk. Ialt 178,685 Br. Tons.

Af de forliste Sejlskibe var 1 tysk, 11 amerikanske, 13 britiske, 1 kubansk, 2 danske, 3 finske, 9 franske, 6 italienske, 3 norske, 3 portugisiske og 2 svenske. Ialt 30,289 Br. Tons.

Aarsagen til Forlisene var for Dampernes og Motorskibenes Vedkommende: 22 strandede, 8 kolliderede, 17 brændte, 26 sunket, 2 forladt, 1 kondemneret og 4 savnede. Desuden blev 49 Skibe hugget op.

For Sejlskibene var Aarsagen: 6 strandede, 8 kolliderede, 4 brændt, 7 sunkne, 3 forladt og 1 savnet. Desuden blev 15 Sejlskibe hugget op eller ombygget til Pramme.

## Trawleraktieselskabet Torshavn.

Der er udsendt en Indbydelse til at tegne Aktier i et nyt Fiskeriforetagende, Trawleraktieselskabet »Torshavn«.

Tegningen, der forestaas af V. Müller & Co., Bornholmegade 8, er endnu ikke sluttet, men har dog haft et saa heldigt Forløb, at man paatænker at inddrage den inden længe.

Nogle af Færøernes dygtigste Mænd staar i Spidsen for Foretagendet.

## Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Konsul Cloos, afgav som sædvanlig Aarsberetningen og fremlagde Regnskabet. Ved Regnskabsaarets Afslutning den 30. September 1925 var der forsikret i Foreningen 212 Skibe med Tilbehør samt to udenforstaaende Skibes Fiskeredskaber til en samlet Forsikringssum af 5,206,400 Kr. Reservefondet udgør ved Aarsafslutningen 87,947 Kr. Regnskabet blev enstemmigt godkendt af Generalforsamlingen.

## Kapsejladserne ved Genua.

De internationale 6-Meter Teamsejladser ved Genua er nu afsluttet med det Resultat, at Italien sejrede og derved beholdt den skønne »Coppa del Tirrino«.

Som bekendt var Danmark iaar repræsenteret ved et Team paa 3 Baade i Modsetning til ifjor, da der kun var 2 Baade derne, men hvor Resultatet til Gengæld var ovenud. Det var derfor naturligt, at vi iaar herhjemme havde haabet stærkt paa, at de danske Farver skulde sejre, men Forholdene har ikke helt været de danske Baade gunstige. Alligevel møder Danmark som en fin

I Henhold til de indløbne Telegrammer hidsætter vi et kort Resumé over Sejladserne.

Lørdag den 6. Februar: Fint, klart Vejr. 1-4 m Vind pr. Sek. Krap Sø. Sejladsen varede 3½ Time.

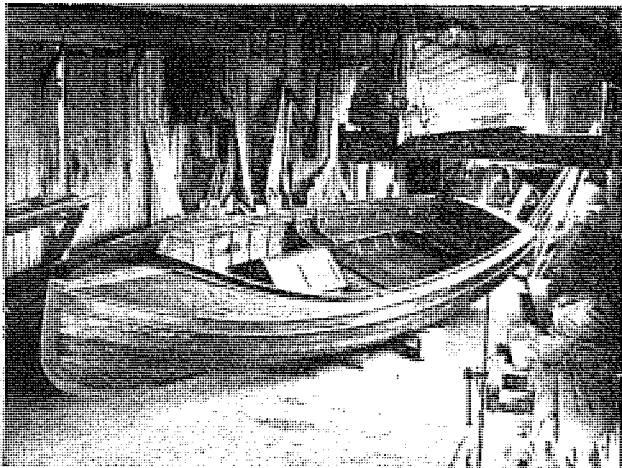
»Bonzo« nedlagde Protest mod »Braassemermeer«. Præsten afvistes. »Sanden« nedlagde Protest med »Mebik«. Protesten toges til følge.

Mandag den 8. Februar: Trekantbane 3 Gange rundt. ½-3 m Vind. Chancesejlad.

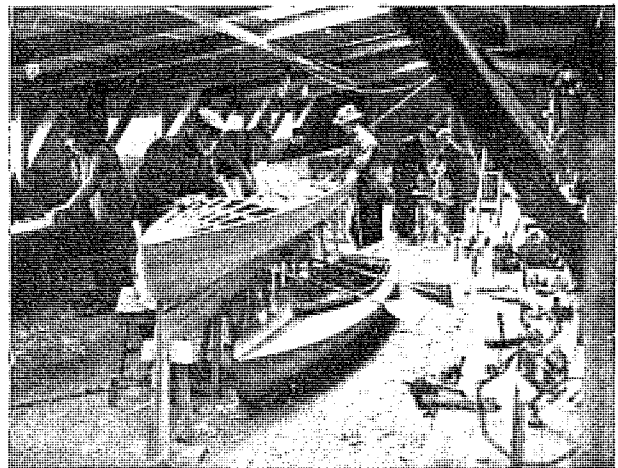
Torsdag den 11. Februar: 7-9 m Vind. »Braassemermeer« udgik p. G. a. fejl Start.



# Foraar i Kalkbrænderihavnen.



Motorbaad under Bygning.



Kajak under Bygning.

Foraaret har heldt sit Indtog og fejlet Vinterens Isdække til Side. Som Anemoner og Skovmærker snart vil pippe frem i Skovbunden, begynder Længslen hos den søfarende Amatør at gløde hans Sind, og Lystfartøjernes Maseskov øver for ham langt større Tiltrækning end nogen Skovbund paa Landjorden.

Vi skal i den nærmeste Tid bringe vore Læsere Nyt fra disse Kanter, og i Dag fortælle lidt om et Besøg, vi har aflagt i Axel Mortensens Baadebyggeri i Kalkbrænderihavnen.

Ved at kigge indenfor ser vi en 4-Aares Kaproningsbaad under Bygning til Haderslev Roklub. Det er en Fornøjelse at se den Akuratesse og Omhu, hvormed hver enkelt Del af en saadan Baad bliver forarbejdet og samlet, hvilket jo ogsaa er nødvendigt, da den kun vejer 90 kg og er beregnet til 5 Mand. Virksomheden byggede sidste Aar 10 af den Slags Baade.

Paa det andet herstaaende Billede ses en 15' Motorbaad af Mahogni, som bygges efter engelsk Tegning til Hr. Direktør Svend Nielsen, Paladium Film.

Mortensens Baadebyggeri har som Speciale Bygning af Motorbaade fra 14, til 24' med og uden Kahyt. Af disse er talrige smukke og sødygtige Baade leveret til kendte Sejlsportsfolk.

Endvidere bygger Baadebyggeriet Kajakker og Kanoeer i flere Variationer, baade af Træ og Sejldug, og endskønt denne Sportsgren er af forholdsvis nyere Dato, er der dog udgaaet flere Hundrede af disse smaa nemme Fartøjer fra Værkstedet.

Axel Mortensens Baadebyggeri har ogsaa bygget 3 Redningsbaade til »Georg Stage« og er det eneste Firma i Skandinavien, som laver Kaproningsaarer.

Byggeriets moderne Maskinsnedkeri er ført up to date.

Som en Kuriositet kan vi nævne, at det var Axel Mortensens Baadebyggeri, som byggede Pless-Schmidts Kajak, som dog maa siges at have holdt Søen ganske godt.

## Resultater:

	1. Dag Nr.	2. Dag Nr.	3. Dag Nr.	Po.nts
<b>Danmark:</b>				43
»Bambi XI«	3	3	8	
»Bonzo«	5	5	1	
»Nurdug V«	9	8	3	
<b>Holland:</b>				38
»Braassemermeer«	8	6	—	
»Prinsess Julian«	4	4	2	
»Sanden«	6	7	6	
<b>Italien:</b>				49
»Corah IV«	1	1	4	
»Enigma«	2	2	7	
»Mebic«	7	9	5	

I Anledning af Italienernes Sejr sendte Formanden for K. D. Y. et Lykønskningstelegram til Regio Italiano Yacht Club, og som Svar derpaa er indløbet følgende Telegram:

»Vore sympathiske, danske Kammerater bidrager i høj Grad til vore Regattaers Sukces. Vi takker for Lykønskningen og sender vor bedste Genhilsen.

Paolo Pellavicino.«

Foruden Teamsejladser er der ogsaa afholdt almindelige Kapsejladser, hvor de danske Baade har deltaget med mere eller mindre Held.



**Vore Annoncører  
er Specialister i  
Leverancer til Ski-  
be.**

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



**D. F. Schnack**  
Vinhandel

Grundlagt 1774



N y h a v n i  
Hj. af St. Strandstræde  
Telefon 1528

**Farveri**  
INDLEVERINGSSTEDER.  
Skindergade 3. Tlf. 4251  
Vesterbrog 61 V. 74  
Tørvæg. 7. Amsg. 6035 y  
Gl. Kongev. 176. C. 4209

**Kemisk  
Tøjrensning**  
FABRIK:  
Raadmandsgade 11  
Telef. 4267 og 4268

**Jobs Barding**  
Første og Høieste Anlæg. Kemisk Renning eller System Barbe

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.

**AXEL MORTENSEN'S  
BAADEBYGGERI**

KALKBRÆNDERIHAVNEN  
KØBENHAVN Ø. — TELEFON STRAND 1859



MOTORBAADE - KANOER - ROBAADE - KAJAKKER

**FLAG - VIMPLER - FANER**

ALT I BEDSTE  
KVALITETER



**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

*De danske Smaaskibe.*

Nørrejylland Kreds af »Rederiforeningen for mindre Sejlskibe i Danmark« holdt forleden Møde i Aalborg, hvor man indgaaende drøftede hele Fragtsituationen for de danske Smaaskibe. Forholdene er i Øjeblikket meget alvorlige paa Grund af den overvældende Konkurrence for tysk og hollandsk Side. Tyskerne og Hollændernes Konkurrencedygtighed ligger i deres lave Omkostninger. En tysk Styrmandshyre er saaledes kun 200 Kr. om Maanedene, medens de danske Skibe betaler 4—500 Kr., og tysk Matroslyre er 90 Kr., medens den danske er 190. Trods disse Forhold vedtoges det paa Kredsmødet at foreslaa Generalforsamlingen, som finder Sted, at nedsætte Fragterne med 10—15 pCt.

*Stor Fangst.*

En Esbjerg-Kutter, der driver Fiskeri under Ærø, kom forleden i Havr. med 4000 Pd. Fisk. 3000 Pund Kulter og 1000 Pund Torsk.

Det er flere Aar siden, at der er fanget saa stor en Fangst i disse Farvande.

*To danske Dampere har Uheld.*

To danske Dampere har i disse Dage, uafhængig af hinanden, været ude for lette Havarier. Det drejer sig om Oversøisk Co.s »Atlantic« og om C. P. Jensens »Venus«.

»Atlantic« har været paa Grund i Nærheden af Antwerpen, men kom af igen ved egen Hjælp. »Venus« er grundstødt paa Schelde, og maatte have Assistance af to Slæbere for at komme flot. Den fik sit Ror en Del beskadiget og ligger i Tørdok i Antwerpen.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.



# DET DANSKE PETROLEUMS-ÅKTIESELSKAB 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.



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



## Træk Ligtornen ud med Rod — uden Smerte og Plaster!

Har De Ligtorne, ømmø Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve Radox. Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser, naar Radox hurtigt vil gøre en Ende paa disse for bestandigt.

Ingen Plaster eller smertefuld Operation er nødvendig. Køb straks en Pakke i Dag. Radox bruges af Tusinder Landet over og er uundværligt i ethvert Hjem.

Paa Apoteker, hos  
Købmænd, Sæbe-  
udsalg samt i Par-

**RADOX**  
(RADIATES OXYGEN)

fumerier à Kr. 2,50  
pr. Pakke. Fint par-  
fumeret Kr. 3,00.

**Tryk paa Midten**



Forlang altid TEDDY Skoorem  
Kvaliteten uovertruffen!

**og Æsken er aaben!**

**AALBORG TAFTEL AKVAVIT.**

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

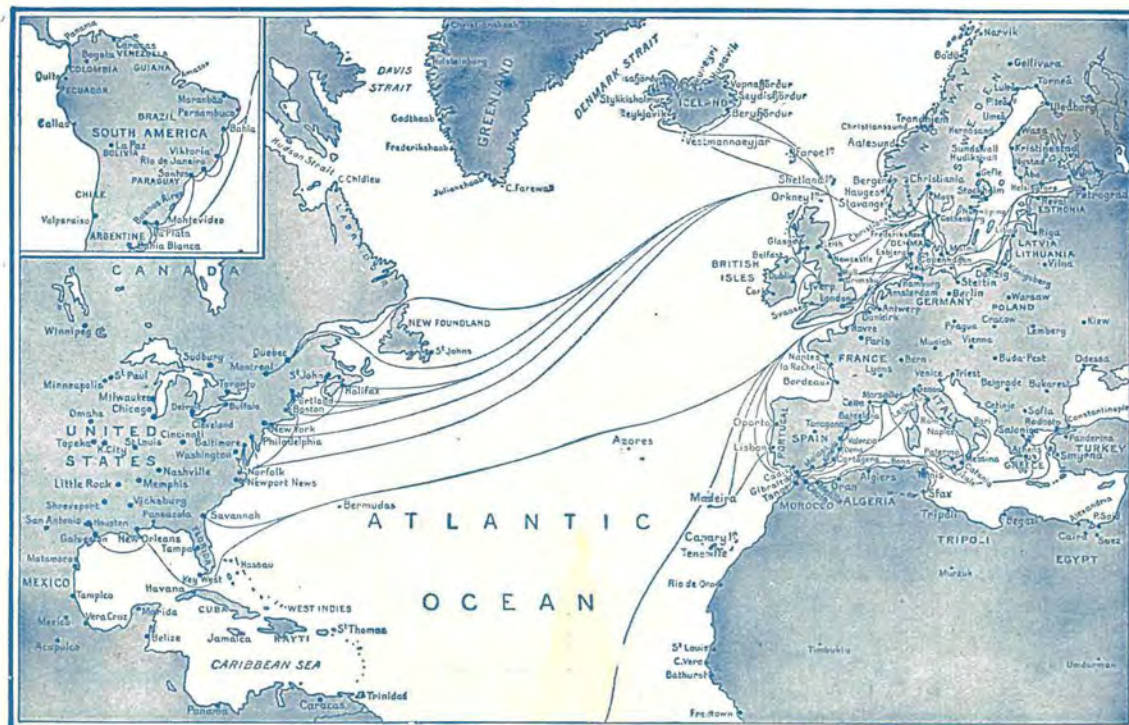
AKTIESELSKAB

(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 Skjolskibsejerere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Odelgaaelsen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- 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



NR. 3  
19 26.

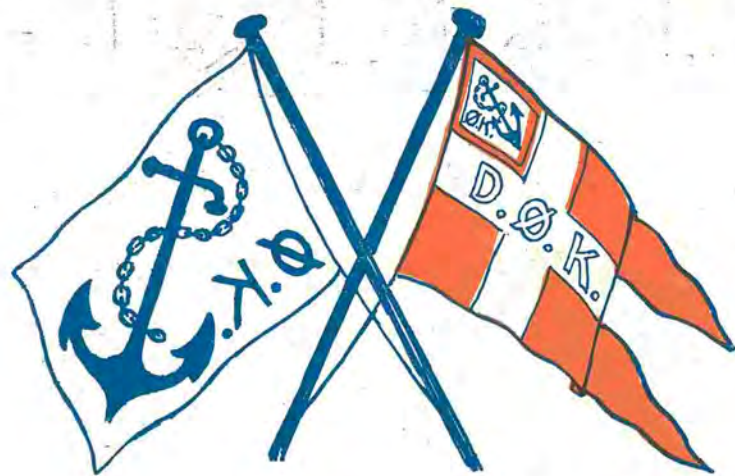
### DANSKE ENGLANDSKUTTERE UNDER STORM I NORDSØEN

M a r t s  
3. Aarg. I Kr.

AF INDHOLDET BEMÆRKES:

HOS KAMMERRAADENS PAA LOUISENDAL, fra Ostindiefarernes Tid. --- UNDER KINESISK FLAG, fra kinesisk Fyrtjeneste. --- FREGATTEN JYLLANDS STABELAFLØBNING 1860 --- FRA GENUA-KAPSEJLADSEN --- HELSINGØR-FESTLIGHEDERNE --- FLYVERTOGTET TIL ØSTEN





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.

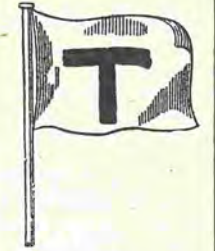
ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR,  
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



**THORNYCROFT**

SCANDINAVIA A/S  
 KØBENHAVNS SYDHAVN  
 VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930



Ejeren af M/B  
 „ECKMANN“,  
 Herr C. Carlsen, Thorsø  
 skriver: —

Thorsø, 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 Thorsø og Svendaorg, 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“  
 Færgebaad Svendborg—Thorsø. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M/4 Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knob.

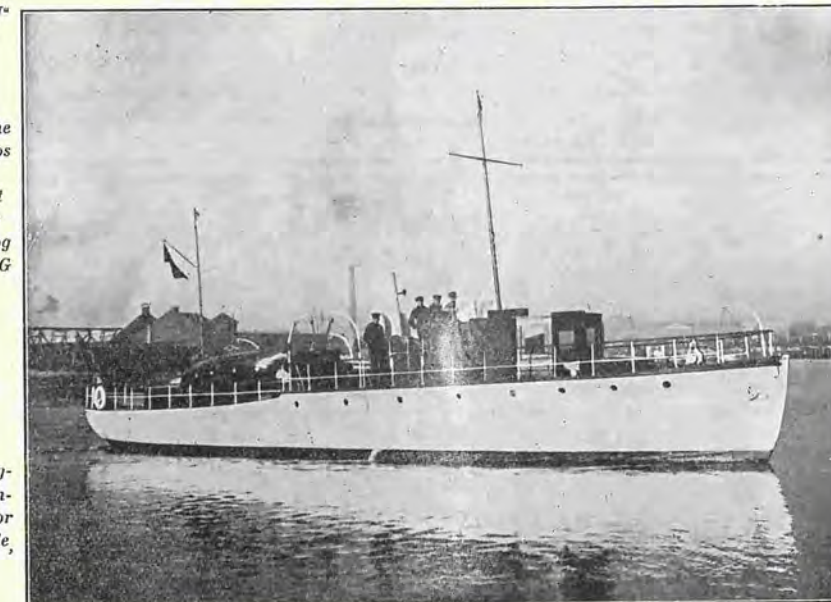
Den 9/10 1925 modtog vi en ny Ordre fra Hr. C. Carlsen paa en Thornycroft Model M/2 Motor, til Installation i en af hans andre Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorenes Uovertræffenhed.

„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 paalager 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 bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
 SYDHAVN V.

**THORNYCROFT**

TELEFON  
 CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S



# Danish Shipping Company Ltd. A/s

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

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

København K.  
Telegram-Adresse: PACAO

## LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER  
L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER  
ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.  
AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.  
ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER  
ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797 **HECKSHER & SON SUCCSRS.** Telgr.: „HECKSHERS“  
COPENHAGEN  
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS  
STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

## 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  
Eldst, bedst og billigst!  
Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## Max Møller A/s

Kvæsthusgade 5 - København  
Telf. 7986 - 12536  
Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

Søløve-



Olietøj

**N. J. Petersen & Søn** Olietøjsfabrik  
Telf. 89 & 789 Helsingør Telf. 89 & 789

ENHVER SØGUT VED, AT

## OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA  
VERDENSMARKEDET

Fabriken „OLSKIND“  
ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
3231.

Telefoner:  
AMAGER 3230.  
3231.

**Frihavns Skibsprovianterings-Forretning** (F. Mommsen — A. P. Melgaard)  
Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8892, Øbro 1862 x. 3757 y. Palsø 967 y.  
Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstrensmedium

**DICK'S  
MARINE  
OILS**

Grundlagt 1875

# Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg 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

## 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. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

## INDHOLD

Forside: Danske Englandskuttere under Storm i Nord- Paa »Louisenda«. Fortælling fra Ostindiefarernes Tid  
søen. Tegning af C.-B. af Kay Larsen, med originale Kobberstik fra Tiden.  
Under det blaa-hvide Ankerflag. Under kinesisk Flag. af Kapt. Larsen.  
Flyvertogtet til Østen. Fregatten »Jylland«s Stabelafsløbning 1860.  
Rødhaaret for en Dag. Skitse af Bj. Erichsen.  
Festlighederne i Helsingør. Nyt fra Søen.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgivet af A. S. Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvårlig 5 Kr. plus Porto: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 1 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fishersgade 21, Opgang i Porten.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.



# SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG PAA LAND.

$\frac{A}{S}$  THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

**KAY DYHR**  
Nyhavn 43 Kjøbenhavn K.

Repræsentant for  
**THEODOR ZEISE,**  
Altona-Ottensen,  
Skibsskruer af Bronze, Staal  
og Støbejern.

Telf. Helrup 1619  
Værk. Dannelsø  
Øbro 4198  
Kirsleinsgade 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 Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.

Brug Kedelrensingsbriketten

**„REN S O“**

er syrefri og renser ufejlbarligt.

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN**  
PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.  
STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

**SPARE-**

findes i over 100.000 danske Hjem. Er en Betryggelse ved Død og Sygdom

Alle Oplysninger

**DANSK SPARE SELSKAB**

Hovedkontor: NØRREVOLD 3, København.

Telefoner: 9380 - 10263 - 10264.

Repræsentanter overalt.



**U H R E T**

opsparer til Konfirmation, Jul o. s. v., alt efter Begæringens Art.

gives beredvilligst.

**Sømandshøjskolen i Svendborg.**

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

**C. K. HANSEN**

Telegr.-Adresse: HANSEN.

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.

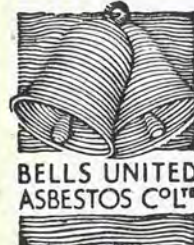
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



Telefon Nr. 1403

**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON 1403

Telegr. Adr.: Amiante

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

**T O U G V Æ R K**

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER**  $\frac{A}{S}$   
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT**

Nordre Værft: Christianshavn

Telf. Central 559

Telegram-Adresse: Flydedok

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

**SKIBS- OG MASKINBYGGERI**  
3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

**Translatørskolen**

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635

— Begyndere og Viderekomne —

**DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB**  
KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-

**D.D.P.A.**

Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM



# Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



**PALLE SØRENSEN EFTF.**

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre

**Kassér ikke gammelt Tøvværk**

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

**JULIUS MARSING**

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

D'Herrer Dampskibsredere og Fabrikan-  
ters 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.

**Køleanlæg til Skibe!**

**FRIGIDAIRE** Køleanlægene, der fabrikeres af **DELCO**  
**LIGHT COMPANY**, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde:

- 1) Frigidaire kræver ringe Plads.
- 2) Frigidaire arbejder automatisk.
- 3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør.
- 4) Frigidaire anvender ikke Brinevæske.

Kompressoren kan installeres ved Skabet eller indtil 35 Mtr. fra dette.  
De mindre Størrelser kræver intet Kølevand.  
Strømforsbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.

**GENERAL MOTORS PRODUCT**

**J. INGVARDSSEN**

KATTESUNDET 4 TELEFON 12526  
KØBENHAVN B.

**IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i  
Kompasser & Nautiske In-  
strumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

**BP BRITISK PRODUKT BP**

**Persisk Dieselolie**

**"BP" Benzin**

**Fuel Oil**

**Persisk Petroleum**

England Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af Danmark.  
og er saaledes Landets største Kunde.

Støt derfor britisk Industri,  
hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

**BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP**

## UNDER DET BLAAHVIDE ANKERFLAG



understrege en genial Forudseenheds glørværdige Resultater, saa skyldes det ikke alene Motorski-  
benes Sejr over Damperne, men ganske særligt  
Kompagniets kombinerede Virksomhed. Alene  
en Oversigt vedrørende denne giver os et Begreb  
om Kompagniets uhyre Spændvidde.

Der er f. Eks. Gummi. Allerede for 20 Aar  
siden grundlagdes de store Gummplantager paa  
Malakkahalvøen, og nu da det vældige Opbud  
paa Gummimarkedets Omraade er i Opmark,  
staar Ø. K. som et af de Enkeltelskaber, der  
har det afgørende Greb med i Verdensproduktio-  
nen. Teaktræet, Gummi og Sojabønner danner  
i Forbindelse med Skov, Savmølle, Plantage og  
Minedrift de store Grundpiller i Kompagniets  
enorme Vareomsætning, men hertil kommer føl-  
gende Datterselskaber og disses Produktioner:  
Nørresundby Portland-Cementfabrik; Det Øst-  
asiatiske Industri og Plantagekompagni; Den  
danske Mælkekondenseringsfabrik; Ota, De fore-  
nede Havre- og Rismøller; Nakskov Skibsværft;  
De forenede Gummi- og Luftringefabriker; Baltic  
Cotton Company; Det sønderjydske Kompagni;  
Mommarmark Færge; Siam Steam Navigation Co.  
o. fl.

I Løbet af Aaret 1925 har Ø. K. tilført Dan-  
mark udenlandsk Valuta til et Beløb af c. 166  
Millioner Kroner og den samlede Vareomsætning  
har været ca. 930,000 Tons.

Men medens disse Kæmpetal taler deres eget  
voldsomme Sprog, arbejder Kompagniets Mænd,  
fra den øverste Ledelse, til den enkelte Funktio-  
nær, i tavs Fordybelse i det Arbejde, der mere  
end noget andet fletter Hæderskrans om Dan-  
marks Pande. Ved Eksemplets stille Magt, vi-  
ser Ø. K. ved sit Arbejde under det blaahvide  
Ankerflag, Vejen fremad for det kommende  
Danmark.

C. B.

Den Eventyrglans, som alle Dage har staaet  
som en Glorie om Skibeens Vej over Ha-  
vet, er i de sidste Par Aar svunden mere og mere.  
Verdensmarkedets Sammenbrud har gjort Skibs-  
farten og Rederivirksomhed til en skæbnesvan-  
ger Indsats, og Sjøens farende Mænd har med  
Bekymring set Hyren dale. Ogsaa den hastigt  
udviklede Teknik har vel sin Andel heri, og  
dansk Skibsfart deler herved Lod med andre  
Landes.

Naar Ø. K. nu for Aaret 1925 kan udsende  
sit imponerende Aarsregnskab og med store Tal





# FLYVERTOGET TIL ØSTEN



Plan over Ruten fra København til Tokio.

Med Støtte fra Østasiatisk Kompagni startede den 17. Marts de to danske Militærflyvere fra København med Tokio som Maal, og der er saa meget mere Grund til at fæstne sig ved denne Begivenhed, som det er første Gang danske Flyvere for Alvor er med i Verdensflyvningen, og saa fordi her — som dengang, det gjalt Dieselmotoren i Skibsfarten — ogsaa er Ø. K., som sætter Kræfterne igang og baner nye Veje.

Togtets Deltagere er Premierløjtnant Botved og Løjtnant Hersched, hver med sin Mekaniker ombord i en Fokker, der kan presses op til en Hastighed af 210 km i Timen. Turen gaar over Berlin, Lemberg, Konstantinopel, Aleppo, Bagdad, Calcutta, Rangoon, Bangkok i Siam, Canton, Shanghai, Peking til Tokio, en Strækning paa ca. 20,000 km. Regnes Vejen tilbage, bliver det

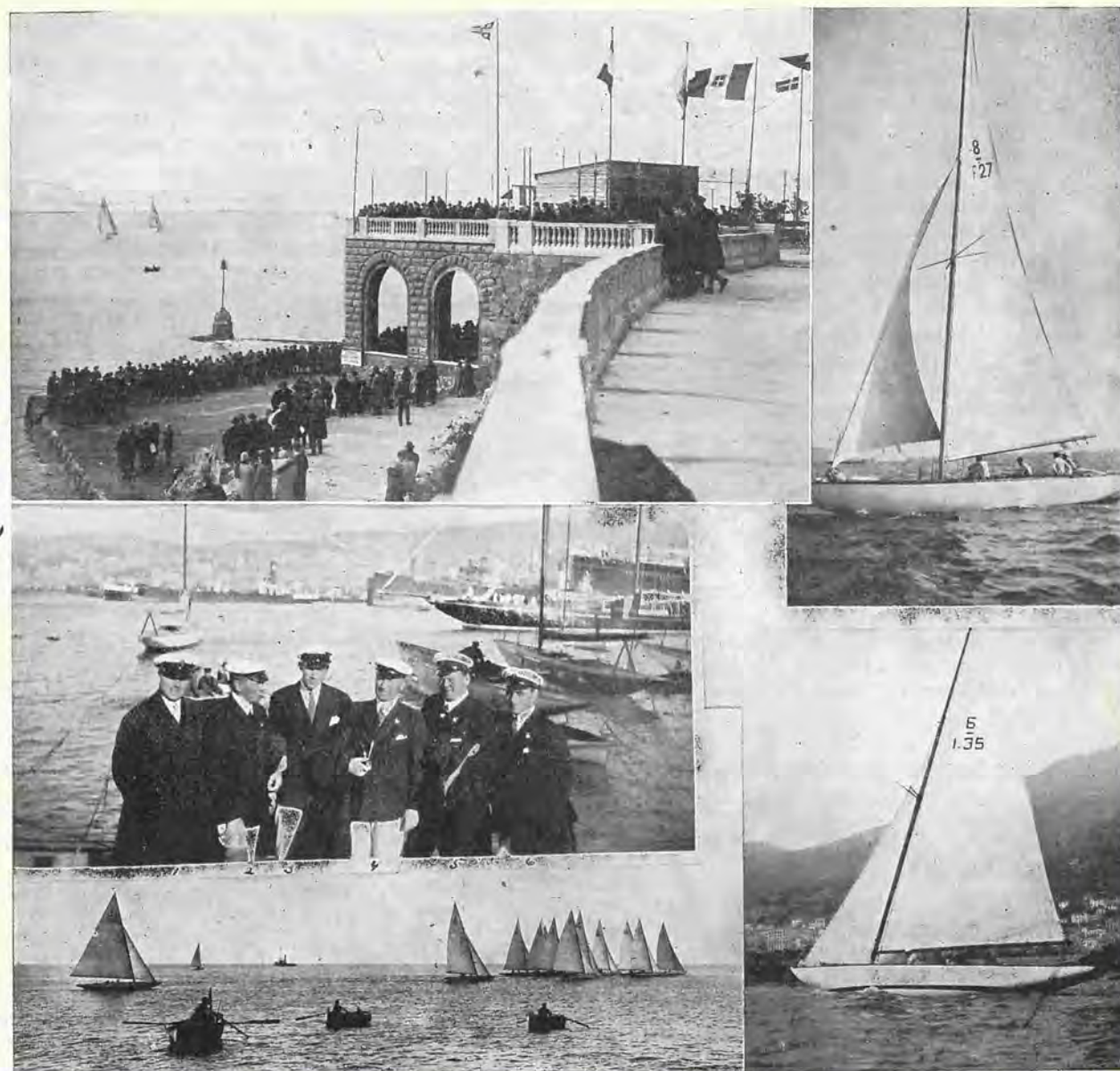
en Strækning som hele Jordens Omkreds. Der menes, at Flyverne vil kunne være i Tokio om en Maaned, Turen kunde gøres langt hurtigere, men der flyves jo kun nogle Timer om Dagen; sidst i Maj ventes de at være hjemme igen.

Hvor ofte har vi ikke herhjemme hørt om Flyvere, fremmede Flyvere, der krydsede Luften Jordan over, fra deres Hjemland til de fjerneste Afkroge af vor Globe eller hele Jordan rundt. Atlanterhavsflyvninger og Jordomflyvning er allerede fuldbyrdede Kendsgerninger, men de var i al deres Eventyrlighed os saa underlig fremmede. Først nu, da vore egne, nu da vort eget Flag, glider frem under Himlens Blaa, vidt over de fjerne Lande, først nu er det, som om vi selv rigtigt er med. De fjerne Kysters Eventyr, som hidtil var Skibets efter maanedlange Rejser, disse Billeder vil nu som et broget Tæppe oprulles for Flyverens Blikke i færre Dage, end det før tog Uger, ja Maaneder at naa den samme Vej.

Den Betydning, det har for vort Land at Flaget vises, behøver ikke at understreges her, og i de Egne, hvorhen Togtet nu gaar, har det danske Flag i mange Aar vajet fra Agterstavnen af mangen stolt Damp og Motorliner, Det Østasiatiske Kompagni's.

Den nye Linje, som Kompagniet nu drager gennem Luften, har den skønneste Kølvaandsstribes at styre efter, men med Flaget fra Luften har Østasiatisk Kompagni endnu engang rettet vore Øjne mod Stjernernes glimtende Lys.

C. B.



## Fra Kapsejladserne ved Genua.

Vi bragte i sidste Nr. Resultaterne fra Kapsejladserne ved Genua. Nu har Hr. Dir. Vett venligst overladt os ovenstaaende Billeder til Reproduktion i *Vikingen*, de forestiller følgende:

*Øverst tv.:* Startpladsen ved Lido udenfor Genua. Baanen omsejles 3 Gange af 6 Mt. og 4 Gange af 8 Mt. Man kan overalt fra Kysten følge hele Sejladsen.

*I Midten:* Det danske Team ved Genua-Sejladserne. Fordelingen i Baadene var saaledes: »Bambi«, Christian Nielsen og Hugo Marx Nielsen; »Nordug«, Valdemar Nielsen og Niels Benzon og »Bonzo«, W. Vett og C. V. Evers. — Billedet ses i følgende Orden fra venstre: Benzon, Valdemar Nielsen, Hugo Marx Nielsen, Vett, Christian Nielsen og Evers.

*Nederst tv.:* 6 Mt. Start ved Genua.

*Øverst th.:* »l'Aile IV«, fransk 8 Mt., lige før Start. »l'Aile IV« var den franske Udfordrer om »Coppa d'Italia«. Italien vandt som bekendt Pokalen paa Grund af den franske Baads Uheld.

1. Dag: »l'Aile IV« var først, men blev diskvalificeret for Berøring af Mærke. Italien vandt.

2. Dag: Sejladsen blev afbrudt, da Tiden var udløbet. Den franske Baad var først.

3. Dag: Den franske Baad brækkede Masten, den laa et godt Stykke foran den italienske. Italien vandt.

*Nederst th.:* Italiensk 6 Mt. »Venilla«.



## En Aarsberetning.

Stage-Drengene i 1925.

Netop som »Georg Stage« staar foran sit Togt, har Stiftelsen Georg Stages Minde udsendt Beretning for sidste Aar, altsaa 1925.

Man havde som sædvanlig 80 Drengene om Bord, men Ansørgernes Antal var 145. Elevernes Gennemsnitsalder var 15 Aar og 5 Maaneder, og deres Forældres Erhverv var følgende: Søfart og Fiskeri 11, Landvæsen 13, Haandværk 19, Handel 11, Tjenestemænd og Lærere 8 og forskelligt Erhverv 10. De 19 af Drengene hørte hjemme i København, 38 paa Øerne og 23 i Jylland; 17 af dem var enten faderløse eller uden Støtte af Faderen. Efter Togtet har Stiftelsen skænket Skibskiste og Kjøleklæder til Elever, som trængte.

Selve Togtet, der startedes den 16. April og afsluttedes den 12. September, var det sædvanlige med Sejladis i de hjemlige Farvande og en Nordsøtur. I alt blev der foretaget 1202 Manøvrer. Skibet var let i 1097 Timer, og der blev sejlet i 34 Nætter.

Regnskabet balancerer med 105,000 Kr., hvoraf 20,000 er henlagt til Reserve- og Fornylsesfond, medens der overføres 5600 til 1926.

Skibet førtes som sædvanlig af Kaptajn Junker, der ligesom de 7 Styrmand om Bord og Regnskabsføreren alle har faaet deres Uddannelse i »Georg Stage«.

## Hval i Lille Bælt.

En Kæmpehval blev forleden observeret i Lille Bælt. Den var saa stor, at man først ansaa den for at være en Undervandsbaad.

## De grønlandske Skibe. — Sejlsplanen lagt.

Besejlingsplanen for de grønlandske Skibe er nu definitivt lagt, omend Styrelsen selvfølgelig forbeholder sig mulige Ændringer. Vi skal give en Oversigt over Planen:

»Gustav Holm« afgaar 20. Marts og indleder dermed Sæsonen. Derefter er Rækkefølgen denne: »Nordlyset« 24. Marts, »Hans Egede« 27. Marts, »Ceres« 31. Marts, »Gertrud Rask« 10. April, Fragtet Skib ca. 1. Maj, »Gustav Holm« ca. 20. Maj, »Hans Egede« ca. 22. Maj, »Gertrud Rask« ca. 1. Juni, »Nordlyset« ca. 3. Juni, »Ceres« ogsaa ca. 3. Juni, Fragtet Skib ca. 1. Juli, »Hans Egede« ca. 22. Juli, »Gustav Holm« ca. 1. August, »Gertrud Rask« ligeledes ca. 1. August, Fragtet Skib ca. 14. August, »Hans Egede« ca. 25. Septbr. og endelig som sidste Skib »Gertrud Rask«, der fagaar omkring 1. Oktober.

»Gustav Holm« skal først paa sin 3. Rejse, altsaa 1. August, til Scoresby-Sund.

## Grækerne indfører Lodstvang.

Ifølge en Meddelelse i »Efterretninger for Søfarende« hersker der nu Lodstvang ved Indsejlingen til og Udsejlingen fra alle Havne i Grækenland.

## En Sømandshilsen.

Da Damperen »Scandia« af København forleden passerede Svaneke, tudede den med Sirenen og hilste med Flaget, fortæller de bornholmske Blade.

Det var Føreren, Kaptajn Hellesten, der paa denne Maade hilste sin gamle Mor, der bor i Svaneke.

## Island—Danmark.

Den islandske Regering faar, som man véd, i denne Tid bygget et Inspektionsskib paa Flydedokken — Islands første virkelige Inspektionsskib. Inspektionstjenesten har hidtil været forrettet af et dansk Skib i Forbindelse med den islandske Bjergningsdamper »Thor«, som imidlertid ikke, trods sin Armering, rigtig har kunnet hamle op med de destore fremmede Trawlere. Nu forandres Forholdet imidlertid. Det nye Inspektionsskib bliver et kraftigt, vel bevæbnet, anseligt Skib, nærmest camoufleret som Trawler, og til dets Fører er udset »Thor«s tidligere Fører, Kaptajn Joh. P. Jönsson.

Kaptajn Jönsson, der netop er kommet hertil for at føre Tilsyn med Inspektionsskibets Bygning, har faaet sin Uddannelse her i Danmark og er i øvrigt dansk gift. Han tog Styrmandseksamen fra Marstal, gennemgik derefter Reserve-Kadetskolen her i København og gjorde derefter Tjeneste i Marinen i 4 Aar. Som Fører af »Thor« har han vundet almindelig Tillid i islandske Søfartskredse, og inden han nu forlod Island blev han fejret med en Fest i Vestmannaøernes Redningsforening.

## »Emma Mærsk« solgt til Norge.

Et Telegram fra Oslo meddelede, at den norske Amerikaline har købt Motorskibet »Emma Mærsk«, tilhørende A. P. Møller. Skibet skal indsættes i Stedet for Damperen »Ranefjord« i Pacifikrute og overtages i Løbet af Marts. Den faar Navnet »Førdefjord«.

Det var, som man husker, »Emma Mærsk«, der sad fast i Isen i den finske Bugt og blev undsat af Isbryderen »Isbjørn«.

»Emma Mærsk« laster ca. 10.000 Tons. Det er et ganske nyt Skib, bygget paa Odense Skibsværft i 1924.

## Skibstab.

Lloyds Registers Oplysninger viser, at der i 3. Kvartal 1925 forliste og kondemneredes 40 Dampere og Motorskibe paa 41360 Br. Tons og 19 Sejlskibe paa 14823 Tons. I andet Kvartal var Tabene henholdsvis 86837 T. og 13094 Tons. De ophuggede Skibe etc. beløb sig til 55 Dampere og Motorskibe paa 148255 Tons og 28 Sejlskibe paa 26735 Tons.

Procentvis var Tabet for Dampertonagen for Japan 0,220 pCt., derefter kom British Dominions med 0,16 pCt., Frankrig 0,14, Grækenland 0,13, Holland 0,10, Storbritannien og Italien 0,007, Sverige 0,03, Tyskland 0,02 og Norge 0,01. De Forenede Stater, Danmark og Spanien havde intet Tab i Kvartalet.

Sejlskibstabet i Procent var for Italien 0,98 pCt., De Forenede Stater 0,49, British Dominions, Spanien og Sverige havde 0,41, 0,76 og 0,26, medens Storbritannien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Holland og Norge intet Sejlskib mistede i Kvartalet. Japansiske Skibe er ikke medregnet.

## Længe undervejs.

De sidste Dages haarde Vejr i Nordsøen har bevirket, at flere Fiskekuttere har været 10—12 Dage undervejs fra Helgoland til Esbjerg, skønt Turen i Almindelighed kun tager godt 1 Døgn.



# Hamlet — Kronborg

Citat fra Shakespears Hamlet, Kampscenen i sidste Akt.

Kongen:  
— Sæt Bægrene med Vin  
paa Bordet dér. — Hvis Hamlet giver nu  
det første eller andet Stød, og hvis han  
gengælder Stødet i det tredje Udfald,  
skal alle Skansernes Kartover dundre;  
da drikker Kongen paa Prins Hamlets Held,  
og i hans Bæger skal en Perle kastes  
saa kortelig, som ikke fire Konger  
tilsammen har i Danmarks Krone baaret.  
Kom hid med Bægrene, lad Pauken saa  
fortælle til Trompeten, og Trompeten  
til Kanoneren udenfor, Kanonen  
til Himmelen, og Himmelen til Jorden:  
»Nu drikker Kongen Hamlets Skaal!« — Begynd —  
og I, Kampdommere, giv nøje Agt.

Denne stolte Tale, disse skønne Ord er jo kun Optakten til Prins Hamlets Kamp og Død. Kampen er aftalt Spil, men Hamlet sejrer — og dræbes af den Gift, hvori Spidsen af Leartes Kaarde er dyppet.

Dog Hamlet lever. Udødeliggjort er denne dybe

og rige Menneskeskikkelse, som selve dens Skaber er det, den udødelige Shakespeare. Thi for Alverdens Kulturmennesker lever Hamlet endnu i Skyggen af Kronborgs ærværdige og renaissancestolte Mure, i Læ af Bastioner og i Slottets Sale, hvor Ekkoet af gjaldende Pauker og Trompet og Kartovers Torden endnu sidder mod dirrende, blyndfattede Ruder, de som eengang spejlede Pokalers Glans og tændte Faklers Flammeskær.

Men Perlen, der kastedes i — den levende — Hamlets Bæger — det er den Skønhedsaabenbaring, som Kronborg er i sig selv.

Som Shakespeare skænkede os Hamlet, saaledes byggede en evig dansk Konge det underkønne Kronborg — eller maaske har Stedets Skønhed og Romantik i Forbindelse med det gamle Heltesagn inspireret Digteren.

Hvorom alting er, saa blev Kronborg og Helsingør ved Hamlet hele Verdens aandelige Eje. Lad os da haabe, at Sommeren, som kommer, maa aabenbare de Tusinder af Fremmede, vi venter, Kronborgs verdensberømte Skønhed i et fortryllende Skærsommerlys.

C. B.





Billedet forestiller:

Kongens Taarn paa Kronborg, ogsaa kaldet grønne Taarn eller Drejertaarnet. Rundt om Taarnet ses Vægtergangen.

Kongetaarnet er den Del af Slottet, som straks aabenbarer sig for Beskueren, der kommer fra Landsiden. I Baggrunden skimtes Dronningetaarnet, der nu benyttes som Fyr. Slotsfløjen mellem disse to Taarne er Kongefløjen; her havde Kongefamilien sine Værelser, Kongens mod Vest og Dronningens mod Øst. Her findes den Dag i Dag flere Loftsdekorationer, Døre og Kaminer fra Chr. IV's Tid. Fra denne Fløj havdes en prægtig Udsigt mod Nord over mod Svenskekysten, og tillige, da den østlige Fløj mod Vandet var lavere, Udsigt over Sundet.

Trods alle mismodige Profetier maa vi ønske Komitéen for Sommerens Begivenheder i Helsingør Held og Lykke i dens Bestræbelser. Kronborg — og Helsingør — er med sin Arkitektur, sin Beliggenhed og sin Romantik vel nok en Rejse værd, enten den saa begynder i Danmark, Sverrig eller England.

*Isvanskelighederne er endnu ikke ophørt.*

De baltiske Isvanskeligheder er stadig aktuelle. The Baltic and White Sea Konferenca har saaledes modtaget følgende Telegrammer:

*Hangö:* Den ny Isbryder »Jääkarhu« er stationeret udenfor Utö og hjælper ind- og udgaende Dampere. Foreløbig har den befriet 6 Skibe. Besejlingen ventes nu gennemført uden alt for store Vanskeligheder.

*Reval:* Aabent Vand ud til Pakeort. Nordvestlig Storm har ført Pakisen hen imod Sourup Nargen. Isbryder gaar igennem uden Vanskelighed.

*Riga:* Tø om Dagen, men Frost om Natten. Fremherskende sydvestlige Vinde.

*»Svecia«s Forlis. — En Toldfunktionær »glemt« ombord paa det synkende Skib.*

Stockholm-Damperen »Svecia«, som strandede ved Kjærringøen, maa nu anses for forlist. Det var lykkedes at bringe Damperen flot, da der opstod en svær Søgang, hvorved Skibet sprang læk og begyndte at synke. Bjergningsmandskabet maatte skynde sig over paa det andet Fartøj, inden »Svecia« gik til Bunds. Besætningen førtes ombord i en Motorredningsbaad. Da denne var paa Vej til Kjærring-Øøen, opdagede man, at en Toldtjenestemand savnedes. Redningsbaaden vendte nu om og søgte flere Timer efter Vraget, men paa Grund af den stærke Taage kunde man ikke se det. Først om Morgenen opdagede man det og fandt ombord paa

Vraget Toldembedsmanden, der endnu var i Live. Ved en Redningsline bragtes han ombord i Redningsbaaden.

*Kollisionen mellem »Kong Haakon« og »Graadyb«. — Søforhør i Esbjerg.*

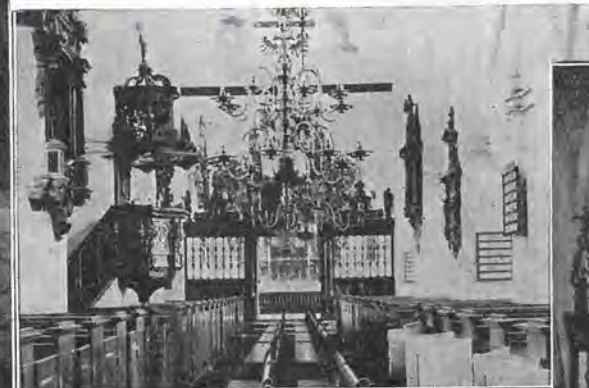
Ved Retten i Esbjerg blev forleden afholdt Søforhør i Anledning af Dampskibet »Kong Haakon«s Kollision med Sandpumperen »Graadyb« den 26. Februar ved Barren. Sandpumperens Fører, Kaptajn Moth forklarede, at man havde brugt Taageklokken meget kraftigt. Han havde hørt »Kong Haakon«s Taagehorn, da han pludselig saa Damperens Skrog et Par Skibslængder borte. Han forsøgte at manøvrere for at undgaa en Kollision, men forgæves.

Kaptajn Pape paa »Kong Haakon« erklærede, at han først havde hørt »Graadyb«s Klokke 2—3 Minutter før Sammenstødet. Kaptajnen var iøvrigt af den Mening, at »Graadyb« havde ligget 200 Meter ude i Sejllobet i Stedet for inde ved Kanten. Han vilde gøre gældende, at Aarsagen til ollisionen maatte ligge i, at »Graadyb«s Klokke var for daarlig, men dette bestredes af Vandbygningsvæsenets Repræsentant.

Sluttelig nedlagde Havneingeniør Skadhede paa Vandbygningsvæsenets Vegne Krav om Erstatning paa 17.100 Kr., som Skaden paa »Graadyb« var vurderet til. Han karakteriserede det som uforsvarligt, at »Kong Haakon« i tæt Taage styrede ind i Sejllobet med en Fart af 12 Mil i Timen.



Nogle karakteristiske Billeder fra Kronborg Slotskirke og fra den gamle Sømandskirke Sanct. Olai.



Billedet øverst tilvenstre viser Indgangen til Kronborg Slotskirke. Forneden tilvenstre ses Kirkens Indre med dens oprindelige og rigt prydede Træværk i Stolestader og Pulpitur, i Kongestolen og Alteret. I Midten foroven vises det Indre af *Sant Olai Kirke*, fra det 15. Aarhundrede. Paa Billedet ses den prægtige, udskaarne Prædikestol med Frederik III's Navnetræk, og i Baggrunden de store Egetræsgitterværk med de tolv Apost-

le. Det lille Epitafium tilhøjre er til Minde om Søhelten Herluf Trolle og hans Hustru Birgitte. Nedenunder dette Billede ses et Brudstykke af Alteret. Dette er enestaaende af sin Art, over 20 Fod højt med et Mylr af Udskæringer og Forsiringer, Motiver fra Bibelen. Tilhøjre et Billede fra Siden af Koret og det rige Billedskærerarbejde. Stolestadet i Forgrunden er Herluf Trolles.

*Stigende Krav om Motorskibe. — Over Halvdelen af den bestilte Motortonnage er til England.*

I den sidste Tid er der rundt om i de forskellige Lande bleven bestilt 30—35 Motorskibe af forskellige Klasser og med en samlet Tonnage paa ca. 200.000 Br. Tons. Dette kan uden Overdrivelse siges at være ensbetydende med, at Rederne har besluttet sig til at gaa over til Anskaffelse af Motorskibe, naar de skal have ny Tonnage. Den Dampertonnage, der samtidig er bestilt, beløber sig næppe til mere end en Trediedel af Motorskibstonnagen. Over Halvdelen af disse Skibe og langt over Halvdelen af den bestilte Motorskibstonnage skyldes Ordre fra britiske Redere, og desuden har britiske Værfter fra Udlandet modtaget fem Ordre paa Motorskibe.

Særlig Betydning har den Kendegerning, at en meget stor Del af disse Skibe bygges til Redere, der samtidig har haft Dampere og Motorskibe i Drift. De nye Ordre viser saaledes, at disse Redere er kommet til den

Overbevisning, at Oliemotoren for dem er mere økonomisk end Dampmaskinen.

Om de i England bestilte Fragtskibe meddeles, at med een Undtagelse er den gennemsnitlige Fart, lastet, 13 Knob og derover; for Passagerskibene er Farten selvfølgelig større. De to nye Skibe paa 9500 Tons til Rotterdam Lloyd skal holde 14 Knob.

De i England bestilte Skibe faar næsten alle 2 Skruer, medens de to nævnte Rotterdam-Skibe kun faar en Motor paa 5200 bhp. Naar man ser paa de sidste Bestillinger, faar nogle Skibe enkeltvirkende og andre dobbeltvirkende Motorer, hvorfor Udviklingen af en Universalttype af Motorer for alle Motorskibe synes saa fjern som nogensinde.

*Dan Broströms Formue.*

Efter hvad svenske Blade meddeler, er Skibsreder Dan Broströms efterladte Formue opgjort til godt 13½ Million Kroner.





Billedet forestiller Dronningetaarnet og Bastionmurene med Broen over Slotsgraven.

Der er en egen dyster og frygtindgydende Stemning over Kronborg Slotsgrav flankeret til den ene Side af de høje Bastionsmure. Og Stemningen brydes kun for et Øjeblik, rent sindbilledligt af det uforsagte lille Træ, der som et forvildet Skud har slaaet Rod i Murens Revner. Bag disse klippefaste Mure ligger de verdensberømte Kasematter, endda i to Etager. Her var det, Shakespeare lod Hamlet møde Faderens Aand, som man troede holdt til dybt nede under Jorden i disse dystre Hvælvinger. Kasematterne selv er saa rummelige, at de kan rumme en stor Besætning.

Naa, for saavidt behøvede vi ikke Hamlet eller hans Faders Genfærd for at faa noget ud af Kasematterne, de har i sig selv deres egen Historie og Drama, hvorom skal berettes en anden Gang, og saa har de *Holger Danske*.

#### Kapløbet til Nordpolen. — Den første Ekspedition i Aar via Grønland.

Fra New York telegraferes til »Lokal-Anzeiger«:

I Slutningen af denne Maaned starter den første af de Ekspeditioner, der i Aar vil foranstalte Kapløb til Nordpolen, nemlig den amerikanske Flyver Byrd's.

Han benytter en Fokkermaskine og ledsages af 3 Mand. Ruten gaar over Kings Bay til Spitsbergen og derfra til Grønland.

De nødvendige Tilladelser til Landing i Grønland er erhvervet hos den danske Regering.

#### En Matros druknet.

Da Damperen »Lilleborg« var paa sin sidste Rejse over Nordsøen, kom en Braadsø ind over Forskibet og rev Letmatros Poul Ramberg med over Bord. Maskinen blev straks stoppet, og der sloges Fuld Kraft Bak, samtidig med at alle Mand purredes ud.

Den Forulykkede saas drivende et Stykke i Læ, men efter nogle Øjeblikkes Forløb forsvandt han.

Baaden var gjort klar, men det var forbundet med den yderste Livsfare at gaa i den, og da det saas at være unyttigt, blev den ikke sat ud.

Efter nogen Tids Forløb fortsatte Damperen Rejsen.

#### En smuk Præstation.

Svenska Amerikalinjens Motorskib »Gripsholm« er indkommen til Gøteborg fra New York paa sin 3die Rejse østpaa og har denne Gang gjort Turen fra Ambrose Fyr til Vinga Fyr paa 8 Dage, 12 Timer og 24 Minutter. Fartajets Gennemsnitshastighed har paa den nævnte Strækning saaledes været 16,85 Knob. Hastigheden har under hele Turen ikke været lavere end 16,6 Knob og højere end 17,3 Knob, og altsaa ikke varieret 1/2 Knob fra Gennemsnitshastigheden. En saadan Rejse maa

paa denne Aarstid siges at være en god anbefaling for det nye Maskineri — Burmeister — Wains dobbeltvirkende Dieselmotor.

#### Skibsbygnings-Meddelelser.

Fra skotske Skibsværfter søsattes i Februar 15 Skibe paa 35,377 Tons. Heraf blev de 34,077 Tons bygget paa Clyde, hvor Aarets første 2 Maaneders Produktion bestaar af 25 Skibe paa 69,500 Tons for samme Periode i Fjor og imod 93,430 Tons for 1921. Der meldes nu om mange nye Bestillinger, og Udsigterne er udpræget bleven bedre.

Der meddeles fra Genova, at Cantiere Navale Triestine i Monfalcone har faaet en Bestilling paa fire Motorlinere, hver paa 12,000 Tons, fra Lloyd Brasileiro Co. Skibene skal forsynes med Fiat Dieselmotorer.

Hamburg—Amerika-Liniens nye transatlantiske Liner »Hamburg« paa 21,000 Br.-Tons skal begynde sin Jomfrurejse den 9. April. Som Nyhed for dette Skib kan anføres, at der paa Dækket er en 150 Fod lang og 49 Fod bred, aaben Plads til Idræt.

#### Provinsens Havnetakster.

Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte som bekendt fornylig en Kommission til at overveje Spørgsmaalet om en Revision af Provinsens Havnetakster.

Kommissionen har i disse Dage paabegyndt sit Arbejde ved at indsamle Oplysninger om Forholdene i de forskellige Havne, ligesom de interesserede Firmaer og Institutioner faar Meddelelse om, at de kan rette Henvendelse til Kommissionens Sekretariat. Industriraadet samler Materialet for Industriens Vedkommende, og Rederiforeningen for Redernes Vedkommende.

## HELSINGØRS HAVN VED VINTERTID



Isen dækker Sund og Bælt, alle Fyrskibe er inddragne, og Sneen ligger alenhøjt i Gaderne.

Paa saadanne Vinterdage har Helsingørs Havn sin allerstørste Charme. Der er noget over de gamle Bygninger ved Havnen og Lodshuset ude paa Molen, der

minder om hollandske Forposter ved Nordsøen og fjerne Tiders Romantik, da Baner, Færger, Dampere og den Slags heldigvis ikke var kendt endnu.

#### »Frederik VIII« tilbage fra Gøteborg.

Skandinavien—Amerika-Linjens Damper »Frederik VIII« er kommen tilbage fra Gøteborg, efter at Hovedeftersynet i Anledning af »Klasse« og Reparation ved »Gøtaverken« er tilendebragt. Dets første Afgang herfra til New York er fastsat til 22. April.

#### Kineserne gaar stadig paa Søroveri.

En Bande Sørovere har i Nærheden af Kongmoon overfaldet en kinesisk Damper, der havde et andet Fartøj paa Slæb. Det britiske Krigsskib »Faulknor« tvang imidlertid Banditterne til at fortrække.

#### 7 Vrag i Drift paa Atlanterhavet.

Ikke færre end 7 Vrag er i Februar Maaned rapporteret i Drift paa Atlanterhavet. Det drejer sig om følgende Skibe: Damperen »Antonie«, hvis Mandskab saa heroisk blev reddet af Amerikaneren »President Roosevelt«, endvidere den norske Damper »Johanne Dybwad«, nu imidlertid indbugseret til Falmouth, det berømte Spritskib, Tyskeren »Apis«, der tog sin Spritlast ind her i København, 2 Skonnerter, »Novelty« og »Rebraction«, begge engelske, og endelig et Motorfartøj, hvis Nationalitet og Navn endnu ikke er konstateret. Rimeligvis drejer det sig om det norske Motorskib »Plinto«, hvis Besætning reddedes af den amerikanske Damper »Casper«, som landsatte Nordmændene her i København.

#### Drivende Vrag af et større Fartøj observeret ved Hanstholm.

Ifølge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i Malmø har Føreren af Skonnerten »Ørnen« af Thurø indrapporteret, at han den 24. Februar paa 57 Gr. 15. Min. n. Bredde, 7 Gr. 29 Min. ø. Lgd. har passeret en flydende Vragdel, ragende 1 1/2 m op over Vandet og bestaaende af et Ror fra et større Fartøj.

Efter den angivne Position skulde Vraget drive om paa Højde med Hanstholm.

»Ørnen« er en større Skonnert paa godt 400 Tons. Den føres af Kaptajn H. G. Rasmussen.

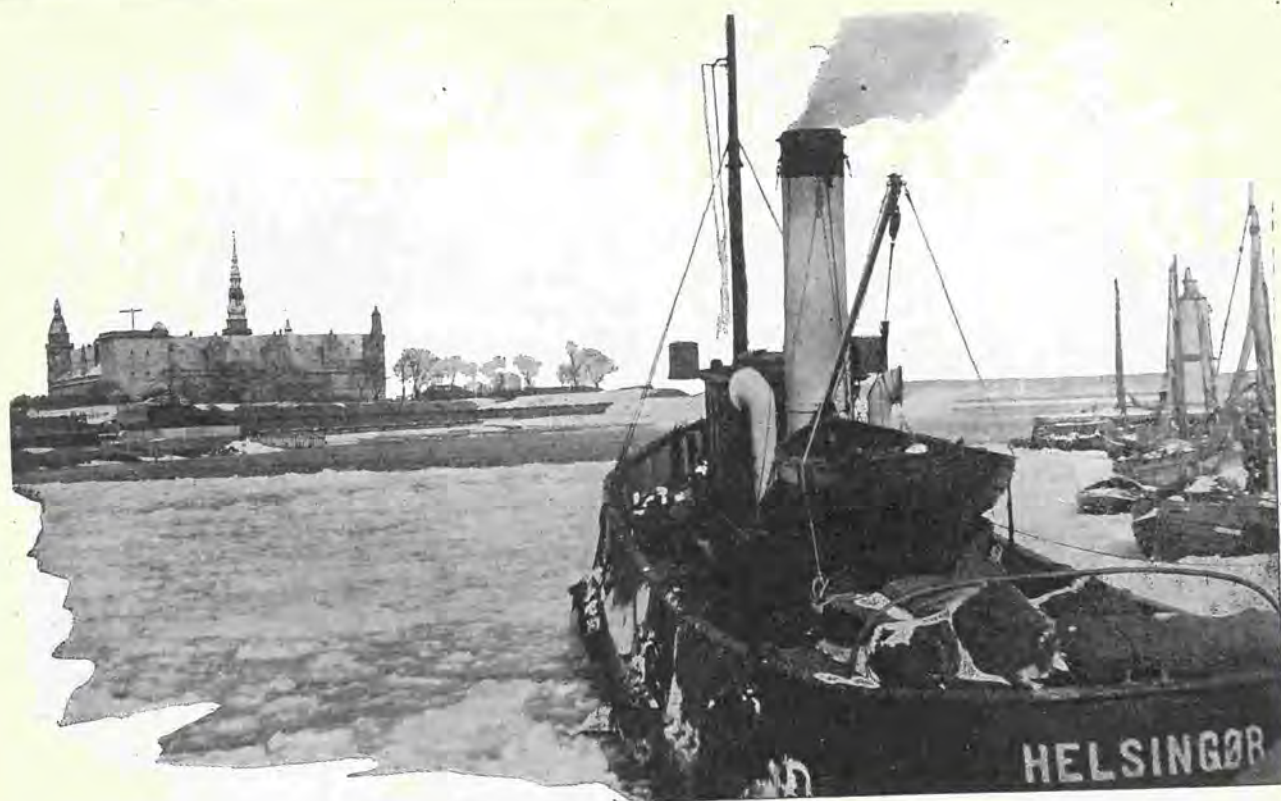
#### Under »Islands Falk«s forestaaende Togt

til Færøerne og Grønland skal Orlogskaptajn West føre Skibet, medens Kaptajn Riis Carstensen bliver Næstkommanderende.

#### Ny Formand i Roernes Københavnskreds.

Dansk Forening for Rosports Københavnskreds har afholdt Generalforsamling, paa hvilken Formanden, Repræsentant H. Toxværd, efter eget Ønske nedlagde sit Hværv. Den nye Formand er cand. jur. Aage Petersen fra Danske Studenters Roklub. Kasserer er Kontorchef Richard Svendsen, og de øvrige Medlemmer af Bestyrelsen er Malermester K. Gøtke og Assistent K. I. Crusell.





## KRONBORG OG KRONBORG MUSEET

Aldrig tager Kronborg sig smukkere ud end i Sol-skin, naar Hav og Land er dækket af Is og Sne i tindrende hvidt mod de irgrønne Tage. Bastionernes røde Mure lyser med dobbelt Varme, og oppe paa Slottet er der lunt i Museets store Sale. Paa alle Tider af Aaret er Søfartsmuseet aabent, men medens Sommeren har Tillokkelser nok, saa lønner det sig rigeligt at besøge Kronborg og Søfartsmuseet alene paa en Vinterdag. De tavse Minder i de historiske Sale taler trods Stilheden

deres eget dejlige Sprog om svundne Dage, om Storhedstid i Danmark i Helsingør og for vor Skibsfart. Besøget har hidtil været i stærk Stigning, og nu, da Militæret har rømmet Kronborg og givet Plads for Udvidelser, vil Museet sikkert selv gaa en kommende Storhedstid imøde. Museumsdirektør Lund, som udkastede Tanken om Museet, og de Mænd, som har støttet ham, ikke mindst Hr. Generalkonsul *Johan Hansen*, fortjener i højeste Grad Nationens Tak.

### Salg af tyske Skibe.

En Statistik i »Hamburger Fremdenblatte« oplyser, at et stort Antal tyske Skibe blev solgt i 1925 til fremmede Lande. Ialt solgtes 112 Skibe paa 131,022 Br. Tons imod 89.672 Tons i det foregaaende Aar. Det var fortrinsvis ældre Skibe, saaledes var 40 Skibe paa 57.705 Tons mere end 25 Aar gamle. Af Skibene gik 27.059 til Italien, 24.042 til Norge, 15.568 Tons til Sverige og 12.659 Tons til Storbritannien o. s. v.

Grunden til disse Salg var Krisen i Tyskland, hvorunder flere Rederier bukkede under. Alene i Hamburg likviderede 80 Rederier i 1925. Det største af disse Selskaber var Emders Reederei i Hamborg.

Angaaende tyske Skibes Alder oplyses, at 60 pCt. af den tyske Handelsflaade bestaar af Skibe byggede efter 1920, og i Begyndelsen af dette Aar byggedes 90,000 T. til Hamborg, 19,000 Tons til Bremen, 6400 Tons til Flensborg og 300 Tons til Stettin.

### Japansk Lov om Radio i Skibe.

I Japan er der vedtaget en Lov om Radiotelegraf om Bord i Skibe.

Ethvert japanesisk Skib, der kommer under de følgende Kategorier, maa for at faa Tilladelse til at drive oversøisk Skibsfart eller den store Kystfart, være forsynet med Radiotelegraf, undtagen i Tilfælde, i hvilken Regeringen i Betragtning af Rejsens Formaal eller andre Forhold, der skønnes at berettigede det, for en vis Periode fritager Skibet for at have Radioinstallation.

- 1) Skibe paa 2000 Br. Tons og derover .
- 2) Skibe, der har 50 eller flere Personer om Bord.

Denne Lov kommer ogsaa til Anvendelse overfor fremmede Skibe, der anløber Havne indenfor japanesisk Retsomraade.

Tidspunktet for Lovens Ikrafttræden fastsættes ved en kejserlig Forordning.

## HOS KAMMERRAADENS PAA LOUISENDAHL



MED ORIGINALE  
KOBBERSTIK  
FRA 1798 AF  
D. BERGER



AF  
KAY LARSEN



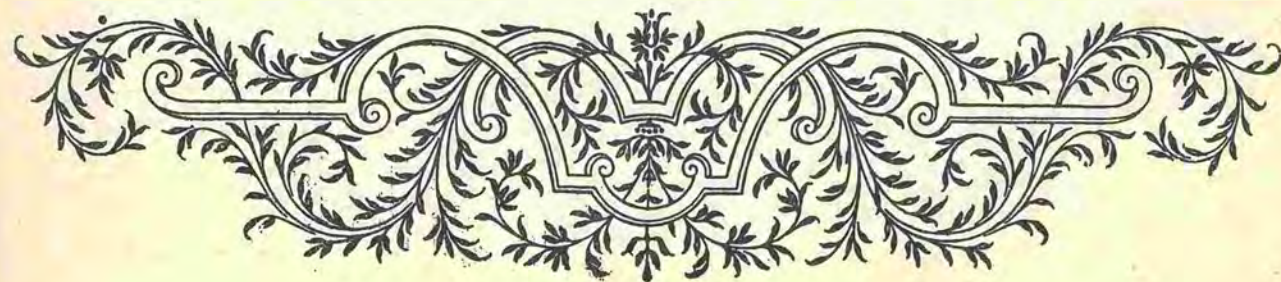
Kammerraad Jens Sigersted havde ved rastløs Flid og med mageløst Held tjent sig op. Som Embedsmand havde han haft rundelige Sportler og faaet god Indsigt i Vestindiehandelen. Da han fik Tilbud om at indtræde i Handelshuset Israel, Denner & Comp., tog han sin Afsked og kastede sig med Kraft, Lyst og Kyndighed ind i Handelsvirksomheden, og Lykken stod ham bi.

Den gamle Denner var barnløs. Han blev en faderlig Beundrer af den unge Sigersted, og da han døde i det Herrens Aar 1783, var hans unge Kompagnon indsat som hans Enearving. Hans Andel i Varer og Skibe beløb sig til 82.000 Rdlr. og hans rede Penge til 14.700 Rdlr. Da købte Sigersted det skønne »Louisendal«.

Hans gode, blide Kone oplevede ikke den Lykke. Hun havde skænket ham Døtrene Juliane og

Charlotte og døde i Barselsengen, før Charlotte var 8 Timer gammel. Saa tog Kammerraaden sin jyske Barndomsveninde, daværende Jomfru Randrup, til sig som Husbestyrerinde. Hun forgudede sin Husbond og passede Pigebørnene nogenlunde. Da hun blev en Slags Husfrue paa »Louisendal«, kendte hendes Fryd ingen Grænser. — Fruer og Madam'er søgte hende. Hun satte alle sine Penge i Stads, og skønt Fruerne lo bag hendes Ryg, og Madam'erne saa skævt til den fine Jomfru Randrup, hvis Fader (som alle vidste) var Trommeslager i Æbeltoft, blev hun dog Midtpunktet i Nyhedsbørsen og Kaffekancelliet paa »Louisendal«.

Da Kammerraadens Pigebørn var blevet voksne, var der Friere nok. De valgte efter deres Hjerter; skønt Sigersted og særlig Jomfru Randrup





kunde have ønsket Rangspersoner som Svigersønner, blev det borgerlige Folk. Juliane forlibede sig i en af Faderens Overstyrmænd og giftede sig med ham, da han blev Kaptajn paa det daværende Sigersted & Comp.s Vestindiefarer »Louisendal«. Charlotte blev gift med en lovende ung Doktor, Søren Meulenberg. Ingen af Svigersønnerne havde Midler, og da Kammerraaden havde Plads nok baade i sin Ejendom i Strandgade og paa »Louisendal«, blev Døtrene boende hos ham. Tiden gik! Kammerraaden tænkte kun paa Forretninger, Hjemmet og sine Døtre. Jomfru Randrup opgav Haabet om at blive virkelig Husfrue og slog sig paa Romflasken. Juliane styrede Husholdningen, men Charlotte blev Moder til en allerkæreste lille Jens Meulenberg. Svigersønnerne saas sjældent. Kapt. Borg var paa Fart den meste Tid og saa mere til Guinea og St. Croix end til Fædrelandet. Dr. Meulenberg havde svært ved at faa Praksis og gik saa ogsaa ud paa Tropefart — som Skibslæge.

Den rige Kammerraad havde baade Bogholder, Kasserer, Skibsinspektør og Fuldmægtige og Skrivere ligesom de store Kompagnier, og i sin Portnerbolig havde han endda et Slags For-Kancelli, som fulgte med ham ud til »Louisendal«s rummelige Portnerbolig om Sommeren. Der residerede Mads Rod med den yngste Volontær — og med sin Kone. Der blev alle Breve først synede; formodede Tiggerbreve og Breve til Folkene blev straks udskilt, og Mads Rod — eller rettere hans Kone — lod de private

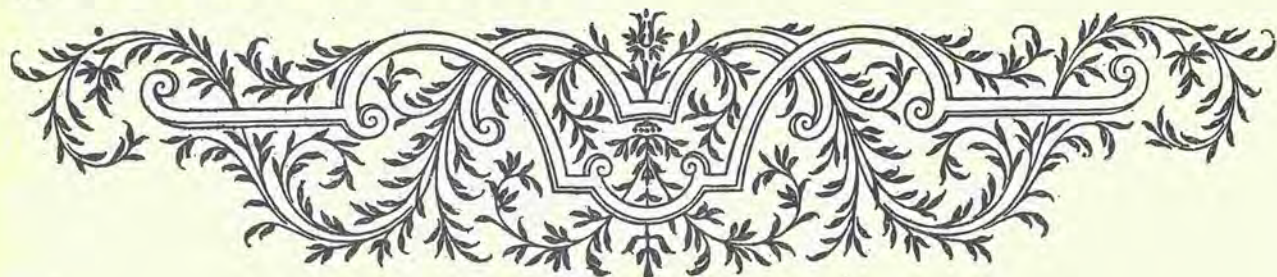
Breve gaa til Herskabet, og Rod de »kommercielle« til Kontoret paa Christianshavn.

Alt det meget Held ansporede Kammerraaden til ny Foretagender. Nu vilde han udruste sit største Skib til Ostindien. Han havde Raad til det, og det var derude fra Koromandelkysten, at de store Gevinster skulde hentes. Han var allerede naaet saa vidt, at han ligesom Asiatisk Kompagni selv assurerede sine Skibe.

Alle hans rede Penge gik efterhaanden med til Udrustningen, men han havde jo sin »Vestindieflaade« og store Varelagre at falde tilbage paa. Svigersønnerne var Fyr og Flamme for Sagen; de skulde have Førings og Sportler. Borg blev Kaptajn og Meulenberg Skibslæge paa det stolte Skib, som blev omdøbt til »Juliane & Charlotte«.

Skibet kom afsted. Det var en armeret Fregat, der i Udrustning kunde sige »Sparto« til mangt et Orlogsskib. Konsulen paa Kap berettede, at det var vel ankommet. Fra Trankebar sendte en Ven af Kammerraaden samtidig med Kapt. Borg Brev om, at alt var vel.

Paa »Louisendal« var man tryk. Der var to Naboer, som var de mest hyppige Gæster. Den gamle, afskedigede Major Sauervold, som var født i Rendsborg, og den pynkelige Lykkens Phamfilius, Mr. Valloir. Denne var kommet til Verden i Nærheden af Vallø, havde opholdt sig to Aar i Paris og var nu Danselærer i København. Takket være hans franske Væsen og Danseinstitut havde han formaet at købe sig et lille Landsted.



Han kom gerne og befandt sig godt paa »Louisendal«, hvor han gjorde Kur til den skønne Charlotte, skønt hun havde den Fejl at have et Barn med sin Mand. Da han blev »pure« afvist, henvendte han sin Opmærksomhed paa Juliane og skrev af Hævnerrighed et anonymt Brev til Meulenberg, adresseret til Handelshusets Agent paa Kap, om, at Charlotte ikke burde kunne se sin Mand i Øjnene. Alle kendte hendes Skam, skrev han med fordrejet Skrift, og at det var Synd for den kære Meulenberg, at han skulde være til Nar som en Hanrej.

Der skete nu det, at Helledet blev ked af at følge Kammerraaden. To af Vestindiefarerne forliste, og Sigersted & Comp. maatte nu sætte sin Lid til Ostindiefareren. Da kom der Efterretning om, at »Juliane & Charlotte« var indkommet til Kap for Havari.

Kammerraadens tro Tjenestefolk sørgede lige saa meget som Herskabet, mest af alle den værkbrudne Styrmand, der nu var Hovmester hos ham, og Enken efter hans Slavefarerkaptajn, som havde Husets Linned og Gangtøj under sin Varetægt.

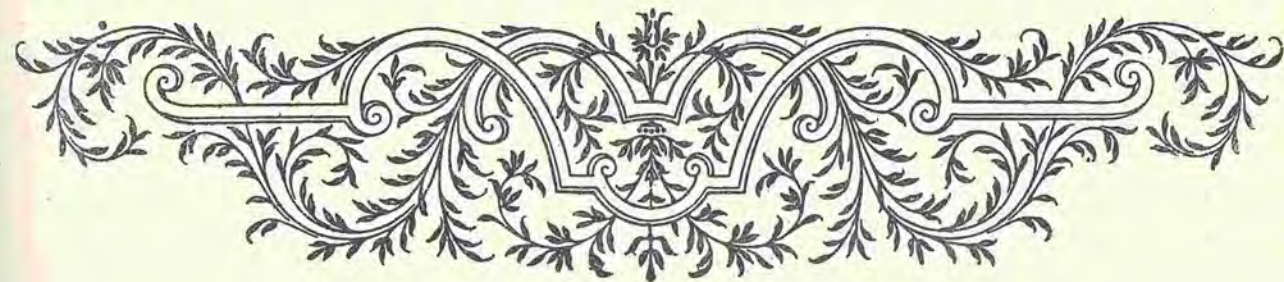
Det var i Forsommeren, og Kammerraadens var flyttet ud paa »Louisendal«. Kammerraaden gik hver Morgen op paa Udsigtshøjen og saa længe ud over Sundet, ud til Skibene, der passerede, over til Hveen og Svenskekysten, men mest til Skibene. Saa gik han en Tur i Parken og drak derefter Kaffe med Døtrene, lille Jens Meulenberg og Jomfru Randrup, der mandede sig op til at møde ved Maaltiderne. Det var alt, hvad hun

præsterede. — Der kom Brev fra Kapt. Borg fra St. Helena. »Juliane & Charlotte« var kommet dertil næsten som Vrag! Fra den Dag af var den sejge Jyde Jens Sigersted en — om end ikke knækket, saa dog en højjet Mand. Hans stolteste Udredning var en Dødssejler. Den vilde bringe ham Ruin, den vilde føre sin kostbare Ladning og hans Døtre og lille Jens' Kære til Undergang. Hans eneste Trøst var Døtrene — og Mr. Valloir, der beredvillig hørte paa hans triste Anelser og Tanker, men samtidig gjorde sig til Gode med sin Værts gode Cigarer. — Sigersted undgik lille Jens, ogsaa den grove Major, der bare brummede: »Schade! og Patzdonnerwetter! Det er Schade for de unge Mænd og de arme unge Fruen«.

Den Eftermiddag, Kammerraaden fik Brevet fra St. Helena, tog han det med sig ud paa Udsigtshøjen. Der var mange Skibe for Sydgaende. Ofte, ofte var der Skibe af hans egne imellem, og da kippede de med Flaget, naar de passerede »Louisendal«, men den Eftermiddag gled Stimen ham koldt forbi. Han faldt næsten sammen paa Bænken, men da kom Mads

Rods Kone ud til ham med en Bakke med hjemmehavne Kager. Den gode Kammerraad skulde da mærke Hjertevarme!

Men han kunde ikke spise. Han saa paa hende med taareblændede Øjne, tog en Kage til sig og nikkede taknemligt. Saa gik Madam Rod grædende til sit, og Kammerraaden stavrede op i sit store, skønne Hus og søgte til Køjs i sin Himmelseng som den mest bekymrede af alle Ver-





dens smaa Mus. — Ud paa Natten, mens han laa i urolig Slummer, drømte han, at hans Hustru sad ved hans Side. Det gav ham Ro. Men det var Charlotte, som var søgt ind til sin Fader for at berolige ham, hvis han led eller følte sig ene. Henad Morgenen mærkede han et blidt Kys paa sin Pande, og han glemte sine Sorger en Stund.

Det blev en urolig Tid paa »Louisendal«. Kun Jomfru Randrup var uforanderlig ligeglad. Hendes Venskab med den vest-

indiske Rom tog til. Der kom Efterretning fra St. Helena om, at »Juliane & Charlotte« havde fortsat Rejsen, men der var forgæves gjort Forsøg paa at faa Skib og Ladning assureret.

Kammerraadens Døtre havde kun liden Trøst tilovers til Faderen; de ventede ikke at se deres Mænd mere, og Sorgen næsten lamslog dem. De viste sig meget taknemmelige overfor Mr. Valloir, der unaturligt taalmodig daglig et Par Timer hørte paa den gamle Mands Klager. De bragte ham Vin og The — og søgte til deres Værelser for at tænke paa — og vel ogsaa bede for — de kære Mænd.

Mr. Valloir nød de stærke Havannacigarer, Drikkelsen — ja endog Kammerraadens Klager. Det glædede Mr. Valloir, at de to forgudede Mænd havde al Udsigt til at maatte holde sig borte fra »Louisendal« for bestandig. Og der vilde blive ryddet op! Den gamle Kammerraad vilde visselig dø, hvis Skibet gik under, og Mr. Valloir tænkte sig at blive Julianes Trøster, hvis der da blev noget tilbage af det store Bo.

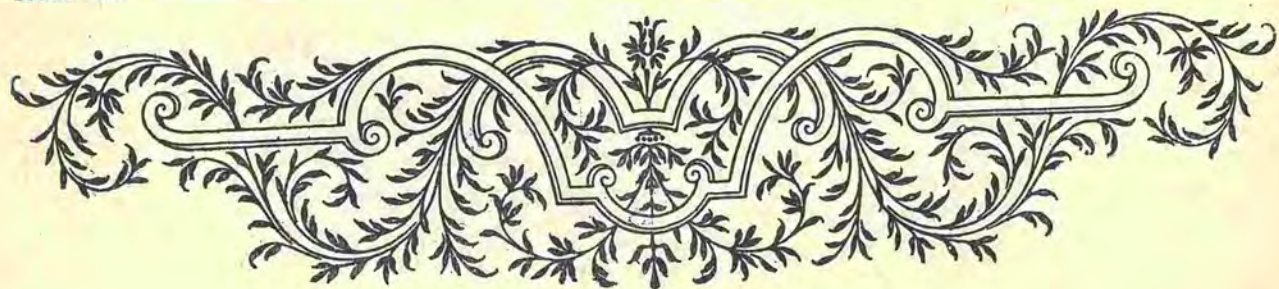
Charlotte havde ikke faaet Brev fra sin Mand, hverken fra Kap eller St. Helena. Hun vidste intet om Dansemesterens Bagtale. Derimod havde Kapt. Borg skrevet fra Kap, at Doktoren under Orkanen, hvor Skibet blev Havarist, paa en snild Maade havde fundet Udvej til at stoppe en Læk og havde hjulpet i otte Timer med at holde Læken stoppet. Meulenberg havde under hele Rejsen været Kaptajnens bedste Raadgiver.

Næste Brev var fra Madeira. Kammerraaden aabnede det med rystende Hænder. »Juliane & Charlotte« var naaet til Madeira, men der var en Del Matroser rømt for at undgaa den halsbrækkende Sejlads med det dødsdømte Skib. Skuden var blevet skør i Skroget, men en Hovedreparation vilde tage Maaneder; Ladningen vilde tage ubodelig Skade ved at opløses — og alt dette vilde koste en Formue! — Borg mente at kunne forsvare at fortsætte Rejsen. Han var dog noget bekymret, mest for den spanske Sø, men det var Sommer og den bedste Tid at komme hjemad i.

Kammerraaden var rastløs. Han gik sig træt i

Blomsterhaven — ikke i Parken; han maatte være nær Huset — om der kom Breve. Om Eftermiddagen konfererede han en Time med sin Bogholder, der mødte op hver Dag, og saa gik den gamle Herre i Seng.

Skibet naaede Lissabon, men fortsatte Rejsen, inden flere Matroser kunde rømme. Der var taget Vand og frisk Proviant ombord, og Ankeret var straks blevet hevet. Det sidste Brev kom fra Ply-



mouth en smuk Septembermorgen. Kapt. Borg, Vovehalsen, var sejlet videre efter en Dags Op- hold. Saa langt var da »Juliane & Charlotte« og alle de kære ombord! Nu var Vesterhavet tilbage.

Juliane og Charlotte var blege og nervøse, Mr. Valloir ligesaa, men den gamle Kammerraad rettede sig — og vilde ikke flytte til Byen. Han sad nu hele Dagen paa Udkigshøjen, og den glade, ubekymrede Jens legede omkring ham.

En Aften i Skumringen gled ovre under Hveen et stort Skib forbi, et Skib, han troede at genkende. Hen sendte Jens ind efter Damerne, og de kom og saa — Skibet forsvinde i Mørket for fulde Sejl ind mod Byen! Naboen, Major Saurvold, kom til. »Jeg saa det for et Kvarter siden. Schade — det var ikke vor stolte Fregattes Takkelagie«.

Kammerraaden blev siddende ude, indhyllet i Tæpper, medens Familien drak The. Mr. Valloir var med, men han havde den Eftermiddag klínket flere Gange med Jomfru Randrup oppe paa første Sal, og han var uklar. Af og til sukkede han og saa langt til Juliane.

Der lød Salut inde fra Byen. Det var dog en Kinafarer eller en Ostindiefarer, som var kommet hjem! Kl. 10 gik Kammerraaden til Sengs. Da rullede en Hyrevogn for Døren. Det var Kaptajn Borg, som sprang op ad Trappen og omfavnede Juliane i Forstuen.

Mr. Valloir greb sin Hat og vilde gaa. Bag Kaptajnens Ryg tilkastede han i sin omtagede Tilstand Juliane et Haandkys til Afsked. Kaptajn Borg saa det forfærdede Udtryk i sin Hustrus

Ansigt, vendte sig rask, — men saa løb Dansemesteren og kom ikke mere igen.

Den gamle Kammerraad græd af Glæde. Men én, der ogsaa græd, var Charlotte. Hendes Mand var ikke med. Og da hun blev oppe langt ud paa Natten, gik Borg hen til hende og sagde, at Meulenberg ikke kom ..... Han blev hos sin Fader, den gamle Medikus.

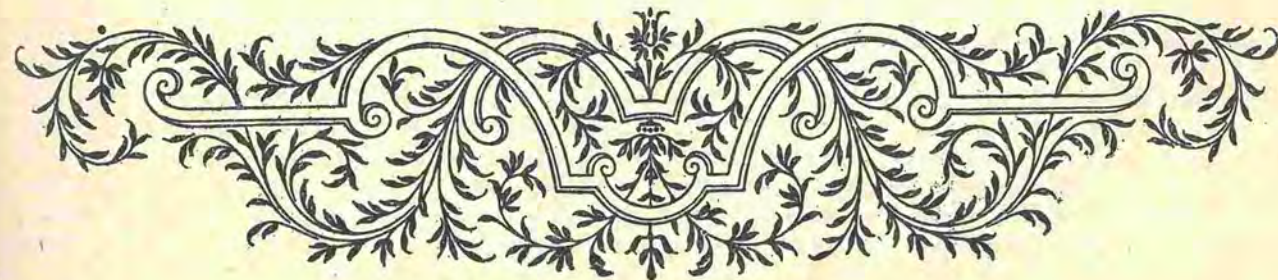
Charlotte var utrøstelig. Næste Dag kom det til Forklaring: Brevet om hendes frie Liv. Ved Hjemkomsten havde Borg og Meulenberg hørt om Mr. Valloirs Færden i Huset. Bedrøvet besluttede han at holde sig borte fra den »stakkels« Kvinde. Nu var det Charlotte, som blev mere vred end bedrøvet.

Den gamle Major kom til Frokost. Han fik Taarer i Øjnene ved at se den blege Charlotte og den sørgende Dreng. Borg maatte køre til Byen og hente Meulenberg, og denne kom — for at tage Afsked med sin utro Hustru og for sidste Gang omfavne sin Søn.

Han kom ved Middagstid. Ligesom Borg saa han rejsetræt ud, men dertil streng og sorgfuld. Charlotte satte sig til at græde,

da hun saa ham, og Drengen rakte først forgæves sine uskyldige Barnehænder op mod ham.

Da rejste Majoren sig. Han havde siddet og ventet paa dette Øjeblik: »Schade«, sagde han gravalvorlig. »En saa prægtig Kvinde — en saa brafer Mann — og herrlige Barrn! Hun er uskyldig, saasandt jeg er en forbandet gammel Gaudieb af en Artillerist. — Tal sammen!« kommanderede han og satte Stokken haardt i Gulvet.





»Tal sammen,« kommanderede Majoreren igen. »Um Gottes Willen. Jeg stiller mig i Døren, og han kommer — Thausend noch mal — ikke levende over Dørtærskelen i en Time.« Han trak en Stol hen i Døren, satte sig, trak Piben frem og saa hvast paa den unge Mand.

Dr. Meulenberg maatte smile en Smu-



le. Den gamle gigtsvage Artilleriofficer var langtfra frygtindgydende. Drengen havde nu Tag om hans Knæ, og Charlotte strakte sin kære Haand frem.

Majoren sad kun ti Minutter i Døren. Saa var alt godt.

Kammerraaden og Familien paa »Louisedal« fik en Eftersommer saa skøn, at de aldrig havde drømt saa smukt.

## UNDER KINESISK FLAG

AF KAPTAJN CARL LARSEN

Efter at have skildret den sydlige og nordlige Fyrinspektion — Nr. 10 (1925) og Nr. 1 (1926) — skildrer nedenstaaende Linier Shanghai's lokale Fyrinspektion.

Til at betjene Shanghai's lokale Fyr og Lysbøjer have »Liuhsing«, det er det sidst erhvervede af den lille Flaade, som »Coast Inspektoren« har til sin Raadighed, til at udføre de forskelliges Hverv, han er ansvarlig for.

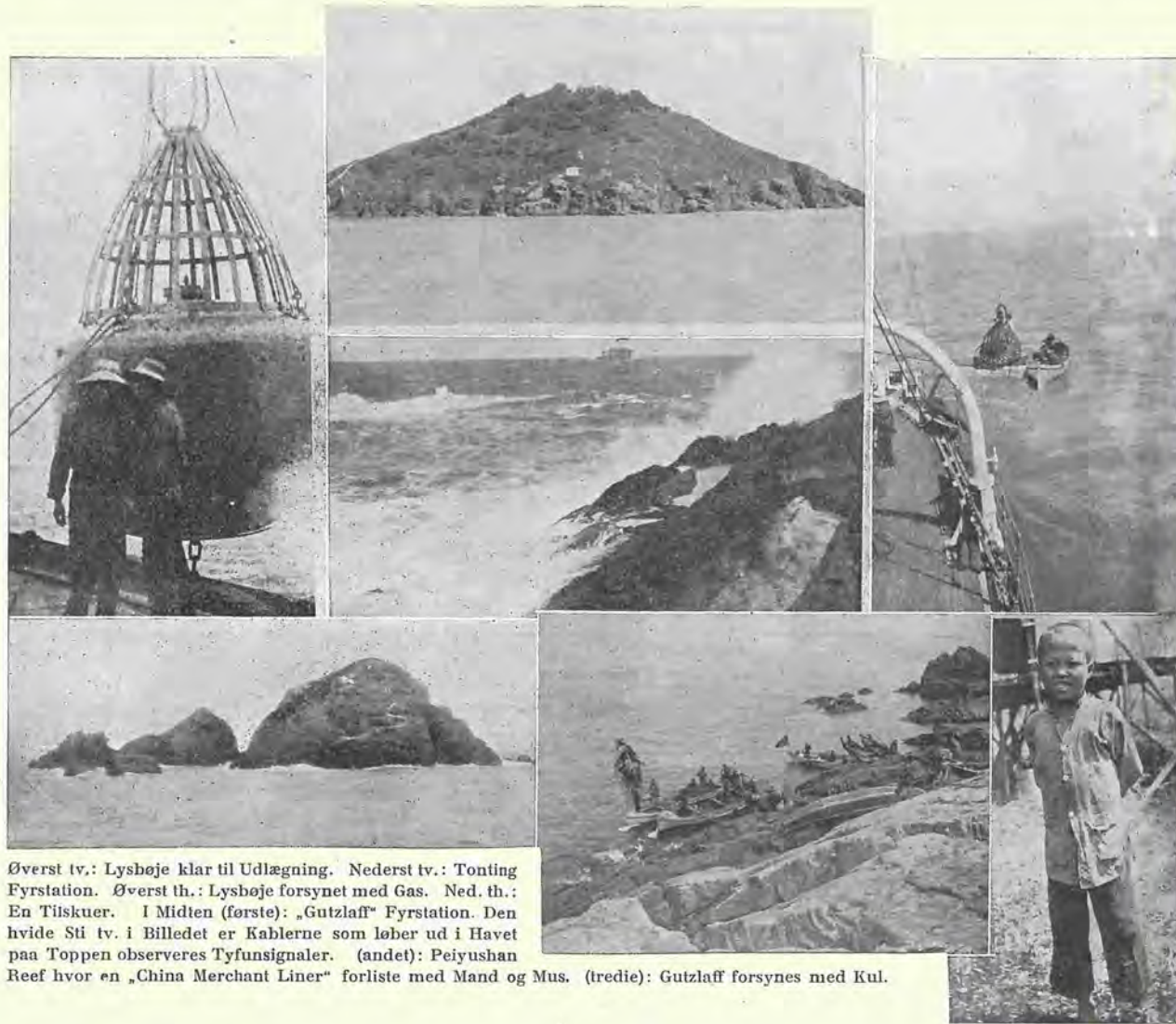
For junior Officerer er dette Skib det mindst attraktive Arbejde at udføre, er sjældent ledigt. Det er »Stand by«, Skib for alt muligt, og som saadant parat med kort Varsel til at stikke i Søen. Da den har 5 Dæksofficerer og 4 Maskinofficerer, gennemgaar ny engagerede Officerer her ombord en Prøve for at se, hvad de duer til, især med Hensyn til Baadtjeneste. Kun faa Steder faar en Sømands Lejlighed til at faa Erfaring i dette for Sømandslivet meget nødvendige Kendskab, og hvor vigtigt dette Kendskab er, har man Eksempler nok paa, hvis man har fulgt Bladenes Beretninger om de mange sørgelige Forlis i Vinterens Løb.

Fyrskibe og Bøjer som afmærker Yangtze-kiang Flodens Delta, er udsatte for et meget stærkt Tidevand og skulde en Tyfun hælde at gaa over Shanghai ved Springtid, har man set disse Bøjer omtrent under Vand; der er dog ingen Fare for, at de skal drive.

Til disse Bøjer, som er 10 Fod i Diameter og vejer  $5\frac{1}{4}$  Tons, bruges som Anker en halvkugleformet Jernbeton Klods af 2 Tons Vægt. Holdebunden her er saa god, at i Løbet af kort Tid er det umuligt at løfte denne »Sinkere«, som den kaldes, Kæden brækker ved Forsøget.

Hver 6te Uge forsyner »Liuhsing« disse Bøjer med Gas og dette foregaar selvfølgelig ved Neap-tid og med saa fint Vejr som muligt, men mangelen en Gang vover man det, baade med stiv Kuling og »Tide«, her er det, at Kendskabet til at manøvrere en Baad kommer ind.

Gasforsyningen foregaar ved, at Inspektionsskibet damper op tæt til Bøjen, firer en af Baadene i Vandet, som fører en Trosse forsynet med en stor Hage op til Bøjen og hugger den i en af de store Ringbolte, som denne er forsynet med, man hiver ind ombord og ligger saaledes i Bøjens Anker. Gasslangen føres over, 2. Maskinmester, som har med dette at gøre, tager Gasktrykket paa Bøjen og skruer Slangen paa og den pumpes op. Under dette Arbejde opholder Maskinmesteren og hans Assistent sig i »Buret« paa Bøjen; det har hændt, at Bøjen er dykket under og næsten druknet de »Indespærrede«, der jo da kun en Ting at gøre, at lade Bøjetrossen gaa, Bøjen viser sig da straks, men et Tilfælde som dette, hændes naturligvis sjældent — man har overvuderet Vejret og Tidevandet.



Øverst tv.: Lysbøje klar til Udlægning. Nederst tv.: Tonting Fyrstation. Øverst th.: Lysbøje forsynet med Gas. Ned. th.: En Tiiskuer. I Midten (første): »Gutzlaff« Fyrstation. Den hvide Sti tv. i Billedet er Kablerne som løber ud i Havet paa Toppen observeres Tyfunsignaler. (andet): Peiyushan Reef hvor en »China Merchant Liner« forliste med Mand og Mus. (tredie): Gutzlaff forsynes med Kul.

Disse Bøjer bliver tit paasejlet, især af Japanerne, som har en vis Svaghed for at løbe tæt om alle flydende Sømærker, for ikke at tale om de landlige; dernæst kommer de store Junker, som krydser op og ned ad Yangtze-kiang.

En Bøje behøver ikke meget af et Stød, førend den fine Lysmekanisme gaar ud af Funktion, den ophører med at blinke, eller maaske slukkes den helt og udsættes for Paasejling.

Som Bevis paa, hvor tæt disse Bøjer anløbes, kan nævnes et Exempel: — Paa en stor japansk Oceandamper, overgav Lodsens Kommando en Officer for et Par Minutter, medens han forlod Broen; i dette korte Øjeblik opnaede 2. Officer — midt paa Dagen —, at faa en af disse »Fairwaybuoys« i Skruen. Bøjen ødelagdes naturligvis og Skibet maatte i Tørdok for at faa ny Skrue.

Disse Paasejlinger skaffer »Liuhsing« mange ekstra Ture.

Ved Betjeningen af de lokale Fyr, spiller det stærke Tidevand ogsaa en betydelig Rolle, her har man nemlig ikke alene Yangtze-flodens, men ogsaa den, tæt syd-

for Yangtzedeltaet liggende »Hangchow Bay« Tidevand at regne med. Denne Bugt kan omtrent maale sig med den bekendte »Fundy Bugt«. Vandet rejser ved Sprintid op til 50 Fod, saa det er enorme Vandmasser, den ved Ebbetid sender ud i Kinasøen, og med hvad Fart dette Tidevand passerer de udførliggende med Fyr bebyggede Øer, ved kun de Mennesker, som betjener disse. Der fordres meget lokal Kendskab og Forsigtighed til at nærme sig disse, og at faa Forbindelse med dem pr. Baad endnu mere.

Fyrstaben paa Shanghai's lokale Fyr, er bedre stillede end deres Kollegaer paa de nordlige og sydlige Fyr; de undgaar henholdsvis den skarpe Kulde og den trykkende Varme. Livet her er ikke saa monotont, de faar frisk Proviant og Post hver 6te Uge, saa det er lidt af en Dæksmand at blive stationeret paa et af disse.

Hvilket Fyr, som paa Inspektionsturen anløbes først, afhænger naturligvis af Vejr og Tidevand; maaske gaar man igennem Nordkanalen og ud til »Shaweishan«, maaske gaar Turen gennem Sydkanalen og saa bliver det »Gutzlaff« først.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

- TEXACO CRATER COMPOUND -





Denne Ø, som er opkaldt efter den tyske Missonær af dette Navn, fik i Aaret 1869 sit Fyr, og dette maa vel kaldes Kinas mest moderne, da det staar i telegrafisk Forbindelse med Shanghai, og har derigennem Signal- og Stormvarselsstation. Siden Radioens Opkomst spiller disse Ting naturligvis en mindre Rolle, da ethvert Skib, som befærer disse Have, er forsynet med Radio. Men i gamle Dage — i Sejlskibenes Tid — da var der Travlhed paa denne Ø. Det kan mangen en Dansker tale med om; thi denne telegrafiske Forbindelse skyldes det danske Selskab »Store Nordiske«; dette Selskab fik fra sin første Start i Østen, Tilladelse til at benytte denne Ø som en Slags Transformatorstation, alle dets Undervandskabler, som udløber fra Shanghai eller rettere sagt Woosung, som ligger tæt ved Shanghai, har Forbindelse med denne Ø og forgrener sig herfra videre ud i Stillehavet til Selskabets forskellige Stationer. Gutzlaff Stationen betjenes af en af »Store Nordiske«s Telegrafister, dette er vistnok det første »Job«, som en nyankommet faar; efter 6 Maaneders Eksil bliver han afløst af en anden.

Der lever vel endnu nogle som har været ansat paa »Gutzlaff« fra første Start, og saaledes kan tale med om Sejlskibsperioden og som har vekslet Signaler med mangen en flot »Teaclipper«, og maaske med Fregatten

»Tordenskjold«, som jo landede nogle af Kablerne paa Gutzlaff, maaske erindrer de Teaclipperen »Hallowe'en«, som gjorde 3 Rekordrejser fra Shanghai til London i Aarene 1873—74—75; den har nok sendt sin sidste Depeche over »Gutzlaff«, og for ikke at tale om gamle »Thingvalla«, der i »Timecharter« løb mellem Shanghai og Taku Bar; den var i de Tider, med sine 1841 Netto Registertons, Danmarks største Skib.

Naa, »Liuhsing« har jo ogsaa lidt at gøre med »Store Nordiske«, men det er kun at undgaa at fiske dette Selskabs Kabler op med Ankeret, og dette kan somme-tider være vanskeligt nok, naar det stærke Tidevand tager Magten.

Fyrmestrene paa de omliggende Fyr har observeret »Liuhsing« til Ankers ved »Gutzlaff«, og spejder nu i deres lange Kikkerter med længselsfulde Øjne for at se, hvad Retning den tager; de tænker paa det ferske Kød ombord, som paa en hed Sommerdag ikke bliver bedre af at ligge i »Liuhsing«s Iskiste — det moderne Fryserum kendes endnu ikke her. Naa, »Liuhsing« tager denne Gang »Liner Ruten« til Europa via Suez — Østens mest trafkerede Søvej, og det vil sige, at næste Fyr bliver »Button«, — denne lille Ø fik sit Fyr for en halv Snes Aar siden. — I mange Aar havde man den Idé, at den var for lav, at Søen vilde gaa over den i en Tyfun. Efter mange ministerielle Omsvøb, vovede man Experimentet og byggede Stationen, som til alt Held har vist sig, at kunne modstaa selv den haardeste Tyfun.

Rundt denne lille Ø løber naturligvis ogsaa et voldsomt Tidevand, som for faa Aar siden bragte en »Blue Funnel Liner« i Vanskeligheder. I klart Vejr løb den ret paa »Button« og fik saa megen Skade, at den ikke var langt fra at gaa til »David Jones Locker«.

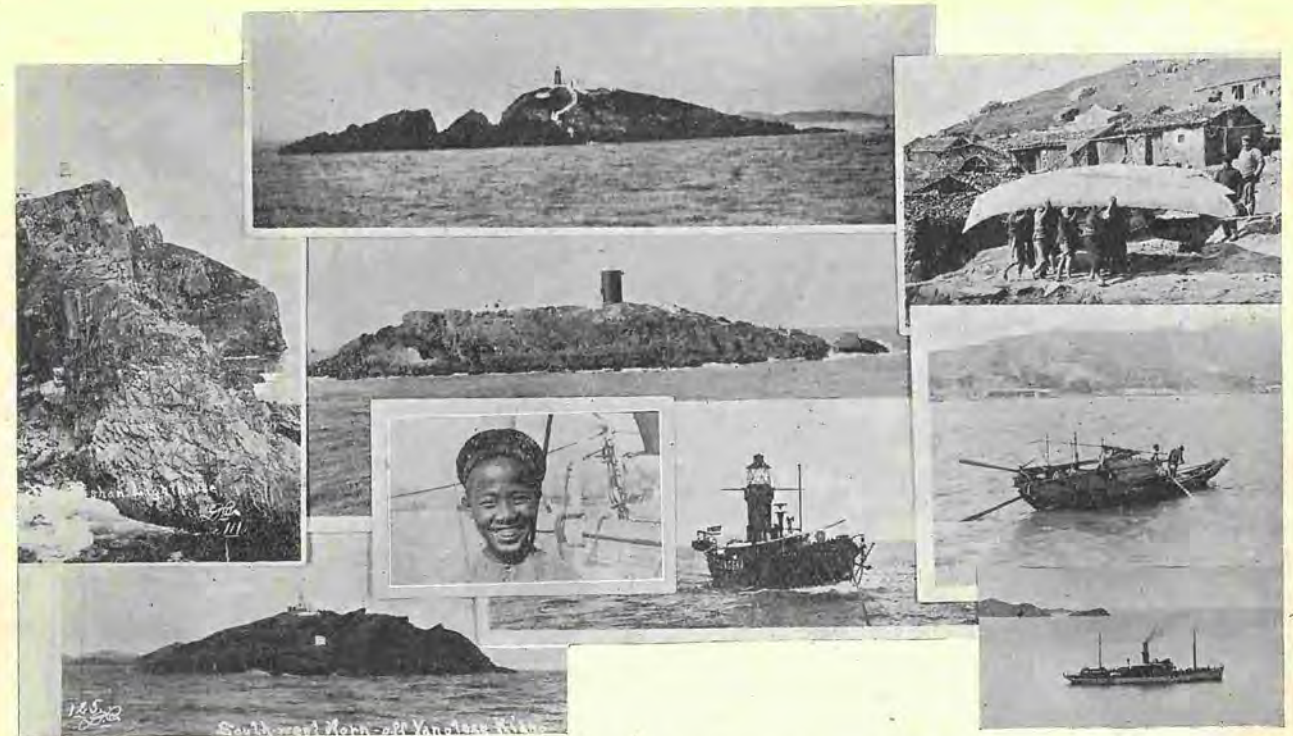
Da man senere spurgte Fyrmesteren — som paa dette Fyr er Kineser —, hvad han tænkte, da han saa den komme, og da han mærkede Rystelsen, svarede han: »Mascee, me savy, my sip, no can go down«. Dermed mente han Øen, hvor han var Konge.

Med Kikkerterne stadig rettede mod sig fortsætter »Liuhsing« sydover — til stor Skuffelse for de omliggende Fyr; fra disse faar den vel ikke de bedste Velsignelser med paa Rejsen, men med sine 16 Knob løber den snart deres Synsradius ud og sparer dem forhaabentlig for flere Sindsbevægelser.

Det gælder om at betjene de utilgængeligste Fyr, medens Vejret er fint, og man haster derfor mod »Tongting«, som hører til denne Klasse; dette Fyr er bygget paa en lille ensom Klippe, det har hele Stillehavet paa sig, saa her er ikke godt at være, naar Vand- og Luft-Elementerne er slupne løse. Her ankrer man sjældent, gaar saa tæt som mulig og sender Baadene ind og ligger saa og driver, indtil de semaforerer ud, at de returnerer.

»Tongting« er et nyt Fyr; det passerer tæt om af alle Skibe, som skal til Shanghai sydfra.

Det sydligste af Shanghais lokale Fyr er 60 miles fra Tongting; det hedder »Peiyushan« og ligger paa det højeste Punkt — 345' — af en lille Øgruppe — Hishans kaldet —, den har fra Arilds Tid ligget farlig for Søfærende, som skulde nordpaa, og for Resten ogsaa for dem, som skulde sydpaa, — det var en sydgaaende Dam-



Øverst tv.: »Peiyushan« Fyr. Nederst tv.: South-west-Horn Fyr. Øverst th.: Forberedelser til at modtage »Liuhsing« ved Peiyushan. Imellem th.: Santu By, en Djunke i Forgrunden. Nederst th.: Inspektionsskibet »Liuhsing«. I Midten (første): West Volcano. (andet): Øen »Button« Liuhsing's Gig observeres ved Landingen til højre paa Billedet. (tredie): En glad Skibsdreng. (fjerde): Tungsha« Fyrskib slæbes til sin Station af »Liuhsing«.

pers Skæbne, som aabnede Øjnene paa Fyrautoriteterne, at et Fyrskib var nødvendigt; det var i 1893, at en »China Merchant Liner« i Storm og Regntykning stødte paa et lidt nord for denne Øgruppe liggende Rev og gik under med alt.

Paa denne lille Øgruppe findes et Fiskerleje, saa »Liuhsing« er en kærkommen Gæst; den giver dem lidt Ekstrafortjeneste dels ved at hjælpe med Opbæring og dels ved at sælge Fisk til Besætningen.

Med »Piyushan« er ellers »Liuhsing«s lokale Radius udløbet.

Indtil for faa Aar siden var Kysten fra Peiyushan for ca. 200 miles sydover fuldstændig uden Fyr. Kysten med sine smaa Hestekræfter, som skulde nordpaa, maatte paa denne Strækning holde sig vel tilsøs, med det Resultat, at det meste af Fragten røg ud af Skorstenen det gik kun langsomt op imod den stive NO. Monsun.

Det kostede meget Papir og Blæk, før den kinesiske Regering blev overbevist om, at nogle Fyr paa denne Strækning var uundværlige.

Endelig i 1908 blev det vedtaget at bygge 3 Fyr. Disse ligger paa udliggende Rev og er til stor Nytte — om Vinteren — for indenskærs Navigation. De hører under Santu Distriktet, og da de udelukkende er betjente af Kinesere, faar »Liuhsing« denne ekstra Tur to Gange om Aaret for at se, om alt er i Orden. Samtidig aflægger den en Visit i Byen Santu. Denne er meget ubetydelig, men er dog en Traktathavn, den ligger i en af høje

Bjerger begrænset Fjord, som minder meget om Norge. Her dyrkes en Del Te, men Eksporten foregaar over Foochow, som ligger tæt sydfor, saa her ses kun nogle faa kinesiske Kystere.

Da Tyskland i 1898 i Forstaaelse med de andre europæiske Stormagter ønskede en Marinestation i Østen, havde det først udset sig Santu, og med denne Forpagtning for Øje besøgte en tysk Eskadre denne By. Ved Afsejlingen havde det nær kostet Tyskland et af dets bedste Skibe, idet Slagskibet »Kaiser« stødte paa et ikke kortlagt Undervandsskær, som den Dag i Dag hedder »Kaiser Rock«.

»Liuhsing«s Visit i Santu er meget kortvarig. Efter et Par Timers Ophold er man paa Vej nordover, og næste Dag er man igen indenfor Kikkertens Synsvidde. Hvis det er neap Tid, benytter man Lejligheden til at anløbe de for Tidevandet mest udsatte Fyr det er »West Volcano« og »SW. Horn«. Dette sidste er det vanskeligste Fyr i dette Distrikt at betjene. Tidevandet her kan løbe op til 6—7 Knob, og det har hændet, at »Liuhsing« under en eller anden presserende Visit har maattet lade Baadene drive ned til Landingen i en Driftline, for at de ikke skulde drive forbi og tilsøs.

Betjeningen af Resten af Fyrene er nu kun Legeværk. Denne Gang bliver »Shawcishan« den sidste og faar dermed — desværre — ikke den friske Proviant. Man maa leve i Haabet, at den bliver den første næste Gang.

C. L.





En interessant  
Gengivelse af  
A. M. Hirschsprung's  
Pas fra Aaret 1811.

## Af de gamle Handelshuses Historie.

# A. M. Hirschsprung & Sønner

Blade af den københavnske Tobaks-Industris Saga af Carl C. Christensen.

Det var ved omkring Aar 1600, altsaa paa Christian den 4des Tid, at Tobak dukker frem her i Danmark, hvortil den var kommet fra Spanien. Allerede i 1640 bruges Tobakken i Kongens Flaade som Skraatobak, men ellers var det som Røgtobak i Kridtpiber og som Snus.

I København oprettedes det første Tobaksspinderi af en Mand ved Navn *Marcus Selche*, der i Aaret 1665 fik 10 Aars Eneret paa Tobaksspinden, medens det dog ikke var andre forbudt at indføre Tobak fra fremmede Steder. Selches Fabrik var beliggende i Studiestræde, hvor de nuværende Nr. 41—43 er. Senere anlagdes en Mængde Tobaksspinderier, af hvilke de betydeligste blev indrettet af de i 1743 fra Amsterdam indvandrede Brødre *Italiender Benjamin*, henholdsvis i København og i Aalborg.

Cigarer kendte man da slet ikke her i Danmark, og dem stiftede man først Bekendtskab med i 1808, da de spanske Tropper under den franske Marskal Bernadotte, den senere svenske

Konge Carl den 14de Johan, kom hertil for at hjælpe, som det hed sig, Frederik den 6te med Krigen mod England.

Takket være de spanske Soldater begyndte man nu at faa Smag for Cigarerne, der var langt nemmere at behandle end den mere omstændelige Merskums- og Kridtpibe. Til at begynde med blev Cigarerne indført, men den 7de Oktober 1813 fik den københavnske Tobakshandler og Fabrikant *Jens Sørensen* af Frederik den 6te Privilegium paa »at anlægge og drive en Sigar Fabrik til Forfærdigelse af alle Sorter Sigarer med Retighed til disses Udsalg til alle og enhver i store og smaae Partier«. *Jens Sørensen* blev altsaa Grundlæggeren af den første københavnske Cigarfabrik, og den var beliggende i Antonistræde No. 224 og 225 (det senere forlængst forsvundne No. 18).

Hvorledes *Jens Sørensen*'s Cigarer har været, skal jeg lade være usagt, men han afløstes senere i samme Ejendom af Tobaksfabrikør *C. A. Rade-*

*kop*, hvis Navn endnu den Dag i Dag er den folkelige Udtryksbetegnelse for en daarlig Cigar.

Allerede 2 Aar før *Jens Sørensen*'s Fabrik blev anlagt, var der dog en gnaven Medborger, der havde set sig gal paa Cigarerne, og i Datidens frygtede Blad »*Politivennen*« udøste han den 1ste Juni 1811 sin Harme over »de saa almindelige i Brug komne Zigarers Farlighed«.

Den anonyme Medborger mener, at Cigarer er højst brandfarlige (!), og at disse absolut maa kunne komme ind under Brandforordningen af 1ste November 1805, thi naar en udbrændt Cigarstump, skriver han, kastes »saaledes fra sig, at Gnisterne flyve rundt omkring«, maa der jo absolut være Fare for Ildebrand.

Autoriteterne var heller ikke bedre, thi paa et saa offentligt Sted som i *Frederiksberg Have* var al Tobaksrøgning fuldstændig forbudt, og dette Forbud blev endda yderligere indskærpet saa sent som i 1842, da det af Overhofmarskallet den 17de September blev forbudt Konditor *Anton Josty* at sælge Cigarer i sin Pavillon under Henviisning til, at »Tobaksrøgning i *Frederiksberg Slotshauge* aldeles ikke er tilladt«.

Forbudet fra Autoriteternes Side var saa strængt, at Datidens Oppositionsorgan »*Kjøbenhavnsposten*« for den 20de September 1838 omtaler, at en Herre, der var gaaet røgende gennem Kolonnaden paa *Amalienborg*, blev indbragt i Vagten for denne frygtelige Forseelses Skyld!

Endnu værre gik det dog en stakkels Urtekræmmer, som den 22de Januar 1842 ved Politiretten blev idømt 2 Gange 5 Dages Vand og Brød, og hele hans Forseelse havde kun bestaaet i, at han med en Cigar i Munden var gaaet forbi Skildvagten udenfor *Prinsesse Julianes Palæ* i *St. Kongensgade* (nuv. No. 27—29), thi det var nemlig ogsaa forbudt.

Blandt Hovedstadens gamle Tobaksfirmaer, der længst har passeret de 100 Aar, indtager Firmaet *A. M. Hirschsprung & Sønner* en fremragende Plads som et af de største og førende i Skandinavien, hvor Cigarmærkerne »*Yrurabat*« og »*Veneziana*« for længst er gaaet ind i de Cigarrøgenes Bevidsthed.

I den lille tyske By *Friedberg* i *Oberhessen* boede i Slutningen af det 18de Aarhundrede en Handelsmand *Marcus Hirschsprung*, der var født omkring 1759, med sin Hustru, og i dette Ægteskab fødtes den 29de Maj 1793 en Søn, som fik Navnene *Abraham Marcus Hirschsprung*.

Da denne var 17 Aar gammel, boede han i den oberhessiske By *Giessen*, og herfra fik han den 9de Maj 1810 Politipas for at kunne rejse til

*Hamburg*, hvor han havde faaet Ansættelse hos sin Onkel, *Købmand Simon Herz Neukirch*.

Det var neppe været med helt let Sind, at den unge Mand begav sig afsted paa Rejsen; det var urolige Tider dengang i Tyskland og forøvrigt i hele Evropa, thi *Kejser Napoleons Herredømme* strakte sig saa at sige overalt.

Da *Hirschsprung* har været et Aarstid i *Hamburg*, er det, at *Napoleon* beslutter sig til Felttoget mod Rusland, det Felttog, der skulde faa et saa skæbnesvangert Resultat for *Kejseren*. En meget stor Hær skulde bruges mod Rusland, og Soldaterne blev taget, hvor de kunde faas, bl. a. ved *Konskribtion* i Tyskland, og mellem dem, der stod i Fare for at blive konskriberet og stukket ind i *Storarméen*, var *Hirschsprung*.

Hans Onkel *Neukirch* faar da den udmærkede Idé for at forhindre *Nevøens* *Konskribtion* at lade denne indsmugle over Grænsen til den tilstødende By *Altona*, som da var dansk. Ligeledes formaar han en af sine danske *Forretningsforbindelser*, *Strømpefabrikanterne Brødrene Fürst* i *Roskilde*, til at afsende et paa Tysk affattet Brev, der paar ud paa, at *Hirschsprung* er engageret hos disse som Lærling, og han snarest maa afrejse til *København*.

Brevet virkede, som det skulde, og den 9de September 1811 fik han Pas til *København* via *Itzehoe* og *Flensborg*, hvorefter han den 19de samme Maaned efter en lang og besværlig Rejse gennem *Jylland* og *Fyen* lykkelig landede med *Børtsmakken* i *Korsør*, fra hvilken han snart vel ankom til *København*.

Den Rejse fra *Altona* til *Danmarks Hovedstad*, blev Stødet til *Abraham Hirschsprung*'s hele senere Livsbane, thi nu var hans Skæbne saa at sige beseglet.

Hans Onkel, der forresten havde været *Hosekræmmer*, maa ligeledes være rejst til *København*, thi den 22de Oktober 1812 gav *Frederik den 6te* ham og *Købmand Joseph Lübschütz* *Privilegium* paa at anlægge og drive en *Tobaksfabrik* i *København*. Da ingen af *Fabrikens* *Indhavere* var *Fagmand*, ansattes som *Leder* *Tobaksspindermester J. A. Lind*.

I *Lübschütz & Neukirchs* *Fabrik* kom nu *Abraham Hirschsprung* den 1ste April 1813 i Lære under *Linds* *Læremesterskab*, og den 19de Juli s. A. indskreves han i *Tobaksspinderlaugets* *Protokol*.

*Fabrikken* var først beliggende i *St. Kongensgade* No. 57 (nuv. 67), senere i *Adelgade* No. 303 (nuv. No. 15) for sluttelig at have i *St. Kongens-*



gade No. 39 (nuv. No. 21), hvortil den blev flyttet i 1817.

Sin Læretid udnyttede Hirschsprung saa godt, at han allerede den 28de December 1815 fik Attest fra Tobaksspinderlauget for, at han havde lært Professionen, havde gjort Svendestykke og nu var blevet Svend i Lauget.

Som forhen bemærket var til Professionen foruden Røgtobak, Skraa og Snus nu ogsaa kommet Fabrikation af de mere og mere om sig gribende Cigarer, og denne nye Artikel optoges selvfølgelig ogsaa af Neukirch, der viser sig at være den egentlige Ejer af Fabrikken.

Efter at have været Svend i nogle Aar fik Abraham Hirschsprung den 17de April 1819 Borgerkab som Mester i Tobaksspinderlauget, hvori han var blevet optaget efter at have gjort behørigt Mesterstykke, og han blev nu Fabrikens primus motor, dens virkelige Leder, hvortil hans gode, solide, faglige Uddannelse og Administrationstalent gjorde ham saa vel egnet.

Han var dog ingenlunde tilfreds her, følte sig paa mange Maader tilsidesat og mindre vel behandlet af Onkelen, og da hans Kontrakt med denne udløb i Februar 1826, vilde han ikke genoptage Ledelsen af Fabrikken.

Neukirch kunde rimeligvis godt indse, at han slet ikke vilde kunne staa sig ved at give Slip paa sin unge dygtige Slægtning, og han gjorde derfor ogsaa flere Forsøg paa at beholde ham. Ja, han søgte endog at bevæge ham dertil ved at foreslaa ham en nærmere Familiesammenlutning, men dertil var Hirschsprung dog absolut uvillig.

Der kom dog et Udkast til en Kontrakt om Fortsættelse af Ledelsen i Stand, men da den endelige Kontrakt skulde underskrives, viste det sig, at den paa mange og afgørende Maader aldeles ikke var den, hvorom der var aftalt, og Hirschsprung brød da resolut alle Broer af samt besluttede sig til at etablere en selvstændig Tobaksfabrik.

Han lejede Lokaler til denne i Aaret 1826 i Nyhavn No. 7 (nuv. No. 13), men Ejendommen her var ham ikke tjenlig til Udsalg og Butiksforretning, og han fandt derfor et passende Sted i den udmærkede beliggende Kælderbutik paa Hjørnet af Østergade og Kongens Nytorv i Hôtel d'Angleterre, som en halv Snes Aar i Forvejen var blevet købt af den flensborgske Hotelvært Carl Joseph Knirsch.

Forskellige Omstændigheder bevirkede, at Hirschsprung ikke kom til at aabne sit Udsalg

i 1826, men i »Adresseavisen« for Tirsdag den 2den Januar 1827 meddeler han følgende:

Undertegnede giver mig den Ære at bekjendtgjøre mine ærede Bekjendte og Venner, at jeg har aabnet min Boutik paa Hjørnet af Østergade og Kongens Nytorv Nr. 356, som er forsynet med alle Slags Skraa, Snus og Røgtobaffer, af et fortrinligt Fabrikat.

Idet jeg anbefaler mig deres Yndest og Velvillie, smigrer jeg mig med, at Enhver vil vende tilfredsstillet i alle Henseender.

A. M. Hirschsprung.

Heraf fremgaar altsaa, at Hirschsprung først aabnede sin egen Butik i 1827, men som anført i det foregaaende var han allerede i 1819 indtraadt som Leder af Onkelens Fabrik, og sidstnævnte Aar 1819 maa derfor betragtes som Etableringsaaret for Dynastiet Hirschsprung's Vedkommende, selv om den oprindelige Fabriks Start gaar endnu nogle Aar længere tilbage.

Aaret efter, i December 1828, giftede den da 35-aarige Fabrikant sig med den københavnske Brødbagerdatter Petrea Hertz, og hun blev sin Ægtefælle en god og dygtig Medhjælp i Forretningen, hvor hun selv stod bag Disken i den lave Kælderbutik, altid med et venligt Smil og et godt Ord til de mange Kunder, der hurtig fandt Vej herved, men samtidig fik hun ogsaa Tid til ogsaa at forestaa den ikke helt lille daglige Husførelse.

Butikken laa jo paa Byens bedste Strøg, i dens fineste og fornemste Hotel, hvor Knirsch i Sommeren 1831 havde indrettet Hovedstadens første elegante Kafé.

Det var paa Byens Hovedstrøg, Butikken var beliggende, paa selve Østergade, hvor Datidens Dandyer havde deres daglige Promenade, og udfor Hirschsprung's Butik var Vendepunktet for de Spadserende, ligeoverfor Gianellis Schweizerkonditori ovenover Mønsters bekendte Vinhandel med tilhørende Vinstue.

Naar man nu ser paa Firmaet Hirschsprung's indregistrerede Varemærke, vil man paa dette se den springende Hjort, der baade symboliserer Forretningens Navn og dens Virksomhed: altid afsted, altid ilende og altid bestræbende sig for at komme forrest.

Men dette er dog ikke Firmaets oprindelige Varemærke, thi af »Protokollen over Firmaer og Varemærker« ses, at Abraham Hirschsprung den 18de August 1827 fik indregistreret et Varemærke, der bestod af: En Cirkel, hvori stod A. M.

Hirschsprung i København, der omsluttede et Lam med Sejrsfanen, desuden en Hjælm paa en Bjælke samt 3 Tobaksblomster.

I Ægteskabet var der imidlertid blevet født 3 Sønner, hvoraf den ældste blev den senere saa bekendte Børnelæge Professor *Harald Hirschsprung* (f. 14. Dec. 1830, d. 11. April 1916), medens de to yngste var *Bernhard Hirschsprung* (f. 6. Juli 1834, d. i 1909) og *Heinrich Hirschsprung* (f. 14. Febr. 1836, d. i 1908).

Det blev de tvende sidste, der blev Forretningens Arvtagere, og som kom til at føre Forretningen videre i det af Faderen givne Spor, men paa en langt mere storslaet Maade, end denne vel nogensinde havde kunnet tænke sig eller drømt om.

Allerede meget tidligt maatte de to Brødre tage Del i den daglige Drift, maatte hjælpe til baade i Fabrikken og i Ekspeditionen. Butikken var efterhaanden blevet det daglige Mødested for Hovedstadens større Forretningsdrivende, Kunstnere, Forfattere og Videnskabsmænd, der her paa deres daglige Spadseretur søgte ned for at spørge Nyt og drøfte Døgnets Begivenheder, medens de tændte den uundværlige Cigar, enten den nu var en af de importerede eller af Hirschsprung's bekendte, udmærkede Fabrikat.

I Aaret 1859 indtraadte de to unge Brødre i Firmaet, som fra 1860 antog Navnet A. M. Hirschsprung & Sønner, og den 9. December 1862 fik de begge Borgerkab som Tobaksfabrikanter, hvorefter de blev Eneindehavere af det gamle Firma.

De indsaa meget snart, at det ikke var formaalstjenligt at have Fabrikationen af deres Varer fordelt paa flere Steder i Byen, saaledes som det hidtil havde fundet Sted, men hvor skulde man finde en Plads, der var egnet til Fabrik, og som ikke var for langt af Vejen?

Da opstaa der et nyt Kvarter i Hovedstaden, idet nemlig Orlogsværftets tidligere store Areal

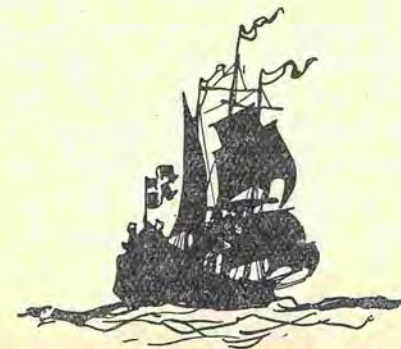
paa Gammelholm bliver frigivet til Bebyggelse, og Brødrene Hirschsprung er da straks klar over, at her i den nye Bydel, lige ved Kongens Nytorv, vil den mest ideelle Beliggenhed være for den nye Fabrik.

Som tænkt, saa gjort. De køber det opfyldte Areal, hvor tidligere Kanalen bag Det kongelige Teater havde ligget, og den 10de Maj 1865 blev Grundstenen lagt til Fabriksbygningen paa Hjørnet af de to nyanlagte Gader, Tordenskjoldsgade og Heibergsgade. Nogle og Fyrretyve Aar senere var Pladsen blevet for lille, og Firmaet erhvervede da Naboejendommen i Heibergsgade samt Hjørnet af denne og Peder Skramsgade, saaledes at Fabriksbygningen nu omfatter 3 store Ejendomme.

Inden Krigen i 1864 havde Firmaet hovedsagelig benyttet tyske Arbejdere, men nu blev det danske mandlige Arbejdere, der uddannedes i Fabrikationen af Cigarer, der efterhaanden var blevet Firmaets Specialitet, idet man successive havde udskudt Tilvirkningen af Røgtobak, Skraa og Snus.

Da Firmaets Grundlægger i 1871 afgik ved Døden, var det Sønnerne, der stod ved Roret, og Aaret efter flyttedes Butiksudsalget fra det Sted, hvor det havde ligget i henved et halvt Hundrede Aar, til Naboejendommen, Østergade No. 4, og Grunden til Flytningen var den, at Hotel d'Angleterre var blevet solgt til »Det københavnske Byggeselskab«, som delvist nedrev og moderniserede det gamle, hæderkronede Hotel.

Da Forholdene for A. M. Hirschsprung & Sønner lidt efter lidt blev større og større, blev Firmaet i 1899 omdannet til et Aktieselskab med Bernhard Hirschsprung's Søn, *Holger Hirschsprung*, som administrerende Direktør, og den gode, gamle Tradition fra Firmaets Grundlægger's Tid er stadig blevet bevaret. Dog er Fabrikens Salg nu ikke mere som for 100 Aar siden blot knyttet til Østergade — nu forhandles Varerne i Tusinder af Butikker over hele Skandinavien.





# Fregatten „Jylland“s Stabelafløbning

Tirsdag den 20. November 1860.

Fregatten »Jylland« kan maaske endnu bebares.

Dagspressen skriver:

Der er som omtalt givet en yderligere Frist fra Forsvarsministerens Side med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt det vil kunne lykkes at bevare Fregatten »Jylland«. Fiskeriinspektør *Løfling* har arbejdet ivrigt for at faa et Resultat, og det viser sig, at han har faaet Tilslutning fra flere Sider.

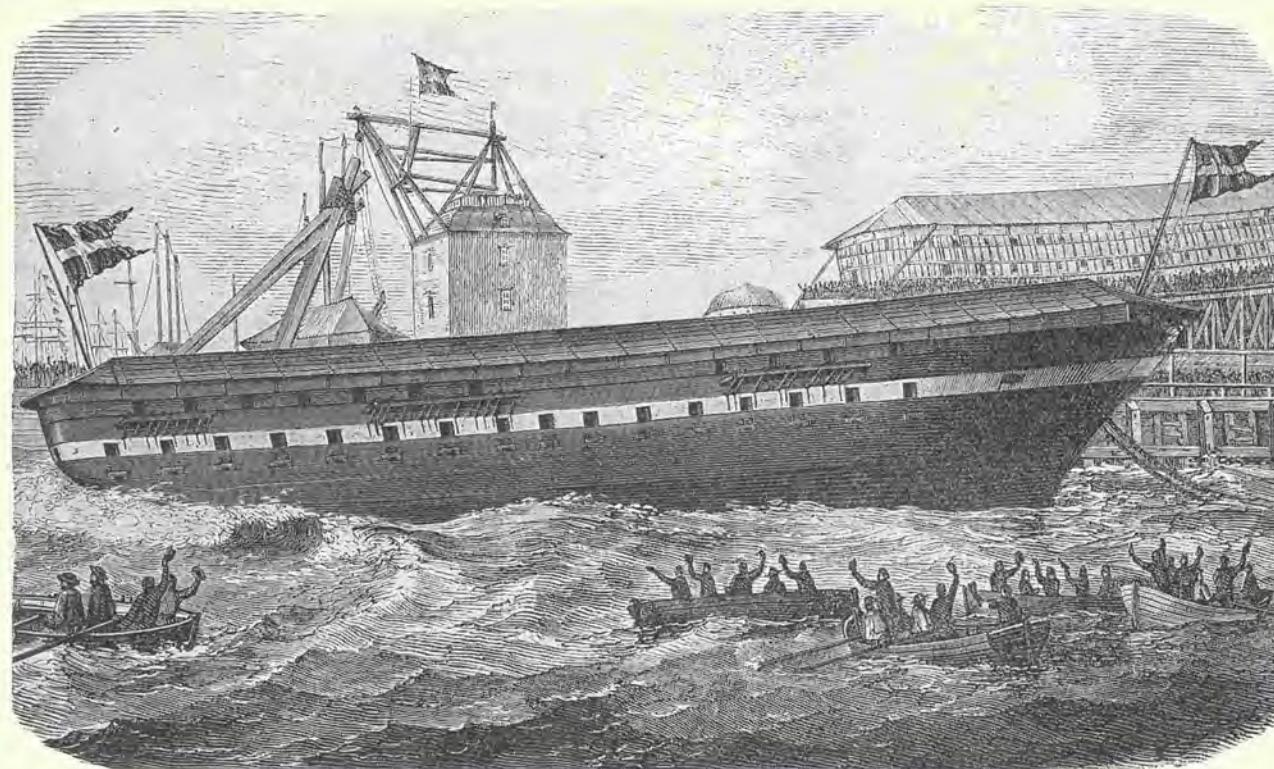
Vi kan saaledes nævnte, at Enkefru *Schou*, Palsgaard, har tilbudt ikke blot at skænke de 24,000 Kr., hun skulde have af Orlogsværftet i Afstaaelse for Fregatten, men hun har yderligere erklæret, at hun er villig til at være med som Bidragyder med en betydelig Sum, hvis det nu i sidste Øjeblik skulde lykkes at redde »Jylland« fra Undergang.

Fra Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.*, Amaliegade, har vi modtaget et Eksempplar af »Illustreret Tidende fra Novbr. 1860, hvori »Jylland«s Stabelafløbning er refereret, og da vi mener, at denne kunde have Interesse for Nutids Læsere, gengiver vi Referatet in extenso sammen med det Træsnit, der ledsagede det:

Tirsdagen den 20de November, under et for denne Aarstid ualmindelig smukt Vejr, saas en Mængde Mennesker at strømme ud imod Nyholm, dels over Broerne fra Toldboden og Christianshavn, dels i Fartøjer over Søen, enten reglementerede Færgebaade eller moderne Dampfærger (»Svalen« og »Garibaldi«), eller improviserede Færger med vaade og glatte Tofter, to Mand i Skjortærmær til Rokarle og sommetider en Ven til at indkræve Penge. Der var Liv og Røre overalt i Havnen; Holmens Arbejde var ophørt klokken 11, og Arbejderne fra Gammelholm og de andre Værksteder strømmede afsted med den øvrige Folkemasse; Havneautoriteter og Søofficerer i strunke Uniformer roede, mange i egne Fartøjer med Flag og Jollerøere (der lignede dem i de improviserede Færger) afsted til det samme Punkt, hvor alle havde sat hverandre Stævne. Over Toldbodbroen bølgede en lang Sværm af Mennesker frem, uden Ophør, passierende og muntre, glædende sig over det smukke Vejr og Livet paa Søen, kun følede et eneste Savn, en eneste Sorg, nemlig den, at den tro og stadige Ledsager, Cigaren, maatte blive udenfor Holmen eller ligge slukket i Lommen. — Det, som kaldte saa mange Mennesker til Nyholm, var Efterretningen om, at en Skruefregat skulde sættes i Vandet klokken 12, »Hr. Sørensen« ønskede at

se sit nye Skib og med det samme kaste et Blik paa sin Flaade.

»Jylland«, Dagens Helt, laa smykket med Flag, nymalet og skinnende imellem to Kammerater, den ene en stor Fregat, »Cort Adelaer«, boret til 56 30 Pds. Kanoner og til en Maskine paa 600 Hestes Kraft, det største Skib, som nogensinde er bygget paa det danske Orlogsværft; den anden en Korvet paa 16 Stkr. 30 Pds. Kanoner og 300 Hestes Kraft; men disse to Naboer saa ynkelige ud ved Siden af »Jylland«, kun Ribbene stak i Vejret under et højtsvævende Tag, og lignede Benraden af et stort Dyr, der ligger paa Ryggen og er afbleget af Solen. »Jylland« stod med sin Agterende mod Søen og Forenden ragende højt til Vejrs over Menneskemassen, den hvidmalede Figur smilede til alle, som var komne ud for at bringe hende deres Hilsen. I de senere Aar bruger man nemlig her, ligesom ved de fleste andre Værfter, at lade Skibene »gaa baglænds ind i Dansen«, medens de tidligere altid gik forlænds; for Sejlskibe kan den sidste Metode nok passere, skønt den første dog anses for bedre; for Skrueskibe er det nødvendigt at betjene sig af den første, da Hælen ellers kunde lide Stød under Afløbningen. »Jylland« stod, som sædvanligt ved saadanne Lejligheder, paa tre Køle, af hvilke de to, der kaldes Puder, senere aftages; det var støttet med to Rader svære Bjælkestøtter, een paa hver Side, og kortere Bjælker stod fra Agterenden ned imod Beddingen ved Vandet for at hindre Skibet fra at sætte sig i Bevægelse. Et tykt Tov med en meget stor Blok i hver Ende var lagt over Skibets Boug, saaledes at der viste en Blok paa hver Side; imellem denne og en anden Blok, der stod paa Beddingen længere nede ved Vandet, var der iskaaret et smækrere Tov eller en saakaldet Løber, og Enden af denne bragt til et Spil, hvor Folk stod færdige til at hive om. Under den øverste (forreste) Ende af Skibets Køl var der anbragt fire store Kiler, to paa hver Side, og fire lange Bjælker, der kunde trækkes frem og tilbage paa Sledsker, laa tværs ud fra Skibet, færdige til at ramme Kilerne ind og derved løfte Skibets Ende noget, saafremt det skulde vise sig uvilligt til at glide af Beddingen. Over Skibet var der lagt Tag, ligesom paa Flaadens øvrige Skibe; hvorfor man ikke her, saaledes som paa alle an-



Fregatten »Jylland« søsættes.

dre os bekendte Orlogsværfter, bygger Skibene i Skur under fast Tag, kan vi ikke indse; det maa dog sikkert være økonomisk og vilde passe godt til vort Klima.

Medens vi har staaet og set paa Skibet, har Menneskemassen forsamlet sig rundt omkring. Foran Beddingen er der en Rende med Bolværk paa begge Sider, gennem hvilket Skibet skal passere under Afløbningen, og paa hver Side af denne var der opført et langt Telt, det sydlige for Hoffets Personale samt Søofficererne og deres Familie, det nordlige for Rigsdagen; begge var fuldt besatte, det første af elegant klædte Damer og Herrer i glimrende Uniformer, det sidste af Landets civile Repræsentanter uden kvindeligt Følge; det var passet saa godt, at disse havde Solen i Øjnene, for at de ikke skulde se mere end nødvendigt, og kun i det Øjeblik, Skibet gled forbi dem, var de i total Solformørkelse. Iøvrigt syntes Kongerigets vise Mænd meget oprømte og tilfredse; en af Bønderne, med Hatten i Nakken, en vældig Kølle i Haanden og et tærnet Tørklæde ud af Lommen, bemærkede til en Mand i Søofficersuniform: »Det er s'gu meiet prægtig dette her — De kan tro, jeg skal ogsaa nok votere godt for Marinen oppe i Tinget« og da den anden hertil gav sig den Frihed at bemærke, at det er nok »egentlig« Rigsraadet, som denne Pligt paahviler,

gav den hæderlige Tingmand godmodigt efter og svarede: »Ja, det er det vel i Grunden ogsaa«. Et Stykke fra Skibet og rundt om dette var der rejst en skrøbelig Barriere, som dannede Skranken mellem de Privilegerede og Ikke-Privilegerede; Stilladserne paa de hosliggende Skibe var tæt besatte med Tilskuere; paa alle Skibene i Lejet, paa Fartøjer, Pramme og Flaader, overalt var der fuldt Hus.

Præcis Kl. 12 ankom de kongelige Damer i Vogne, kørende over Kongebroen; Kongehusets Sværdside befandt sig allerede i Teltet. Fabrikmesteren traadte ned bagved Skibet, og idet han raabte sit: »Klar overalt!« blev der Stilhed i hele Forsamlingen; ved det første Vink faldt de to forreste Støtter, derefter de to næste og saaledes fremdeles, indtil endelig de sidste skraa Støtter, som stod nede ved Vandet, ogsaa blev borttaget, og nu stod Skibet paa en Skraaplan færdigt til at glide ud, kun fastholdt ved Friktionen af sin egen Vægt. Et saadant Øjeblik har noget særligt højtideligt ved sig. For omtrent 3½ Aar siden paa Juni-Terminsdagen 1857, var Kølen lagt; senere havde man rejst Tømmer paa Tømmer, slæbt flere Bjælker hen, hugget, savet, høvlet og boltet, og der stod nu den hele Bygning som en stor Kolos, færdig til at tage Liv og gøre det første Skridt i sit Element, for maaske om kort Tid



at ligge med Kølen i den modsatte Retning omme paa den anden Side af Jorden. Alles Øjne var henvendt paa Skibet med spændt Opmærksomhed, en Mængde Hoveder fra de Ombordværende, Haandværkere, Søfolk, Kadetter og Dreng, stak ud igennem Portene eller over Rælingen for at se, om Skibet ikke vilde begynde at røre paa sig; man vidste, at Kølene var godt smurt med Sæbe, saa det vilde nok snart glide. »Hiv om i Spillene!« lød det, Taljerne blev stive — men endnu ingen Bevægelse. »Ram op!« og saa begyndte Bjælkerne paa Sledskerne at glide frem og tilbage og danse imod Kilerne; dette fortsattes kun et Øjeblik. »Nu glider den! — se! — Hurra!« lød det fra hele Mængden paa Marken og Skibet, paa Stilladserne og Skibene ude paa Søen — »Jylland« gled let og majestætisk med tiltagende Hurtighed ned over Beddingen, Søen skummede, Rigsdagen fik sin Solformørkelse, en Bølge rejste sig og spadserede op ad Beddingerne ved Siden af, hvor Folk var stimlede ned lige til Vandet for at se rigtigt godt; men dette Vand spadserede nu saa hurtigt op over Fødderne, Benene, Knæerne, ja, med Respekt at melde, lige til Maven, og dog kunde det ikke afkøle den almindelige Begejstring men fremkaldte stor Jubel oppe fra Stilladserne. Ovre i Teltet paa Nord-siden, hvor Folk vidste saa god Besked, glædede man sig over, at Rigsraadet i Fjor havde voteret Marinen Penge til blæsende Instrumenter og til en Spillelærer for Korpsset, saa at man nok vilde

faa Tøjmasterens Bande at høre under Afløbningen — ak! man maatte nøjes med sin egen Musik. Herr Sørensen havde taget en stor Dusk Bomuld i hvert af sine Øren for ikke at blive forskrækket, naar Saluten gik — ogsaa han blev skuffet, rev i Harne Bomulden ud og gemte den i Lommen for at benytte den en anden Gang. De store Tove, som gik fra Skibets Boug til to stærke Pæle i Land og laa opskudte i mange Bugter før Afløbningen, stivnedes efterhaanden, idet de rev den ene tykke Snor over efter den anden, med hvilke de var fæstede paa forskellige Steder, saa at det kun varede ganske kort, inden Skibet standsede, og en ny Svane havde sluttet sig til sine ældre Brødre i Flaadens Leje. Saa blev der en Støj og en Passiar rundt om iblandt Mængden, der straks efter satte sig i Bevægelse, nogle mod Nord, andre mod Syd, spadserende omkring for at bese Holmen, Arsenallet og den nye Dok, og længe efter saa man dem endnu vandre om og betragte de nye Anlæg, Kedelmagasinet, Jernbanen, Flydedokken og meget mere.

Om Skibet selv har vi ikke meget at sige, efter at vi har givet en Skildring af »Sjælland« i et af vore foregaaende Nummere. Det er nemlig bygget efter samme Tegning som dette og kun gjort 5 Fod længere, forsynet med 2 Kanoner flere af samme Kaliber og givet en kraftigere Maskine, nemlig paa 400 Hestes Kraft, saa at det meget nærmer sig til, hvad man kalder et »Fuldkrafts-Skib«.

## FLETTNERS ROTORSKIB „BUCKAU“

Det af Pressen i sin Tid stærkt omtalte nye Fremdrivningsmiddel Flettner-Rotoren fremkaldte en, tør det sikkert siges, vel stærk Sensation.

Opfindelsen lovpristes, og Begejstringen kulminerede i Udtalelser om, at Flettner Rotoren ganske vilde fortrænge alle hidtidig bestaaende og for nærværende benyttede Fremdrivningsmidler. Der nævntes en Brændselsbesparelse paa 90 % og dertil endvidere en meget omfattende Formindskelse af Skibsbesætningen.

Forsøgsskibet »Buckau« foretog som bekendt en Rejse til England med Rotorerne som eneste Fremdrivningsmiddel, hvilket beviste, at Opfindelsens Værdi ikke blankt væk kan underkendes, men samtidig kan den efterfølgende Stilhed sikkert forklæres derhen, at Opfindelsen for det første staar absolut paa Forsøgsstadiet, samt at Flettner Rotoren, naar fortsatte Forsøg en Gang frem i Tiden har løst Spørgsmaalet, i sin Helhed højst vil faa Betydning som Hjælpefremdrivningsmiddel for Smaaskibsfarten.

Flettner Rotoren er af Navn kendt af vistnok alle

skandinaviske søfarende, hvorimod der om selve Fremdrivningsprincipet hersker stærkt varierende Anskuelser. Hensigten med nærværende Artikel er da i korte Træk skematisk at angive, hvad det er, der bevirker, at Flettner Rotorens Drejetaarne overfører en fremdrivende Kraft til Skibet, samt hvad der er det nye ved Opfindelsen.

Træffer en Luftstrøm en lodret staaende Valse, vil der paa Valsens Vindside — Luvardsiden — dannes et Lufftryk, der væsentligt overskrider Trykket paa Valsens Læside. Har man gjort sig dette klart, og lader man derefter Valsen rotere, vil der ske en Forskydning i Trykket, saaledes at dette bliver størst, hvor Valsens Omdrejningsretning gaar mod Vinden. I Figur 1 angives Punktet med det største Tryk ved Bogstavet A.

Populært kan Forholdet forklæres ved følgende: I en snæver Gang opstilles en roterende Cylinder eller Valse, hvorefter man lader en Strøm af Mennesker passere Gangen. Pilespidsen i Fig. 1 viser Valsens Omdrejningsretning. Spørges nu om, hvorledes Færdsels-

forholdene i Gangen vil udvikle sig, bliver Svaret straks, at der ved A vil opstaa en Sammenstuvning, medens Personer paa modsat Side af Gangen vil blive ført af Sted med forøget Hastighed. Tænker man sig endvidere, at Cylindren ikke alene er drejelig om sin egen Akse, men samtidig kan bevæges frit over Gangens Guly, vil man hurtigt drage den Slutning, at Cylindren som Følge af Menneskesammenstuvningen ved A vil forskydes i Retningen fra A til B, eller fra det større til det mindre Tryk.

Trykretningen, d. v. s. den Linie, hvorefter den frit bevægelige Cylinder vil forskydes, varierer med Omdrejningshastigheden paa saadan Maade, at forøget Hastighed giver Trykretningen større Vinkel med Vindretningen. Den punkterede Linie D. C. i Figuren angiver Trykretningen ved en Omdrejningshastighed, der er større, end hvor Retningen angives af den fuldt optrukne Linie.

Forsøg har paavist, at størst Trykforskydning opnaas, naar Drejetaarnets Periferihastighed er det tredobbelte af Vindhastigheden.

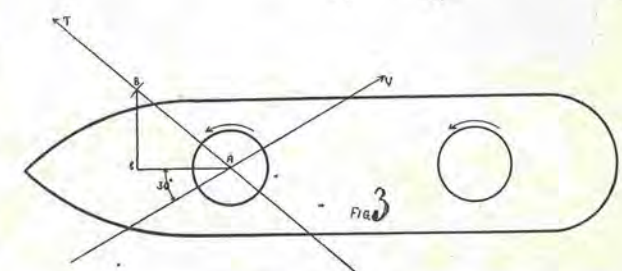
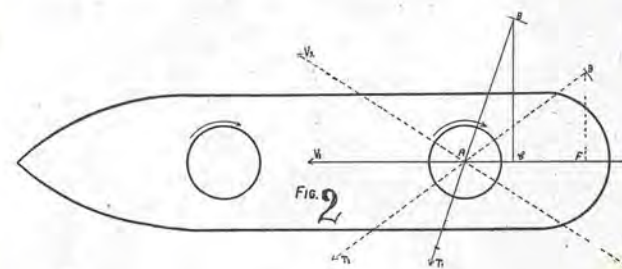
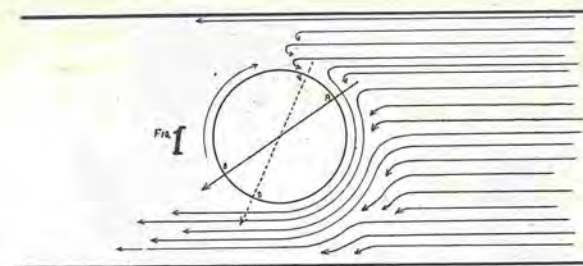
Paa samme Maade som Sejlskibet drives frem af Vindtrykkets Komposant i Kursretningen, driver Flettner Rotorens Drejetaarne Skibet frem ved Trykretningens Komposant i Kursretningen, og det gælder da for den navigerende om at give denne Komposant størst mulig Værdi ved Tilpasning af Drejetaarnets eller Taarnenes Omdrejningshastighed, ligesom det med skiftende Kurser eller Vindretninger kan blive nødvendigt at ændre Drejetaarnets Omdrejningsretning. Af det fremførte vil det forstaaes, at Flettner Rotorens Princip er Udnyttelsen af Trykretningens Forskydning til Fordel for Kursretningenskomposanten, og i dette Forhold ligger Opfindelsens Værdi.

Et ejendommeligt Forhold indtræffer, naar et Flettner Skib har kraftig Vind ret agter ind, idet der i saa Tilfælde praktisk talt ikke bliver nogen i Kursretningen virkende Komposant, hvorfor det bliver nødvendigt at afvige noget fra Kursen, eller med andre Ord »krydse« for Vinden. Fig. 2 viser dette Forhold. Vind og Trykretning er som angivet paa Figuren VI og TI. Fremstiller Liniestykket fra A til B Trykforskydningens Størrelse, vil A C angive Trykket i Kursretningen, medens B C angiver det tværskibs Tryk. Ændres Kursen, saa Vind og Trykretning bliver som angivet ved de punkterede Linier V2 og T2, forøges Kursretningenskomposanten til at udgøre den ved Liniestykket AF fremstillede Størrelse eller betydeligt mere end AC.

Ulempen ved at skulle krydse for Vinden opvejes dog rigeligt af, at Flettner Skibet er i Stand til at gaa tættere til Vinden end Sejlskibe.

Fig. 4 viser Kurs og Trykretning med Vinden ind fra For under 30° Vinkel med Kursretningen.

Drejetaarnene benyttes endvidere under Manøvrer, idet Standsning af et af Taarnene selvfølgelig bevirker, at Trykforskydningsretningen for det paagældende Taarn falder sammen med Vindretningen. Standses for-



reste Taarn i Fig. 4, falder Skibet af, medens en Standsning af agterste hidfører, at det drejer nærmere til Vinden.

Under »Buckau«s Prøveture opnaedes med Vindstyrke 4 45° for fra en Hastighed af 6,3 km. Til Drift af Drejetaarnene udviklede Motorene da 25 Hestekræfter. Med Vindstyrke 6 23° agten for Tværs opnaedes Hastighed 8,2 km.

Hvad angaar Rotorskibets Stabilitet maa dette Spørgsmaal sikkert staa hen, til yderligere Erfaring er indvundet, selv om det fra Flettner Selskabets Side hævdes, at Drejetaarnene ikke vil paaføre Skibet større Krængninger end de, et fuldtaklet Skib med alle Sejl bjerget er udsat for i haardt Vejr. Selv om Drejetaarnenes Tværnsflade ikke overstiger Tværnsarealet af et tilsvarende Sejlskibs Takkelage, kan man ikke uden videre sammenstille disse to vidt forskellige Forhold.

Flettnerrotoren kan muligvis som før nævnt anvendes som Hjælpefremdrivningsmiddel for mindre Damp- og Motorskibe, dog vil den Omstændighed, at Flettner-skibet lige som »andre« Sejlskibe er stærkt afhængig af Vind og Vejr, sætte en bestemt Grænse for Princippet's Anvendelse, og paa sit nuværende Standpunkt er Flettner Rotoren mere et kuriøst Forsøg end nogen betydende Opfindelse paa Skibsfremdrivningens Omraade.

J. A. J. D. Fischer.





# Rødhaaret for en Dag.

Skitse af Bjørn Erichsen.

I

Den unge Forlagsdirektør Flemming Obel sprang rask ud af Auto'en og lukkede Havelaagen op. Han havde Hastværk. Syrenbuskenes slanke Grene viftede ham i Ansigtet. Han snublede over en Krokettekølle, der laa tværs over Gangen. Men uden at agte paa noget, skyndte han sig videre hen mod Villatrappen, som han tog i ét Spring.

Næppe havde han ringet paa, før Døren aabnedes. En meget ung og meget slank Dame, klædt i en elegant Cowercoatscape og med en lille Skindhue paa Snur paa Hovedet, kom ud, smilende over hele det friske, lyse Pi-geansigt, hendes Træk var endnu ganske barnlige.

»Goddag, lille Flemming,« sagde hun; »ja, jeg var parat — jeg har været paaklædt længe og saa dig fra Entréen. Jeg glæder mig til en rigtig lang Tur ud ad Strandvejen.«

»Den bliver desværre ikke saa lang, som jeg oprindeligt havde tænkt mig, lille Kis,« sagde den unge Direktør; »en af mine fornemste Literaturleverandører — —

»Ti stille, ellers aander jeg paa dig,« lo Kis; »Vil du nu knibe ud igen — nej, det gaar ikke!«

»Du maa hellere end gerne aande paa mig,« svarede Flemming; »din Aande dufter altid friskere end Syrenerne i din Faders Hæk. Men, som sagt: Forfatteren Emil Lyhnenbock — der, som du ved, er en af de haabefuldeste — — — »Jo Tak, den skøre Sjæl — er der nogen af dine langhaarede Abekatte, som jeg nogen Sinde har haft Lyst til at rive Hornbrillerne af — saa er det ham! Nu skal jeg altsaa igen have min Fornøjelse spoleretaf dine Forretningsforbindelser,« surmulede hun og tjattede ham over Haanden, som han beklagende slog ud med. — »Naa, det er kedeligt, men jeg skal ikke gøre dig Livet mere surt, end det er i Forvejen,« — slog hun pludselig om og stak sin smalle Haand ind under hans Arm; »til Klokken 5 har du vel nok Tid?«

Hun trak Øjenbrynene i Vejret, lagde Hovedet paa

Siden og satte den ene Haand bag Øret, som om hun var tungtør. Hun læste øjensynlig Svaret i hans Mine-spil.

»Vi maa desværre være tilbage lidt før Klokken fire,« sukkede Flemming. »Men du undskylder mig nok, for ikkesandt Kis, du ved jo, jeg elsker dig højst af alt, og at jeg helst evig og altid vilde være sammen med dig.«

»Naa, det fryser,« svarede Kis, »javist blæser det. Saa siger vi altsaa til Klokken fem. — Nej, lille Skat,« afbrød hun sig selv, »du forstaar nok Spøg. Sig mig nu, hvad det er for en Forretning, du har med denne Mand.«

De stod udenfor Laagen ved Autoen, en almindelig lukket men velholdt »Neger-Rolce«. Den unge Direktør Obel var økonomisk anlagt og lapsede sig ikke med noget som helst.

Med en ridderlig Bevægelse hjalp han sin Kæreste op, og sagde, mens han startede Vognen:

»Det er en meget talentfuld Mand, denne Lyhnenbock, — og vi vil helst beholde ham ved vort Forlag, selv om han er en Smule vidtløftig, som de gode Herrer Digtere jo ofte er. Der er ingen Tvivl om, at han med Tiden vil faa et stort Navn — selv om jeg ganske vist ikke personlig synes rigtig om ham.«

»Hvorfor?« spurgte Kis.

»Aah, han lider af en noget forkvaklet Moral efter min Mening — hans Begreber om, hvad man maa og ikke maa er en Smule for kubistiske; jeg har arvet en Del gamle forstokkede Købmandsdyder fra mine Forfædre og holder af at kunne stole paa Folk.«

»Og alligevel staar du paa Pinde for ham?«

»Aah hvad,« lo Flemming, »jeg ved nok, han ikke regner mig for andet end en foragtelig Boghøker — Sjælekræmmer — knap nok værd at øde et Stenkast paa, som Shakespeare siger. Men jeg respekterer hans Talent. Han kom imorges til mig med et omfangsrigt Opus, og hel Trilogi, maskinskrevet og meget tillokken-

de at skue — vi har ofte talt om denne Roman, og nu var den altsaa færdig. Men han skulde absolut enten have Honoraret, 3000 blanke kontante Kroner, inden Klokken 4, eller ogsaa have Manuskriptet tilbage, da en anden Forlægger ellers havde tilbudt ham det samme Beløb for Værket. Jeg har nu sammen med min Konsulent jaget det igennem, og vi synes godt om det. Vi tager det altsaa, og jeg skal tilbage til Kontoret for at udbetale ham Pengene Kl. 4 — han skal absolut have Pengene idag, da han rejser iaften til Udlandet.«

De kørte i rask Fart udad Strandvejen. Solen skin- nede, de mange snurrende Cyklehjul blinkede, Autoer- nes Signalthorn brummede og galede rundt om.

»Og hvad har du at fortælle, lille Trold?« spurgte han.

»Ingenting,« svarede Kis; »jo, jeg har været hos Frisøren, kan du tro, rigtig for Alvor. Nu skal du bare se.« Hatten var pludselig af hende, og hun bøjede smilende sit lille krusede Hovede mod ham.

»Naa, jeg skal beundre Frisørens Mesterværk,« nikkede Flemming og lo. Men i næste Øjeblik maabede han, himmelfalden af Undren, paa hende. Han var saa konsterneret, saa han var nær ved at køre Bilen i Grøften.

»Men hvad i Alverden er dog dette?« udbød han; »men Trold dog, hvad har du gjort med dit dejlige Haar?«

Kis lo. »Er det ikke pænt?« spurgte hun.

»Nej, maa jeg nu bé,« raabte Flemming. »Hvad har du dog gjort? Du er jo ikke til at kende igen.«

»Ja, jeg har ladet det farve rødt,« sagde Kis og forsøgte at se bestemt ud. »Det er meget pænere end den grimme, gule Farve, det havde før — jeg bryder mig ikke om at ligne en Ælling, der lige er kommet ud af Ægget. Rødt er yndigt, og desuden er det pikant.«

»Du almægtige! farve Haaret, og et saa nydeligt Haar! Det er jo baade til at le og græde over — især græde over. Jeg er meget vred paa dig.«

»Kleopatra og Dalila havde rødt Haar,« svarede Kitty, »og hende, du ved, med Holofernes.«

»Aah, lad mig være fri! det er jo rædsomt! Det ser ud som Kanel paa Risengrød.«

»Du er ikke meget galant,« svarede Kis fornærmet.

Jeg er lige glad med Galanteriet,« ytrede Flemming lidt skarp i Tonefaldet. »Dit Paafund er simpelthen grufuld. Tænke sig, dit dejlige Haar med den guld- gyldne Naturfarve, og saa male det teglstensrødt.«

Kis var alligevel efterhaanden blevet helt betuttet. »Er det virkelig saa slemt?« sagde hun skuffet og lavmælt. Frisøren syntes, det klædte mig saa nydeligt.«

»Frisøren — det dumme Fjols! han skulde knibes med gloende Tænger, til han var rødfarvet over hele Kroppen. Det gør mig ondt, Kitty, men der er ikke Tale om, at du faar Lov at beholde den rædsomme Farve. Vi vender nu med det samme, kører ind til Frisøren igen og faar ham til at vaske Kuløren af.«

»Vaske den af,« sagde Kis helt forknyt. »Det kan virkelig ikke vaskes af, lille Skat, det kan kun gaa væk ved Slid.«

»Aah Snak. Det skal gaa af. Jeg vil virkelig ikke være forlovet med en Dame med malet Haar — ovenikøbet rødmalet. Den Kulør skal tages af — om vi saa skal farve dit Haar lyseblaat eller græsgrønt.«

II.

Flemming tog naturligvis selv med op til Frisøren og holdt en Tordentale for den ulykkelige Mand, der bukkede og smilede og trak beklagende paa Skuldrene.

»Den forhistrede Kulør skal tages væk,« sagde Flemming, — »det er lige meget, hvad det koster, men min Kæreste skal virkelig ikke have Vognlak eller Limfarve i Haaret. De er sikkert saa meget Kemiker, saa De kan faa den røde Tusch til at forsvinde, ikke sandt?«

»Det er ikke noget let Hverv, De paalægger mig, Hr. Obel,« svarede Frisøren og gned sit lille Fipskæg tankefuldt og nervøst. »Kan vi ikke farve Frøkenens Haar sort? Det var jo det, jeg raadede Frøkenen til, men Frøkenen vilde absolut have rødt Haar. Til Cleo-Frisure ser sort jo superbt ud — den Frisure er ganske vist ikke rigtig moderne mere, men ogsaa til Pagehaar — — —

— »Hold paa mig!« afbrød Flemming fortvivlet. »Pønser De ovenikøbet paa at skamskænde min Kærestes dejlige Haar med Saksen? Nej, vi skal blot have den falske Kulør bort, Ærlighed varer længst, og dermed Basta!«

»Aah, hvor jeg er ked af det,« sagde Kis; »og jeg, som troede, du vilde finde det saa yndigt.«

— — — Endelig fik Frisøren hovedrystende i Gang med at tage Kettys Haar under Behandling igen. Han vaskede det med skarpe Oljer og andre stærke Essenser, og endelig drev den røde Kulør af som rustent Vand.

— »Det gaar nok,« sagde han.

Flemming stod og saa interesseret til og nøs af den stærke og bitre Lugt.

Og saa blandede Frisøren nye Væsker sammen — Sprit og duftende Salver og hemmelige Tinkurer, der blev rystede og miksede som Bestanddelene i en Cocktail. Og Kis kiggede i Spejlet og sukkede og lo syntes, det hele var Spas, da hendes æggeblommegule Haarfarve vendte tilbage.

Hun klappede i Hænderne: »Ved du hvad, Flemming — ligesom han, der var Kalif for en Dag, saadan kan jeg sige, at jeg har været rødhaaret for en Dag.«

Frisøren smilede affabelt.

»Jeg staar til Tjeneste med alle mulige Modfarver, naar som helst Frøkenen igen ønsker det,« sagde han, men saa derpaa helt forskrækket paa Flemming og tilføjede: »at sige, hvis Direktøren billiger Operationen.«

»Men det kan De stole paa, jeg ikke gør,« svarede Flemming.

— — — Da de kom ned paa Gaden, og Flemming havde kysset sin Kæreste paa Haaret — det duftede lidt af allehaande stærke Væsker, istedetfor, som sædvanligt, at dufte »som fin Shag,« som Flemming plejede at sige, — og paa Munden, et Tilgivelseskys, som Kis besvarede angergivent og fornøjet, — saa slog Flemming sig pludselig for Panden og fo'r med Haanden til Væstelommen.

»Hvad er der nu ivejen?« spurgte Kis.

Flemming saa paa sit Uhr.

»Død og Pine,« formelig skreg han, »nu er Klokken blevet over halv fem, men det er dog grusomt, og det er dit rædsomme Indfalds Skyld. — Nu er hele mit Arbejde forgæves med den Mand — — han viser ingen Pardon — — Pengene paa Bordet eller Afgang!

»Kan du ikke faa fat i ham,« spurgte Kis fortvivlet over at se hans Ophidselse.



Flemming svarede med en gnaven Mumlen og startede Bilen, mens han kneb Læberne determineret sammen. — — — Hans store Chance var sikkert røget i Vejret i dette Øjeblik.

Den næste Morgen blev Kis kaldt til Telefonen, før hun havde sat sig til Thebordet.

— »Det er bare mig, Flemming.« lød en oprømt Røst inde i Mikrofonen. »Ja, jeg vilde bare sige til dig, at jeg elsker dig — og at jeg er himmelglad over, at jeg blev sinket igaar. Lyhnenbock har solgt sin Romantrilogi til tre forskellige Forlag — og faaet totusinde Kroner to Steder og tretusinde det tredje. Jeg skulde altsaa have været det fjerde Offer. Den smarte Digter rejste med Sydekspressen — — — kriminelt, men væk er han da foreløbig.

»Men det er jo frygteligt,« raabte Kis; »hvordan kunde det dog gaa til? Manuskriptet laa jo hos dig.«

#### 14 Dampere kolliderede.

Genua Havn ligger, som bekendt helt aaben, og Storm hører derfor ikke til morsomme Oplevelser for de Skibe, der ligger dér. Hvor alvorligt Forholdene kan udarte, viste sig forleden, da det slog ind med Orkan. Ikke færre end 14 Dampere kolliderede nemlig. Flere af dem fik ret alvorlig Skade.

#### Et mærkeligt Lysfænomen.

Kaptajn Bearpark, Damper »St. Patrick«, har til Meteorological Office i London indsendt følgende Meddelelse:

Da vi gjorde Atalaia Point i Nordbrasilien, iagttog vi et usædvanligt Fænomen.

Kort efter Kl. 8 Em., 10 Sømil fra Fyret, saa vi om Bagbord og til ret for noget, der lignede Braad eller Strømskær. Vi vidste, at her var rent Farvand, men ikke des mindre stoppede vi, og et Lodskud gav 15 Favne. Vi gik atter frem, men kort efter saas Braad og noget, der lignede en hvid Strandbred med utallige funklende Lys, og det strakte sig 4 Streger om Styrbord. Vi holdt Loddet gaaende, og da vi havde gaaet en halv Time, saa vi, at Fænomenet kom af lysende Vand. Natten var meget mørk, og da vi nærmede os det lysende Vand, observeredes en skarp Grænse mellem det lysende og det almindelige Vand. Vi havde Indtrykket af, at Skibet løb ind mod en sandet Bred. I det lysende Vand var det saa lyst som ved Fuldmaane, Vandet var »levende af Lys«, og Bovvandet og Skruevandet var stærkt lysende af en smuk grøn Farve.

Skibet var en halv Time om at passere det lysende Vand, og Grænsen var atter skarp, da man kom til det almindelige Vand. Fænomenet virkede helt forskelligt fra det sædvanlige Morild.

#### Nyt Søkort.

Fra Søkort-Arkivet er udsendt et nyt Søkort: Sundet, nordlige Blad, Udgave 1926, der gaar fra Taarbæk til Kullen—Gilbjerg Hoved, og Maalestokken er 1:60,000 paa 55 Gr. 48 Min. Br. Misvisningen er aflagt for Aaret

»Ja Tak — et af de tre Duplikater,« svarede Flemming. »Det gør mig ondt, at en Mand, der dog har en stor Fremtid for sig, kan bære sig saadan ad. Hvad de andre vil gøre, ved jeg ikke endnu, men jeg kunde i hvertfald ikke have indgivet Politianmeldelse paa ham. Slyngelen har jo dog Evnerne af Guds Naade! Men desmere er jeg naturligvis glad over, at jeg har mine tretusinde Kroner i Behold. Din lille Kaprice med Haaret, Kis, sparede mig altsaa for den Udgift. Nu kommer jeg og tager dig med en rigtig Biltur.«

Kis blev helt kæphøj. »Der kan du se, din dumme Unge,« sagde hun; »hvad jeg gør, er altid rigtig, jeg er klogere end du tror. Tag en Buket med til mig af de rødeste Roser, du kan faa fat i — og vær du saa glad over, at jeg har været — — «

— Rødhaaret for en Dag,« afbrød Flemming og Mikrofonen fyldtes af hans Latter. —

1925, og den aftager 10 Min. aarlig. Dybder og Højder er angivet i Meter. I Kortet er indlagt de nye Lysvinkler for Kronborg Fyr samt for det nye Julebæk Fyr.

Prisen er 4 Kr., og Kortet er fuldt paa Højde med Søkort-Arkivets bedste Arbejder.

#### Tysk Smuglerskib anholdt under Island. — Største Parten af Besætningen i Varetægtsarrest.

Et tysk Fartøj, »Siegfried« af Cuxhaven, er i Faxafjord blevet anholdt af Inspektionsskibet »Fylla«.

Man havde observeret Skibet og fattet Mistanke om Smugleri. Skibet viste sig at medføre store Kvanta Spiritus. »Fylla« bragte »Siegfried« til Reykjavik. Det meste af Besætningen er i Varetægtsarrest, medens Forhørene staar paa. Det er endnu ikke oplyst med sikkerhed, hvem der ejer Spiritusen, men Besætningen nævner en Dr. Hartmann fra Hamborg. Under Forhørene er der endog Uoveensstemmelse om, hvem der er Skibets Kaptajn.

— Lloyds Register kender ingen Damper »Siegfried«, hjemmehørende i Cuxhaven, men derimod en Damper af samme Navn, der staar hjemskrevet i Stettin, en Baad, der laster ca. 600 Tons og tilhører Rederiet Renata. Rimeligvis er dette identisk med det anholdte Smuglerfartøj.

#### Skipperforeningen. — Ordinær Generalforsamling.

Københavns Skipperforening har afholdt sin aarlige Generalforsamling med Overretsassessor Timm som Dirigent. Formanden, Kaptajn Jacob Møller aflagde Beretning og Regnskab.

Der er udbetalt i Legater og Enkepensioner 28.916 Kr., i Huslejhjælp og forskellige Understøttelser 13.610 Kr. og Hjælp i Form af Fribolig og Afslag i Husleje ca. 10.000 Kr. Foreningens Formue er ialt omtrent 1 1/2 Mill. Kr. I Aarets Løb har man fra Direktør Carl Will modtaget en Gave paa 5000 Kr.

Regnskabet godkendtes. Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajn N. P. Berentzen og nyalgtes Kaptajnerne Hvejsel, Mærsk-Møller og S. Prip.



## Dagligt Liv ombord i en Englandskuttes.

»VIKINGEN«S talrige Venner sender os jævnlig Billeder fra Søen, og vore Læsere har flere Gange haft Lejlighed til at følge Sømanden paa hans Vej over fjerne Verdenshave. Denne Gang har Hr. Thornemand sendt os ovenstaaende Genrebillede, der danner en behagelig Modsætning til Forsidebilledet, der viser Englandskutere i Storm i Nordsøen.

Fotografierne viser fra venstre: Flaglinen ordnes. Hallo dernede! Er der nogen, som er svimmel? Ikke her! — Paa Nr. 2 kastes Vaaddet ud i Nordsøen — — nej: i Haabet, om at der maa komme godt med store Torsk deri. Billede Nr. 3 er meget fredeligt, det fore-

stiller Kaffe med Smørrebrød, specielt optaget som Hilsen til VIKINGEN. Og VIKINGEN er stolt af hver eneste Hilsen, den modtager fra Søens Folk. Paa sidste Billede ses Hr. Thornemand i Selskab med en stor Torsk. Det ser ikke ud til, Hr. Thornemand keder sig, det gør derimod Torsken, og det endskönt, den har faaet Hr. Thornemands Pibe at laane. Dens Udtryk kunde nærmest tydes saaledes:

Bare jeg havde VIKINGEN, saa kunde Fotografen godt bruge det sædvanlige Mundheld og faa mig til at »se lidt glad ud«.

#### Ny Fiskerhøjskole?

Efter hvad der meddeles, er Planerne om Rejsning af en ny Fiskerhøjskole i Stedet for den nedlagte paa Snoghøj nu saa vidt fremme, at man arbejder paa at skabe et Fond til Planens Realisation.

Det er Meningen, at Fiskeriforeningernes Kontingent skal sættes op, og det forøgede Kontingent skal anvendes til et Fond. Til dette Fond henlægges ogsaa Dansk Fiskeriforening nogle af sine Midler, og naar det har naaet en tilstrækkelig Størrelse, søges Staten om Støtte.

De fleste af Lokalforeningerne under Dansk Fiskeriforening slutter sig til Tanken om Højskolens Genoprettelse, og ved Generalforsamlingen til Sommer vil den endelige Bestemmelse blive taget.

Man har som bekendt forhandlet med Høng Landbrugsskole om at faa Skolen oprettet dér, men der er endnu ingen Afgørelse truffet.

#### Foraarsfornemmelser.

Skönt Søfarten endnu ikke er over denne Vinters Isvanskeligheder, ligger Foraaret dog og lyser dem i Møde. Betegnende i saa Henseende er det, at Grønlands Styrelse i Øjeblikket har to af sine Skibe liggende i Dok paa Orlogsværftet. Barken »Ceres« og Damperen »Gustav Holm«. Begge skal stades op og stives af, inden de paany stikker Nord paa. Det varer iøvrigt ikke saa

forfærdelig mange Dage, inden første Skib afsendes. Det bliver »Gustav Holm«, der sejler den 20. i denne Maaned, derefter følger »Ceres« og »Hans Egede«.

#### En skibbruden Besætnings Strabadser.

Det meddeles, at 6 Mand af Besætningen paa den engelske Fiskerdamper »Cormorant«, som forliste paa Skotlands Vestkyst, blev reddede efter at have udstaaet svære Lidelser.

Da »Cormorant« strandede kom 5 Mand lykkeligt i Land, medens de 3 forlod Damperen i Redningsbaaden. Man riggede ved Hjælp af Aarer o en Presenning et Sejl op, men det var umuligt at naa Land paa Grund af stærk Vind og det haarde Tidevand.

Først efter at have drevet om paa Havet i 3 Dage og 2 Nætter i bidende Kulde og stormfuldt Vejr, blev Vinden saa gunstig, at det lykkedes at komme i Land paa en Ø, hvor man naaede hen til en Gaard og fik Mad og tørre Klæder.

#### 80 Aar.

Tidligere Vandbygningsingeniør I. E. F. Ollendorff, Frederikshavn, er fyldt 80 Aar.

Vandbygningsingeniøren har i sin Tid forestaaet en Række store Havnearbejder, baade ved Hirtshals, Skagen og Frederikshavn.



Knud Rasmussen hædres med The Explorers Æresmedaille. — Geografisk Selskabs Møde.

Ved Det kgl. danske geografiske Selskabs Møde forleden blev Dr. phil. Knud Rasmussen paany hyldet som den store Rejsende, idet Selskabet ved dets 1ste Vicepræsident, Generalkonsul Johan Hansen, paa den amerikanske Klub »The Explorers' Club«s Vegne overrakte ham en Æresmedaille fra denne Klub med Indskrift: »His Thule Expedition constitute one of the great chapters in arctic Exploration«.

Selskabet gav overfor Dr. Rasmussen sin Tilslutning til den udviste Ære tilkende ved at rejse sig.

Har Terschellings Fyrskib løsrevet sig og er det drevet bort?

Kaptajnen paa den hollandske Damper »Herkules«, der er ankommen hertil, melder, at han ikke har fundet Terschellings Fyrskib paa Plads. Der er Sandsynlighed for, at Fyrskibet har revet sig løs og er drevet bort.

— — — Terschellings Fyrskib er stationeret ud for Øen Terschellingen, er af de vestfrisiske Øer i Nord-søen. Fyrskibet har antagelig en Besætning om Bord paa en halv Snes Mand.

Redningsvæsenets Omordning. — Hvad Kommissionens Forslag gaar ud paa.

Marineministeriet har, som man ved, nedsat en Kommission til Omordning af Redningsvæsenet. Efter hvad der meddeles, skal den i det store og hele være kommet til følgende Resultat:

De to Bestyrerembeder for henholdsvis Bornholms og Møns Redningsvæsen og det norrøjske Redningsvæsen slaas sammen til én Post, og en vordende Bestyrer faar Bopæl i Aalborg. Kommissionen foreslaar endvidere, at Indstillingsretten over nyt Mandskab vedvarende skal bero hos Redningsbestyrerne. For de Redningsstationers Vedkommende, der kun har Motorbaad, men ingen Robaad, nedsættes Mandskabets Antal fra 12 til 9 Mand.

Inden Betænkningen afgives, holder Kommissionen et sidste og afsluttende Møde.

»Trafic«s Kæntring i Gdynia. — Vandet, der ikke var pumpet ud.

Det var i Slutningen af November i Fjor, at Carl Nielsens Sandpumpedamper »Trafic« kæntrade ved Gdynia i den polske Korridor. Fem Mand druknede, kun Føreren, Kaptajn Nielsen, Maskinchefen, Førstemester Nielsen, og en Matros Falk blev reddet.

Kaptajn Nielsen oplyste i Søforhøret forleden, at »Trafic« kun havde 250 Kubikmeter Sand inde, skønt den kan rumme 300. Vejret var ikke særlig haardt, og der gik kun lidt Sø, men alligevel drejede Damperen pludselig rundt og 5 Mand omkom, som sagt, skønt alle befandt sig paa Dækket, da Ulykken skete.

Det viste sig, at der var 20 Kubikmeter Vand i »Trafic« foruden de 250 Kubikmeter Sand, og aptajn Nielsen vilde paa Retsformandens direkte Spørgsmaal ikke fraga, at dette havde været medvirkende til Damperens

Kæntring. Man plejede imidlertid ikke at pumpe Vandet ud, erklærede Kaptajnen, idet Lasten da var vanskeligere at losse!

Ogsaa Flydedokkens Leder, Direktør Munch, var for, idet »Trafic« som bekendt er bygget paa Flydedokken. Direktør Munch kunde dog intet oplyse ud over dette, at han mente, at et Sandlag var skredet og havde givet Anledning til Slagside.

Et Krav, der blev indfriet.

I Februar 1924 afsejlede den tyske Damper »Rio de Janeiro« fra København til Aarhus. Da Skibets Fører ikke var lokaliseret i disse Farvande, havde han paa-mønstreet en saakaldt Kendtmand for at lodse Skibet til Aarhus. Helsingør Lodser er imidlertid eneberettiget til at foretage disse Lodsninger. Lodseriet følte sig brøstholdent og anlagte Sag imod saavel Føreren som Kendtmanden.

Ved Aarhus riminalret blev dog begge frifundet, hvorefter Sagen appelleredes til Landsretten, og denne Ret dømte Føreren til at erstatte Helsingør Lodseri de Lodspenge, som det ved denne Lejlighed var gaaet glip af, og tillige Kendtmanden til at yde den fælles Lods-pensionskasse et lignende Beløb og til at betale 100 Kr. i Bøde til Kassen.

Da 1½ Aar var gaaet efter Dommens Afsigelse, mente Helsingør Lodseri, at det snart var paa Tide, at det fik Pengene, det var tilkendt, og henvendte sig da til Bestyreren for alle Landets Lodserier, Lodsdirektøren, forhenværende Marinekaptajn Nielsen, med Forespørgsel om, hvorledes man skulde forholde sig. Svaret var, hvor besynderligt det end lyder, at Lodseriet selv maatte faa fat i de Dømte. Man vil forstaa, at dette ikke var nogen let Sag, men Lodseriet gav dog ikke op. Gennem sin Chef, Lodsoldermand Johansen, rettede det en Række Henvendelser, blandt andet til Generalkonsul Yde i Hamborg, hvor Skibet hørte hjemme, til Statsadvokaten i Kolding og andre, og virkelig lykkedes det til sidst — efter mange Skrivelser og Dikkedarer — at faa Kravet inddrevet. I disse Dage er Beløbet betalt, og Pensionskassen kan altsaa faa sine Penge.

Københavns Havns Finanser. — Et tilfredsstillende Resultat.

I Havnebestyrelsens sidste Møde forelagde Havnedirektør Borg Havns Regnskab for Kalenderaaret 1924, som viser et tilfredsstillende Resultat. Det Beløb, der som egentligt Driftoverskud har kunnet henlægges til Reservefonden, udgør 1.852.000 Kr. eller 625.000 Kr. mere end budgetteret, et Beløb, der er anvendt til Afdrag paa Havnevæsenets Gæld med 800.000 Kr.

En Gennemgang af Driftsbudgettets Indtægtsside viser, at baade Vareafgiften og Fartøjsafgiften har været ikke saa lidt større end beregnet, hvad der er et Vidnesbyrd om, at den vareafgiftspligtige Importmængde er steget, og at Trafiken paa Havnen ligeledes har været stigende.

Status balancerer med ca. 64 Mill. Kr., og den egentlige Kapitalformue er opgjort til ca. 18 Mill. Kr. Den største Passivpost er Gælden, som ultimo 1924 var opgjort til 31½ Mill. Kr.

## Københavns Amatør-Sejlkлубs Skole.

Vi har tidligere paa dette Sted paavist, hvilken uhyre Betydning, Havet og Skibsfart har for vort lille Land, der med Hensyn til Tonnage pr. 1000 Indbygger staar som Nr. 4 blandt alle Nationer. Og vi har fremhævet Søens Erhverv som en af Landets stolteste og stærkeste Grundpiller. Men Anspændelsen og Risiko'en, der følger med Erhvervet, ejer, naar de omsættes i Sport, de samme for Udøverne saa stimulerende styrkende Egenskaber.

Vi har Gang paa Gang hævdet, at det er Eliten af Landets Børn, der søger sit Brød i Erhverv paa eller i Tilknytning til Havet, og vi tør roligt paastaa, at indenfor de forskellige Sportsgrene ejer ingen i den Grad Evnen til Højnelse og Udvikling af Mod, Kraft, Snar-raadighed og Æresfølelse som netop Sejlsporten. Her, som alle andre Steder gælder Sætningen: En sund Sjæl i et smukt Legeme, men her som intet andet Sted trænger Kampen sig paa. Ikke alene Kampen om Begrebet kæmpe smukkeste og komme først, men Kampen mod Vind og Vejr, Kampen mod Elementerne.

Held da, at vi indenfor Sejlsporten har Folk, der altid villigt som Lærere vil tage Ungdommen ved Haanden og føre den frem, ja, som naar det gælder, kan gaa forrest selv.

Vi gengiver hosstaaende Planen for Amatørklubben Skole og bringer den vore bedste Ønsker med paa Vejen.

### Skoleplan og Fordringerne til Oprykningsprøven til Klubbens 1. Afdeling.

1) Skolen er en fast, helaarlig Institution indenfor K. A. S. Den ledes af Skolechefen med Bistand af Skoleudvalget. Skolechefen er Formand for Skoleudvalget; dets Næstformand er Chefens Stedfortræder.

2) Skolen deles i 2 Klasser, A og B, hvori Undervisningen i det store og hele foregaar hver Klasse for sig.

3) Undervisningen omfatter:

a) Klasse A. I Sommerhalvaaret: Praktisk Sejlsad med Skolebaadene, theoretisk Undervisning i Begyndelsesgrunden i Sømandsskab. I saa vid Udstrækning som muligt skal Eleverne have Lejlighed til at komme med i Klubbens andre Baade som Besætning ved Matcher, Kapsejladser o. s. v. Tillige bør Skolen arbejde paa at kunne være et Mellemed mellem de private Baadejere — baade udenfor og indenfor K. A. S. — og Eleverne, saaledes at Baadejerne og Eleverne bringes i Forbindelse med hinanden til Gavn for begge Parter.

I Vinterhalvaaret afholdes Undervisning dels i theoretisk Sømandsskab og dels i Tovværksarbejder. Hver af de 2 Kursus vil foregaa paa ca. 12 Gange à 2 Timer. I Theori vil blive gennemgaaet det Pensum, som forlanges til Oprykningsprøven, samt gives korte Foredrag i Tilfigning af Baade. Udsætning af Kurser m. m. Det første Kursus er obligatorisk for Klasse A, men andre

Medlemmer kan, om ønskes, indtræde i dem. Det andet Kursus er frivilligt.

Efter Undervisningsaarets Afslutning i April oprykkes Eleverne fra Klasse A til Klasse B. Skolen kan nægte en Elev Oprykning, saafremt han paa Grund af Udeblivelse fra Undervisningen eller fra Sejladserne eller af Mangel paa Evner skønnes uegnet til Oprykning.

I Foraarets Maaneder skal Eleverne i saa vid Udstrækning, som muligt, deltage om Søndagene i Klargøring af Klubbens Baade efter Sejladschefens nærmere Bestemmelse. Hel eller delvis Fritagelse herfor kan gives af Sejladschefen, hvor særlige Forhold taler derfor.

b) Klasse B. I Sommerhalvaaret: Videregaaende praktisk Sejlsad samt Foredrag om theoretisk Sømandsskab og Kapsejlsadregler. Endvidere som omtalt under Klasse A.

En Natsejlsad søges udført for at give Eleverne Kendskab til Fyr og Lanterner. Endvidere skal Eleverne inden Saisonens Slutning kunne godtgøre ved Attester fra Medlemmer af 1. Afdeling, at de under disses Vejledning har fungeret som Fører ved mindst 4 Sejladser med Klubbens kortkølede Baade eller med tilsvarende private Fartøjer. Skolen er forpligtet til om fornødent at hjælpe Eleverne til at skaffe sig disse Sejladser og Attester.

Efter Sommerhalvaarets Afslutning udtager Skolen de Elever, som findes egnede til Indstilling til Oprykningsprøven til 1. Afdeling.

Ved denne gives 2 Karakterer: 1 for praktisk Sejlsad, 1 for Kendskab til Søvejsregler, Søkort m. m. (se nedenfor).

De 2 Karakterer gives af Dommerkomitéen ved Optagelsesprøvene. For at bestaa kræves mindst 4 i Praktisk Sejlsad og mindst 3 i Theori. Den højeste Karakter har Værdien 6.

Eleverne meddeles Udfaldet: »bestaaet« eller »ikke bestaaet«.

### Almindelige Bestemmelser.

- 1) Medlemmer, der tidligere har erhvervet sig betryggende Kendskab til Sejlsad eller som viser særlig gode Evner, kan af Skolen indstilles Oprykningsprøven efter kortere Forberedelse. Medlemmer, der har bestaaet en aut. Navigationseksamen, som f. Eks. Kystskippereksamen e. l., fritages for den theoretiske Eksamen. Duelighedsbevis for Tovværkskursus fritager for Eksamination i Tovværksarbejder.
- 2) Før den theoretiske Prøve skal Elevernes Farvesans prøves. Lægeattest fra samme Aar om normal Farvesans fritager for Prøven, Automobilkørekort derimod ikke.
- 3) Inden Oprykningsprøven begynder, afleverer Eleverne til Skolen en paa Tro og Love afgiven Erklæring om, at vedkommende har Færdighed i saavel Bryst-som Rygsømning.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



- 4) Skolen indstiller til Bestyrelsen om Udelukkelse fra Undervisningen af Elever, hvis Opførsel og Flid er til Skade for den øvrige Undervisning eller for den gode Tone paa Skolen.
- 5) Nægter en Elev at efterkomme en Ordre, given af en af Skolens Lærere, kan Skolechefen bortvise ham fra Skolens Undervisning; Eleven har dog Ret til at faa sin Sag forelagt Bestyrelsen. En Elev, der ikke har mødt til 3 paa hinanden følgende Undervisningstimer eller Sejlads uden anmeldt Grund, kan udelukkes fra Undervisningen.
- 6) Skolen har Ret til at forlange den 2. og eventuelt 3. af Besætningspladserne i Klubbens Baade besat med Skolens Elever ved de ugentlige Onsdagsmatcher.
- 7) Skolens Lærere er dertil egnede Medlemmer af Klubbens 1. Afdeling.
- 8) Det bør tilstræbes, at ikke alene Skoleudvalget men ogsaa Klubbens Bestyrelse lærer Eleverne at kende for derved at holde sig i Kontakt med Klubbens Tilgang.
- 9) Skolen bestemmer det fornødne vedrørende Undervisningens Gang samt alm. Ordensregler. Enhver Ordre fra Sejladschefen angaaende den praktiske Sejlads skal uførtøvet efterkommes.

#### Oprykningsprøven.

Ved Oprykningsprøven eksamineres i følgende:

Theori: *Funder*, Praktisk Navigation, 3. Udg. Side 6—16. Side 18—20 (Loddet). Side 25—28. Side 30—41.

De internationale Søvejsregler, Art. 1—18 og 31 undtagen Art. 9, Pkt. b, 2. Stk., c, 2. Stk., d, e, h, k, Københavns Havneordning samt Klubbens Reglement, særlig hvad angaar Førerens Pligter. Endvidere det elementære i teoretisk Sømandsskab (se Undervisningsplanen).

Tovværksarbejder: Det følgende:

- 1) Dobbelt Halvstik.
- 2) do. med Rundtørn.
- 3) Læsejlstik (for Topsejlsstage og Raa).
- 4) Rundtørn m. 2 Halvstik (for Agterfortøjning).
- 5) Tømmerstik.
- 6) Enkelt Skostik (for Flag).
- 7) Dobbelt Skostik (for Flag).
- 8) Raabaandsknob.
- 9) Enkelt Pælestik.
- 10) Knobe 2 Trosser.
- 11) Lægge en Takling.

#### Praktisk Sejlads:

- 1) Sætte Sejl.
- 2) Bestemme Sejlføring efter Vindforholdene.
- 3) Gaa Sejl fra Fortøjning, Bøje eller Bolværk.
- 4) Løbe til Bøje eller Fortøjning samt beslaa Sejl og greje op.
- 5) Manøvre ved Anløbning af en alm. Kysthavn.
- 6) Mindskning af Fart ved Hjælp af Sejlene.
- 7) Stille Sejlene bidevind og fordevind.
- 8) Sætning og Bjergning af Klyver og Topsejl samt rebe Storsejl og Fok ind og ud.
- 9) Spile Fokken og sætte en Spiler.
- 10) Vende gennem Vinden (stavgvende).
- 11) Vende for Vinden (kovende).

- 12) Ligge bak og underdrejet.
- 13) Bjerge en overbordkastet Bøje.
- 14) Ankring og Letning.
- 15) Ro Jolle og lægge til med den.

#### Plan for Undervisningen i de to Sommerhalvaar.

##### Klasse A.

##### Praktisk Sejlads.

Eleven øves i: 1) At sætte Sejl. 2) Bestemme Sejlføring efter Vindforholdene. 3) Gaa Sejl fra Fortøjning eller Bøje. 4) De forskellige Arter af Sejlads: Slør, Halv vind, Bidevind o. s. v. 5) Sætning og Bjergning af Klyver og Topsejl samt rebe Storsejl og Fok ind og ud. 6) Spile Fokken og sætte en Spiler. 7) Maader at formindske Fart ved Hjælp af Sejlene. 8) Vende gennem Vinden (stavgvende). 9) Vende for Vinden (kovende). 10) Ankring og Letning. 11) Ro Jolle og lægge til med den. 12) Beslaa Sejl og greje op.

##### Theoretisk Sømandsskab.

1) Hvorledes Sejlene virker under forskellig Vindretning. 2) Betydning af Stag, Baades Konstruktion m. m. 3) Behandling af Sejl og Materiel. 4) Kompasset. 6) De mest brugte Knobe og Stik. 7) Søvejsreglerne. 8) Klubbens Reglement § 4—5 og 11—13, og navnlig lægges tilbørlig Vægt paa § 11.

##### Klasse B.

##### Praktisk Sejlads.

Pensum fra Klasse A. repeteres. Desuden: 1) Løbe til Bolværk eller Bøje. 2) Manøvre ved Anløbning af en almindelig Kysthavn under alle Vindforhold. 3) Bjergning af en overbordkastet Bøje, der forestiller en Mand overbord. Manøvren udføres hurtigt som muligt og saaledes, at Baaden ligger omtrent stille i Vindøjet ved Manden. Bjergningen udføres saavel under Bidevind som Halv vind og under Slør.

##### Theoretisk Sømandsskab.

Pensum fra Klasse A. repeteres. Desuden: 1) Forhold ved Byger eller Storm. 2) Forhold ved Anløbning af Bolværk under Paalandsvind. 3) Lodning samt Vurdering af Baadens Fart. 4) Kendskab til Strøm og Strømsætning. 5) Kendskab til Afdrift. 6) Kendskab til Lanterneføring og Farvandsafmærkning ved Fyr, Bøjer, Koste m. m. 9) Forhold ved Grundstødning. 10) Søvejsregler. 11) Kapsejlsregler. 12) Tætning af Lækage.

**FLAG & VIMPLER**  
SYET AF DANSK FLAGDUG

YACHTFLAG — KLUBSTANDERE  
INTERNATIONALE SIGNALFLAG  
— BEDST OG BILLIGT —

*Flagfabriken København B*  
Gj. Jørgensen 24 Tel. C 3234

#### Skibspriser.

Der synes ikke at finde saa faa Skibssalg Sted i denne Tid; vi nævner følgende Priser:

Damperen »Bito«, 4821 Br. Tons, 8000 Dødvægt Tons, bygget i Glasgow 1906, er fra London solgt til Hamborg for 25,000 Lst. Den blev solgt i Maj 1925 for 17,250 Lst.

Tysk Damper »Clara Kunstmann«, 1357 Br. Tons, 2300 Dødvægt Tons, bygget i 1899 i Amsterdam, er fra Stettin solgt til Helsingfors for 11,300 Lst.

Damper »Southminster«, 641 Br. Tons, 930 Dødvægt Tons, bygget 1919 i Southampton, er solgt til Belgien for 7250 Lst. Prisen var i December 1919 ialt 55,000 Lst.

Damper »Southwark«, 558 Br. Tons, 810 Dødvægt Tons, bygget 1889 i Newcastle, er solgt til Italien for 2500 Lst.

Tysk Damper »Harriet«, 776 Br. Tons, 810 Dødvægt Tons, bygget 1921 i Hamborg, er solgt til Norge for 8000 Lst.

Norsk Damper »Storøy«, 1618 Br. Tons, 2400 Dødvægt Tons, bygget 1916 i Bergen, er solgt for 405,000 norske Kroner.

Norsk Damper »Snar«, 1614 Br. Tons, 2350 Dødvægt Tons, bygget 1916 i Bergen, er solgt i Norge for 375,000 norske Kroner.

Norsk Motorfartøj »Nautilus«, 525 Br. Tons, 750 Dødvægt Tons, bygget 1920 i Risør, er solgt fra Skien til Oslo for 30,000 norske Kroner.

Amerikansk Damper »Dio«, 4823 Br. Tons, 7814 Dødvægt Tons, bygget 1919 i Arlington, indrettet til Oliefyring, er solgt af Shipping Board for 137,000 Dollars.

Amerikansk Damper »Westboro«, 5747 Br. Tons, 8856 Dødvægt Tons, bygget 1918 i Seattle, indrettet til Oliefyring, er solgt af Shipping of Board for 158,000 Doll.

Amerik. Damper »Moravia Bridge«, 3283 Br. Tons, 5075 Dødvægt Tons, bygget i Newark i 1920, Oliefyring, 10½ Knob, er solgt af Shipping of Board for 31,030 Dollars.

Amerikansk Damper »West Montop«, 5479 Br. Tons, 8800 Dødvægt Tons, bygget i 1919, Oliefyring og 11 Knobs Fart, er solgt af Shipping of Board for 175,000 Dollars.

#### Det Oversøiske Compagnie. — Ordinær Generalforsamling.

A/S. Det Oversøiske Compagnie har afholdt ordinær Generalforsamling med Overretssagfører Brorson som Dirigent. Formanden, Bankdirektør Reyn aflagde Beretning og Regnskab. Nettooverskudet er 1,7 Mill. Kr., hvoraf 274,000 Kr. overføres til næste Aar, medens Resten afskrives.

Regnskabet godkendtes. Til Bestyrelsen genvalgte Hr. Skovgaard-Petersen, og Generalforsamlingen godkendte, at Bestyrelsen i Aarets Løb har suppleret sig med Direktør Kall.

#### Chamber of Shippings Rapport. — Det forløbne Aar stod i Depressionens Tegn.

»Chamber of Shipping«s aarlige Rapport udtaler sig so msædvanlig om Skibsfartens Stilling. Det sidste Aar begyndte maaske med enkelte Glimt af Haab om en lysere og bedre Fremtid, men karakteriseres nu i Indledningen af Rapporten med disse Ord, at Depressionen i

Skibsfarten vedblev og endog uddybede sig i det forløbne Aar.

I December 1925 var saaledes Trampfragterne næsten 10 pCt. lavere end i den foregaaende December Maaned, og Gennemsnittet for sidste Aar var kun 8 pCt. over Gennemsnittet for 1913, og om Sommeren endog lavere end for 1913. Skibsfarten udfører i Virkeligheden det samme Arbejde som før Krigen, men til før Krigens Fragter, og da Driftsudgifterne nu er 90—100 pCt. højere end Basis før Aar 1914, er det vanskeligt at komme til anden Konklusion, end at Skibsfarten ligesom understøtter den oversøiske Trafik. En saadan Tilstand er imidlertid ikke god, hverken for selve Skibsfarten eller for de Industrier, som er afhængige af Skibsfarten. De britiske Redere ønsker ikke Hjælp gennem Understøttelse fra Staten, de vil og har altid afslaaet en saadan Assistance.

Der bemærkes i Rapporten, at Havneafgifterne etc. i de store, britiske Havne stadig er 60—80 pCt. over før Krigens Niveau, og de er endog endnu højere i nogle mindre Havne. Udgifterne ved Losning og Lastning er fra 100—120 pCt. over før Krigens Basis, og Arbejdsu villie giver endnu højere Byrder. Rederne raaber højt om at blive fri for alle disse Hindringer, og »Chamber of Shipping«s Rapport udtaler her med al Tydelighed, at man maa gaa ud fra, at Helbredelsesmidlet mod Depressionen er Genopbygningen af Handelen, og den hurtigste Maade, hvorpaa dette kan ske, er at fjerne alle Hindringer for Handelen og dermed for Skibsfarten.

#### Dødsfald.

Fra Amerika kommer der Telegram om, at Sø-Assurandør, Kaptajn A. H. Bagger er død i sit Hjem i Brooklyn, 72 Aar gammel.

Kaptajn Bagger kom som ung Styrmand til Amerika, blev meget hurtig Fører af amerikanske Skibe og har i over 40 Aar boet fast i New York. I en lang Aarrække var han Repræsentant for de fire gamle danske Forsikringsselskaber, den sidste Tid dog ogsaa for andre Selskaber, og overalt baade i Forsikrings- og Rederikredse nærede man stor Tillid til hans Dygtighed og Ubestikkelighed. Han var, hvad man kalder en sikker Mand. For den danske Kirke i Brooklyn gjorde han et stort og opofrende Arbejde, for hvilket han i Fjor belønnedes med Ridderkorset.

Kaptajn Bagger var gift med en dansk Dame, en Datter af afdøde Læge Hornemann i Hjørring. Hans Søster, Fru Afdelingsingeniør Nobel bor her i Byen, ligeledes hans to Svigerinder, Frkn. E. og O. Hornemann, og en Fætter, fhv. Skibsfører Kaptajn Rambusch.

Han efterlader sig tre Sønner. De to fører Virksomheden videre. Den tredje er tjenstgørende Officer i den amerikanske Marine.

#### Forhyringsagenter København.

Poul F. Jepsen.  
Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

Th. Jbsen,  
Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.



Telgr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 &amp; 840.



## F. ESZLINGER'S

### kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

#### Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landsforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.

Det nye Grønlandsskib. — 8 Tilbud er indgaaet — Diesel eller Damp?

Indenrigsministeriet forbereder, som allerede meddelt, et Lovforslag til en Bevilling til at bygge et nyt Skib til Grønlandsfarten.

Der er indkommet 8 Tilbud, alle fra indenlandske Værfter.

Skibet skal være 1400 Tons Dødvægt.

Der er endnu ingen Bestemmelse truffet med Hensyn til Diesel eller Damp. De Sagkyndige, Styrelsen har til Raadighed, overvejer Spørgsmaalet, og paa deres Skøn vil Afgørelsen formentlig falde.

Skibet skal kunne tages i Brug næste Foraar og vil koste henved 1 Million.

De forliste Thyborøn-Fiskere i Havn. — 27 frygtelige Timer.

Kutteren »Jenny« af Thyborøn er indkommen til Thyborøn med de seks Fiskere fra de i Nordsøen forliste Kuttere »Henny« og »Sara«. Om Aftenen ved 6-Tiden blev de seks Fiskere reddet af to hollandske Trawlere ude i Nordsøen efter at have drevet om i 27 Timer og udstaaet store Lidelser. De havde blusset efter Hjælp og til Blusningen brændt deres Køjetøj og Tovværk. De maatte staa i Vand til Armhulerne, da Kutterne var læk. Kutterne sank straks, da Fiskerne var reddet om Bord paa Trawlernerne.

Fiskerne mistede alt. Trawlernerne satte dem om Bord paa den danske Kutter 65 Kvartmil fra Land.

Rekordfiskeri.

Den sidste Tids Sildefiskeri i Kattegat har givet umadelige Fangster. Paa et Døgn er der saaledes fisket 20.000 Kilo, Aarets foreløbige Rekord.

Et udstrakt Virkefelt.

Et udstrakt Virkefelt maa de engelske Fisketrawlere siges at have. Saaledes har Skagens Kuttere i den sidste Tid nord for Højen paatruffet engelske Trawlere, der fiskede; selvfølgelig paa internationalt Territorium. Ligeledes var der engelske Fisketrawlere, der fiskede Sild paa samme Sted, som Svenskere fornylig tog deres. Naar engelske Trawlere, der fisker med England som Basis, kommer helt herved, maa det antagelig skyldes for lidt Fisk paa Nordsøbankerne.

THE ENGELHARDT DECKED LIFE BOAT CO.



AMAGER BOULEVARD — TELEFON AMAGER 980  
KØBENHAVN C.

# RED WAX

## COMPAGNIET

KØBENHAVN K. - TOLDBODGADE 15  
TELEFON CENTRAL 13114

Bedste Tætningsmiddel.

# „FALCO“

## Højttaleren.

Ren - kraftig og naturtro Tone.

3 Typer

fra Kr. 32,50.

# RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

Det spanske Kongepar paa Atlanterhavsflugtning. — Med en Flotille paa 10 Hydroplaner vil ongearparret under Udfoldelsen af et storstilet Ceremoniel aflægge Besøg i Argentina.

Fra Madrid meddeles, at det spanske Kongepar til Sommer planlægger en enestaaende Rejse. Kongen og Dronningen ledsages af Primo de Rivera og flere Ministre og Politikere, vil om Bord paa en Flaade af Hydroplaner besøge Søsternationen Argentina, idet man følger samme Rute, som Major Franc nylig gennemfløj. Denne berømte Flyver kommer ogsaa til at lede Kongeparrets Luftrejse.

Det er Kong Alfons, der jo er en fremtrædende Sportsmand, der har faaet Idéen til den. Han har sat sig i Forbindelse med Franco, som har erklæret sig villig til at overtage Kommandoen over de ti Hydroplaner. Han har afbrudt sin Rejse, der var paatænkt at skulle gaa over Nordamerika, Grønland, Island og England tilbage til Spanien, og er nu paa Vej til Madrid, hvor der allerede træffes Forberedelser til den kongelige Flyverfærd.

Ankomsten gennem Luften til Buenos Ayres skal ifølge Planen have en meget højtidelig Karakter. Kongen og Dronningen ifører sig i det luksuøse Hydroplan, der bygges til dem, deres fineste Galla. Kongen sin Generalsuniform med alle sine Ordener og Dronningen hvid Silkekjole med langt Slæb og Diadem paa Hovedet. Den ventende Menneskemængde i Buenos Ayres Gader vil blive underrettet om det spanske Kongepars Ankomst af et Hydroplan, der flyver i Forvejen og kaster en mægtig Ladning røde Roser ned over Byen. Sandsynligvis besøger Kongeparret ogsaa Chile, Uruguay og Peru.

Alvorlig Konflikt i Reykjavik. — Trawlerner og Færdigbehandlingen af Fangsten.

Det ser ud til, at der i nær Fremtid trækker op til en alvorlig rise for Reykjaviks store Trawlerfiskeri.

Lige efter at Lønkonflikten mellem Rederierne og Søfolkene er bilagt, trues Byens Erhverv af en ny Lønkonflikt, denne Gang mellem Rederierne og Fiskerindustriens Arbejdere i Land. Det formindsker ikke Vanskelighederne, at Markedet for frossen Fisk er særlig daarligt for Tiden, i den Grad, at enkelte Rederier allerede har oplagt deres Skibe for at imødesee bedre Tider. Da alle hidtidige Forsøg paa at bilægge den nye Konflikt er mislykkedes, og da Lønningerne er høje i Reykjavik, vil Rederierne søge at faa Trawlernes Fangst færdigbehandlet paa Fiskeristationerne paa Øst- og Vestlandet, hvad selvsagt vil betyde et overmaade haardt Slag for Reykjaviks Erhvervsliv. Skønt der allerede foreligger gunstige Tilbud fra forskellige Hold, vil Rederisammenslutningen næppe benytte sig af dem, hvis Arbejderforeningerne ikke vedblivende nægter at modtage den tilbudte Prisreducering.

Havnevæsenets nye Patruljebaad.

Havnevæsenet har, som mman husker, faaet bevilget Penge til en ny, længe tiltrængt Patruljebaad. Der har i den Anledning været indhentet og fremsat Tilbud fra forskellige mindre Værfter, og efter hvad Havnedirektør Borg paa Forespørgsel meddeler, er der nu truffet

Beslutning om, hvem Arbejdet skal tilfalde, nemlig Københavns Yacht- og Motorbaadsbyggeri i Sundkrogen.

Den nye Patruljebaad, der ventes færdig medio Maj, bliver 13,5 Meter lang og 2,6 Meter bred med en Maskine paa 54 HK. Den vil koste ca. 27.000 Kr., og naar den er afleveret, udrangeres en af de gamle Patruljebaade til Fordel for den.

Dødsfald.

I en Alder af henimod 70 Aar er en af Ø. K.s tidligere Førere, aptajn Hansen-Raun, afgaaet ved Døden ret uventet.

Kaptajn Hansen-Raun kom ind i Kompagniet som Fører af en af dets mindre Skibe i Singapore-Bangkok-Farten. Han blev derefter Lods i Bangkok, men traadte atter ind i Kompagniets Tjeneste og havde flere af dets store Skibe, blandt andet »Fiona«, det berømte Jule-skib, der i den drøje Tid i 1917 kom hjem med en Mængde stærkt savnede Krydderier og andre gode Sager. Sidst førte han »Java«, men gik i Land for et Par Aar siden.

Ved hans Begravelse forleden var Skibsførerstanden stærkt repræsenteret. Tolv Frimurere, alle Skibsførere, paraderede ved Baaren, der var tæt dækket med Kranse, blandt andet fra Ø. K., Skibsførerforeningen og Frimurerne.

I det store Følge saas Skibsførerforeningens Formand Kaptajn Hagelberg, Næstformanden, Kaptajn H. F. V. Hansen, desuden aptajnerne P. og A. Svarrer, Skibsinspektør i Ø. K., Kaptajn Tillisch, Kaptajn Wilton, Kaptajn Himmelstrup, Skibsinspektør P. C. Nielsen, Kaptajnerne M. L. Nielsen og N. E. Nielsen, Kaptajn Ingemann, fhv. Skibsinspektør, fhv. Skibsinspektør, Kaptajn Carl Jensen, Kaptajn Haure-Petersen, aptajn E. Krogh, Kaptajn H. Jørgensen, Kaptajn H. J. Hansen, Kaptajn Tvergaard og flere.

Begravelsen foregik fra Holmens Kirkes Kapel, hvor Pastor Hornbeck gav den gamle Skibsfører et smukt Eftermæle.

Dampskibsselskabet »Heimdals«. — 15 pCt. i Udbytte

Paa et forleden i Dampskibsselskabet »Heimdals« afholdt Bestyrelsesmøde blev det oplyst, at Skibenes Drift havde givet et Underskud paa 18.883 Kr.

Saldo fra forrige Aar med Fradrag af Udbytte m. m. udgjorde 186.599 r. Indtjent ved Renter og Agia 131.085 Kroner.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 89.357 Kr. til Amortisations-, Reserve- og Fornyelsesfondet, samt af Saldoen at betale et Udbytte af 15 pCt.

— Selskabets Udbytte har i de sidste 3 Aar været 30 Procent.

Skibssalg.

Styrmand N. Jensen Madsen, Nykøbing M., har købt Motorskonnerten »Laura« af Skibsfører Dyhrs Enke i Aalborg.

Ærværdig Kollega.

Det store, ansete engelske Søfartsblad »Lloyds List and Shipping Gazette« kan i disse fejre sit 200 Aars Jubilæum.



*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingere

Regnfrakker

Rejseartikler

**H. HALMØE**

**CORT ADLERSGADE 8**



**Sejldugslager.**

**Sejl, Flag og Presenninger.**

**Telefon Byen 4326.**

*Grønlandsk Bestilling.*

Grønlandske Handel har bestilt 4 Fiske-Motorbaade hos et Skibsbyggeri i Korsør. Alle Baadene skal være leveret om 3 Maaneder.

*Inspektionsskibet »Thor«*

har i Maanedens Løb anholdt to tyske Trawlere paa Sydlandet; de fik hver en Bøde paa 12.250 islandske Kr. og onfiskation af Fangst og Redskaber.

Hos Burmeister & Wain er et nyt Motorskib løbet af Stabelen.

Det er et ca. 5000 Tons stort Skib, som er bestilt til Avstralien, og som det tredje Skib af denne Type, der er bygget hos det danske Værft til Avstralien.

Den danske Damper »Kronprins Frederik« er af Selskabet »Pacific« solgt til Estland.

**K. I. BORCH**

REPARATION OG INSTALLATION AF BAADMOTORER

**MANGEAARIG REPARATØR INDENFOR BAADMOTORER**

**SPECIALFABRIK AF RESERVEDELE**

**LADESTATION**

ALLE REPARATIONER AF AMERIKANSKE OG EUROPÆISKE VOGNE UDFØRES

SLAGELSEGADE 6 OG 8 — KØBENHAVN Ø. — TELF.: ØBRO 1602 u OG ØBRO 2350 v



**FREDERIKSBERG TIN**

MATHILDEVEJ 10  
KØBENHAVN F.



TELEFON:  
GODTHAAB 3755 x

**HAANDFORARBEJDET DANSK-KUNST-TIN**

(HAND-MADE DANISH-ART-TIN)

**PRAKTISK OG ANVENDELIGT!**

*Chefskifte.*

Maskinchefen i Motorskibet »Parkeston«, Maskinmester Albert Hansen skal føre Tilsyn med Bygningen af »Parkeston« Søsterskib. Hans Post er overtaget af Maskinmester S. Jensen fra »Arizona«.

*Dansk-Fransk Dampskibsselskab. — 5 pCt.*

Det dansk-franske Dampskibsselskab meddeler, at Nettooverskudet for 1925 inklusive Overførslen fra forrige Aar udgør 366,553 Kr., hvorfra gaar 24,277 Kr. til Tantiemer og Kaplak.

Af Resten vil Bestyrelsen foreslaa Generalforsamlingen at overføre 66,350 Kr. til Reservefonden til Dækning af Survey og Havarier, at udbetale 5 pCt. Udbytte til Aktionærene med 200.000 Kr., samt at overføre 75.926 r. i ny Regning.

*Brændselsforbruget i Turbindampere og i Motorskibe.*

I »The Motor Ship« er anført, at Brændselsforbruget i en dampdreven Liner med Oliefyring er mindst 70 pCt. mere end for det tilsvarende Motorskib. Senere forklares, at dette er baseret paa det laveste Brændselsforbrug, som nogensinde er præsteret i en gearet Turbinlinier med Oliefyring brugende overhededet Damp og paa Prøveturen, hvilket Resultat ikke kan opnaas i praktisk Brug. Der anføres derfor, at Brændselsforbruget i en moderne gearet Turbinlinier er mindst 100 pCt. større end i Motorskibe og ofte 120—125 pCt.

Det daglige Brændselsforbrug i den store Motorlinier »Asturias« er saaledes alt i alt 70 Tons, og en dampdrevet, nybygget Liner af samme Hestekraft bruger 160 Tons daglig. Den oliefyrede Damper bruger 5200 Tons eller 120 Tons daglig, og der spares saaledes i dette Tilfælde 3000 Tons med Motorskibet paa Rundrejsen.

Denne Liner har nu gjort Tjeneste i over et Aar og har udsejlet 120.000 Sømil, den har holdt Ruten godt, og ankommer sædvanligvis mange Timer før beregnet. Det synes ogsaa, som Motorskibets Overlegenhed overfor Damperen efterhaanden tiltager. Brændselsforbruget i en dampdreven Liner stiger efterhaanden; Stigningen fra Prøverne, og til Skibet har været nogen Tid i Brug beløber sig til 20 pCt. Brændselsforbruget i Motorskibet aftager derimod noget, som Tiden gaar, og efter en halv Snes Aars Forløb kan man vente, at Forbruget nærmest er som paa selve Prøveturen.

*Magnetiske Kraner.*

Et tysk Skib har haft uheldige Erfaringer ved Losning med magnetiske Kraner. Kompasserne blev taget ud af Skibet og under Arbejdet opbevaret i Land. Da de atter blev sat paa Plads, var Deviationen betydeligt forandret. Paa Standardkompasset indtil 22 Gr. og paa Styrkompasset indtil 77 Gr. Det første Kompas blev rettet, men det sidste var det umuligt at faa i Orden trods alle Anstrengelser, og det maatte stadig kontrolleres med Standardkompasset. Skibets Skrog maa være bleven magnetisk paavirket under Losningen, og man foreslaar, at Losning med magnetiske Kraner bør forbydes i Certepartiet.

*Stor tyskbygget Fiskedamper til Island.*

Af »Schiffangesellschaft Unterweser« er i disse Dage den største Fiskedamper, som nogensinde er bleven

bygget i Tyskland, blevet gjort færdig. Skibet er bestemt til et Rederi i Reykjavik og har en Længde af 50 Meter, en Bredde af 7,85 Meter og en Højde af 4,60 Meter. Maskinen bestaar af en Tregangs-Expansionsmaskine paa omtrent 800 HK.

*To danske Dampere i Havsnød. — »Roma« mistet Skrue og »Josey« med Maskinskade i Atlanten.*

To danske Dampere har været ude for ret alvorlige Uheld. Det er »Josey«, tilhørende Myren, Holm & Wonsild, en stor Damper paa ca. 6000 Tons, og Jutlandias »Roma«, der laster et Par Tusind Tons.

»Roma« mistede sin Skrue i Nordsøen, medens den var paa Vej fra Danzig til London. Den fik imidlertid Bugser-Assistance og er slæbt ind til Bremerhafnen, hvor den faar ny Skrue.

Hvad »Josey« angaar, da forlod den Cardiff den 23. Januar for at gaa til Providence i Staterne. Godt 100 miles Øst af Brenton Reef Fyrskib fik den Maskinskade og laa og drev rundt i nogle Dage, inden Skaden blev udbedret. Den er nu ankommet til sit Bestemmelsessted, hvorfra man venter at høre nærmere om Uheldet.

*De engelske Trawlere og Havneafgifterne i Danmark og paa Island.*

Underhuset har drøftet en konservativ Resolution, der kræver, at Regeringen skal træffe forskellige Foranstaltninger til Fiskeriets Udvikling. Det konservative Medlem, Womersney, henlede Opmærksomheden paa en af det britiske Trawlerforbund udsendt Erklæring, der indtrængende henstiller til Regeringen saa snart som muligt at tilvejebringe en Forstaaelse vedrørende Norges overdrevne Krav med Hensyn til Fiskerirettighederne; Taleren stemplede ogsaa de islandske Havneafgifter som overdrevent høje og udtalte, at der burde protesteres herimod. Danmarks og Islands Regeringer havde Ret til at give Love, men der maatte protesteres imod den ublide Maade, hvorpaa de fortolkedes.

*Fiskeriet under Island i Februar.*

Trawlfiskeriet, der har givet nogenlunde godt Udbytte, er for islandske og engelske Trawlere Vedkommende væsentlig foregaaet ca. 30 Sømil af Nordvestlandet, medens de tyske Trawlere som sædvanlig fortrinsvis har søgt Fisken paa Bankerne syd for Island paa Strækningen Vestmanøerne-Ingolshøfði.

I Slutningen af Maaneden hævmedes Fiskeriet en Del af daarligt Vejr.

Kutterfiskeriet har været drevet fra Vestmanøerne, Keflavik og Sangerdi.

Da Vestmanøerne har været plaget af sydoslige Storme, har Udbyttet herfra været daarligt, medens der har været særdeles god Fangst fra Keflavik og Sangerdi.

Fra Grindavik har der været drevet Baadfiskeri, men med middelmaadigt Udbytte.

*20.000 Pd. Torsk dræbt.*

I Kallundborg Havn ligger i Øjeblikket en stor amerikansk Damper, der er skyldig i Massedød paa Fisk. En Mængde Olie er nemlig flydt ud fra Damperen og har dræbt 20.000 Pd. Torsk, der gik i Hyttefade.

Fiskens Ejere agter at anlægge Sag mod Damperens Rederi.



# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL AF DEN SAMLEDE VERDENSPRODUKTION AF

**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN SKYLDES KVALITETEN

**HEINRICH ROEPSTORFF**  
UNDERWOOD-HOUSE

KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7085, 11722, 12999

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.

**AUG. OLSEN**  
SEJL, OVERTRÆK OG PRESENNINGER

TELEFON 11057 — KNIPPESBROGADE 8

**SÆBEFABRIKEN VITAL**

Hurtig og prompte Levering af alle Sorter Sæbe - Klude - Tændstikker - Pudsecreme samt iøvrigt alle Rengøringsmaterialer —

**PEDER SKRAMSGADE II**  
KØBENHAVN K. TELF. BYEN 4701



*Italiensk Statssubvention til Skibsfarten.*

For nogle Maaneder siden fremkom en italiensk Parlamentskomité med et Forslag til et nyt Subventions-system, hvorefter Underhandlinger førtes med de interesserede Skibsfartskredse. Resultatet blev, at der fastsattes en Subvention paa 32,5 Mill. Lire for 21 forskellige Ruter, som er af særlig Betydning for den italienske Udenrigshandel.

Foruden denne Statsunderstøttelse er yderligere foreslaaet en Sum af 79,8 Mill. Lire, som skal være til Raadighed for Opretholdelse af saakaldet uundværlig Trafik. Herom er Forhandlingerne dog endnu ikke afsluttede.

*Aldersrente til Grønlanderne. — Renten ydes allerede fra det 55. Aar.*

I Folketingets Møde fremsatte Indenrigeminister Haug forleden det bebudede Forslag om Alderdomsunderstøttelse for Grønlandere. Forslaget bygger ikke paa Aldersrentens Principer, idet det ikke bliver en Ret for

gamle Grønlandere at faa denne Hjælp, men der skabes — ligesom ved Alderdomsunderstøttelsen her i Landet i gamle Dage — kun skønsommæssig Adgang til at faa Understøttelsen. Denne skal normalt gives til Grønlandere, der er fyldt 55 Aar og er ude af Stand til at skaffe sig selv, sin Hustru eller de Børn under 16 Aar, overfor hvem der paahviler ham Forsørgelsespligt, det fornødne til Underhold. Sysselraadet afgør, om Understøttelsen gives. Normalt menes Understøttelserne at skulle blive 100 Kr. aarlig for Enlige og 150 Kr. for Ægtepar, og disse Beløb refunderes Sysselraadene af Statskassen.

I Lovforslagets Bemærkninger opgøres Antallet af gamle Grønlandere, der kan ventes at ville komme ind under den nye Lov, til ca. 400. Udgifterne ved Lovens Gennemførelse anslaaes til 40—50.000 Kr. aarlig. Hvor vanskelige Livsvilkårene oppe i vor nordlige Koloni er, fremgaar af en Oplysning i Bemærkningerne om, at der i Sparekasserne i hele Grønland er i alt 814 Konti med gennemsnitlig 95 Kr. pr. Sparer.

Lovforslaget er paa Forhaand tiltraadt af alle Partier i det grønlandske Udvalg.



**Aldeles pragtfuldt** er dette elegante Lommeur. Det er i Udseende som **et ægte Guldur** til flere Hundrede Kr. og leveres af os med tilhørende forgyldt Dobbeltkæde for kun **Kr. 9,50 + Porto.** 2 Ure portofrit.

Uret er nøjagtigt som Afbildningen, elegant guldpletteret, m. Springkapsel og dobbelt Bagkapsel, altsaa med i alt 3 Kapsler. Værket er et ægte Schweitzerværk, det gaar 36 Timer efter hver Oprækning og er reguleret, saa det gaar præcist paa Minuten. De talrige Efterbestillinger vi har haft paa dette Ur viser, at vore Kunder er glade og tilfredse, og vi har allerede flere Hundrede uopfordrede Anbefalingsskrivelser herpaa. Da vort Lager i Øjeblikket er begrænset maa vi bede enhver, der ønsker sig dette smukke Ur, at inds. Bestilling straks.

**BESTILLINGSKUPON.** (Vikingsen) Udkl. og inds. til **Urfabrikerens Depot** Havnegade 53, København K.

Undertegnede ønsker sig tilsendt pr. Eftkrav ..... Stk. af de 1 Annonc. nævnte Guld-Plaque Lommeure à Kr. 9,50. Til hvert Ur skal medfølge uden Ekstrabe. en forgyldt Urkæde som afbildede.

Navn..... Adresse..... Postst.....

5 Aars Gar. Er Uret ved Modtagelsen ikke efter Ønske, tages det gerne tilbage

# NILFISK behøver ikke at bæres

MAN generes ikke af nogen Vægt, naar man støvsuger med NILFISK. Uden Anstrengelse, uden omstændelige Forberedelser og uden Tidsspilde foregaar Rengøringsarbejdet med en **NILFISK STØVSUGER**



Nilfisk Type L. 10.

**DET NYE VENDORBARE FILTER**

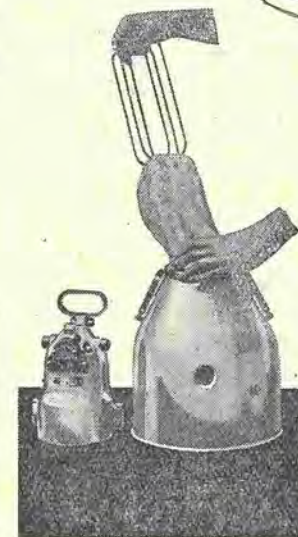
**HUSK.** at naar De køber en Nilfisk, bliver Pengene her i Landet. Nilfisk er i sin Helhed dansk Arbejde, fremstillet af danske Arbejdere og forhandlet af 800 danske Handlende over hele Landet.



Nilfisk Type M. 20.

**DET NYE VENDORBARE FILTER**

**FOR 10 Kr.** straks og 10 Kr. om Maanedn kan De faa en Nilfisk-Støvsuger med alle de nyeste Forbedringer. Disse 10 Kr. om Maanedn, svarende til 2 1/2 om Ugen, kan det ikke betale sig at spare.



Alle 7 Modeller af Nilfisk er forsynet med Afbryder og aftagelig Ledning.

Katalog gratis  
Telefon: 9650

**FISKER & NIELSEN**

P. Bangsvej Nr. 33 — København F.



# D. F. Schnacks Vinhandel

Nyhavn 1. (Hj. af St. Strandstræde) Telefon Central 1528.

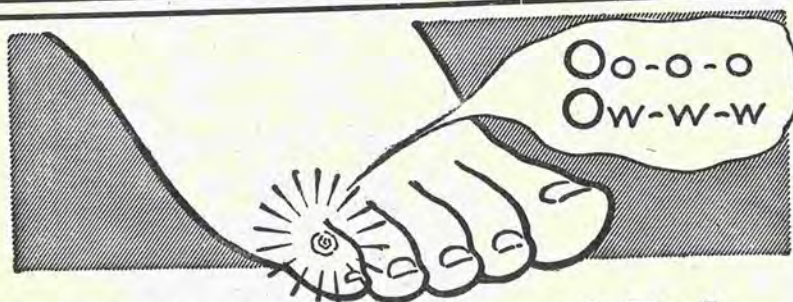
Til en god Proviantforsyning, hører rigelig og god Kødforsyning.

Rederier og Hovmestre anbefales

bedste og billigste Kød-Arter i absolut prima Kvaliteter.

Telefon 480  
12146  
Kontor: Palæ 23

**SOPHUS ARILDSEN'S EFTF.** Bellevue 5.  
Taarbæk.  
ST. KONGENSGADE 18. — KØBENHAVN K.



## Træk Ligtornen ud med Rod — uden Smerte og Plaster!

Har De Ligtørne, ømme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve Radox. Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser, naar Radox hurtigt vil gøre en Ende paa disse for bestandigt.

Ingen Plaster eller smertefuld Operation er nødvendig. Køb straks en Pakke i Dag. Radox bruges af Tusinder Landet over og er uundværligt i ethvert Hjem.

Paa Apoteker, hos Købmænd, Sæbe-udsalg samt i Par-

# RADOX

(RADIATES OXYGEN)

fumerier à Kr. 2,50  
pr. Pakke. Fint par-fumeret Kr. 3,00.

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



»Det Forenede« har solgt 4 af sine Dampere til Op-hugning.

Det drejer sig om fire af de ældste: »Hengeste«, »Frejr«, »Esbern Snare« og »Kasan«.

Nogen overvældende Betaling har »Det Forenede« ikke faaet. Prisen er omkring 100,000 Kr. for de 4 Dampere tilsammen. Faktisk har de længe været udrangeret og gennem flere Maaneder været oplagt i Havnen, hvor de kun fyldte op og til ingen Nytte kostede Bolværkspenge.

De fire Dampere er købt af en og samme Mand, Skibsreder Hans Petersen, der foruden at være Sejlskibsreder tillige ejer Baltica Værft i Sydhavnen. Alle Dampere er solgt med kontraktlig Forpligtelse til Ophugning, hvad man vil forstaa, naar man hører deres ærverdige Alder: »Esbern Snare« er bygget i 1875 hos B. & W. og ombygget i 1892, »Hengeste« i 1876 med Om-

bygning i 1887, »Frejr« stammer fra 1883, og det samme er Tilfældet med »Kasan«. Alle Skibene er set smaa, »Kasan« laster ca. 1500 Tons, »Hengeste« ca. 1300 Tons, »Frejr« ca. 700 Tons og »Esbern Snare« ca. 500 Tons.

»Østasiatisk Kompagni« har afhændet et af sine Skibe, Damperen »Banka«, til et Rederi i London. Prisen skal efter Forlydende være 350,000 Kr. Skibet er nu paa Vej til England, ført af Skibsinspektør, Kaptajn Tillisch.

»Banka« er baade et nyt og stort Skib. Det er bygget hos Burmeister & Wain i 1919 og laster ca. 6000 Tons. Det kom hertil fra Østen for nogle Maaneder siden, da Kampagniet lod det oplægge i 10 Meter-Bassinet. Kaptajn Juel-Hansen var dets sidste Fører.

Efter »Banka« Salg har Ø. K. udelukkende Motor-skibe i Søen. »Banka« var Kompagniets sidste Damper.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106  
Tlgr.-Adr. »PRIVATE«

Stiftet 1786  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

Slotsholmsgade 5.  
København K.

**„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

**FLAG - VIMPLER - FANER**  
ALT I BEDSTE  
KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**  
Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

**AXEL MORTENSEN'S  
BAADEBYGGERI**  
KALKBRÆNDERIHAVNEN  
KØBENHAVN Ø. — TELEFON STRAND 1859

**MOTORBAADE - KANDER - ROBAADE - KAJAKKER**

**EMIL ANDERSEN'S ENKE**  
TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.  
**LOSNING OG LASTNING**  
TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.

**Farveri**  
INDLEVERINGSSTEDER:  
Skanderbrogade 3, Tlf. 4251  
Vesterbrog 61, V. 74  
Tørvæg 7, Amg 6035 y  
Gl. Kongev. 176, C 4269

**Kemisk  
Tøjrensning**  
FABRIK:  
Raadmandsgade 11  
Tlf. 4267 og 4268

**Jobs Bardiné**  
Første og Høieste Anlæg — kemisk Renningssystem Borbe

**AALBORG TAFTEL AKVAVIT.**



**B. Disraeli**

sagde:

„Ved en Bog opnaas ofte større Ting end ved et Slag.“

Disse Ord er nu mere sande end nogensinde for. Det, der nu bærer fremad, er Kundskab. Ved

## Brevundervisningsinstituttets

gennemprøvede og lettilgængelige Metoder er det muligt for enhver at studere det Fag eller til den Eksamen, der er nødvendig for Vedkommende.

Instituttet har Kursus til alle Prøver og Eksamener, som ikke absolut fordrer en bestemt Undervisning ved en eller anden Skole.

Instituttet underviser i **over 50 Fag** og videnskabelige Discipliner. Til Instituttet er der knyttet **15** dygtige og faguddannede **Lærere.**

Instituttets Undervisningsplan for 1926, der omfatter 64 Sider, udsendes gratis til alle fra

## Brevundervisningsinstituttet.

Telefon Hyldegaards Tværvej 11. Post-konto  
Ordrup 1431 **Charlottenlund.** 2584.

Bestillingseddelen udklippet fra  
**VIKINGEN**

Undertegnede udbeder sig hermed gratis og uden Forpligtigelse Brevundervisningsinstituttets Plan for 1926.

Jeg er særlig interesseret i: .....

Navn: .....

Adresse: .....



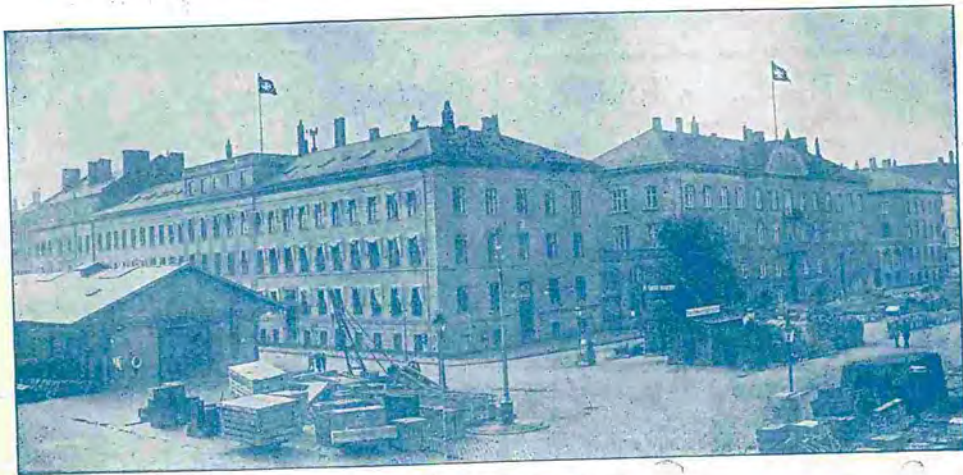


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

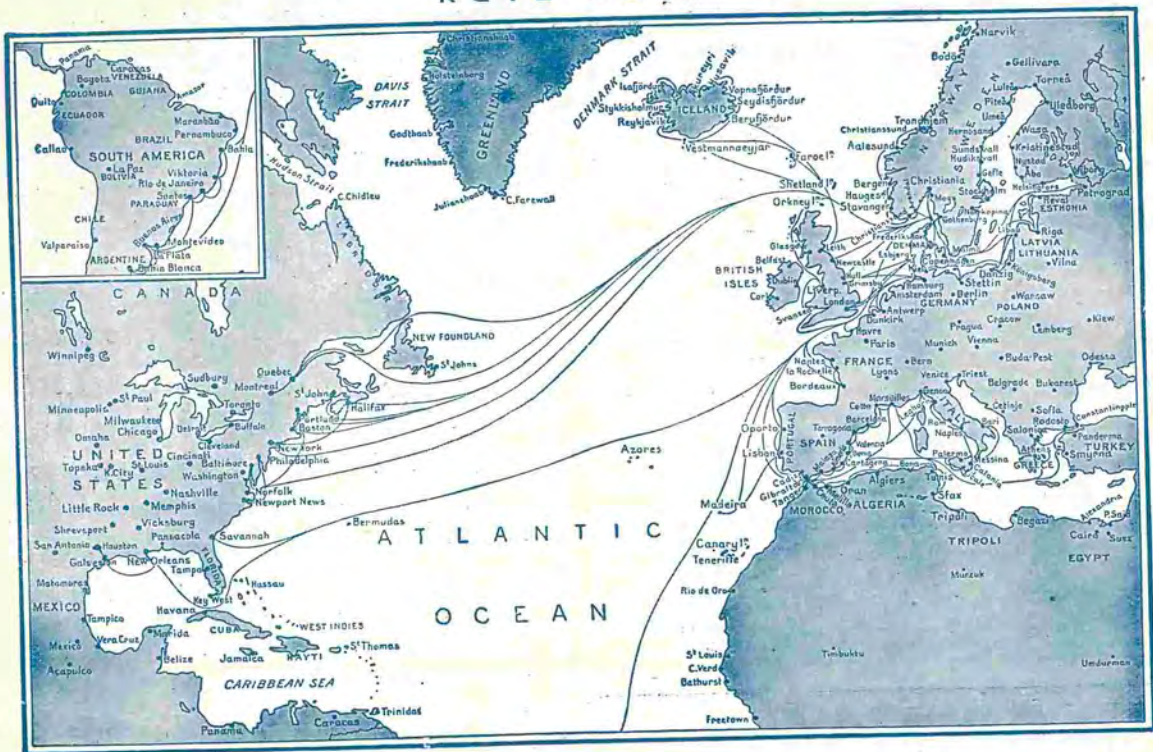
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN

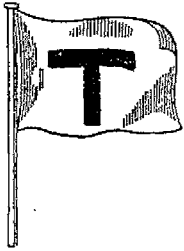


## RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

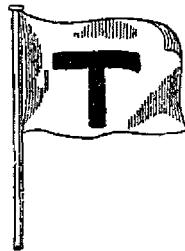




# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930



Ejeren af MJB  
„ECKMANN“,  
Herr C. Carlsen, Thørø  
skriver: —

Thørø, 20/9 1923.  
Thornycroft Scand. A/S  
København.

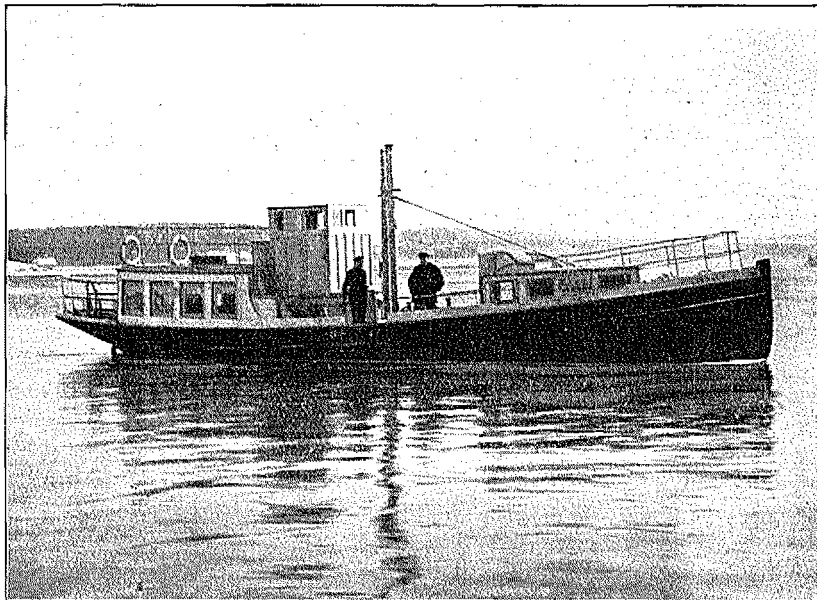
I Sommeren 1920 levede De mig en 30 H.K. Thornycroft M<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Petroleumsmotor ned Thornycroft Reducergear, og den har i de forløbne 3 Aar arbejdet til min fulde Tilfredshed.

Motoren er installeret i en Passagerbaad, der løber daglig mellem Thørø og Svendborg, og der har aldrig været Maskinskade eller Ophold i disse 3 Aar, hvorfor det er mig en Gæde at give den min bedste Anbefaling for Driftssikkerhed og Næmhed i Passagen.

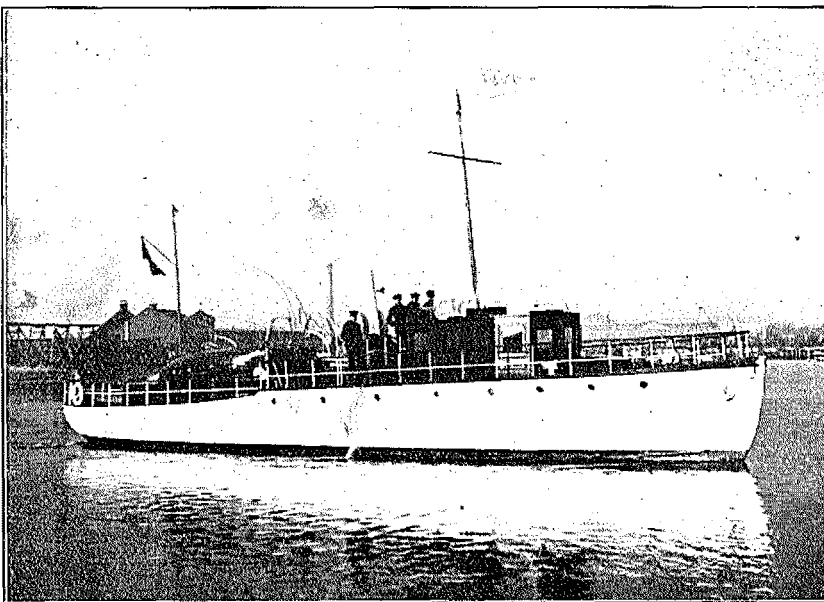
sign. C. Carlsen.  
MJB „ECKMANN“

Paa vort nye moderne Værft paalager vi os  
BYGNING &  
REPARATION samt  
BUNDBEHANDLING  
af alle Stags Fartøjer og  
VINTROPBEVARING  
af samme.

THORNYCROFT's  
BAADMOTORER  
samt  
MOTORBAADE  
bygget efter Thornycroft's originale Tegninger og med Garanti for H.K., Materiale, Arbejde, Forbrug og Fart.



MJB „ECKMANN“  
Færgebaad Svendborg—Thørø. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knob.



MJB „SCARAMOUCHE“  
75 Fod lang Lystyacht forsynet med 2 Stk. THORNYCROFT Model C<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Motorer. Fart ca. 10 K.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

Den 9/10 1925 modtog vi en ny Ordre fra Hr. C. Carlsen paa en Thornycroft Model M<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Motor, til Installation i en af hans andre Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertræffened.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—75 H.K. for Benzin Star og Petroleum Gang.

„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 bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

TELEFON  
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S



# Danish Shipping Company Ltd. A/S

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

Sct. Annæ Plads 28

Telf. 1525-5836 - Statstelf. 527



København K.

Telegram-Adresse: PACAO

## LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**

Telegr.: „HECKSHERS“

**COPENHAGEN**

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 Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa



Telefon Nr. 1403

## M. B. COHN

Telegr. Adr.: Amiante

TOLDBODV. 22.

TELEFON · 1403

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

### BELLS UNITED ASBESTOS Co. LONDON

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

### JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

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

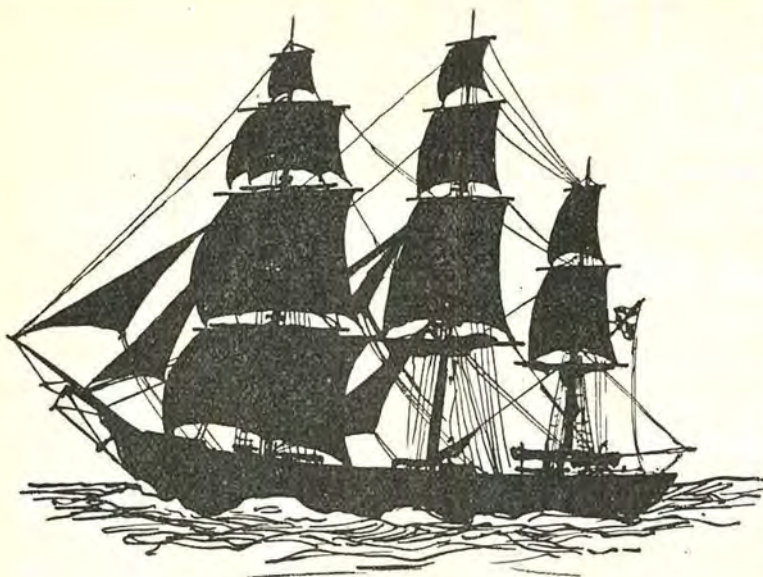
Kontor & Lager i Frihavnen, København Ø.

Telf. 8852, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstøbesmedium

Telegr. adr. »Proviant«





# Da vi kappede Masterne paa PENDRAGON

En Fortælling fra en gammel „Vindjammer“ fortalt af en Dybvandssejler, der var ombord som Lærling.

Folk i Land ved maaske nok, hvad det vil sige, at man kapper Masterne eller paa anden Maade mister dem, men den, som selv har været med til at prøve det hele, véd bedre, hvad det vil sige at naa saa vidt, at man tilsidst kan faa rigget et Par Nødmaster op for at prøve paa at naa hjem eller til nærmeste Havn og Dok. Og det er et haardt Job.

Hvad jeg her skal berette, har jeg selv været med til. Jeg sejlede altsaa fra Liverpool som Lærling ombord paa Fuldriggeren PENDRAGON, en af de gode gammeldags Jernskuder, fint udhalet, hvad Gods og Grejer anbelanger. Den 4. August 1887 blev vi bærseret saa langt som til Holyhead af Bugserbaaden »Stormtranen«, og det tog vel en seks Timers Tid. Vi var lastet med 1900 Tons Kul til Rangoon i Britisk Indien.

### *Seks søsyge blinde Passagerer.*

Naa, mens Folkene var bedst i Gang med at klare op, skalke Luger og stuve afvejen, fandt de nede i Sejlræmmet seks smaa Dreng, som blev halet frem, den ene efter den anden. Sorte som Morianer var de alle, hver og een, og saa søsyge, saa det ikke var til at se for og bag paa nogen af dem. Ellers er jo Blind-Passagerer ikke noget særlig mærkværdigt, hellerikke i den Slags Skibe, men disse havde altsaa alligevel ikke været rigtig heldige, de kom op lige akkurat en Dags Tid for tidligt.

De blev selvfølgelig sendt agterud til Kaptaj-

nen, som efter at han havde examineret dem paa Kryds og Tværs, gav dem en Slurk Vand og en haarc Beskøjt til Opmuntring. Da saa Slæbereren kastede los, blev der varskoet over, en Line blev hevet ombord med en Trosse, og saa blev Fyrene halet over paa Slæbereren — altsaa gennem Vandet. Og det kan nok være, det blev til mere end een Dukkert paa Vejen, men det var jo ogsaa Meningen. Lysten til Søen skulde jo dæmpes en Smule, naar den gav sig den Slags Udslag. Og ombord i Slæbereren, stod den da ogsaa, saavidt vi kunde se, baade paa Øredask og en Endefuld til hver.

Vi sejlede saa vor egen Sø, lod Topsejlene gaa tilvejs og hængte alt det Sejldug paa »Pendragon«, som den paa nogen Maade kunde bære. For en fin Brise gik vi gennem Kanalen og saa det kære gamle Englands Kyster svinde i Disen mod Nordost.

Efter en Rejse paa 149 Dage, hvor der ikke skete det mindste, ankom vi til Rangoon, gik op ad Reviret af Irrawaddy og strøg forbi Elephant Point med en frisk Brise og Springflod. Saadan en Luftning havde vi ikke haft i Uger, det var, hvad man kalder en *Mango-Byge*, morderlig haard, med et Vindtræk, der ikke varede længe, og som afløstes af det rene Legeværk. Vi krydsede os saa langeligt op ad Floden, laa bak eller brasede fuldt henvend en Snes miles. Fik saa Lods ombord og anvist Ankerplads mellem det Bundt af Sejlere, som allerede laa paa Floden.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)  
" 50520 (udenfor Kontortid)  
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)  
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

*Dampskibs-Ekspedition, Klarering,  
Havari-Agentur, Befragtning,  
Køb og Saig af Damp- og Sejlskibe.*

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn  
Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm  
Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

<sup>A/S</sup> THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764



*En frygtelig Tyfon.*

Under en to Maaneders brændende Hede fik vi losset vore Kul og indtaget en Ladning Ris (og havde naturligvis en hel Del Oplevelser i Land). Endelig var vi klar til at lette, og der var Chartier i Kor, da vi trampede om Ankerspillet og Kæden langsomt raslede ind, Led for Led! Oh, saa langsomt! Klimp, klamp, klimp, klamp!

Der var selvfølgelig ikke Damp-Slæber dér, saa alting gik med Haandkraft, saa godt som det nu engang kan, naar tyve Mand ta'r fat. Og alting gik jo ogsaa godt en fire Ugers Tid.

Vi kravlede godt fremad med en Nordost-Monsum fra Agter og var naaet ned i det Indiske Ocean og ud af Bengal Bugten, det var om Lørdagen den 25. Marts 1888.

Jeg havde Roret anden Hundevagt fra 6—8, Vinden var agter, rummelig og støt, og den gamle Skude spadserede sine 10 Knob med alle Klude til. Ved 8 Glas skiftede Vagten og Anden-Styrmands Vagt kom paa Dækket. Jeg var glad ved at blive løst af, da mine Arme var stive som Pinde af at arbejde med Rattet og holde Skuden paa lige Kurs.

Klokken 8,15 blev der givet Ordre til at tage Topsejlene ind, men endnu før dette kunde blive gjort, havde vi en mægtig Byge over os, og samtidig en Regnskylle som et Vandfald. Ikke et Sejl kunde staa for den Omgang, de blev blæst til Strimler i en Haandevending.

Alle Mand blev purret ud og beordret tilvejs med det samme for at gøre fast, hvad der endnu var levnet af Kulde og Rester i Orkanen. Efter flere Timers Arbejde med at bjerge Stumperne tilvejs, drejede vi Skibet under og lagde det til Vinden. En lille Bid Stormsejl, gjort fast i Mesanriggen, var alt, hvad hun kunde bære.

Eftersom Tiden gik, tog Orkanen til i Styrke, Søen var uhyggelig og Natten dertil mørk som et Gravhul. Morgenen kom, uden Bedring i Vejret, men Dagens Lys var dog velkomment.

*Den modige Frivillige.*

Ved 9½-Tiden lagde det gamle Skib sig paa Siden med Raanokke og Læ-Ræling i Højde med Vandet, der fyldte hele Læ-Side af Dækket. Alle Mand blev pebet sammen agterude paa Poopen rundt Mesanmasten.

Kaptajnen kravlede langs Luv-Ræling og banende sig langsomt Vej til Kahytsruffet, hvor han forsvandt og lidt efter kom tilsyne med en skinnende blank Økse, som han rakte op mod Folkene.

En Mand banede sig Vej hen mod ham, det var en Irlænder, som hed Paddy Carrol.

»Kaptajn,« sagde han . »Giv mig den. Jeg er ikke bange for at dø!«

Han greb Øksen og arbejdede sig frem langs det luv opstaaende Gods, henimod de luv Rigning. Derfra kravlede han videre og helt ud til Stortoppen, hvor han forsøgte at kappe Toplenter og Stag.

Efter flere forgæves Forsøg var alle Reb kappet og med et Brag, som kun svagt trængte igennem Orkanens Hylen og Søernes Larm, brækkede Topstangen over som om den havde været en Tændstik, og med den røg alting paa Mesanmasten lige ned til Berginerraaen.

Medens dette stod paa, var Tømmermanden af egen fri Vilje gaaet tilvejs i Fokkemasten og havde kappet Tougværket bort, og paa eengang rettede Skibet sig af sig selv.

Paddy kravlede saa tilbage ad Stormasten, og vi troede alle, han skulde være sluppen godt fra det, men pludselig svingede Storsejlsraaen rundt, ved at Skibet rejste sig, og stakkels Paddy fik Knæet klemt. Men trods Smerten holdt han fat paa sin Økse, indtil han kom ned. Og her stod saa tre af Folkene og tog imod, og bar ham ned i Kahytten.

Jeg blev sendt ned af Kaptajnen for at tage mig af den saarede Mand, som de havde lagt paa Sofabænken. Jeg kom ned og maatte vade mig frem, for der var mere end to Fod Vand over Dørken, og Bordet var væltet, saa det laa og sejlede fra den ene Side til den anden eftersom Skibet rullede.

*Frank, frels dig selv!*

Jeg gjorde mit bedste for at holde Sofabænken klar og holde Manden fast, saa han ikke rullede ned, samtidig med at jeg havde Besvær med Bordet og holde det fra mig.

Stakkels Paddy havde Smerter, saa Taarerne trængte sig frem.

»Frank,« sagde han og drejede sig halvt om mod mig, »gaa bare op og frels dig selv! Faren er ikke forbi endnu, for Ræerne og Masterne slaar mod Skibssiden, saa det varer ikke længe før Skuden gaar. Den vil heller ikke kunne holde sig flydende. Hvis du kan en Bøn, min Dreng, saa bed den! Gud velsigne dig!«

Jeg vilde ikke forlade ham, men han bad mig om at gaa paa Dækket, maaske var der Brug for mig. Han havde Ret, og jeg fik hurtigt travlt sammen med de andre ved at hugge og skære væk paa Liner og Barduner. Den gamle Skude





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«

**B E R G & L A R S E N**  
 NYHAVN 53 **SKIBSPROVIANTERING** KØBENHAVN  
 TELEGR.-ADR.: BERGLARSEN - TELF. C. 120



## 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. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Hervendelse til Forstander SIGURDSEN.

## I N D H O L D

- Forsidebilledet, Skipperforeningens Klendier.* Farvetryk efter Tegning af Christian Bogø.
- Da vi kappede Masterne.* Virkelighedsskildring fra en gammel Vindjammer, fortalt af en Lærling ombord, Wood.
- Under Maltheserkorset.* Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tonnage.
- Københavns Skipperforenings Historie* med Billeder.
- Fra Overpræsident Jensens Rejse til Østen,* med Fotografier.
- Fra Kronborgmuseet,* med Fotografier.
- Dansken og de maharattiske Sørovere.* Fortælling fra de os-indiske Koloniers Tid, fortalt af Forfatteren Kay Larsen, illustr. af Christian Bogø.
- Paa Jagt efter Skatte i Nordsøen.*
- Fra de gamle Handelshuses Historie.* Af Forfatteren Carl C. Christensen.
- Brødrene Andersen (med Bill.)*
- Jacob Holm & Sønner's Fabriker (med Bill.)*
- Esbjerg-Fiskerens Afrika-Eventyr.* En interessant Skildring af Kutterens Rejse over Atlanterhavet til Kapstaden.
- Paradiset i Sydhavet.* En Beretning om Mytteriet paa den engelske Fregat »Bounty« 1788.
- Søens Mænd.* En Serie Levnedbeskrivelser af danske Søfarende og Sømandsslægter.
- I. Etatsraad L. H. Carl.*
- Haandbog i Handelsteknik.* (Anmeldelse).
- Moærne Metoder til Bekæmpelse af ulovligt Fiskeri.*
- Nyt fra Søen.*

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgiver: af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvaarlig 5 Kr. plus Porto: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 11 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 21, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

# Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



rullede forfærdeligt, mægtige Søer slog ustandseligt over Dækket og fejede Baadene væk. Ogsaa Dækslugaret, hvor Jungmænd og Drengene, Baadsen og Kokken havde deres Køjer, gik sig en Tur. Hele Lugaret inde under Bakken var oversvømmet, ikke en Køje eller saa meget som en Trevl af de 14 Mands Tøj var i Behold, det hele havde Søen taget, og det var gaaet til Davy Jones.

Før Skuden rejste sig igen, kan jeg godt sige, de alle var lige ved at give op af Spænding og Frygt. Nogen bad, og ingen Eder hørtes, men de mest krasbørstige af dem sa'e ikke et Muk.

#### *Men hvor dog Skibet rullede!*

Og da vi saa endelig skulde til at tage fat for at frelse Skibet og klare fra, saa kan det nok være, de gik til det allesammen med god Vilje. Deres Mod og Udholdenhed var som en Aabenbaring, ikke een af disse djærve Folk viste Tegn til Fejghed, og før Mørket faldt paa, var Skibet over den værste Fare. Stormen tog af, og Regnbygerne, der væltede ned ustandseligt hjalp med til at dæmpe Søen.

Men hvor dog Skibet rullede!

Uden Master og Sejl til at støtte, tog det den ene Overhaling efter den anden, saa det var næsten umuligt at gøre noget somhelst Arbejde paa Dækket.

Mandag Morgen brød frem, og da havde Vinden lagt sig, men der gik stadig høj Dønning, hvor Bølgeryggen lignede smaa, blaa Højdedrag. Vi fik bundet nogle Smaasejl op, en Slags Erstatning Storsejl, Forestagsejl og Forsejl, men der var kun lidt eller ingen Vind, saa Skibet rullede og blev ved i flere Dage. Da Søen endelig lagde sig, gik det hurtigere med Udbedringen.

Faste-Stangen paa Stormasten blev gjort klar af Tømmermanden og nogle Folk, derefter blev den sat tilvejs og gjort fast med Fortøjningskæder som Barduner.

#### *Et Fødselsdags-Maaltid.*

Den 26de Marts var min Fødselsdag. Jeg fik en halv Yam-yam (en Slags indisk Kartoffelkage med en bitter Smag) og saa en Kop Vand. Det varede endnu længe, inden der vankede Kaffe og Te, da alle Kokkens Redskaber var gaaet udenbords, men Provianten var ellers i Behold.

Vejret var varmt under hele Cyclonen. Havde det været koldt Vejr, vilde vi sandsynligvis været døde, saa gennemblødte som vi var og medtagne gennem mere end seksogtredivetimer uden hverken at spise eller drikke.

#### *En god Omskiftelse.*

Naa, som Tiden gik, avancerede vi langsomt fremad for en let Brise og Masser af smukt Vejr. Efterhaanden rundede vi Kap det gode Haab, hvor vi en Dag vekslede Signaler med en lille Kystdamper, som skulde fra Capetown til Port Elizabeth. Den blev den første, som kunde bringe Meddelelsen om vor Modgang hjem. Gudske lov, at den samtidig kunde melde: Alt vel ombord.

Alt gik nu godt med Hensyn til Vejret, det var fint og lunt. Vi passerede Sct. Helena paa en smuk og solrig Dag. Vi gik saa tæt og saa langsomt, at vi nærmest *drev* forbi. Baade indefra Kysten kom ud for at handle. Vi fik noget Tobak og Biscuits for nogle Makreler og noget Kaal, endvidere fik vi nogle Sager i Form af Perleornamenter lavet af de Indfødte af Frø; vi fik ogsaa Blomster, nogle Bregner og Mos presset paa Postkort. Mosset var fra Napoleons Grav. Vi sendte samtidig Breve iland, for at de kunde blive sendt med den første Posdamper for Hjemgaaende.

Samme Dag passerede en meget smuk Dampersom hed »Brilliant«. Skibet var fra Melbourne med Passagerer og Lædning til London. Aah, hvor vi følte os smaa ved at se den stolte Dampersomme komme op dér agterude og sejle forbi os, som om vi laa for Anker! Før Solnedgang var den forsvunden i Horizonten langt forude. Den passerede saa tæt, at Kaptajnerne kunde tale med hinanden.

#### *Uden at agte vore Signaler.*

Vore Topmaster var nu rigget op og Sejl sat. Det blev den mærkeligste Slags Sejlføring, som nogensinde er set, paa de Kanter. Bare der var Plads, blev der hængt en Klud eller Lap til at fange Brisen, som skulde føre os hjem til gamle England — det Land, som vi i hvert Fald eengang havde opgivet at se igen.

Ikkemindre end syv Skibe passerede os paa en Søndag, og alle »going merrily along«. En efter en løb de fra os uden at ændse vore Signaler, hvor vi bad, om de vilde overlade os nogle Rundholdter til lidt mere Rigning.

Vi passerede Ækvator med samme agterlige støtte Vind, ikke Spor af »doldrum«, Vindstille og »Regnhuller«, som ellers er saa almindelige paa disse Kanter. Oppe i Atlanten, hvor vi var »rolling along« med Vinden agter ind, var jeg til Rors igen, da pludselig Reservemasten tillige med Kædestag, Raa og Sejl rev sig løs og gik ned, tværs igennem Storsejlet og havnede paa Dækket.

(Fortsættes næstsidside Side).



# Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

## PENSIONS Forsikringsanstalten

PEDER SKRAMSGÅGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

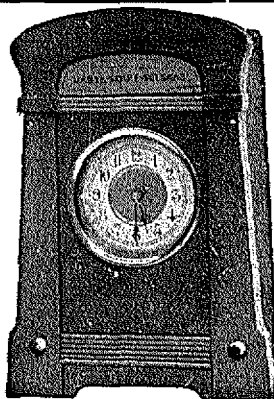
Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformål at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og Iigestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

# SPARE -

findes i over 100.000 danske Hjem. Er en Betryggelse ved Død og Sygdom

Alle Oplysninger



# UHRET

opsparer til Konfirmation, Jul o. s. v., alt efter Begæringens Art.

gives beredvilligst.

## DANSK SPARE SELSKAB

Hovedkontor: NØRREVOLD 3 København.

Telefoner: 9380 - 10263 - 10264.

Repræsentanter overalt.



## IVER C. WEILBACH & Co.

PRAHL & SØLVER

Statsautoriserede Kompasrettere.

Kataloger & Speciel-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver — Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

# BP BRITISK PRODUKT BP

## Persisk Dieselolie

## "BP" Benzin

## Fuel Oil

## Persisk Petroleum

England

Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af og er saaledes Landets største Kunde.

Danmark.

Støt derfor britisk Industri,

hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

# BP DET FORENEDE OLE KOMPAGNI BP





## UNDER MALTHESEKORSET

Det er et Herkulesarbejde, der er lagt paa Ene-direktøren Hr. A. O. Andersen's Skuldre, at føre dette vort største Rederi og store nationale Foretagende til Sejr. Langsomt, men sikkert gaar det fremad.

Nogle Tal fra Generalforsamlingens Beregning vil sikkert have Interesse.

### *Hvad Skibene er værd.*

Efter Omvurderingen af Selskabets Flaade staar denne pr. 1. Januar 1925 bogført til ialt 66,884 950 Kroner.

Den samlede Afskrivning paa Skibene andrager for 1925 9,453,850 Kroner, og for Aarene 1921—1924 inkl. er der afskrevet 30,781,600 Kr., saaledes at der i de sidste 5 Aar ialt er afskrevet 40,235,450 Kroner paa Flaaden.

Nybygningsprisen for et Skib som »Parkeston« andrager ca. 2,900,000 Kroner, eller praktisk talt lige saa meget som for et Dieselmotorskib af Fragtskibstypen paa ca. 10,000 Tons D. W. Hertil svarer for »Parkeston«s Vedkommende en Pris af ca. 2000 Kr. pr. Ton D. W. og ca. 1050 Kroner pr. Brutto Ton, medens de tilsvarende Tal for Fragtskibet bliver herholdsvis ca. 290 og ca. 450 Kr. Paa tilsvarende Maade stiller Forholdet sig for største Delen af Selskabets øvrige Skibe, idet den overvejende Del af Flaaden bestaar af Skibe med Passagerindretning samt Skibe udrustede med Kølmaskineri og særlig kraftige Maskinanlæg.

Skal man derfor give et almindeligt Overblik over den Pris, Skibene nu staar til Bogs for, er det nødvendigt at dele Flaaden i flere Grupper paa følgende Maade:

1) De fire store Amerikaskibe er bogført til 10,770,000 Kroner.

Brugsværdien maa under Hensyn til den gode Stand, hvori disse Skibe holdes, anses for at være betydeligt større end den bogførte Værdi.

2) I Selskabets Flaade findes 42 almindelige Fragtskibe, der er bogført til 11,624,000 Kr.

Dette svarer til en Gennemsnitspris af 90,8 Kroner pr. Ton D. W.

3) Desuden findes 5 Diesel-Fragtskibe, der er bogført til 9,680,000 Kroner.

Dette svarer til en Gennemsnitspris af 239,5 Kroner pr. Ton D. W.

4) Resten af Flaaden bestaar af 60 Passager- og Specialskibe, der er bogført til 34,345,000 Kroner.

Af disse Skibe er 16 anskaffet efter Verdenskrigens Ophør for ialt 30,887,000 Kroner; de staar nu bogført til 15,165,000 Kroner. De øvrige 44 Skibe, der med Undtagelse af Motorskibene »Odense« og »Parkeston«, som er indbefattet i de ovennævnte 16 Skibe, bl. a. omfatter alle Passagerskibene i Indenrigsfarten, alle Skibene i Farten paa Island—Færøerne, Passagerskibene i Esbjerg—Parkeston-Ruten, samt 8 Eksportskibe, staar saaledes bogført til kun 19,180,000 Kroner.

5) Endelig er Bark »Viking«, 10 Bugserfartøjer, Kulelevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« bogført til 465,950 Kroner.

### *Gennemsnitsalderen 17 Aar.*

Man kan vel sige, at Skibenes Gennemsnitsalder endnu er ret høj, idet den pr. Brutto Register Ton er ca. 17 Aar, men dette er der taget fuldt Hensyn til ved Vurderingen. Gennemsnitsalderen er dog blevet betydeligt lavere i de senere Aar. Der er i Løbet af de sidste 5 Aar paa Grund af Alder udrangeret 24 Skibe (heri indbefattet de 4 Skibe, der i Begyndelsen af indeværende Aar er solgt til Ophugning).

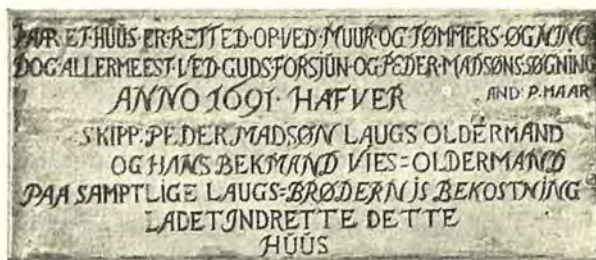
Foruden de Beløb, som Selskabet direkte har ydet til Fragtnævnet i Krigsaarene, er der i Aarene 1914—1924 til Stat og Kommune i Skatter betalt 57,678,390 Kroner 39 Øre.

### *Selskabets Interesser*

i Helsingørs Værft og Frederikshavns Værft anslaaes til 2½ Million Kroner, Interesserne i Dampskibsselskabet »Viking« til 1,1 Million Kroner, og endelig Værdien af Selskabets Ejendom i New York anslaaes til 3,714,000 Kroner.



# KØBENHAVNS SKIPPERFORENING



Stentavle med Inskription. Opsat 1691 i det gamle Laugshus, nu i Porten til Skipperforeningens Ejendom i Holmens Kanal.

Københavns Skipperforening er den ældste af de Søfarendes Organisationer og har de dybeste Rødder i vor Historie, idet den er oprettet paa en Tid, der betegner den første store Fremgang for Danmark som søfarende Nation, Begyndelsen af det 17. Aarhundrede.

Th. P. Funder skriver derom i »Danmarks Søfart og Søhandel«:

Om Lavets Oprettelse hedder det: For at hæve Søfarten, som havde været truet »af besværlige krigstider medens end och fornemlig de store pestlæntzer, som denne gode bye paa nogen aarstid er hiemszægt med«, gav Borgmester og Raad den 22. December 1634 Københavns Skipperne en Skraa, hvorved Lauget oprettedes. Denne Skraa modtog den 16. Maj 1685 kongelig Stadfæstelse. Skipperlavets Betydning for danske Søfolks Oplæring i Navigation var ikke ringe, idet Københavns Navigationsskole underholdtes af Lavet i henved 200 Aar indtil 1839.

Ogsaa paa andre Omraader har Skipperlavet præget dansk Søfart. Den nuværende Sø- og Handelsret er saaledes udgaaet fra Skipperlavet.

I Følge Skraaen af 1634 skulde alle Sager om Søfart føres for Lavet, naar de henvistes dertil af Magistraten. Kunde Lavet ej forlige eller paakende Sagen, gik den tilbage til Magistraten. Lavets Oldermænd var Præsides i Sørensen og vedblev dermed til Aaret 1800, da der udnævntes en Justitiarius. Sørensen vedblev at bestaa til 1861, da den i Følge Lov af 19. Februar 1861 afløstes af Sø- og Handelsretten, som indtil Oktober 1872 boede til Leje i Skipperforeningens Lokaler, Holmens Kanal 18.

I 1665 fik Lavet Skøde paa en Bygning i Lille Kongensgade, den nuværende Nr. 33, hvor det første Lavshus oprettedes. Huset var bygget i 1606 og blev i 1881 jævnet med Jorden; men en Sten fra den gamle Bygning er med Inskription opsat i Porten til Foreningens nuværende Ejendom. I denne Bygning har Skipperlavet, eller som det nu kaldes Københavns Skipperforening, siden haft Bolig. En Gang aarlig samiedes Lavets Medlemmer til Generalforsamling med det obligate Traktement, Tevand, Rom, Fløde og Sukker. Nogen Selskabelighed blev der ogsaa afholdt, og i 1806 blev det vedtaget, at ethvert Medlem havde Ret til at fejre sit Bryllup i Forsamlingssalen mod at erlægge 5 Rdlr. til de fattige. Efter Lavsvæsenets Ophævelse fortsatte Lavet i 1862 under Navn af Københavns Skipperforening

sin Virksomhed. Den gik dog nu over til at blive en frivillig Forening, hvoraf enhver kunde udmelde sig, naar han havde Lyst.

Skipperforeningens nyeste Vedtægter fik kongelig Stadfæstelse i 1910.

Foreningens Anliggender varetages af Formanden, der er lønnet, 9 Repræsentanter og 2 Revisorer og Suppleanter. Til Formand og Repræsentanter kan kun vælges Medlemmer, der har hørt op med at sejle og har været i Foreningen i mindst 5 Aar, og ingen af dem maa være Bestyrelsesmedlem i andre Skibstefalingsmandsforeninger.

Siden Lavets Oprettelse i 1634 har der været 33 Oldermænd eller, som de nu benævnes, Formænd. — Af disse, hvis Funktionstid falder i seneste Tider, skal nævnes Kaptajn H. F. M. Harboe fra 1884 til sin Død i 1900, Kaptajn A. V. Knudsen fra 1900 til sin Død 1914 og den nuværende Formand Kaptajn Jacob Møller, som tiltraadte i Oktober 1914.

I Istedgade ejer Skipperforeningen en anselig Bygning »Skipperforeningens Stiftelse« med 64 Lejligheder, til hvilken Grundstenen nedlagdes den 30. Juli 1858; Initiativet til Oprettelsen af Stiftelsen er udgaaet fra



Det gamle Laugshus i Lille Kongensgade.





Skipperforeningens Ejendom, Holmens Kanal 18.

Kaptajn, Vaterskout Claus Børnsen, som var Formand i Skipperforeningen fra 1857 til 1881, og i 1903 blev der i Porten til Bygningen indsat en Broncemedaillon med Kaptajn Børnsens Billede.

Til Skipperforeningen er endvidere knyttet en Pensions- og Understøttelseskasse, som i 1844 afløste den i 1806 oprettede Enkekasse.

Fra gammel Tid har Skipperforeningen bibeholdt visse særlige Rettigheder. Saaledes vælger den sammen med Grosserersocietetet og Borgerrepræsentationen

Medlemmerne til Sø- og Handelsretten i København, og den har Ret til at føre Splitflag.

I gamle Dage har Skipperforeningen ofte spillet en betydelig Rolle som Konsulent for Stat og Marien i Søfarts- og Havnesager, og om end den paa disse Omraader er trængt i Baggrunden, har den dog dels alene og i de senere Aar ved Samarbejde med andre Søfartsorganisationer været med til at virke til dansk Søfarts Fremme, ligesom den har været repræsenteret i de af Regeringen fra Tid til anden nedsatte Søfartskommisjoner.

Den 1. Januar 1926 udgjorde Foreningens og Stiftelsens Formue ca. 915,400 Kr. Dertil kommer den til Foreningen henlagte Legatformue og Enkekassens Formue, der tilsammen udgør ca. 760,000 Kr.

I Aaret 1926 ydede Foreningen ca. 50,700 Kr. i Legater og Understøttelse til gamle Medlemmer, saadannes Enker og ugifte Døtre.

Foreningens Medlemstal udgør for Tiden 250.

Som Medlemmer kan optages Skibsførere og Styrmande, der har Bevis som Skibsfører, naar de er under 45 Aar og fører Skib fra København eller er boplatte dér.



#### Teksten til Forsidebilledet:

Den gamle Laugspokal af drevet Sølv, forgyldt, er fra 1634. Det sorte Ligklæde, som bredtes direkte over den døde Laugsbroder, har et Broderi af Sølvtraad forestillende en Krans af stiliserede Tangblade omkring en Fregat og stammer fra ca. 1680. Skrivetøjet er fra 1710, og fra samme Tidsrum er den ostindiske Skaal, hjemført af en Kaptajn i Ostindisk Kompagnis Tjeneste. Fattigbøssen med de 3 Laase er fra 1730.

#### En Landsmand i Frankrig. — Jens Mathiesen Skarbæk.

Vor Landsmand i Bordeaux, Hr. Jens Mathiesen-Skarbæk, fylder den 1. Maj 66 Aar.

Hr. Skarbæk, der er født i Skærbæk i Sønderjylland, har siden 1887 haft Bopæl i Bordeaux, hvor han ikke alene er bleven populær som et af Byens kendte Ansigter, men ogsaa ualmindelig afholdt af den danske Kolonis Medlemmer. Han er Æresmedlem af den skandinaviske Forening, hvis Formand han var gennem flere Aar i den Tid, da han personlig ledede sin kendte Skibshandlerforretning.

Hr. Skarbæk har, forinden han slog sig ned i Bordeaux, rejst viden om. En af de Rejser, han holder mest af at fortælle om, er hans Vandring til Fods fra Neapel til Lemvig.

Idet vi ønsker til Lykke, haaber vi, at danske Søfarende endnu i mange Aar maa have Fornøjelsen, naar de kommer paa en lille Visit til Bordeaux, at mødes af Hr. Skarbæks altid straalende Humør.

Som vore Læsere vil erindre, havde en dansk Novel-

list, uden at vi anede det, anvendt Hr. Skarbæks Navn i en lystig Novelle, hvilket gav Anledning til den Misforstaaelse, at det var med vort Vidende. Selvfølgelig har vedkommende Novellist faaet Karantæne for Livstid, og »VIKINGEN« kan glæde sig ved Hr. Skarbæks fortsatte Venskab.

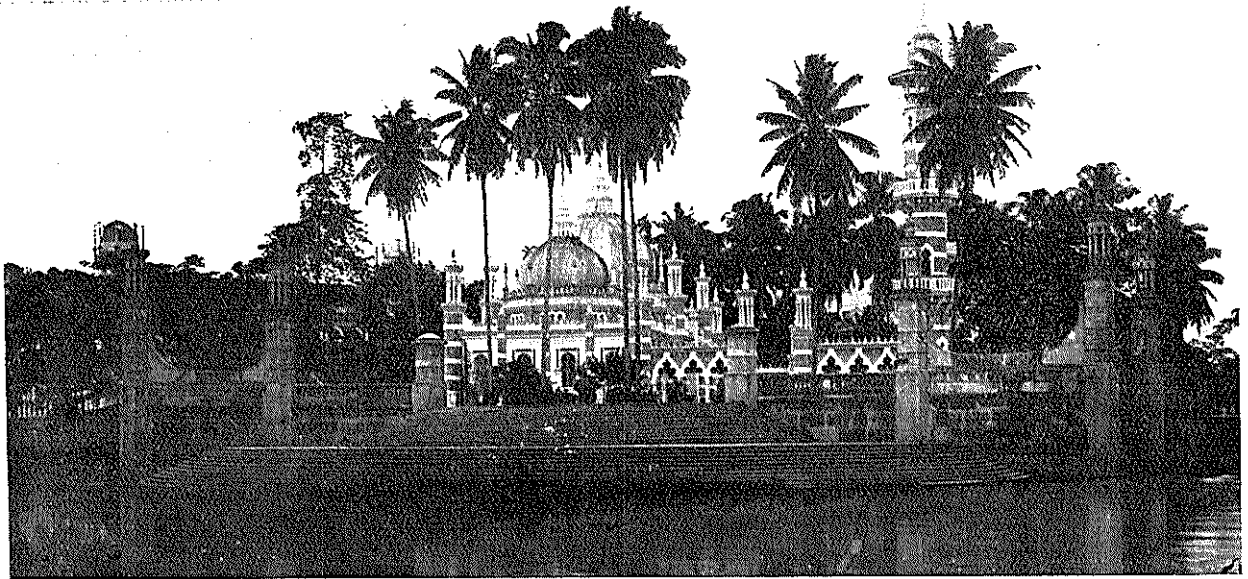
»VIKINGEN« føjer sit Ønske til de manges. Intet er mere kært for den farende Mand end at møde Venlighed og Tjenstvillighed hos en Landsmand i det Fremmede, og Hr. Skarbæks Navn har god Klang mellem Darske.

#### En anonym Velgører.

Det kgl. ergelske Redningsselskab modtog forleden fra en anonym Giver en Check paa 1000 Pd., altsaa ca. 20,000 Kr.

Den samme Velgører, der kun tilkendegiver sig med Uenskrifter Bath, har i alt skænket Redningsselskabet ikke mindre end 22,000 Pd.





Kan der tænkes et mere féagligt Palads end dette: Malay Moske Kuala Lumpur.

## J Eventyrlandet.

Fra Overpræsident Jensens Rejse til Siam.

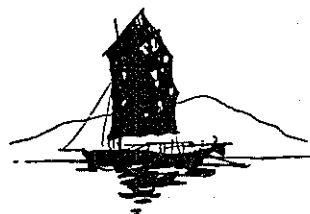
Medens Mørket sidste Efteraar i November Maaned tilligemed Kulde og Regn fortalte os, at Vinterea var nær forestaaende her i Norden, rejste vor Overpræsident, den tidligere socialdemokratiske Finansborgmester *J. Jensen* og Frue en Tur til Østen ombord i en af Ø. K.s. Baade *Motorskibet Fiona*.

Turen var en Rekreationstur, men en saa aarvaagen Iagttager som Overpræsidenten har naturligvis ikke undladt at studere de mangeartede fremmede Forhold med i Købet og har desforuden hjembragt en rig Samling Billeder, som velvilligst er overladt *Vikingen* til Reproduktion.

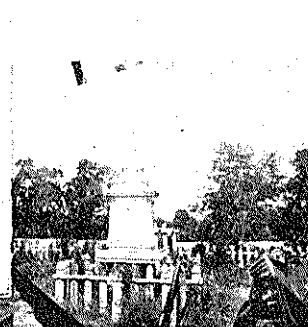
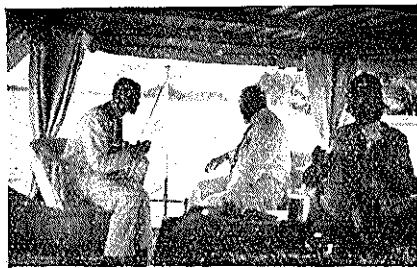
*Ene af alle Blade bringer »Vikingen«* da en Serie Billeder fra det af Østens Eventyrlande, Siam, der paa saa mange Maaſer er knyttet i Forbindelse med Danmark. Man behøver i denne

Henseende kun at nævne et Foregangsnavn som *Admiral de Richelieu* og *Østasiatisk Kompagni*.

Paa Rejsen havde Overpræsidenten rig Lejlighed til at træffe sammen med prominente Danske derude saavel som med højtstaaende Siamesere, og det maa sikkert have været interessant at sammenligne Forholdene ude og hjemme. Lader de paa mange Felter noget tilbage at ønske i social Henseende, sammenlignet med vore, saa er der i hvert Fald et Felt, hvor Overpræsidenten sikkert med Interesse har studeret Kapitalens og Initiativets Indsats i Renkultur, nemlig Ø. K. Dette Selskab, hvor Fremsynethed har fejret saa store Triumfer, og hvor Pligtfølelse hos store og smaa smelter sammen i en højere Harmoni, maa hos alle Danske, derude som hjemme, faa Hjerter til at banke med dobbelt Fryd og Varme.





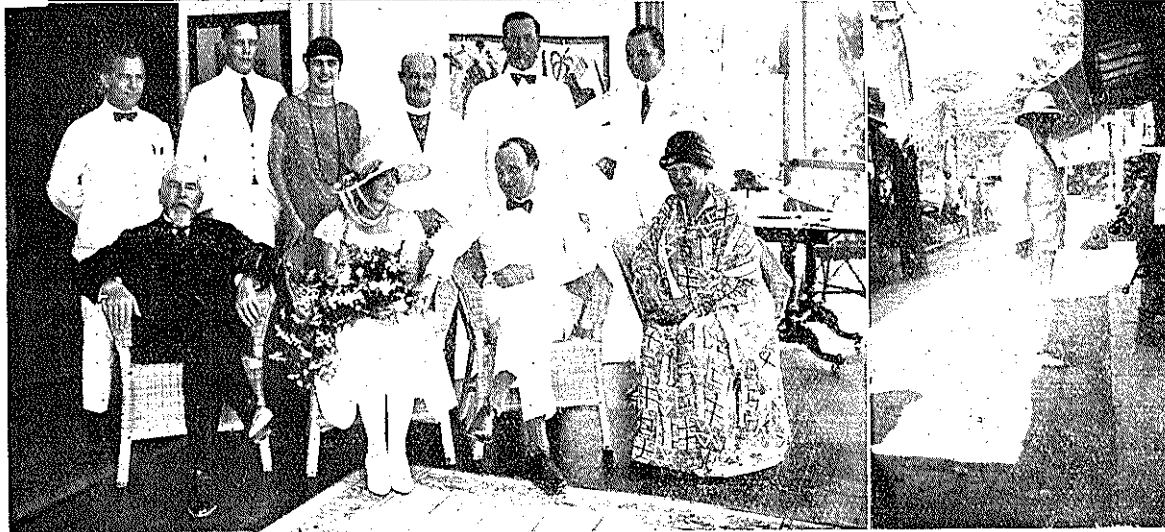
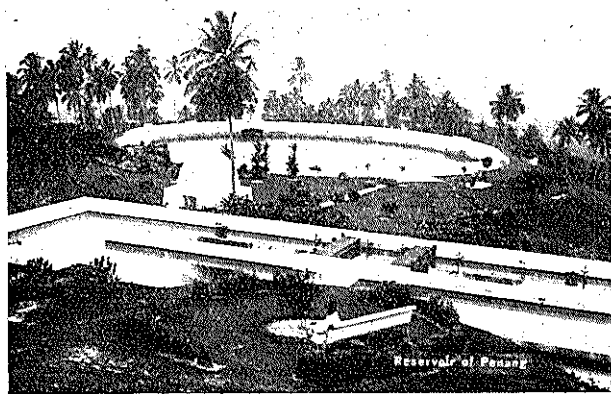


Øverst tilvenstre ses et Kahytinteriør fra Marinens Husbaad: »Maanen og Solen«. Paa det yderste ses Cverpræsidenten nydende Udsigten i Soldækkets svale Skygge, medens Baaden glider opad Menam Floden og forbi Paladser, Byer og tropiske Skove. Paa Billedet i Midten sidder Overpræsidentens Fru med hængslen i tavs Beundring, og sammenligner Panoramaet med en Tur langs Øresunds Bredder. Ayudtiya's Bredder er tærbefolket af beboede Husbaade, Billedet tilvenstre giver et levende Indtryk af, hvorledes Hovedgaden tager sig ud. De to smaa Billeder tilhøjre er fra Elefantgaarden i Ayudtiya. Paa det øverste ses et Tempel, rejst over Kongens dygtigste Elefantjæger, paa det nederste ses en svær Tømmeropstilling af svære Bjælker. Ind i Mellemrummet mellem disse blev de opsætsige Elefanter drevet og fik Lov til at staa her, til de faldt til Ro.

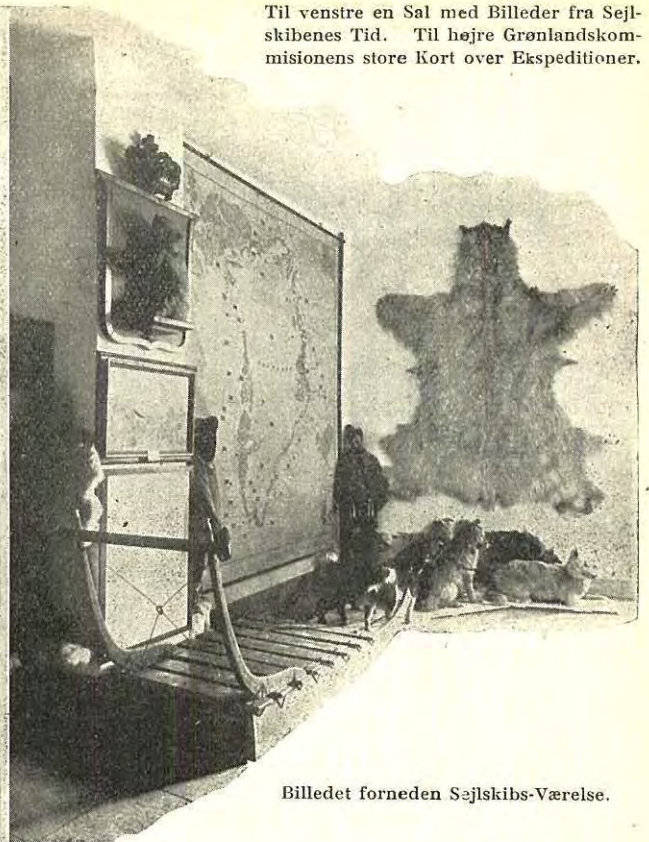
Nederste Billedgruppe: Fra Penang.

Øverst tilvenstre ses, omgivet af Palmer, det store Vandreservoir, øverst tilhøjre kerer Sporvejen gennem den skyggeløse Palmelund, og nedenunder ser vi Overpræsidenten i hvidt Tropetøj i en af Sampengs smalle Gader. Det store Billede viser en Gruppe af prominente Danske i Penang, egentlig et Bryllupsselskab, idet Bruden (Damen med Buketten) gjorde Rejsen med »Fiona« ud til Østen og blev viet i Penang.

Personerne er: Fra venstre til højre: Forreste Række: Overpr. J. Jensen, Fru H. Hansen, f. Thranz. Hr. Dr. Ib Hansen, Fru Overpr. J. Jensen. Bageste Række: Hr. Bogholder Hjartved (Bangkok), Hr. Konsul Thiele og Fru Rothmann (Penang). Den skotske Præst i Penang, Kapt. Skjoldan (»Fiona«s Fører) og Hr. Rothmann, Penang.







Til venstre en Sal med Billeder fra Sejlskibenes Tid. Til højre Grønlandskommissionens store Kort over Ekspeditioner.

Billedet forneden Sejlskibs-Værelse.

# KRONBORG-MUSEET

## MUSEET FOR SØFART OG SØHANDEL

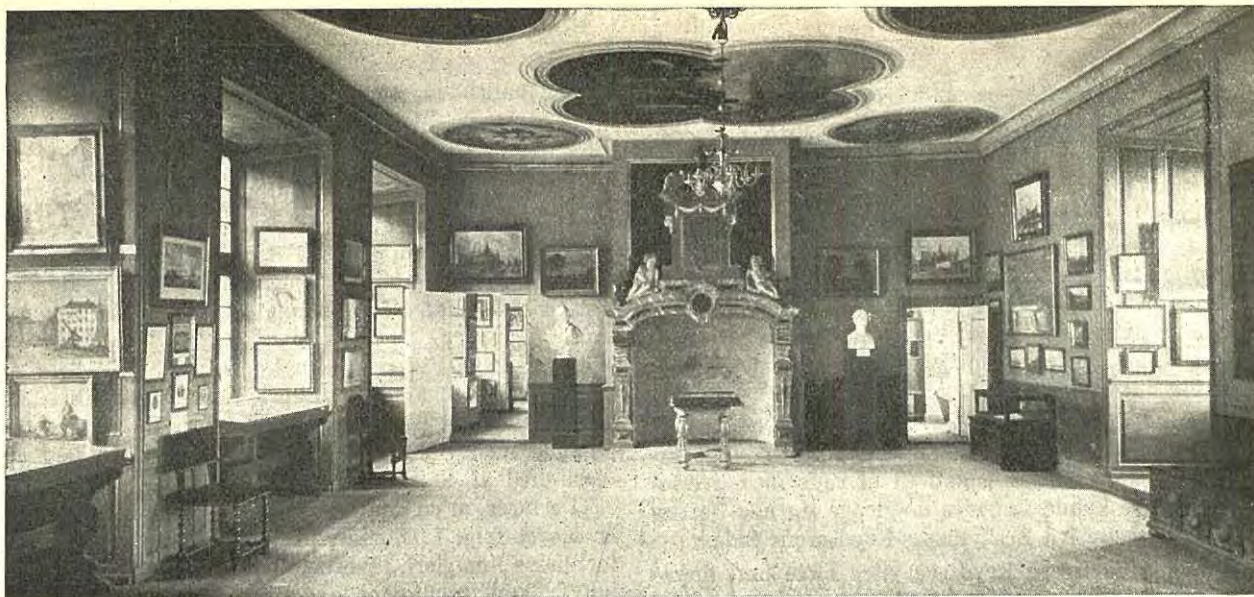
Tiden nærmer sig, da Helsingør aabner sine Porte og byder de Tusinder af Besøgende Velkommen. Allede nu kæliser Konturerne af den middelalderlige By ude i Grønnehave, og Engagementerne af Skuespillere, som skal medvirke i de store Optog, er i fuld Gang. Høstspørgsaalet er stadigt brændende, men *man* hæv-

der, det skal blive løst tilfredsstillende. Medens alt saaledes er indstillet paa at skabe Attraktioner i fuldt Maal, staar Museet paa Kronborg allerede nu rede med sin Rigdom af Skatte.

Førøvrigt maa man forbausnes over, at der ved Festlighederne, som dog »falder sammen med« 500 Aarsda-







Kronborgsalen indeholdende Billeder af Kronborgs Bygningshistorie samt Minder om Sundtolden.

gen for Privilegiet og Øresundstoldens Indførelse, ikke i nogen Maade er taget Sigte paa maritim Udfoldelse.

At opføre Hamlet i Slotsgaarden er naturligvis udmærket, men hvilke pragtfulde Exteriører kunde ikke arrangeres i Relation til Stedets Sø-Historie!

Ved Ekstraforanstaltninger af forskellig Art kunde Forstaaelsen af og Interessen for Museet — eller rettere Dansk Skibsfart, dens Betydning for Nationen og dens Historie have faaet en Opmuntring, der netop i disse Tider vilde være af største Betydning.

Mon ikke det skulde kunne lykkes at faa enkelte fremmede Magter til at sende os nogle maritime Museumsmodeller og Effekter? Og mon ikke et internationalt Stævne af de Sømagter, som mere eller mindre har været interesseret i Øresundstolden, vilde være en stolt og værdig Form for Fejringen af de 500 Aar.

Vandet foran Kronborg, Øresund, det er jo ikke alene Danmarks gængende Landevej, det er en Del af den store internationale Landevej eller Bane, hvor danske Søfolk og Redere møder til Dyst med de andre Landes.

Ikke Fodtramp i Gaderne fra Munke og Riddere alene burde lyde!

Nej! En Hilsen fra Kanoners Salut, fra Skruedampernes og Motorskibenes dybe, taktfaste Brummen i Vandskorpen, fra Baadsmanspibernes skingrende Stormvarsler og i Skær af søfarende Nationers spraglede Hvælv af Signalflag!

Saadan burde det søfarende Danmark hilse et af sine stolteste Minder!

*Christian Bogø.*



Vestindisk Værelse.



## Fiskeri — Beskyttelse.

### Moderne Metoder, som anvendes i Skotland.

I mange Lande har de Autoriteter, som er ansvarlige for Haandhævelsen af Fiskeriloven, meget indgaaende beskæftiget sig med Spørgsmaalet om, hvorledes de effektivt skal behandle den tiltagende ulovlige Trawling indenfor Søgrænsen. Det er derfor interessant at se, at den skotske Fiskeri-Kommission nu med udmærket Virkning har bragt en ny Metode i Anvendelse.

Ved Undersøgelse af Sagen viste det sig, at de moderne Damp-Trawlere, som tog Del i det ulovlige Fiskeri, sædvanligvis var istand til at sejle med overlegen Fart. De kunde saaledes unddrage sig alle Forsøg paa Opbringelse fra Beskyttelses-Krydserens Side.

At bygge hurtigere Krydsere vilde have haft uhyre Udgifter til Følge, og det syntes længe umuligt, at Søgen kunde behandles paa anden Maade. Der øjnedes først en Udvej, da det blev besluttet at forsøge, om der ikke kunde bygges en lille, hurtig Baad med en Hastighed af mindst 20 Knob, som var let nok til at anbringes i Krydserens Jollebomme og alligevel stærk nok til at sættes i Vandet til søs.

Man henvendte sig til Firmaet John I. Thornycroft og anmodede dette Firma om at bygge en Baad, der egnede sig til dette Formaal, og at dømme efter den skotske Fiskeri-Kommissions Indberetning, kan disse nye Baade opvise udmærkede Resultater, ligesom de har vist sig at være fuldkomment sødygtige, skønt de kun har en Længde af 25 ft.

De er konstruerede efter Enkelt-Trin (single-step) Hydroplan-Systemet, og Skroget er bygget af debbeltklædt Mahogni, der er coifer-fastgjort til Spanter af amerikansk Ælm. For at forme Trinet (the step) er der anvendt en tredje Beklædning, som er anbragt forfra og til omtrent midtskibs.

I Agterstævnens Cockpit er der Plads til fem Mand.

Fremkomsten af disse hurtige Baae havde afgjort en heldig Indvirkning paa Trawler-Førere, som hidtil havde narret Autoriteterne, og meget snart fandt der en Opbringelse Sted. Denne Opbringelse omtales i nedenstaaende Uddrag af et skotsk Dagblad:

Føreren af Damp-Trawleren .... fra Fleetwood, ....., stod igaar Eftermiddags i Retten i Rothesay anklaget for igaar Morges at have foretaget Odder-Trawling udfør Øen Arran i Firth of Clyde. Desuden sigtedes han for at have skjult sit Fartøjs Navn, Bogstaver og Numre med Sejldug. Han erkendte sig skyldig i begge Klager og blev for den første Forseelse idømt en Bøde paa £ 100, eller, hvis Bøden ikke blev betalt, 60 Dages Fængsel, og £ 120 for den anden Forseelse. Endvidere dømtes han til at udlevere sine Net og Grejer. Opbringelsen foretoges af Fiskeri-Krydseren »Vigilant«, som nylig er blevet forsynet med et Hydroplan, der fejer henover Vandet med en Fart af mindst 40 miles i Timen, saaledes at selv den hurtigste Trawler, som forsøger at undslippe, ikke har noget som helst Haab om, at dette vil lykkes for den. Ved forskellige Lejligheder er Trawlere tidligere sejlet fra »Vigilant« og har reddet sig bort. Denne Opbringelse var den første,

der fandt Sted, efter at Hydroplanet var anbragt ombord.

Det vil bemærkes, at Farten er blevet betydelig overdrevet, men det er muligt, at en Del af de nærmere Enkeltheder er blevet meddelt Journalisten af Føreren af den Baad, som blev jaget af Hydroplanet, og man kan uden Vanskelighed forestille sig, at hans Skøn med Hensyn til Hastighed let vil kunne nærme sig det anførte Tal.

Der skotske Fiskeri-Kommission har bestilt flere af disse Baae hos Firmaet John I. Thornycroft. Den har ligeledes afgivet Bestilling paa en større Baad af 55 fts Længde med Opholdsplads til fem Mand og med en Hastighed af 40 miles i Timen.

Vi erfarer, at en lignende Fremgangsmaade med Held er blevet fulgt i Tilfælde, hvor det drejede sig om at forhindre Smugleri, i Særdeleshed under Forhold, hvor lavt Vand umuliggjorde det for store Skibe at forfølge deres Bytte tæt ind under Kysten.

### NOLFI Præmieopgaverne —

Nolfi Præmieopgaverne har haft en betydelig Succes. Fra alle Dele af Landet er Løsningerne strømnet ind, men som det var at vente, maatte der i Løsningen findes Ord, som særlig tog Sigte paa en eller anden Ting hos Nolfi.

Rigtig Løsning var:

Vandret: 1. D.U.N. — 4. K.R.O. — 7. I.R.O. — 8. R.A.T. — 9. V.E.N. — 10. A.R.T. — 11. N.A.G. — 14. A.R.M. — 16. E.N.E. — 17. R.A.A. — 18. R.E.D. — 19. A.V.N.

Lodret: 1. D.I.V.A.N.E.R. — 2. U.R.E. — 3. N.O.N. — 4. K.R.A. — 5. R.A.R. — 6. O.T.T.O.M.A.N. — 12. A.N.E. — 13. G.E.D. — 14. A.R.A. — 15. R.A.V.

Resultatet af Lodtrækningen mellem de rigtige Løsninger paa 1ste Opgave gav til Resultat, at Hr. Otto Kch, Ærøskøbing, Ærø, fik 1. Præmie, og dermed blev Vinder af en Nolfi Klapstol.

2. Præmie, en gratis Aargang af »VIKINGEN« 1926, vandtes af Fru eller Frk. Agnes Lund, Skovvænget 21, Nakskov.

Præmierne vil blive tilstillet Vinderne.

### Fra Havnens Værfter —

Københavns Yacht- og Motorbaads Værft i Kalkbrænderihavnen arbejder for Tiden under Højtryk paa talrige Bestillinger, deriblandt paa Baaden til Københavns Havnevesen, en Baad paa c. 13 Meters Længde.

Det rummelige Værft, der har stor lukket Bygning til Opbevaring af ca. 50 Fartøjer foruden den almindelige aabne Plads, 2 Beddinger og elektrisk Kraft, er jo forøvrigt i Stand til at konstruere og bygge alle Arter af Fartøjer. I de sidste 2 Aar har Værftet bl. a. bygget følgende 3-Metre: Linda, Gaviota, Mulli III og Celma.

Det opreklamerede Flettnerskib »Buckau«

skal efter Forlydende i den nærmeste Tid tiltræde en Rejse med Last til New York. Rejsen staar i Forbindelse med Forhandlinger om Skibets Salg til Amerika, hvortil Ingeniør Flettner rejser i Begyndelsen af April, for i Søfartskredse at holde Foredrag om sin Opfindelse.





Pallerne, Galvetterne og Grabberne brusede op fra Horiscentlinien. Hundreder af Aarer førte dem frem; Tusinde mørkhudede hvidklædte Mænd lagde Kræfterne i.

## Dansken og de maharattiske Sørøvere

Af Kay Larsen.

Naar vore Ostindiefarere passerede Afrikas Nordvestkyst, aabnedes Kanonportene, og Skibene gjordes klar til Kamp mod Barbarensken. Det kunde dog endda gaa i disse Farvande, fordi den danske Regering havde Traktat med et Par af Sørøversultanerne.

Værre blev det paa et senere Tidspunkt af Rejsen, — naar Skibene kom ud for den persiske Havbugt. Særligt i Midten af det attende Aarhundrede var hele Malabarkysten usikker. Maharattaernes Sørøverflaader kunde træffes fra Indus Munding til over mod Arabien mod Vest og til Travancores Kyst i Syd-Øst.

Skibe, der gik fra Trankebar Syd om Indien til Surate eller de danske Loger paa Malabarkysten, fik altid Ekstraforsyning af Kanoner fra Danmark — og endda en Deling Soldater med.

Gang paa Gang havde Maharatterne angrebet europæiske Skibe, baade Kystfarere og »Fædrelandsskibe«, og særlig havde Portugiserne haft Tab derved. De danske Fartøjer var ofte blevet angrebet men havde hidtil klaret sig. Man kendte saare godt de maharattiske »Grabber«, der var

forsynet med Snabler, og »Galvetterne«, de lange tæt besatte Galejer. Aarer havde de alle, og de var derfor særlig slemme at møde i stille Vejr.

Maharatterne var kendt for deres Hurtighed til at entre. Som et tropisk Uvejr dukkede de op. Som Aber klatrede de over Skibssiden, og saa sloges de som vilde Dyr med Skrig og Hyl. Kunde man ikke holde dem borte med Kanonerne, saa saa det galt ud.

I de Farvande lagde man i stille Vejr altid »Finkenæt« ud til »Brøstværn« om Aftenen og ladede Kanonerne og Svingbasserne med Skraasække.

Der var ikke saa sjældent over et halvt Hundrede Fartøjer sammen i Flaade, men oftest gik de maharattiske og malondinske Sørøvere i mindre Eskadrer paa et Par tremastede »Paller« og en syv—otte af de tomastede Grabber og Galvetter.

I 1758 blev det store Skib »Kongen af Danmark« sadigt foruroliget af Sørøvere under sit Ophold i den persiske Havbugt. I Surate havde en af dets armerede Chalupper, som konvojerede



nogle Pramme, en Fægtning med maharattiske Fartøjer, men fik med et Par udmærkede Fuldræffere fejlet Angrebet af i en Haandevending. Fregatten selv var flere Gange slemt udsat, og Mandskabet kom næsten ikke af Klæderne i den Tid, Skibet var paa Malabarkysten. Kun i Calicut var der lidt Pusterum. Den danske Loge dér havde et armeret Fartøj, som kunde hjælpe til at lette paa Vagttjenesten. Det friskede de danske Søfolk at træffe væbnet »Assistance« under dansk Flag derude i den urørlige Egn.

Maharatterne krydsede i Reglen fra December til Marts, men det var netop den Tid, Sejladsen for Europæerne var mest gunstig.

Franskmand, Englændere, Hollændere og Portugisere havde ofte maattet ofre til det maharattiske Søulyre, medens de Danske længe gik fri for alvorligere Tab. Men saa kom det til Gengæld ogsaa føleligt (i 1763), netop paa en Tid, hvor Handelen og Søfarten i dansk Ostindien var i fortræffelig Gænge.

Den 31. Oktober 1762 »expederede« Raadet Snauskibet »Haabet« fra Trankebar til Colombo paa Ceylon og til de danske Loger i College og Calicut paa Malabarkysten. Logerne skulde have den aarlige friske Forsyning af Varer og Afløsning af Mandskab. Senere skulde det store Skib »Grev Moltke« følge efter, og begge Sejlere skulde saa slaa Følge hjem. »Haabet«s Kaptajn, Lyder Alexander, fik alvorligt Paalæg om at søge grundig Oplysning om Maharatterne hos den danske Chef i College, den sydligste af Logerne, og bruge »al muelig Forsigtighed, samt i Tilfælde ved tapper Modstand sørge for *Compagniets* Skiibs og Godes *Conservation* af yderste Kræfter og Ævne«.

I November afsejlede det og naaede velholden i December til Ceylon, i Januar til College og den 2. Febr. 1763 til Calicut. Imidlertid var Fregatten »Tranquebar«, Kapt. Rottwitt, afsendt fra Trankebar til Surate. Men saa dejsede den danske Lykkestjerne ned som en skrøbelig Hornlygte fra en løs Krog.

Da »Haabet« den 12. Febr. var paa Hjemvejen, blev der observeret en stor maharattisk Flaade i Syd-Vest. Snauen vendte og satte nu igen Kursen efter Calicut, haabende paa Hjælp fra det derværende danske Skib. Vinden var ikke gunstig, og Maharatterne halede ind paa den.

Man kunde snart tælle 3 store »Paller« og 14 Galvetter, hvorfra Hundreder af Turban-dækkede Hoveder stak op over Rælingerne. Om Eftermiddagen begyndte Kapt. Lyder Alexander at lade sine Kanoner brase løs, og et Par Gange lød

»stor Skriigen« fra Forfølgerne, rimeligvis fremkaldt ved et Par gode Træffere. Skydningen varede 20 Timer.

Hele Natten varede Træfningen, — men Overmagten var for stor. »Haabet« gik nær Kysten. — Udfor Bagpuur søgte det helt ind mod Stranden og løb heldigt ind i »Maypuurs Revier«, men stødte dér paa en Klippe, tørnede over og stod fast. Maharatterne drejede da af og forfulgte et andet Skib, der var kommet i Sigte.

Da Solen stod op, var Snauen Vrag. Men Mandskabet var i Behold, og det begyndte nu at sætte Gods og Inventar i Land og at bringe det »in salvo« dér. Det lykkedes, — men det var ude med »Haabet«, som aldrig blev til Skib mere.

Det fik man hurtigt at vide i Trankebar. Da var det tredje Skib gaaet Vest paa, — den store Fregat »Grev Moltke«, — og først da dette Skib den 7. April kom til College, fik man at høre, at det var gaaet »Tranquebar« værre end »Haabet«. Kompagniets Embedsmænd i College havde rygtevis hørt Nord fra, at det Skib, som Maharatterne havde givet sig til at forfølge, da de overlod »Haabet« til sin Skæbne, netop var en anden dansk Skude, selve Fuldriggeren »Tranquebar«.

Sorgen, Ærgrelsen, — ja, næsten Skamfølelsen —, virkede en Tid pinligt paa alle Danske derude. De to gode Skibe! Og Fuldriggeren, taget af de »Sorte«! Egentlig skulde alle tre Skibe have gjort Følgeskab, men »Grev Moltke« var bleven forsinket i Bengalen og var derfor blevet ekspederet for sent fra Trankebar, — senere paa Aaret end noget andet dansk Skib, der i Tidens Løb var sendt ad Surate til. Maaske kunde de to store Skibe i Fællesskab have holdt Maharatterne Stangen, men maaske havde »Grev Moltke« kun ved sin Forsinkelse undgaaet »Tranquebar«s ulykkelige Skæbne.

Fregattens Kaptajn og et Antal Folk mentes at være dræbte. Og saa skulde endda, for at gøre Sagen værre, Fregatten faa Dage efter Erobringen være blevet taget fra Maharatterne af Portugiserne, som da med Rette havde prisedømt og solgt baade Skib og Ladning.

— Det var for sent paa Aaret for »Grev Moltke« at gaa Nord paa. Og man besluttede at blive og forsøge Handel med Rajaen af Travancore, som ved sin første Audiens viste Superkargo Ole Bic megen Opmærksomhed og skænkede ham et Guldarmbaand.

Der blev straks sendt Ilbud over Land med Beretningen om »den bedrøvelige Hændelse«. I College fik man den 18. April Efterretningen fra Calicut, at den danske Suratefarer var bragt til



den portugisiske Hovedkoloni Goa, og at Sekonde Hjernøe og Styrmand Holm var rejst dertil for at andrage hos Vicekongen om Skibets Frigivelse paa rimelige Vilkaar.

Læseren maa høre et Par Linier her paa dette — urette — Sted om »Grev Moltke«s Skæbne. For de Danske i Indien var dette Aar Ulykkens Bæger ikke tømt endnu.

Rajaen af Travancor købte blandt andet 500 gamle Geværer, men da Handelen ud over det langt fra gik strygende nok, og Skibet ikke kunde naa videre Nord paa, lod Kaptajn Didr. Bagge Fregatten vende om og gaa til Koromandelkysten. Paa Hjemrejsen løb den ind til Negapatnam. Efter at drevet noget »Comercie« der, skulde »Grev Moltke« tilbage til Trankebar igen, men naaede aldrig saa vidt.

Den 31. Maj 1763, medens Kaptajn og Superkargo var i Land, inspicerede Botteleren og en Styrmand Arrak-Beholdningen i Lastrummet. Nogle Gnister fra Lygte fængede, og Ilden blussede op som ved Hekseri. I Løbet af nogle Minutter var det klart, at Skibet var redningsløst fortabt.

Styrmanden, Botteleren, fire Underofficerer, syv Matroser og to Drenges tilsatte Livet; nogle indebrændte, nogle druknede. Heldigvis var en Del af Folkene — saaledes alle de syge — i Land, og noget af Ladningen ligesaa. Alt hvad der var ombord af Gods og Inventar brændte, og omsider gik der Ild i Krudtkammeret. Fregatten sprang i Luften med et øredøvende Brag. Ved Aftenstid var der kun elendige, svømmende Vragstumper tilbage af den stolte Fuldrigger.

Braget blev hørt i Trankebar Kl. 6 om Eftermiddagen, og Folk, der strømmede til Dansholmen, kunde mod Syd se en svær, sort Røgsky. Allerede om Aftenen naaede saa Ulykkesbudskabet til Trankebar.

Stemningen i Kolonien og i de danske Loger ude omkring var længe præget af Nedbøjethed ved Tabet af de tre stolte Sejlere. Og der blev utallige Kvaler angaaende alt det, der var mistet af Gods, Fragt og Kapitaler, — og med det ledige Mandskab, som skulde hentes hjem og »anbringes«.

Tabene af Menneskeliv var det mindste af det. En Død giver Plads for en Leverende. De Døde gør det mindst mulige Vrøvl og Forræd, men de efterlevende det mest mulige. Kors, for en Ufred! En havde knapt et Par Bukser at skjule en Del af sin Nøgenhed med, en anden havde mistet saa og saa meget, en tredje havde Krav paa dit

og dat. Et Menneske giver sig jo ikke tilfreds, naar han har *mistet* alt og *Livet* med.

— Heldigvis for Guvernementet havde man endnu Skibe under dansk Flag derude, Snauen »Debora«, »Calicut«, »Mira Madat« o. a., og Humøret steg nogle Grader, da Kinafareren »Kongen af Danmark« i Juni Maaned ankrede op paa Rheden og kort efter »Dronning Juliane Maria«.

Til Ros for Styrelsen maa det nævnes, at Ulykkerne ikke lagde nogen død Haand paa Foretagenderne derude. Sejladsen paa Malabarkysten blev genoptaget, blot med større Forsigtighed og med større Ofre i Forsvarshenseende. Begivenhederne i 1763 indregistreredes ikke i Bevidstheden som lammende Ulykker, men som »bedrøvelige Hændelser!«

Synderlig forknytte var de frigivne Folk ikke. Overstyrmand Grønbeck fra »Tranquebar« tog med Glæde Tjeneste som Kaptajn paa Stationsskibet »Calicut« paa Malabarkysten. Undermester Jansen ønskede ogsaa at komme dertil, og Arkelimester Rasmus Sørensen og en Del af de raske Gutter fulgte Grønbeck.

Det varede iøvrigt længe, inden de »adsplittede« Danske igen blev bragt sammen. Først i Maj kom Overassistent Rosted, Overmester Lorentzen og 12 Mand af »Haabet«s Folk over Portonovo med engelsk »Lejlighed«, og i Juni Kaptajn Lyder Alexander over Madras med flere Folk.

Langt senere indtraf de Danske, der efterhaanden siap løs fra Opholdet i Goa. Først kom Superkargo Hinckel, der allerede om Sommeren naaede Calicut og derfra rejste tværs gennem Landet til Trankebar, hvor han indtraf 12. Oktober. Faa Dage efter sendtes han over Land til Madras og rejste derfra til Danmark med Depecher. Kaptajn Rottwitt og Herrerne Huulbeck og Heyberg og hel Del Søfolk naaede i Januar 1764 til Calicut og fik der endelig Lejlighed med et engelsk Skib. Først den 19. Maj kom de til Trankebar. Maharatternes Angreb havde saaledes kostet dem en rum Tid af deres Liv.

Dagen efter var det Søndag, og alle de nyankomne mødte til dansk Gudstjeneste i Zionskirken, hvor de forvorpne maharattiske Fædninger fik grundigt læst og paaskrevet af Hr. Velærværdigheden. Lige efter holdt Guvernøren Konsejl og derpaa Fæst for de »forlorne«, men nu lykkeligt tilbagevendte Landsmænd.

Der laa dengang et portugisisk Skib paa Rheden, og 3. Juni kom der endnu et, en Fregat fra Goa, medførende Overassistent Hiernøe og næsten hele Resten af »Tranquebar«s Besætning.



Der blev gjort en Del Stads af Fregattens Fører, »thi denne Capitain var en Hidalgo, og det Slags Følck er det om honneur at gjøre«.

Der var ingen Tale om at faa »Tranquebar« udleveret. Den var forlængst prisedømt, og Hidalgoen var paa sin Nations Vegne stolt over at have hævdet Europæernes Ære ved Portugisernes Erobring af Maharatternes Prise. De Danske havde blot at være Portugiserne taknemmelig for Fangernes Befrielse og den gode Behandling af »Gæsterne«. Salutten drønedes til Ære for Hidalgoen, men man ofrede med større Glæde Afskedssalutten end Velkomsten for ham. Den ædelige Herre bærede en hel Maaned Trankebar med sin Visit.

Byfoged Jørgensen tog Forklaring af den frivgne Besætning og af alle de Søfolk og Handelsbetjente, som havde oplevet det maharattiske Æventyr og været i Sørovernes Fangenskab.

— Fra Fregatten havde man observeret den maharattiske Flaade og forstaaet, at den forfulgte et fremmed Fartøj, som under heftig Skydning søgte Land. Skibsraadet blev sat, og man besluttede at lade Skibet holde sin Kurs, blot en Smule vestligere for at komme »undaf« Søroverne. Frivagten blev kommanderet op. Kanonportene aabnedes, og der blev langet Krudt op. Overmester og Undermester gjorde Medikament- og Forbindingskasserne rede og fik Lazarettet ryddet. Alle Sejl sattes til. — Ja, — og dermed Basta!

»Tranquebar« var *ikke* et Orlogsskib og havde ingen Ordre til at tage Kamp op med nogen eller forsvare nogen. Enhver var sig selv nærmest og skulde hytte sit eget Skind — og ganske særligt gjaldt det om at vogte det højlovlige Kompagnies gode Skibe og øvrige Ejendom.

Havde man vidst, at det var en dansk Skude, som var i Bekneb derude mod Øst, var Raadets

Beslutning maaske blevet anderledes. Om ikke andet var vel Matroserne tropet op for Kaptajnen og havde krævet at faa Lov til at række Kammeraterne en Haand.

Nu stod Fregatten Nord-Nord-Øst i, og Kaptajnen var glad ved at vide Maharatterne optaget. Han havde ingen Ret til at forskertse, at han sad paa den grønne Gren, mens en eller anden Lurendrejer af en Hollænder eller Englænder drattede ned af den. Det var jo *Skæbnen*, der lagde det saaledes tilrette.

Vinden sløjede imidlertid af, og det var ingenlunde hyggeligt at ligge saadan og skvulpe i Søen med en Søroverflaade indenfor Synsvidde.

Efter en lille Times Forløb syntes det tilmed, som om Skibene derude var kommet nærmere, skønt »Tranquebar« havde lagt Kursen vestligere og stævnede *fra* dem. Og nu først lagde man Mærke til, at Kanonaden var hørt op! Hvad gik der for sig derude i Øst? Hvad havde den ustadige Fru Fortuna nu i Sinde? Det gik dog just saa godt.

Stille var der en Tid, — uhyggeligt stille. Trin paa Dækket lød støjende, og Bomme og Rær knagede. Det gik saa slideligt, som om Fregatten slæbte Ankere efter sig over Sand. Skibsmanden kunde fløjte saa meget han vilde: der var snart ikke mere Vind, end han selv kunde give fra sig.

Pallerne, Galvetterne og Grabberne brusede op fra Horisontlinien. Hundreder af Aarer førte dem frem; Tusinde mørkhudede, hvidklædte Mænd lagde Kræfterne i. Og dér laa den store Fregat som en vaklevoren Klods i Søen og ventede paa Uvejret.

Maharatterne var æggede ved »Haabet«s Forlis. Det var en god Dag — eller skulde blive det!

Kaptajn Rottwitt gjorde sin Pligt, men heller

---

## Paa Jagt efter Skatte i Nordsøen.

I Nordsøen ud for den hollandske Kyst ligger paa 30 Favne Vand en hollandsk Passagerbaad »Tubantia«, der under Krigen blev sænket af en tysk Undervandsbaad. »Tubantia« havde en Ladning Oste. Disse, der formodentlig er ædt af Fisk, da de har ligget i Søen i henved 9 Aar, er det imidlertid ikke, man vil søge at bjerge, men derimod 3 Millioner Guldmærk, der var gemt inden i Ostene, skriver »Dansk Søfarts Tid.«

Skibets Skæbne var saavel tragisk som fantastisk, idet man i Tyskland, da Landet i 1916 i høj Grad manglede Raæmaterialet, besluttede sig til at sende det nævnte

Beløb i Guldbarrer til Buenos Aires for at styrke Tysklands Kredit dér.

»Tubantia« overtog Guldets i Rotterdam, og man ansaa det for Sikkerhedens Skyld bedst at skjule det i Ostene, der dannede Hovedmassen af Skibets Ladning, da Havet var fuldt af Fribyttere. Man begik kun én Fejl: at holde Sagen for hemmelig, idet Guldafskibningen kun var kendt af de højeste tyske Embedsmænd, men derimod ikke af Undervandsbaadsførerne. Og saa traf det netop saadan, at en tysk Undervandsbaad fik »Tubantia« i Sigte, fandt den mistænkelig og sendte en



ikke mere. Han udførte ingen Vidundere, og der skete ingen Mirakler. Ubevægeligt laa Skibet med aabne Kanonporte og ladte Kanoner og hver Mand paa sin Plads.

Maharatterne delte sig. De undgik Fregattens Bredside. Vel var det blot et Handelsskib, en sværbuget Koffardifarer, men dog en grov Karl. Forfra og bagfra fo'r de letløbende Galejer frem.

Kaptajn Rottwitt lod give glat Lag, men kun Bovkanonerne og de smaa agterste Kanoner gjorde nogen Virkning. Tummel og Brus og Pladsken af Aarer, Ramlen og Knagen fulgte efter Kanonernes Brag, men alt druknede i Maharatternes Krigshyl, der fik Luften til at sitre og dirre.

Som et Hagelvejr var Maharatterne over Skibet. Entrehager smeldede i dets Planker. Fremmede Skrog f'or op langs Skibssiden baade agter og for. Vilde Skikkelser myldrede under øredøvende Skrig over Rælingen. Hist og her faldt en dansk Økse i en Turban, og en Huggert eller Kaarde gjorde sin Gerning.

Men i en Haandevending var Mandskabet overvældet. En fem—seks Mand af vore blanke mistede Livet, og mange fik Vun'er for lang Tid. Men saa var Dækket Maharatternes, og Flaget blev skaaret ned.

Tummelen døde snart hen, og sejrbevidste, stolte Høvdinger traadte i Forgrunden. De danske Herrer blev behandlet som »Sahib«er, men maatte finde sig i at blive lukket inde i deres Rum. De hørte Skvalpet af Ligene, som blev kastet udenbords. Udenfor hvert Lukaf stod et Par Sørøvere, væbnede med Krumsabler og langskafte Pistoler.

Fregatten blev slæbt Nord paa af Galejerne.

Den 16. Februar 1763 hørte Fangerne igen Kanontorden og de vilde Skrig. Stød mod Skibssiden. Raab af hvide Mænd. Igen rasede der

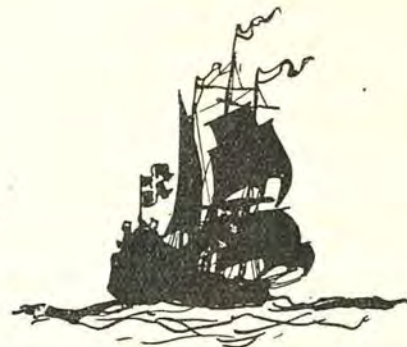
Kamp om Fregatten »Tranquebar« og paa dens Dæk.

Mangt et danske Hjærte dunkede og hamrede i Livet Slaveri eller Frigivelse? Død eller Hjemvenden til Landsmænd? Fangerummene blev aabnet af kaardebærende »Hidalgoer« og »Officers« og af Musketerer af rent eller blandet Blod. Med yndefuld Anstand blev de danske »Herrer« sluppet ud af deres Rum.

— Fregattens Matroser maatte hjælpe til at gøre Skibet klar til Sejlads igen. De maatte se det portugisiske Flag blive hejst paa »Tranquebar«s Stormast, og det faldt dem maaske nok saa meget for Brystet, som dengang det danske blev skaaret ned.

Mandskabet var med til at føre Skuden til Goa og bringe den for Anker der. Tabt var den, — to Gange tabt. Et forbandet Æventyr.

Til evig Tid var den gode Fregat slettet af den danske Handelsflaades Registre. Og i fire Dage havde de maharattiske Sørøvere besudlet Dæksplankerne af den gode danske Eg med deres nøgne Fødder.



Torpedo mod den, der sænkede den i Løbet af tre Minutter. Kun én Mand dræbtes, nemlig den eneste Tysker, der var om Bord, og som optraadte som dansk Købmand. Han blev dræbt ved Torpedoenes Eksplosion, medens de øvrige, der var om Bord i Skibet, blev reddede.

\*

Der hørtes derefter ikke mere om »Tubantia«, før en Sømand fortalte sin Kaptajn om Skibets Skæbne. Kaptajnen lod Meddelelsen gaa videre til sin Reder der efter en nøje Undersøgelse af Sagen bestemte sig til at udruste en Ekspedition for at finde Guldet. Det tog ikke lang Tid at finde, hvor Skibet ligger, idet Beretningen om Sænkningen udtaler, at Skibet blev ramt af Torpedoen 10 Minutter efter at have passeret et bestemt

hollandsk Fyrskib. Vedvarende Storme og den store Dybde, paa hvilken »Tubantia« blev sænket, har dog vanskeliggjort Arbejdet meget. Alt syntes imidlertid at gaa ret tilfredsstillende, indtil en Dykker blev grebet af Strømmen inden i Vraget og omkom, hvorefter Ekspeditionens andre Dykkere nægtede at fortsætte. Det Firma, der forsøger at bjerge Guldet, er fransk, men det meddeles, at ogsaa andre Skibe holder til i Nærheden, og disse menes at være Tyskere, ligesom ogsaa nogle danske Skibe siges at gøre Forsøg paa at hæve Skatten.

Det franske Selskab har imidlertid engageret en af de britiske Dykkere, der var med til at bjerge Guldet fra »Laurentic«, og haaber snart at kunne bringe de gyldne Oste op af Vandet.



III

# Brødrene Andersen

I Hjertet af det rigtige gamle København ligger en lille, bedsteborgerlig Gade, der altid har været noget for sig selv, lidt af en Provins midt inde i selve Hovedstaden. Husene ser anderledes ud end dem andre Steder i Byen; der er noget vist gammeldags hyggeligt udbredt over dem, som gør, at man synes godt om denne lille Gade, der ligger faa Skridt fra den fine og fornemme Strøggade med de store, straalende, iøjnefaldende Butikker og blanke Spejlglasrunder.

Det er om denne lille, gammeldags Gade, Frk. Trumfmeyer synger i »Aprilsnarrene«, naar hun skildrer sin Vandring:

Saa gik jeg til Grønnegade,  
Gav en Time der i Sang,  
Derfra hid jeg monne vade  
Gennem Peder Madsens Gang.

Og den gamle Gade er netop Grønnegade, den, der i sin Tid var Hovedsædet for Byens Hosekræmmere, ligesom Christen Bernikovstræde var Skomagernes og Antonistræde Børstenbindernes Eldorado. Nu bruges Ordet Hosekræmmer ikke mere; det er blevet fortrængt af Herreekviperingshandier, men i de gode gamle Dage, i Sjette Frederiks, Christian den 8des og Frederik den 7des Dage, var i Grønnegade saa at sige næsten hvert andet Hus beboet af en Hosekræmmer, og disse Hosekræmmerbutikker var noget, man ikke kunde undgaa at lægge Mærke til.

Udenfor Butikkerne var der anbragt lange Stænger parallelt med Muren, og paa disse Stænger hang - Lagvis Alenlange Rækker af Benklæder, Veste, Frakker og Undertøj for at friste de købelystne og lokke dem ned i de troglodytiske Butikker, - hvilke Dagens Lys kun sparsomt kunde trænge ind paa Grund af de Bjærge af Klædningsstykker, som hang udenfor Vinduerne.

I 1839 skrev Jacob Behrend, Poeten fra Aabenraa, om Grønnegade: »Om man var saa nøgen som selve Adam og Eva før Syndefaldet, kan man dog i store Grønnegade hos de derboende Hosekræmmere blive billigt paaklædt fra Top til Taa, med Undtagelse af Støvler«.



Skraas for, hvær Peder Madsens Gang laa, den, hvorigennem Frøken Trumfmeyer »monne vade«, ligger endnu den Dag i Dag et morsomt, gammeldags Bindingsværks Hus paa Stue, 2 Etager og Kvist i den spidse Gavl. Det har nu Nr. 27, men tidligere, inden vi fik særskilte Gadenumre og kun brugte Kvarterernes Matrikelnumre, havde det Nr. 266, og her, i Stuebutikken til venstre, aabnedes i Aaret 1850 en lille Hosekræmmerbutik af en ung Mand ved Navn *Josias Wilhelm Ferdinand Andersen*.

Han var født i Kolding den 10de November 1824 var som saa mange andre Provinsianere kommet til Hovedstaden for at prøve sin Lykke der, og den 20de April 1850 vandt han Borgerkab her som Hosekræmmer og aabnede samtidig sin Butik i Hovedstadens gamle Hosekræmmergade.

Flittig passede han sin Handel, var paa Færde tidlig og silde, thi Forretningstiden var i Datiden noget helt andet end nu. Dengang aabnedes de fleste Butikker allerede ved 8-Tiden om Morgenen, ja somme lukkede endog tidligere op, og saa var der aabent lige til Kl. 10 eller 10½ om Aftenen. Selv Søndagen var Arbejdsdag til Kl. 9 Morgen, hvorpaa man holdt lukket til Kl. 4, for atter at holde aabent indtil om Aftenen.

Det var en lang Arbejdstid dengang, men man kendte ikke til andet, og da der mange Aar senere hævede sig Røster for at faa Ændringer i alle Butiksfolks urimelig lange Væren i Butikkerne, mente en stor Del af Publikum, at det aldrig vil-



# FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

CARL ANDERSEN



1830-1892

FERDINAND ANDERSEN



1824-1899

de gaa, thi hvornaar skulde man saa faa Tid til at gøre Indkøb. Men det gik dog alligevel.

Og Ferdinand Andersens Forretning gik ogsaa, ja, den gik endda saa godt, at han alene ikke kunde magte den, thi den blev stadig større og større. Der gik mere og mere Ry af den; Æn ene Kunde anbefalede den til den anden, saa der var mere end nok at tage vare paa for Manden selv.

Saa optog han sin Broder *Carl Andersen* som Kompagnon, og denne, der var født i Kolding d. 15de August 1830, fik Borgerskab som Grosserer den 4de April 1861. Han var den, der forestod det i Grønnegade Nr. 273 (det nuværende Nr. 41) oprettede Lager af Manufakturvarer og færdige Herreklæder med tilhørende Skrædderi, som i mange Aar derefter havde tilhuse i denne Ejendom, Snedkernes gamle Laugshus.

Forretningens Navn var dog stadig det samme som ved Grundlæggelsen, men i 1864 anmeldes da det nu saa kendte Firmanavn *Brødrene Andersen* til Firmaregisteret som Grosserer- og Detailforretning med Domicil i Grønnegade Nr. 41 og 27.

Det var ikke blot i Danmark, at Forretningen søgte sine Kunder, men ogsaa Nabolandet Sverige afgav sit Kontingent, og da »Københavns Vejviser« i 1863 indførte en Annonceafdeling, fand-

tes i det næste Aars Vejviser følgende paa Svensk affattede Annonce:

F. ANDERSEN

27 Store Grønnegade 27

första Manufakturbutiken från Gothersgade

rekommenderer

Ett stort Lager

af

färdige Manskläder.

För Resande anmärkes, att beställningar utföres på en dag.

Det var noget nyt for Datiden, der her blev eksploiteret, at man paa 1 Dag kunde gøre sine Bestillinger og samme Dag faa dem ekspederet fiks og færdig, saa Firmaet blev paa en Maade Banebryder for de moderne Stormagasiner, som dengang slet ikke eksisterede.

Udsalget var stadig i Nr. 27, medens det store Lager var i Nr. 41, men Forretningen havde nu vokset sig saa stor, at selve Herreekviperingsforretningen i 1867 blev flyttet til Kongens Nytorv Nr. 28, Hjørnet af Ny Adelgade, hvor tidligere L. H. Levins Herreekviperingshandel havde været.

Det var en ideel Beliggenhed, Brødrene Andersens Udsalg her fik paa det fine, fornemme Kon-



## FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

getorv vis à vis »Hesten« og den gamle, martialske Hovedvagt med de 3 frygtindgydende, men i Realiteten Jøg saa uskadelige Kanoner Abraham, Isak og Jakob, hvor hver Dag præcis Kl. 12 den store Vagtparade trak op med klingende Spil og dundrende Janitscharmusik.

Og faa Skridt derfra, paa den anden Side af Hovedvagten, laa Hovedstadens fineste og fornemste Hotel, det gamle Hôtel d'Angleterre, hvor Udlandets Noblesse tog ind.

Da det københavnske Byggeselskab havde erhvervet dette Hotel samt den bagved liggende uhumske Gyde Peder Madsens Gang, blev der opført det nye flotte Hotel samt anlagt Gaderne Ny Østergade og Hovedvagtsgade, ligesom Hovedvagten, der laa og spærrede for sidstnævnte Gade, ligeledes blev nedbrudt. Hvor tidligere den lille vinkelformede Gade Bag Hovedvagten havde været, opførte Byggeselskabet det store Hjørnehus med de 3 Urskiver med Facade til Hovedvagtsgade, Torvet og Ny Adelgade, og da Bygningen var færdig, indrettede Brødrene Andersen i Aaret 1876 en stor, flot, moderne Hatteforretning i selve Hjørnebutikken, medens den øv-

rige Forretning bibeholdtes paa det modsatte Hjørne af Torvet.

I samfulde 17 Aar laa de 2 Butikker nu her som Dioskurerne, men da købte Privatbanken, der havde sin Østre Afdeling i Nr. 28, og Store nordiske Telegrafelskab denne Ejendom samt Naboejendommen Nr. 26, der begge blev nedrevet for at give Plads for den nuværende store Bygning.

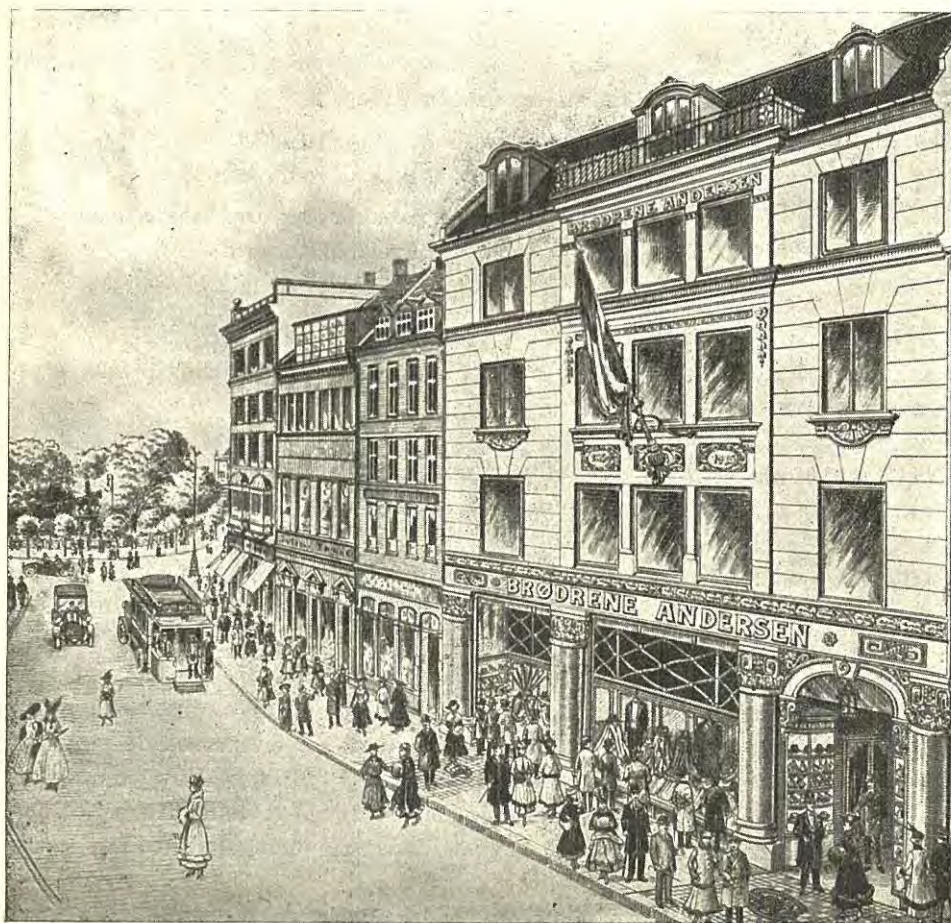
Da denne stod færdig i 1893, samlede Firmaet sine 2 Detajludsalg i Hjørnebutikken mod Ny Adelgade, og 3 Aar senere flyttedes En gros-Afdelingen til »Standard«s nyopførte Bygning paa Kongens Nytorv Nr. 6, saa nu var hele Forretningen beliggende paa Byens Hovedtorv.

Den ene af Firmaets Indehavere, Carl Andersen, kom imidlertid ikke til at opleve disse Forandringer, thi han var afgaaet ved Døden den 13de Juni 1892, og den 1ste November s. A. blev da hans Søn, *Knud Andersen* (født i København den 20de Juni 1868), samt Forretningens mangeaarige Medarbejdere *Jørgen Larsen* (født i Lillerød den 17de December 1849) og *Frederik Christian Andreas Axelsen* (født i København d.

8de Februar 1850) optaget som Medindehavere af Firmaet.

Efterhaanden som Aarene gik, voksede Forretningen sig større og større. Fra at være begyndt som den lille Hosekræmmerbutik i Grønnegade, var den nu blevet Hovedstadens primus motor paa Herre-Ekviperingens Omraade.

Men det viste sig, at den til Trods for Flytningen alligevel havde for lidt Plads, thi Opsvinget indenfor Forretningen blev Aar for Aar større; der krævedes mere og mere Alburum, og det var heller ikke formaalstjenligt at have Virksomheden fordelt paa 2 Steder i Byen. Grundlæggeren, Fer-



Firmaets nye og moderne Bygning paa Østergade. I Baggrunden Kongens Nytorv.



## FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

dinand Andersen, var imidlertid død i 1899, og hans Brodersøn, Knud Andersen, var død i 1902, hvorved Firmaet gik ud af Familien Andersens Besiddelse, saa det blev nu Jørgen Larsen og Frederik Axelsen, der kom til at staa for Styret af den gamle Forretning. Det blev ogsaa disse tvende, der kom til at foretage Forretningens store Udvidelse og Flytning.

I Aaret 1914 købte disse den store gamle Ejendom paa Østergade Nr. 9 samt de bagved denne liggende Ejendomme i Lille Kongensgade Nr. 8 og 10 for paa denne store regelmæssige Grund at opføre en moderne Forretningsejendom, der kunde huse og give rigelig Plads for alle Firmaets mange forskellige Afdelinger: Detaljhandelen, En gros-Forretningen, Skræderiet og Bogholderiet. For yderligere at kunne sikre sig Udvidelser paa samme Sted købtes senere Nabejendommen paa Østergade Nr. 7, men denne er endnu ikke inddraget under Virksomheden.

De 3 førnævnte Ejendomme blev nedrevet, og paa deres Sted rejste sig nu det store Bygningskompleks med Adgang fra begge Gaderne, og den 17de Oktober 1916 aabnedes Brødrene Andersens nye Forretningslokaler, saa hele Virksomheden var nu flyttet fra Kongens Nytorv hertil, samlet paa et Sted paa Hovedstadens fornemste Strøggade, Østergade.

Frederik Axelsen, han, der i over 40 Aar havde været knyttet til Firmaet, han, der havde fulgt det baade i Grønnegade og paa Kongens Nytorv, skulde ikke komme til at opleve den store Flytning og Forandring, thi Aaret i Forvejen, i 1915, havde han lukket sine Øjne.

Det blev Jørgen Larsen, som i Aaret 1876 var traadt i Firmaets Tjeneste, der den Dag, Flaget hejsedes paa Østergade Nr. 9 for at markere den stedfundne Flytning, stod som Eneindehaver af Brødrene Andersens gamle Firma.

Fem Aar senere havde han den store Glæde, at Firmaets Detaljforretning den 21de Februar 1921 fik Prædikat af Kgl. Hofleverandør, 71 Aar efter Forretningens Grundlæggelse.

Aaret efter, den 23de Maj 1922, optog han sine to Sønner, *Henry Nexøe-Larsen* (født den 23de Marts 1892) og *Frithiof Nexøe-Larsen* (født den 6te Januar 1895) som Kompagnoner, henholds-



Nuværende Ejere af »Brødrene Andersens« Forretning.

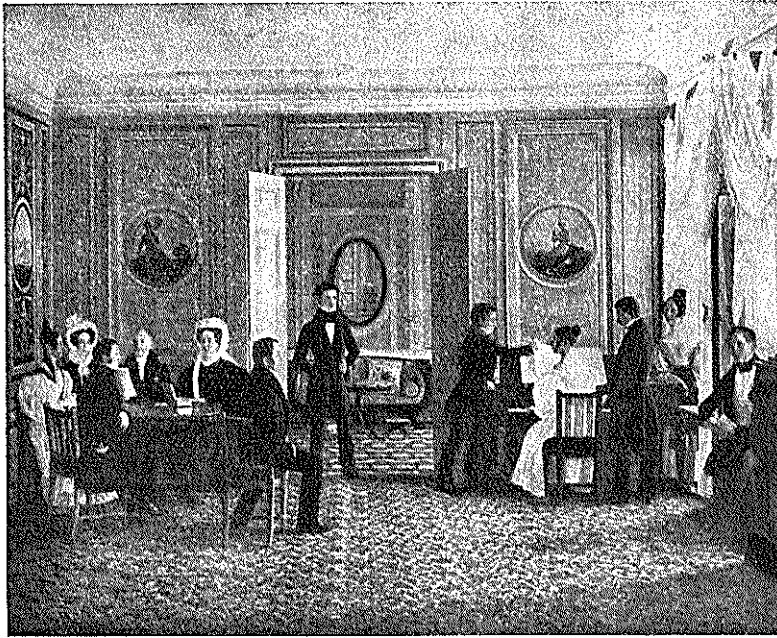
vis som Chefer for Detalj-Forretningen og Engros-Forretningen, medens han selv stadig vedblev at virke som Seniorchef i dette Firma, hvilket han nu i 50 Aar har viet sine Kræfter.

Brødrene Andersen, der for 76 Aar siden aabnede sin Butik i Byens gamle Hosekræmmergade, Grønnegade, staar nu som Hovedstadens fineste og førende Forretning paa Herreekviperings Omraade og tæller sine mange Kunder baade i Skandinavien og i Udlandet, men stadig er det Grundlæggernes, de to Brødre Andersens, Aand, der svæver over Firmaet med Mottoet per aspera ad astra: Gennem Kamp til Sejr.

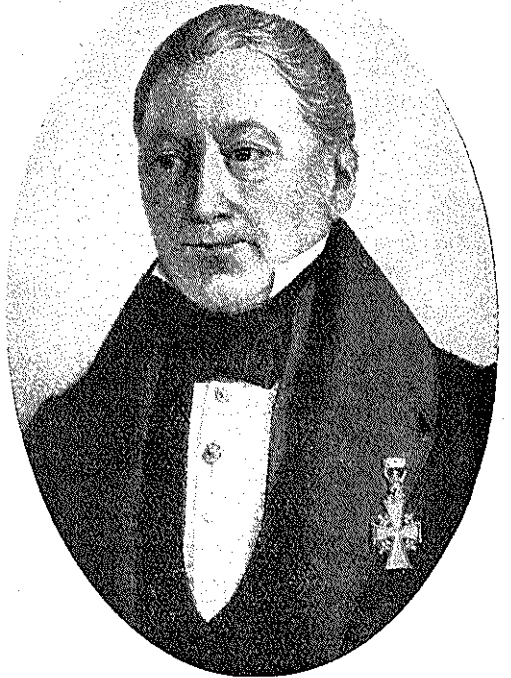


Den gamle Hovedvagt paa Kongens Nytorv.





Interiør fra Jacob Holms Dagligstue.



Jacob Holm, Firmaets Grundl. 1770—1845.

IV

## Jacob Holm & Sønner<sup>s</sup> Fabrikker

Ude paa Christianshavn i den daværende Lille Torvegade Nr. 73 (nuv. Torvegade Nr. 21) aabnedes Juleaften 1794 en lille beskeden Urtekræmmerbutik af en ung Mand ved Navn *Jacob Holm*, som vel næppe hin Helligaften havde drømt om, at hans Forretning og hans Navn endnu 132 Aar senere skulde eksistere blandt Hovedstadens mest prominente Handels- og Fabriksvirksomheder.

Jacob Holm, der var født den 29. September 1770 i den lille Landsby Skafterup (mellem Næstved og Skelshør) som Søn af en Skoleholder, kom først i Lære i Næstved og blev senere Svend hos sin Broder, Henrik Holm, i København paa Hjørnet af Gammel Torv og Vestergade.

Handelsaanden var vaagen hos den unge Jacob Holm, han vilde være sin egen Mand, vilde virke for egen Regning, og da han forlod Broderens Tjeneste, nedsatte han sig som en Slags Kommissionær, idet han forhandlede alle mulige Sager lige fra Tobak, Svinebørster, Krudt og Voks til lybske Pølser og Limburger Ost.

Da bliver Urtekræmmer Iver Larsen Bangs Forretning ledig paa Torvegade, og neppe faar Jacob Holm Nys derom, førend han melder sig som Liebhaber og køber saavel Forretningen som Huset.

Og den 24. December 1794 lukker den unge, fremadstræbende Mand da op, og Familiesagnet fortæller, at da han aabnede sin Butik i Torvegade, skyldte han for alle de deri værende Varer med Undtagelse af 12 Pund Chokolade — thi dem havde han betalt kontant!

Heldet fulgte ham, Forretningen gik fremad, og Aaret

efter kunde han sætte Foden under eget Bord, idet han giftede sig med sin Nabos, Høker Niels Locks (Lorecks) 19-aarige Datter Maren den 9. December.

Den Forretning, der var begyndt som en beskeden Urtekræmmerbutik i den lille Christianshavnske Kælder, blev stadig større og større og udvidedes mere og mere

Allerede i 1798 begynder Jacob Holm at blive Skibsrheder ved sammen med Agent Bertelsen & Søn, Grosserer Andreas Buntzen og sin Broder, Urtekræmmer Henrik Holm, at opkøbe Skibsparter. Efterhaanden blev det ikke saa faa Skibsparter, der var kommet paa hans Hænder, men da udbryder Krigen med England i Bombardementsaaret 1807.

Jacob Holm lider ved denne Krig store Tab baade paa Skibe og Ladninger, men resolut beslutter han selv at anlægge hjemlige Fabrikker for Tilvirkning af en Del af de Varer, han forhandlede, og man maa vel erindre, at han tager denne Beslutning paa et Tidspunkt, hvor den almindelige Anskuelse var den, at Fabriksbrug var umuligt i Danmark.

Trods de yderst vanskelige Pengeforhold lykkedes det dog alligevel for den fremadstræbende Mand ikke alene at anlægge forskellige Fabrikker, men ogsaa at vedligeholde dem, saaledes at de havde fortsat Fremgang og endnu den Dag i Dag for største Delen bestaar.

Ude paa daværende Amager Landevej (den nuværende Amagerbrogade) overfor nuværende Brigadevej laa i sin Tid en hel Del Smaalodder, og i Aarene 1808—11 lykkedes det Jacob Holm for en billig Penge at er-



# FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

hverve disse. Paa denne store, samlede Grund anlagde han en Oliemølle samt en Fabrik for Tilvirkning af grøn Sæbe og Lim.

Efterhaanden som hans mangeartede Virksomhed voksede, kunde han ikke selv mere drive sin Detailforretning, og da han den 7. November 1810 havde løst Grossererborgerskab, overdrog han Butiken i Torvegade til Urtekræmmer H. B. Schaldemose for udelukkende selv at hellige sig Grosserer- og Fabriksvirksomheden.

To Aar efter — i 1812 — foretog han et yderligere større Grundkøb ved Amager Landevej, idet han købte den store Ejendom »Olegren« med tilliggende Jorder, og her opførte han den indtil da største, lukkede Reberbane i Danmark med en Tovslagningsmaskine. Måske til den, som Holmens Reberbane havde forskrevet fra England til Opsætning paa Gammelholm, men Jacob Holms Maskine var dansk, lavet af den københavnske Mekanikus Gamst.

Denne store Reberbane, der var af Træ, stod indtil den i 1859 afløstes af den grundmurede 2-Etages Fabriksbygning, hvor Reberbanens Længde var ca. 180 Favne (340 Meter), saa det var en ordentlig Trosse Hampetov, der kunde spindes og slaas her.

Ikke nok med at være bleven Tovværksfabrikant, lejede han i Aaret 1815 Wilders Plads paa Christianshavn, hvor han byggede og reparerede Skibe, saa den Forretning, der 20 Aar i Forvejen var begrænset som en lille Urtekræmmerkælder, var nu vokset op til at blive en af Danmarks betydeligste Virksomheder, saa meget mere beundringsværdigt, som det var paa en Tid, hvor Landet havde gennemgaaet den alt nedbrydende finansielle Krise.

Jacob Holm var Manden for at ride en Storm af, og det viste sig ved Statsbankerotten i 1813, hvor Seddelpengenes Værdi sank til et rent Minimum, thi da maatte han, i Lighed med andre Forretningsfolk, hjælpe sig igennem ved selv at lave Sedler eller rettere Pengeansvisninger. Han anførte da et eller andet Beløb paa en Seddel, satte sit Navn derpaa, og disse Sedler blev foretrukket fremfor Statens, thi Folk vidste, at der i Jacob Holms Forretning laa Varer som Sikkerhed for Sedlernes Beløb.

I Aaret 1819 købte han den store Ejendom i Strandgade Nr. 4, hvor Firmaets Hovedkontor var indtil sidste Aar, og her i Ejendommens Førstesal indrettede han sin Privatlejlighed, medens Forretningens Kontorer var i Stueetagen.

Ligeoverfor denne Ejendom laa Tøgnagels store Plads med tilhørende Skibsværft, og i 1824 erhvervede Jacob Holm dette Komplex, der nu bærer Navnet »Holms Plads«, og da »Aplebys Plads«, ogsaa kaldet »Engelskmandens Plads«, bliver stillet til Auktion i Aaret 1833, købte Jacob Holm ligeledes denne, der var beliggende i Langebrogade. Her laa den indvandrede Englænder Aplebys lange murede Reberbane, hvilken Jacob Holm lod omdanne til den endnu staaende lange Længe Boliger (der i Udseende minder om Nyhoders Huse) for 103 Arbejderfamilier, og disse Arbejderboliger er vistnok det første større private Foretagende af denne Art her i Danmark.

En driftig og myreslittig Mand var Jacob Holm, hvis Virksomhed i Forretningen begyndte Kl. 5 om Sommeren, Kl. 6 om Vinteren og varede til Kl. 9 om Aftenen,

altsaa en daglig Arbejdstid paa henholdsvis 16 og 15 Timer, idet han altid selv var fuldt ud med og inde i hele sin store og udstrakte Forretnings mange Detailer.

Den 1. April 1836 optog Jacob Holm sine 3 ældste Sønner, *Georg* (f. 17. Januar 1803, d. 2. November 1867), *Ludvig* (f. 17. Maj 1804, d. 21. Juni 1858) og *Christian* (f. 21. Juli 1807, d. 8. Oktober 1876) som Medindehavere i Forretningen, der samtidig antog Firmanavnet Jacob Holm & Sønner.

Der er omtrent fra denne Tid bevaret et Maleri af I. F. Møller, der gengiver et Interiør fra Jacob Holms Dagligstue, og af hvilket hosføjet findes en Gengivelse. I Sofaen til venstre ses Jacob Holm med Ridderkorset paa sit Bryst, og ved Siden af ham, nærmest Døren, sidder hans Hustru (hans 3die). Siddende ved Bordet til venstre ses Sønnerne Georg og Ludvig, medens Sønnen Christian staar i Døraabningen. Damen til venstre i Sofaen er Jacob Holms gifte Datter Fru Nyborg, og de øvrige portrætterede er hans andre Børn.

Den 3. August 1845 endte Jacob Holm sit lange og virksomme Liv, og hans Lig blev bisat i aaben Begravelse i Krypten under Christianskirken paa Christianshavn, den Bydel, i hvilken han havde virket i henved 51 Aar.

Med ham skrinlagdes den gamle Tid, og med Sønnerne begyndte Firmaets nye Æra, thi Forretningen greb stadig mere og mere om sig.

Det faldt i Efterfølgernes Lod at nedrive den i 1881 byggede Træreberbane og opføre den før omtalte store nuværende Fabriksbygning paa Amager, og da man i Udlandet er begyndt at anvende Metaltraade til Tovværksdugter i Stedet for den da hidtil brugte russiske Hamp, er Jacob Holm & Sønner straks forudseende nok til at eksperimentere med det nye Materiale, saa at de i Aaret 1862 kan fremstille den første Jerntraadstrosse, slaaet i Danmark.

Otte Aar senere er man naaet til her paa Fabriken at slaa de første Staaltraadstrosser til Skibenes staaende Gods, og dermed var Signalet givet til Reberbanens nye Fabrikationsfelt.

Men man blev ikke staaende derved, thi en ny Fabrikation blev taget op i Aaret 1893, og det var Sejlgarnsfabrikationen. Hidtil var Sejlgarn enten blevet spundet af de hjemlige Haandspindere, eller ogsaa var det blevet indført fra udenlandske Fabriker, men nu tog Jacob Holm & Sønner Kampen op med disse sidste og skabte derved en betydelig dansk Industri, der i enhver Henseende fuldt ud kan konkurrere med Udlandet.

I 1923 blev den gamle Forretning, der siden Grundlæggelsen i 1794 uafbrudt havde været i Slægten Holms Besiddelse, omdannet til et Aktieselskab under Navnet »Jacob Holm & Sønners Fabriker«, og forrige Aar bortsolgtes saavel Oliemøllen som Sæbefabriken til Aktieselskabet »De danske Oliemøller og Sæbefabriker«, saa at Jacob Holm & Sønners Fabriker nu udelukkende helliger sig Tilvirkningen af Tovværk, Reb og Sejlgarn.

Fabriken paa Amager indtager nu et samlet Areal af 55,000 Kvadratmeter, af hvilke de ca. 12,000 er bebygget, og den beskæftiger en Funktionær- og Arbejderstab paa henved 300 Personer, medens Maskinkraften er paa 700 HK.

Hovedvirksomheden er Fremstillingen af Skibstovværk, Vaaetove samt Jern- og Staaltraadstove i alle Di-



## FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

mensioner. Alt til Skibsbrug, af hvad Art tænkes kan, fremstilles paa den gamle Tøvværksfabrik paa Amager: almindeligt Hampetøvværk, de skinnende hvide Manilla- og Sisal-Trosser, Kokosrosser, det tjærede Skibmandsgarn, Merling, Hyssing, Liner, saavel Stik-, Flag-, Lod- som Lægliner. Jern- og Staaltraads-Trosser til alt staaende Gods: Fortøjnings- og Losseviret etc.

Der tilvirkes Vaadtøve af forskellige Hampesorter i alle Dimensioner, Fiskeliner, Krogliner og Siemer etc. Ethvert Skib, stort eller lille, Damp-, Motor- eller Sejlskib, kan hos denne 85-aarige danske Tøvværksfabrik altid blive forsynet med alt, hvad Skibene til enhver

Tid maatte have Brug for uden at behøve at søge til Udlandet, thi Fabriken har i sin snart 100-aarige Bestaaen i enhver Henseende vist, at den paa alle Omraader er fuldt ud konkurrencedygtig med udenlandske Fabrikker.

Siden 1924 har det været Direktør A. Gjessing, der i store, udenlandske Forretninger har gennemgaaet en fleraarig, alsidig og grundig merkantil Uddannelse, som staar i Spidsen for det gamle, verdenskendte Firma Jacob Helm & Søners Fabrikker, og det er nu ham, som med sit merkantile Vidsyn fører Fabriken videre ad nye, mere moderne og mere tidssvarende Baner.



## Esbjerg-Fiskernes Afrika-Eventyr.

Den hjemvendte Fisker, Marius Jensen, giver »Vestkysten« en særdeles interessant Skildring af Forholdene under de sydlige Breddegrader.

I Sommer stod Kutteren, der skulde foretage den lange Rejse til Sydafrika for paa den anden Side Ækvator at prøve Snurrevodet, »Magda II«, ud af Esbjerg Havn. Et Kig i Lastrømmene vilde have vist, at det ikke drøjede sig om nogen almindelig Tur over Nordsøen. Der var stuvet Proviant og Vardtønder, og i Lasten og paa Dækket stod ikke mindre end 94 Tjære-tønder med Petroleum.

Man forstod godt, at der engelsk-afrikanske Reder, Mr. Harrits, havde valgt denne Type til sit Forsøg ved Port Elisabeth i Sydafrika. Hurtig var Kutteren, en udmærket Søbaad og til Snurrevod at foretrække for de større Baade af Trawlertypen.

Ombord befandt sig Kaptajn Steffensen, Styrmand Hans Pedersen, begge Nordby, og Esbjerg-Fiskererne Marinus Jensen og Kristian Nielsen Dahl. Kaptajn Steffensen havde Kommandoen, da Søvejsreglerne krævede en Navigator som Fører. Kaptajn og Styrmand, der kun var med for Overrejsen, er forlængst vendt tilbage, medens Marinus Jensen først nylig er vendt hjem.

Hr. Jensen fortæller: Vi forlod Esbjerg den 21. Juli,

og de 4 første Dage forløb paa bedste Maade, indtil vi naaede ned i Kanalen. Her blæste det en Storm, og »Magda« fik Lejlighed til at vise, hvad den duede til. Vi maatte ligge underdrejet i længere Tid for at vente paa bedre Vejr, og vi slap igennem uden anden Skade, end at vi mistede to Redningskranse. Efter Ophold i Stor Bay i England satte vi Kursen sydpaa, og den 10. August naaede vi den henrivende lille Ø Madeira. Her maatte vi vente paa Smøreolie i 10 Dage.

Fra Madeira gik alt paa bedste Maade, indtil vi kom til et Punkt, 6-7 Grader Nord for Ækvator, saa indtraf det første Maskinuheld. Et Krumtapakselleje brændte sammen og samtidig blev en af Stempelringene ubrugelige. Man kan godt forstaa, at et Leje kan brænde sammen i den Temperatur. Alle Metaldele i Maskinrummet var saa hede, at vi ikke kunde holde paa dem med de bare Hænder, alt aandede Varme.

I 2 Dage laa vi i rum Sø og arbejdede paa at reparere og faa Vandafkølingen i Orden. Vi afkølede Motoren og alle Lejerne med Vand fra en Tønde paa Dækket, ialt tænker jeg, vi brugte ca. 500 Tønder Vand til Afkølingen. Naa, vi kom i Gang igen, og snart efter passerede vi Ækvator. Det var varmt, men ikke uudholdeligt. Jeg antager ogsaa, at den Omstændighed, at vi langsomt kom til varmere og varmere Himmelstrøg



gjorde, at vi bedre kunde døje Varmen. Paa Hjemreisen med den hurtiggaaende Passagerbaad led jeg langt mere af Varmen.

Kort efter, at vi havde passeret Ækvator, blev det atter galt med et Krumtappleje, og senere blev det galt med Selvlænsepumpen og Kølevandspumpen, men begge Gange lykkedes det os at faa repareret.

Kaptajnen havde regnet med, at vi, naar vi naaede 20 eller 25 Grader sydlig Bredde, vilde komme ind i vestlige Vinde, men det slog fejl. Jo længere vi kom mod Syd, des mere østlige blev Vindene. Til Slut var der kun en Tønde Petroleum tilbage, og den vilde man gemme, da den muligvis kunde blive haardere tiltrængt, naar Baaden kom nær Land. Der laa saa den lille Kutter 400—500 Sømil ude i Atlanterhavet, uden Petroleum og udelukkende henvist til at bruge Sejlene, ogsaa naar der skulde krydses.

Ikke alene var Petroleumsbeholdningen sluppet op, men ogsaa adskillige af de vigtigste Levnedsmidler var spiste. Kaffe, Mælk og Te var der ikke mere tilbage af, og Mandskabet var i ca. 3 Uger henvist til at leve af Beskøjter, lidt kogt Kød, Ris, Macaroni og noget Vand, der i Varmen havde faaet en alt andet end behagelig Lugt og Udseende.

Efter 3 Ugers Forløb øjnede man den 21. Oktober om Morgenen Land forude. Det kan nok være, der blev Glæde ombord paa det lille Fartøj. Efter Beregningen var man 50—60 Sømil Nord for Kapstaden, den sidste Tønde Petroleum blev taget i Brug, og snart løb »Magda« ind i Capetowns Havn.

I Kapstaden vakte den lille Kutters Ankomst berettiget Opsigt. Siden Kutteren forlod Madeira havde man intet hørt fra den, og da dens Ankomst stadig trak ud, var der opstaaet Frygt for, at den lille Baad var forlist i Atlanterhavet. Den danske Konsul i Port Elizabeth havde gjort et stort Efterforskningsarbejde, saaledes havde han opfordret alle Skibe for nordgaaende til at holde Udkig efter Kutteren.

Det første Mandskabet sørgede for efter Ankomsten til Kapstaden, var at faa et ordentligt Maaltid Mad, det første ordentlige i lange Tider. Kutteren kom paa Bedding for at blive gjort rent, og det skal siges, at den trængte dertil.

Den 1. November om Morgenen var vi klar til at forlade Kapstaden. Efter 4 Døgn Sejlads naaede vi Port Elizabeth. Jeg skal bemærke, at Motoren paa denne Strækning gik fint, og at der ikke har været noget at udsætte paa den.

Port Elizabeth har ikke virkelig Havn, vi maatte ankre op paa Red. Ud i Vandet førte tre Jernbroer, hvor Skibene kunde fortojes, men det var værskeligt, særlig naar det blæste. Selve Byen viste sig at være en renlig By med brede, lyse Gader og rummelige Huse, men der var forholdsvis faa Hvide.

Straks efter vor Ankomst kom Rederen ombord, og Sagerne blev saa ordnet saaledes, at Kaptajnen og Styrmanden blev sendt hjem, da de havde endt deres Arbejde, medens jeg overtog Føringen.

Jeg foretog en Prøvetur med Rederen og 4 andre Herrer. Vi tog 3 Træk og fik 120 Pund Tunger og et Par Kurve andre Fiskearter. Efter denne Tur fik jeg paamønstret Folk, 1 hvid Mand og Negerer, ret flinke

Folk, men ikke videre opsat paa at bestille noget. Naar man stod over dem, kunde de arbejde, men saa snart man vendte Ryggen til, holdt de op. Dertil kommer, at Harrit ikke vilde betale en ordentlig Løn til sine Folk, saaledes at det var det værste Udskud, jeg fik ombord. I de faa Uger, jeg arbejdede dernede, havde jeg mellem 50 og 1000 forskellige Negere ombord.

Vår første virkelige Tur med Snurrevodet maatte strække sig over 30 Timer. Vi fangede mellem 2 og 3000 Pund Fisk, Tunger og andre Arter. Ialt havde vi 5 Ture, saa duede Tovværket til Vodet ikke mere, og da Rederen ikke vilde forny det, maatte vi gaa over til Trawl, og Trawlfiskeri gav omtrent samme Udbytte som Vodfiskeriet havde givet.

Vi arbejdede under meget vanskelige Forhold. Harrit viste sig ikke at være nogen særlig elskværdig Arbejdsgiver, han vilde ikke anskaffe noget nyt, naar det gamle var opslidt. Vi fik Besked om at komme ind til noje ang. det Klokkeslet, enten vi saa havde Fangst eller ej. Agoa Bay, hvor vi fiskede, var langtfra righoldig paa Fisk, den var saa at sige affisket.

#### *De klimatiske Forhold*

var næsten idele. Der var en behagelig Varme, ikke saa varmt som sidste Sommer her, men det kunde regne, saa det duede noget, og svære Storme havde vi ogsaa nu og da.

Den 24. gjorde jeg op med Harrit, og den 26. rejste jeg med Passagerdamperen til Kapstaden. Her var der et Ophold paa 4½ Dag, og under mit Ophold her blev jeg inviteret ud paa en Tur med en svensk Kaptajn Bengtson, der fører en af Sydafrikas største Trawlere.

Om Natten stod Trawleren ud, og straks næste Morgen satte vi Trawl. Efter 2 Dages Fiskeri havde Kaptajnen 50,000 Pund rensede Fisk i Lasten, og saa var der endda hevet dobbelt saa mange »Undermaalere« over Bord.

Fiskeriet fra Sydafrika drives saa godt som udelukkende af 3 storkapitalstærke Firmaer, der saa at sige har monopoliseret Fiskeriet. Al Fiskeri drives med Hensyn paa det australske Marked, hvortil Fisken sendes i røget Tilstand. De 3 Firmaer taaler ikke Konkurrenter, de bliver slaaet ud efter bedste amerikanske System.

Men paa den anden Side kan de, der vil indordne sig under de store Firmaer, faa gode Stilling'er og Firmaerne lønner godt. Den omtalte svenske Kaptajn kom til Sydafrika i 1903. Han har 3 Gange siden været i Sverig, men er hver Gang vendt tilbage, da han ikke har kunnet undvære Sydafrika.

I Kapstaden har man en Gang tidligere forsøgt sig med Snurrevod. Det var en tysk Kutter med en Dansker ombord, der da gjorde Forsøget. Han var imidlertid ikke videre heldig, idet han aldrig indbragte en Fisk til Kapstaden. Kaptajn Bengtson var ligesom jeg af den Mening, at der udmærket kan drives Snurrevodsfiskeri ved Sydafrika. Forholdene er godt nok egnede til det, og den Fangst, som Kaptajn Bengtson havde paa den Tur, hvor jeg var med, tyder paa, at der er langt større Fiskerigdomme dér end her hjemme.

#### *Om Chancen for danske Fiskere*

kan det være vanskeligt at udtale sig. Jeg kan ikke anbefale nogen at rejse derned paa Maa og Faa, og paa den anden Side opretter de store Firmaer kun Kon-



trakter med deres faste Folk paa længere Tid, 3—5 Aar. De byder gode Forhold at arbejde under, og jeg vil ikke tage i Betænkning at modtage et ordentligt Tilbud fra et af disse Firmaer.

#### *De sociale Forhold*

er efter det Indtryk, jeg fik, ret gode. Nogen egentlig Fattigdom lagde man ikke Mærke til — man saa saaledes aldrig en Tigger paa Gaden. Arbejdskraften er billig, og det vil absolut være forkasteligt for Folk, der ikke kan et Haandværk — og kan det til Bunds — at rejse til Sydafrika.

Naa — sutter Marinus Jensen — jeg kan hilse fra min Kollega Kristian Nielsen Dahl. Han arbejder stadig for Harrit og fører nu »Magda II«. Nu har jeg ikke mere at fortælle Dem denne Gang. Hvis jeg vilde fortælle Dem alt, hvad jeg havde oplevet, vilde De tro, at det var Skipperhistorier — hvad jeg har fortalt Dem her, er ikke mere, end jeg nok tør tage paa min Kappe.

## *Paradiset i Sydhavet.*

Historien begynder for næsten halvandet Hundrede Aar siden, men den har faaet en Epilog i disse Dage, skriver »Jyllandsposten«.

Det er maaske bedst at tage lidt af Epilogen først, og det er da følgende: »Selskabet for Videnskabernes Fremskridt i Washington« havde for et Par Aar siden udsat en Prisbelønning for det bedste Arbejde angaaende Krydsning af Menneskeracer og det ved Krydsningen fremkomne Afkom i tredje og fjerde Generation. I Amerika har man vel Anledning til hyppigt at se Resultatet af Krydsning af Neger og Hvid og Indianer, af Indianer og Hvid og endogsaa Indianer eller Neger med Kineser, men man mente ikke at kunne drage nogle Følgeslutninger heraf, thi den omgivende Civilisation gør i høj Grad sin Indflydelse gældende. Hvad man ønskede at vide, var: Hvilke Mennesker vil der i Løbet af tre, fire Generationer fremstaa, naar to vidt forskellige Racer krydses, og Afkommet ikke udsættes for en høj Civilisations Indflydelse? Vil Racen blive bedre, eller vil den degenerere og forsvinde? Professor Shapiro ved Peabody Institutet fik da den Idé at undersøge Beboerne af Norfolk Øerne i det australske Stillehav, og det er de Resultater, han kom hjem med fornylig efter 6 Maaneders Ophold paa Øerne, der nu interesserer hele det videnskabelige Amerika. Hvorfor han netop valgte de fjerne Norfolk Øer? Ja, deri ligger den egentlige Historie.

Den begynder i Aaret 1787, da Skibet »Bounty«, ført af Kaptajn Blight, gik ud fra England med Tahiti i Stillehavet som Maal. Kaptajn Blight var ligefrem berøgtet for at være en haard Hund, han tæmpede sine Matroser, han var ondskabsfuld, ofte grusom og kunde derfor kun have det værste Udskud af Søfolk om Bord. Paa denne Tur til Tahiti havde han ogsaa om Bord paa »Bounty« den værste Samling af Forbrydere, Rømningsmænd og Galgenknebler. Efter en meget bevæget Rejse naaede man til Habiti, og her gik alle Matroserne i Land og kaprede sig hver en brun Tahitipige til Kæ-

reste. Da Opholdet ved Øen var forbi, smagte det aldeles ikke Matroserne at skulle sejle videre. En Dags Rejse fra Øen krævede de at blive sendt tilbage til Tahiti, og da Kaptajn Blight naturligvis nægtede dette og lod Tampen og Støkken og den nihalede Kat danse, brød Mytteriet ud. Man satte en Baad i Vandet, kastede Kaptajn Blight og hans Officerer ned i den og stødte saa Baaden fra Skibet. Blight lovede de oprørske Matroser Galgen og Helvede bagefter, men de lo ad ham. Det lykkedes Blight og hans Folk, efter at de havde lidt de frygteligste Pinsler, at blive optaget af et Skib, der satte dem i Land paa Øen Timor i Malakkastrædet. Matroserne valgte til Skipper en vis Christian Fletscher, og han førte »Bounty« tilbage til Tahiti. Her tog man de tolv brune Piger om Bord, og desuden fangede man seks indfødte Mænd, som det var Mening at anvende som Slaver. Saa satte man Kursen mod den lille Ø Pitcairn, hvor man besluttede at danne en lille selvstændig Republik. Hertil ankommer man i 1789.

Begyndelsen var frygtelig. Skibet var stødt paa et Korallrev og sank, og man havde ikke faaet bjerget ret meget af Provianten, Vandet og Lasten. Man kom snart til at lide under Mangel paa fersk Vand, og for at stille Tørsten pressede man Saften af nogle Planter, der ligehvide Matroser blev halvt vanvittige af den, de »gik Amok«, og i deres Vanvid dræbte de alle de seks Tahitimænd. Senere fandt de dog en lille Kilde paa Øen, de byggede sig Hytter af Palmblade, de plantede en Smule og levede ellers, som Sydhavsboerne gør, af Fisk og Frugt; men den Forbryderynatur, der sad i de fleste af dem, kom bestandig til Udbrud. Det kom til bestandige Slagsmaal, sær om Kvinderne, og fem af dem blev slaet ihjel. Da var der gaaet et Par Aar. Efter en femten, seksten Aars Forløb var de alle døde paa en eneste nær. Det var en vis Alexander Smith, og han var nu Konge paa Pitcairn. Paa Undersaatte manglede det ham ikke. Af de tolv Tahitikvinder levede endnu de 4, nede Lillier, og drak den. Det var en giftig Drik, de og desuden var der i Ægteskaberne kommen et halvt Hundrede Børn. Alexander Smith tog nu Navnet John Adams, han arrangerede Ægteskab mellem de nu voksne Mænd og Kvinder, og i 1808 var der paa Pitcairn næsten 50 Mennesker. Det var paa denne Tid, at det amerikanske Skib »Topaze« kom til Øen, og at Besætningen med Forbavselse saa de mange Mennesker paa den ganske lille Ø. Først ved denne Lejlighed var det, at man i England fik at vide, hvad der var hændet med »Bounty«s oprørske Matroser. Om at straffe nogen kunde der naturligvis ikke være Tale nu, og man nøjedes med at sende et forbisejlende Skib ind til Øen for at tilbyde Hjælp. Men John Adams erklærede, at han og hans Undersaatte ikke havde Brug for noget, og at man var fuldstændig lykkelige og tilfredse med Tilværelsen.

Der kom snart i Europa til at gaa de mest haarrejsende Rygter om den Lovløshed, Umoralitet og Vildskab, der herskede paa Pitcairn. Man kunde ikke forbavses herover, sagde man; hvad andet var der vel at vente af Efterkommerne af tolv Forbrydere og tolv Kvinder fra dette Tahiti, hvis sødelige Fordærvelse var et Ordsprog i hele Stillehavet. Men disse Rygter var fuldstændig forkerte. John Adams holdt tværtimod en



god Tugt og Orden i sit lille Rige, han lærte sine Undersaatter baade lidt Religion og lidt Moral, han lærte dem endogsaa lidt Læsning og Skrivning, og han betragtedes som en Fader, alle burde adlyde. I 1825 rygtedes det i England, at Pitcairn-Øen nu var saa overbefolket, at man var ved at lide Nød paa den, og Regeringen sendte derfor et Skib derud, der optog nogle af de nu 86 Indbyggere og førte dem over til Tahiti. Men her fandt man Forholdene saa umoralske, at man nægtede at blive her og vendte tilbage, og dette gentog sig i 1830. Man vilde ikke forlade sit lille Rige, hvor kneben Pladsen saa ogsaa var. I 1829 døde John Adams og blev begravet midt paa Øen under stor Sorg hos alle Undersaatterne.

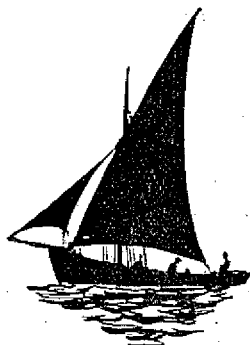
Imidlertid, Befolkningen formerede sig bestandig, og Øen blev for lille. Den er kun 5 Kvadratkilometer, og i 1856 var Antallet af Beboere steget til 194. Orkaner havde anrettet stor Skade paa Høsten, og man saa, at man kunde ikke klare sig længere. Et engelsk Skib fra Australien blev nu sendt ud for at føre hele Befolkningen over til den næsten ti Gange saa store Ø Norfolk mellem Australien og Ny Zeeland. Norfolk havde til 1851 været Forbryderkoloni, nu var den bleven ryddet for Forbrydere, og man satte 187 af Pitcairn-Folkene ud paa den. Syv af Pitcairns Beboere vægrede sig til det sidste ved at forlade deres Ø, og af dem, der kom ud til Norfolk, vendte en Snes Stykker snart tilbage. Men langt de fleste blev dog, og nu er der paa Norfolk over 900 Mennesker, medens der paa Pitcairn lever henved 150, af hvilke de fleste dog er Kvinder og Børn.

Da Folkene fra Pitcairn kom til Norfolk, fik de Besøg af en Missionær, der til sin store Overraskelse fandt dem alle kristne og ret veloplyste i Religion. Man erklærede, at man ingen Brug havde for ham, og han rejste hjem. Mere Held havde en Udsending fra »Syvende Dags Adventisterne«. Man hørte paa ham med Interesse, og Resultatet blev, at alle gik over til hans Lære. I Begyndelsen styrede man sig selv paa den Maade, at alle Mændene over 18 Aar to Gange om Aaret traadte sammen og afgjorde de forskellige fælles Anliggender. Man arbejdede i Fællesskab, man fordelte Udbyttet ligeligt efter de forskellige Familiers Størrelse, man havde ingen Love, ingen Embedsmænd, ingen Penge, og man var saare lykkelige. For en Ordens Skyld sendte Ny Zealands Regering en Mand over til Øen som en Slags Embedsmand og Statholder, men der var ingen videre Brug for ham. Da Befolkningen voksede, og det ikke godt var muligt at holde de to aarlige Raadsforsamlinger, enedes man med Statholderen om at

indsætte et Raad paa tolv Mand, valgte mellem de ældste Mænd, og saaledes har Forfatningen været den sidste Menneskealder.

Man skulde tro, at Efterkommerne af tolv Forbrydere og tolv letfærdige Tahitipiger ikke vilde blive de bedste Individider, og man skulde ogsaa tro, at det hyppige Indgifte i de samme Familier vilde gøre Afkommet degenereret. Men det er aldeles ikke blevet Tilfældet. I moralsk Henseende har det lille Samfund vist sig at staa endogsaa meget højt. Næppe noget andet i hele Verden kan opvise saa sædelig en Renhed som dette. Og hvad det fysiske angaar, har man ogsaa Grund til at forbavses. Professor Shapiro, der, som ovenfor sagt, opholdt sig paa Norfolk i 6 Maaneder sidste Aar, fortæller bl. a. herom:

Da han kom til Øen, blev han modtaget af en Mand, der saa ud, som om han var 50, men i Virkeligheden var 84, og som af alle Beboere kaldtes »Onkel Cornish«. Han var meget villig til at vise Shapiro alt paa Øen, og Shapiro, der blev venlig modtaget af alle, fik Lov til at tage Maalinger af ialt 60 Individider. Befolkningen levede mest af Agerbrug, Fiskeri og lidt Hvalfangst, den er uhyre fredelig og meget religiøs. Mærkeligt er det dog at se, at samtidig med, at man dyrker den kristne Religion, har man bevaret visse Ceremonier fra Tahiti. Naar det er Fuldmaane, forsamles man paa Højene og synger nogle ældgamle Tahiti-Sange, som er bevarede fra Slægtled til Slægtled. Det er kraftige, smukke Folk, mange af Kvinderne er rene Skønheder. Mændene er udmærkede Svømmere og Atleter, og man dyrker med stor Lidenskab Tennisspillet. Da Øen er meget frugtbar, behøver man ikke at arbejde strengt, saa der er megen Tid til baade Sport og Fisketure. Nogle unge Mænd og unge Kvinder har været sendt til Sidney for at uddannes som Lærere, Lærerinder, Læge og Jordemoder, og der er nu et Par Skoler paa Øen. Mange af de unge Piger er meget musikalske. Baade Mændene og Kvinderne er højere og langt mere velproportionerede end deres Forfædre, de tolv Matroser og de tolv Tahitipiger har været. Det er, siger Shapiro, Ukrudtsfrø, som i en gunstig Jordbund er vokset op til smukke Planter. Og dette beviser, siger Shapiro videre, at man ikke skal tro altfor fast paa Lombrosos Teorier, saalidt som man skal tro paa dem, der altid fortæller, at der kun kan komme daarligt Afkom, naar Racer krydses. Norfolk-Samfundet ude i Stillehavet er virkelig blevet et lille Paradis, skønt det i Sandhed ikke var Engle, der grundlagde det for snart halvandet Hundrede Aar siden.





# Søens Mænd



Danmarks Skibsfart og dens Historie hviler paa saa stolte Traditioner som nogen Nations, det er derfor intet Under, vi har Sømandslægter, der gaar Hundrede Aar tilbage eller mere. I Hytter og Huse langs Danmarks havkransede Kyster staar endnu mangen Morlil og sender Blikket langeligt ud over Havet, spejdende om Sønnen nu kommer forbi med sit Skib eller er paa Hjemvejen.

Hjemvejen! Ja, det er netop det, at Søen, det er Vejen, Sømændens Landevej, den Vej hvor Moderen og Hustru følger med i Tanken. Og som hun staar der den Dag i Dag, har hun, den gamle Morlils Mor, og hendes Mor før hende, staaet og ventet og spejdet.

Og Tankerne var ens, enten det var Mor eller Mormor, der ventede sin Dreng eller sin Mand.

Saa langt tilbage som Hedenold, saa langt som Danmarks Historie rækker, har der paa danske Banker og danske Klitter staaet danske Kvinder og stirret ud over Havet, ventende i Taalmod paa den, som var derude. Hun stod der i Solskin og stod der i Regn, som Barn, da hun ventede sin Bror, der var taget til Søs i 13—14 Aars Alderen, som ung Pige eller Hustru, der ventede Matrosen, som skulde hjem og gaa paa Skole, og hun stod der, da Haaret graaned, og ventede paa »Fatter« som Kaptajn paa hans egen Skude.

For det var jo det, som var Motrosens Privilegium: Fra Dreng til Jungmand, fra Jungmand til Letmatros, derefter Matros og helst paa Langfart, saa hjem paa Skolen og ud igen som Styrmand, indtil Chancen kom, at han fik Skib at føre! Senere maaske kunde han gaa i Land og overføre Erfaringerne fra de oversøiske Pladser til Forretningskontoret.

Og siden hen de mange Aar fulde af Ansvar og Risiko, hvor hver lastet Skude var et Stykke af Danmark i hans Haand! — —

Danmark har haft Hundreder af saadanne Sømandslægter, der tilførte Folket—eller Natio-

ner, om man vil — en Skare af Mænd, der gennem Prøvelser og Ansvar har faaet Frimandspræget, i Slægt med de gamle Bondeætter og dog saa forskellige fra dem. De har været med til at danne Kærnen i vort Folks Stamme, i Pagt med Fortid og med Fremtid.

Selv om en saadan Gengivelse af Sømændens Liv for fremmede Øjne vilde tage sig ud som Gentagelser og Ensformighed, saa var hver Rejse en Indsats af Arbejde, Risiko og Vilje, og oftest en Kamp med Elementer, og derfor et Minde værd.

»Vikingen« vil derfor af og til bringe en saadan Sømændens Levnedbeskrivelse fortalt af ham selv i jævne og bramfri Ord. Vi føler os i inderligste Kontakt med vore Læsere derved, og der Glæde har vi deraf: Ved at gengive deres Gerning tjener »Vikingen« en god Sag, thi ved Eksemplets Magt vil disse Mænd forlængst udover deres egen Gerning have vist sig som tro Sønner af deres Land.

Vi indleder Serien med afdøde Etatsraad *L. H. Carl's* Historie.

Kilderne til nuværende er hovedsagelig en af *L. H. Carl* selv i en ganske lille Notebog skrevet Beretning om sit Liv med Tilføjelser paa Grundlag af hans yngste Datters, Frøken *C. Carl's* Optegnelser om sin Far. — Beretningen om *Anders Olsen* er udarbejdet efter Artikler i det norske Blad »Signal« i 1912, samt efter *Nicolai Riso's* Pjece: *Nedre Lindstøl Familien*.

At Heftet (tidligere trykt som Hefte. Red.) er trykt som Manuskript i ret begrænset Antal, fremhæver, at det ikke er ment at have almen Interesse, men kun er skrevet for *L. H. Carl's* Efterkommere.

København, 1923.

*Axel Carl.*

Ved Genforeningen fik Danmark den lille Vesterhavssø Romø tilbage, og da denne Ø er Hjemstedet for Slægten *Carl*, gjorde jeg en Tur derover i Maj 1923. Fra *Bodsbøl Færggaard* kø-



rer man i en højhujlet Vogn et langt Stykke ud i Vandet, hvor der saa kommer en lille hostende Motorbaad og henter én, hvorefter man atter landsættes i Havneby paa Romøs Sydende.

Romø har et Area af 8023 ha; men Folke-mængden var i 1921 kun 699, hvilket er en stærk Tilbagegang. Befolkningen paa Øen har tidligere ernæret sig ved Søfart og var i den Tid ret velhavende. Der blev ganske vist ogsaa drevet noget Landbrug, men i Virkeligheden havde det ingen Betydning og blev kun drevet af Hustruerne og de ældre Søfolk, der havde trukket sig tilbage. Faareavlen spillede størst Rolle, Jorden dyrkedes kun, hvor den var lettest tilgængelig, og nyt Land toges ikke ind til Dyrkning.

Efter at Dampskibsfarten begyndte, flyttede mange Søfolk bort fra Øen, og nu er Hovederhvervet Landbrug; men paa Grund af manglende Initiativ — og vel ogsaa Kapital — gaar alt nærmest som i gamle Dage. Faareavlen spiller størst Rolle, og da der fra gammel Tid er Fællesgræsning fra 1. Oktober til 1. April, hæmmes Agerdyrkingen meget.

En sandet Vej gaar fra Havneby, forbi Kirken, som ligger midt paa Øen, og videre nordpaa. Smaa Gaarde og Huse ligger spredt overalt, og gaar man op paa de højere Klitter, har man en vid Udsigt til alle Sider. Alt er stille og fredeligt, og man har Indtrykket af at være gaaet mange, mange Aar tilbage i Tiden.

I Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede levede paa Romø en Mand ved Navn *Hans Carl* (d. November 1841). Han var Kommandør paa et Hvalfangerskib, der hvert Aar gik paa Fangst paa Grønland, og hjemme paa Romø havde han lidt Landbrug. Bygningerne af hans gamle Gaard er nu nedrevet, men en anden Gaard er rejst i dens Sted, og over Gaarden staar den gamle Indskrift:

»Ved Søens Lykke Du det gav,  
O, Gud, at her jeg bygget har.«

Og Gaarden er paa Slægtens Hænder, idet dens Ejer, *Anders Nielsen Thye*, er gift med *Adelaide Aurora Schmidt*, Datter af I. H. Schmidt og Rosette Schmidt, f. Carl (f. 17/10, 1823), der var Datter af Hans Carl. Og inden Hans Carls Tid ejedes Gaarden af hans Far og Farfar.

Hans Carl var gift 2 Gange og havde 10 Børn i hvert Ægteskab; men da hans første Hustru var svagelig og døde af Brystsyge, blev kun faa af Børnene i dette Ægteskab voksne. Anden Gang

var han gift med *Nicoline Christine Mortensen*, og i dette Ægteskab var der 5 Sønner og 5 Døtre, og L. H. Carl var den fjerde i Rækken. Hans Carl var i sit Hjem en meget streng og tavs Mand, og efter Tidens Skik gjorde han kun lidet for at knytte sine Børn til sig med Kærlighed. De frygtede ham mere, end de elskede ham, men de respekterede ham i høj Grad. Saa længe Børnene endnu ikke var konfirmerede, maatte de staa op ved Maaltiderne, og de sagde altid »De« til deres Forældre. Om Søndagen læste han Prædikenen for dem i en gammel Huspostil, uendelig lange Prædikener, som trættede Børnene, men ve dem, hvis de ikke sad roligt og opmærksomt. Var Vejret godt, gik de til Kirke, alle undtagen Moderen, som imidlertid sørgede for Middagsmaden; men naar de kom hjem, stod hun altid udenfor Huset, skyggende med Haanden for Øjnene, og saa efter dem. Hun var den stille kærlige Magt i Hjemmet, og Børnene elskede hende inderligt.

Men var der Strenghed inden Døre, saa havde Børnene til Gengæld Frihed ude, og det udviklede dem til tidlig Modenhed.

*L. H. Carl* (Lindhard Hansen Carl) blev født den 10. Juli 1813. En af hans tidligste Erindringer var en hed Sommerdag, da han legede med sine Søskende ude paa Engen. Saa kom Moderen ud til dem med en gul Frugt, som hun skrællede og delte mellem dem. Det smagte vidunderligt, de havde aldrig smagt det før, og de fik ikke mere end denne ene Frugt; men L. H. C. huskede det bestandigt og lovede sig selv, at naar han blev stor, skulde han faa fat paa saadan noget. Som 10 Aars Dreng kom han saa til Brunsbüttel. Han havde Penge paa Lommen, og da han saa en Kone sidde og sælge saadan nogle gule Frugter, som han syntes lignede dem, han havde faaet som lille, gik han glad hen og købte en. Men da han satte Tænderne i den, var det en sur Agurk, og hvad han havde faaet som lille havde været en Appelsin.

Børnene havde let ved at faa fat paa Krudt. Den mest umodstaaelige Sport var at fylde Krudt i en Nøgle, lægge en Ært yderst, file et Fængsul, sætte Fyrsvamp til og saa sigte paa Fugle. Han holdt dog tidligt op med at jage. En Dag, da han havde skudt en stor Havmaage, syntes han, den saa saa bebrejdende paa ham, idet den dalede, saa han ikke glemte det siden, og han besluttede aldrig mere at skyde for sin Fornøjelse.

En Dag stod en af de halv voksne Søstre i Køk-



kenet og brændte Kaffebønner. Uden at hun anede det, lagde L. H. C. en Nøgle fyldt med Krudt mellem Gløderne. Krudtet havde været fugtigt og vilde derfor ikke fænge paa almindelig Vis, saa der maatte stærkere Midler til, og nu stod han og ventede i største Spænding. Saa lød der et Brag, Søsteren besvime, og han selv for afsted og turde først komme hjem, da det blev mørkt. Men heldig som altid var han ikke blevet opdaget.

En anden Gang havde han lagt Krudt i en Pennepose, lavet Fængsul og sat Fyrsvamp til, men Krudtet var fugtigt og vilde ikke fænge. Saa pustede han til det, og pludselig fløj det op i Ansigtet paa ham og tog Huden af. Stille gik han i Seng og laa i Skræk for at faa Plette, der vilde røbe, men heldigvis kom der kun et almindeligt lille Saar, og saa troede man, den stakkels Dreng var blevet forkølet og plejede ham omhyggeligt.

Da han var 6 Aar gammel, kom han i Skole; men det gik kun daarligt — det var meget morsommere at være ude. Da Skolen desuden var daarlig, tog Faderen ham med sig til Grønland, da han knapt var 10 Aar gammel. Han har selv paa sine gamle Dage skrevet om sit Liv i en lille Notesbog, og om Grønlandsturen fortæller han:

»I Februar 1823 rejste jeg sammen med Far og Mandskabet til Brunsbüttel for at gaa til Grønland paa Hvalfangst. Skibet laa i Brunsbüttel Havn, Røret var taget af, og Rorkassen stod aaben. Da jeg legede paa Dækket, faldt jeg gennem Rorkassen og ned paa Isen; men heldigvis kom der straks Folk til, saa jeg slap med Skrækken og det kolde Bad.

Paa Rejsen til Grønland blev der sat to med Skind forede Tønder op paa Masten. De skulde tjene til Udkigsposter. Jeg øvede mig snart saaledes i at gaa til Vejrs, at jeg kunde komme op i den nederste Tønde. Derfra skulde man gaa ad en »Hønsstige« eller rettere Rebstige op til den øverste, og ved at støde Hovedet mod en Lem, som var anbragt i Tøndens Bund, kom man op i Tønden. Jeg spekulerede i flere Dage paa at komme derop, hvilket jeg syntes var et stort Maal; men jeg frygtede altid for Rebstigen. Endelig en Dag, som vi laa under Isen, og Skibet følgelig laa stille, lykkedes det mig at komme derop. Jeg glædede mig over den large Distance, jeg kunde se omkring, men lagde ikke Mærke til, at Skibet sejlede ud fra Isen og begyndte at arbejde dygtigt. Jeg ventede længe paa, at Skibet skulde komme under Isen igen; men det blev værre og

værre. Flere Gange aabnede jeg Lemmen, men blev svimmel ved at se ned og maatte lukke den igen. Endelig maatte jeg dog bestemme mig og kom ogsaa lykkelig ned; men jeg lovede mig selv, at det skulde vare længe, før jeg skulde gøre det om igen. Dog mange Dage varede det ikke, før jeg atter forsøgte, og snart følte jeg ingen Frygt mere, men søgte efter endnu højere Maal.

Jeg havde ogsaa et Eventyr med en stor Sælhund, en saakaldt »Slagmütse«. Alle Baadene var fra Borden paa nær Jollen, og jeg fik Tilladelse af Far til at gaa i den med to Mand for ogsaa at komme paa Jagt. Ikke langt fra Skibet laa en stor Sælhund paa Isen. Vi roede derhen, og jeg var første Mand paa Isen og angreb Sælhunden ved at slaa den over Snuden; men formodentlig har Slaget ikke været haardt nok. Da den saa den lille Person, som angreb den, gik den over til Offensiven og angreb mig, og da jeg stod i Sne til midt paa Benene, kunde jeg ikke retirere. Netop som den vilde til at angribe mig, fik den et Slag over Snuden af en af de to Mænd, jeg havde med i Jollen, og jeg blev saaledes frelst.«

Da de kom tilbage til Romø, var der i Mellemtiden kommet en flink Kapellan til Øen, som tillige underviste i Skolen, og nu fik L. H. C. mere Lyst til at tage fat, og det gik rigtig godt i 2—3 Aar.

Om Vinteren lærte Faderen Brødrene *Anton* og *Martin* at tegne og spille paa Violin. Han var i det hele taget en meget begavet Mand. Til daglig var han meget foretagsom og energisk, men tavs og indesluttet; i Selskab var han derimod meget livlig og talende. L. H. C. vilde gerne deltage i Brødrenes Undervisning; men naar han bad om det, fik han altid det Svar, at han »kunde ikke«. Det var ham en stor Skuffelse, og det samlede megen Eittherhed. Men til Gengæld udviklede det dejlige Friluftsliv ham. Han roede, fiskede og jagede, og de andre Drenges sloges med ham, og da han var ualmindelig kraftig, kunde han klø de ældre og større Drenges, og det gav Agtelse.

Da han var 13 Aar gammel, holdt hans Skolegang op. Han har dog senere indhentet det forsømte paa sine lange, ensomme Rejser. Han kom nu ud med sin Far som Kahytsdreng. Selv skriver han:

»I Maj 1826 rejste jeg til Hamborg med Far for at gøre Tjeneste som Kahytsdreng i Skonertbriggen »Oberon«, som førtes af Far. Vi af-



sejlede i Juni til Lissabon, hvor vi traf sammen med Kaptajn Ginge, en Ven af Får. Han førte en lille Brig paa 42 Laster\*), kaldet »Superb« og hjemmehørende i Aarhus. Den blev fragtet fra Lissabon til Figuera og Bahia, og da han tilbød Får at tage mig med som Kahytsdreng, blev jeg glad over at skulle gøre saa lang en Rejse, som Turen til Brasilien dengang ansaas for at være. Jeg tog derfor med Glæde mod Tilbudet, som jeg desuden ikke godt kunde undslaa mig for, da det let kunde se ud, som om jeg var bange for at gaa med fremmede.

Vi ankom til Figuera og ankrede paa Reden, men maatte to Gange gaa til Søs igen paa Grund af Paalandsstorm. Endelig kom vi dog i Havn og fik Lasten ombord, hvorefter vi afgik til Bahia.

Jeg fandt desværre, at der var meget stor Forskel paa Forholdene ombord i »Oberon«, hvor alt gik med Lyst og Venlighed, og ombord i »Superb«, hvor Forholdet mellem Kaptajn, Officerer og Mandskab altid var Smaalighed, Skænderi og ofte Prygl. Især gik det ud over Kahytsdrengen, men heller ikke Mandskabet, ja selv Styrmandene, undgik Prygl og legemlig Revselsler. Skibet var desuden gammelt og daarligt udrustet, og Provianten var kun salt Kød og Flæsk i fordærvet Tilstand, Smørret var harskt og daarligt; men alligevel blev der givet knap Ration af alt, endog af det sorte, haarde Brød, hvoraf der kun blev uddelt 4 Pd. (2 kg) pr. Mand pr. Uge, hvilket dengang var ifølge det danske Spiserreglement.

Vi ankom til Bahia efter en nogenledes god Rejse, og paa Rejsen havde vi ofte fisket eller fundet Flyvefisk paa Dækket, dog sjældent flere end Kaptajnen og Styrmandene kunde spise, og mærkeligt nok blev Størsteparten kastet overbord igen som fordærvede.

I Bahia laa vi vistnok i 4—6 Uger, og her havde jeg en Dag et strengt Eventyr med to Smaagrise. Jeg havde »vrikket« Kaptajnen i Land og skulde afvente videre Ordre. Straks efter blev der sendt to levende Smaagrise ned til Jollen, og dem skulde jeg bringe ombord. De var ganske vist bundne, men de forsød hurtigt at gøre sig løse og springe overbord for at svømme i Land; men da de ikke holdt sig ved Siden af hinanden, var det næsten umuligt at faa fat paa dem begge. Jeg arbejdede i over en Time og havde ikke fået Bugt med

dem, hvis jeg ikke havde faaet Hjælp. Endelig fik jeg dem bundet og bragt ombord, hvorefter jeg fik mine Prygl, fordi jeg havde været saa længe borte. Det var nu engang vedtaget Skik, at hvadenten jeg havde fortjent det eller ej, skulde jeg have Prygl.

Vi fik langt om længe en Ladning Sukker ombord, hvorefter vi afgik til Genua, og efter 86 Dages Rejse ankom vi dertil. Vi havde flere Ubehageligheder paa Rejsen paa Grund af den fordærvede Proviant, som gjorde, at hele Besætningen blev syg og ikke kunde udføre Tjenesten. Tilslidst traf vi en fransk Fregat, og da det var stille Vejr, gik Kaptajnen der ombord for at søge Lægehjælp, og vi fik saa ogsaa sendt en Del Appelsiner og frisk Proviant ombord, hvorefter vi snart kom os. Da vi kom til Genua og blev lagt i Karantæne, sendte Modtageren af Lasten os en Mængde fersk Kød og Frugter ombord, for at Mandskabet skulde komme sig; men underligt nok blev Størsteparten af det ferske Kød saltet ned, og Mandskabet fik det mindst mulige deraf.

Efter Udlosningen blev vi fragtet for en Ladning Hvede for Lissabon, og efter en lang Rejse ankom vi dertil. Her traf vi sammen med Skipperen paa en Aalborg Skonnertbrig, Kaptajn Korsholm, som skulde til Aalborg med en Ladning Salt, og jeg formaade nu Kaptajn Ginge til at afmørstre mig, og Kaptajn Korsholm til at tage mig med til Aalborg, mod at jeg arbejdede for min Kost.

Jeg havde været ombord i »Superb« i 11 Maaneder og havde udstaaet en meget haard Behandling, saa jeg var led og ked af Søen og var fast bestemt paa at blive i Land. — Det blev en lang Rejse til Aalborg; men jeg havde det rigtig godt ombord, da jeg var villig og arbejdede godt for min Kost, og jeg begyndte allerede at faa Lyst til Søen igen.

I Aalborg laa der en Slup ført af en Kaptajn Bank. Den var hjemmehørende i Fredericia og bestemt dertil, men skulde anløbe Aarhus paa Vejen. Dette passede mig godt, og jeg fik Kaptajn Bank til at tage mig med, mod at jeg arbejdede for Kosten. Jeg tog venlig Afsked med Kaptajn Korsholm, og vi afgik til Aarhus, hvor vi laa i flere Dage. Jeg hævdede min tilgodehavende Hyre fra »Superb«\*), der var Sp. 24 (24 Speciedaler = ca. 48 Kr.). Jeg besøgte flere Gange Kaptajn Ginges Hustru, som var meget venlig mod mig, og

\*) Rummaal. 1 Kommercelæst = 2 Reg. stertons 31,59 danske Kubikfod eller 100 engelske Kubikfod.

\*) »Superb« var hjemmehørende i Aarhus.



to af hendes Sønner viste mig om i Byen og Skoven.

Endelig sejlede jeg derfra til Fredericia, hvor jeg forblev i flere Dage, da der ingen Lejlighed (Skibsløjlighed) var til Flensborg, hvor jeg helst vilde søge hen for at træffe Lejlighed til Tønder. Tilsidst kom der en lille Slup, som jeg fik Passage med til Eggesund i Flensborg Fjord, og derfra fik jeg Lejlighed med en anden Baad til Flensborg.

I Flensborg søgte jeg hen til en Bekendt af Far, som besørgede mig med Returvogn til Tønder. Der søgte jeg ligeledes hen til en Bekendt af Far og blev der Natten over.

Jeg havde nu snart forbrugt alle mine Penge. I Fredericia havde jeg anskaffet mig en Konfirmationsklædning og en Stortrøje. Dertil var de fleste af mine Penge medgaaet. Jeg havde ogsaa trods Kaptajn Banks Løfte maatte betale for min Passage fra Aalborg til Fredericia, og ligeledes fra Fredericia til Flensborg. Nu havde jeg kun 1 Mark, som jeg skulde bruge til at betale for Overfarten til Romø, 8 Sk. til Drikkepenge til Færgemanden og desuden 1 Søsling. Jeg havde følgelig intet at betale Nattelogi og Aftensmad i Tønder med, men jeg havde en smuk Kurv, som jeg havde købt i Lissabon, og som min Mor skulde have haft, og da jeg forærede den til min Værtinde, vilde hun ikke modtage nogen Betaling for Logi.

Den næste Formiddag spadserede jeg fra Tønder til Bodsbøl, hvilket er 4 Mil (30 km). Undervejs gik jeg ind i et Par Bøndegaarde og fik saa meget Mælk, jeg vilde drikke, og saaledes behø-

vede jeg ingen Mad; men da jeg kom til Bodsbøl, erfarede jeg, at jeg ikke kunde komme til Romø før Kl. 1 om Natten\*), og de spurgte mig gentagende om jeg ikke vilde spise noget\*\*). Jeg havde om Rejsen bestemt, at jeg vilde komme hjem uden Gæld, saa jeg vilde hellere sulte, og Kl. 10 om Aftenen gik jeg ned i Baaden, som skulde bringe mig over. Kl. 1 kom Færgemanden og satte mig over, efter at have betalt ham Fragten og Drikkepengene, beholdt jeg kun Søslingen tilbage.

Ved Ankomsten til Romø saa jeg flere Vogne i Arbejde med at køre Varer, og da jeg havde hørt, at Far havde anlagt et Røgeri, antog jeg, at de kørte Varer hjem til os, hvilket ogsaa var rigtigt.

Jeg skyndte mig nu hjem, og der Glæde det voldte min Mor at faa mig hjem igen, kan ikke beskrives. Da hun troede, jeg endnu var ombord i »Superb«, og da hun havde en anden Mening om Kaptajn Ginge end Far, saa havde hun levet i Frygt for, at jeg skulde desertere og slet ikke komme hjem igen. Saadan var det gaaet med flere Landsmænd.

Jeg havde været hjemmefra i 1½ Aar og skulde til at gaa til Konfirmation.«

I Begyndelsen af Februar 1828 blev han konfirmeret.

(Fortsættes i næste Nr.)

\*) Paa Grund af Tidevandet skifter Færgebaadens Afgangstid fra Dag til Dag.

\*\*) Bodsbøl Færgegaard er tillige Kro.

En hel Flaade af Tankskibe bestilt.

Anglo-Saxon Petroleum Co. har i Storbritannien og paa Fastlandet bestilt syv nye Tankskibe, hvoraf fire skal være Motorskibe og tre Dampskibe.

Et Motorskib med 2 Skrueer og paa 3600 Tons skal forsynes med Werkspoor Dieselmotorer og bygges af et skotsk Værft. To Motorskibe — et paa 3600 Tons og et

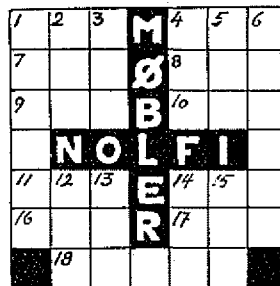
paa 1050 Tons — skal bygges af Harland and Wolff, antagelig med Harland-Burmeister & Wain-Motorer. Det fjerde Motorskib skal bygges paa Tyre, det er paa 3600 Tons og faar Motorer af Werkspoor-Typen.

De tre Dampere paa 2300 Tons skal bygges i Udlandet, i Schiedam, paa Cosulich-Værftet i Triest og i Rotterdam, hvor ogsaa Motorerne til det i Triest byggede Skib skal fremstilles.

Præmieopgave: NOLFI NR. 3.

- VANDRET:
1. Paa Marken.
  4. God Egerskab.
  7. Hyggelig.
  8. Knaldet Rude.
  9. Tal.
  10. Paa gammel Tøj.
- LODRET:
1. Skab Noll.
  2. For Sygdom.
  3. Hvid.
  4. Længdemaal.
  5. Gryd.
  11. Fugl.
  17. Digt.
  18. Te.
  19. Banker.
  15. Stoi Noll.
  6. Dobbelt Divan Noll.
  12. Fornar.
  13. Drengenavn.
  14. Musikinstrument.
  15. Russisk Flod.

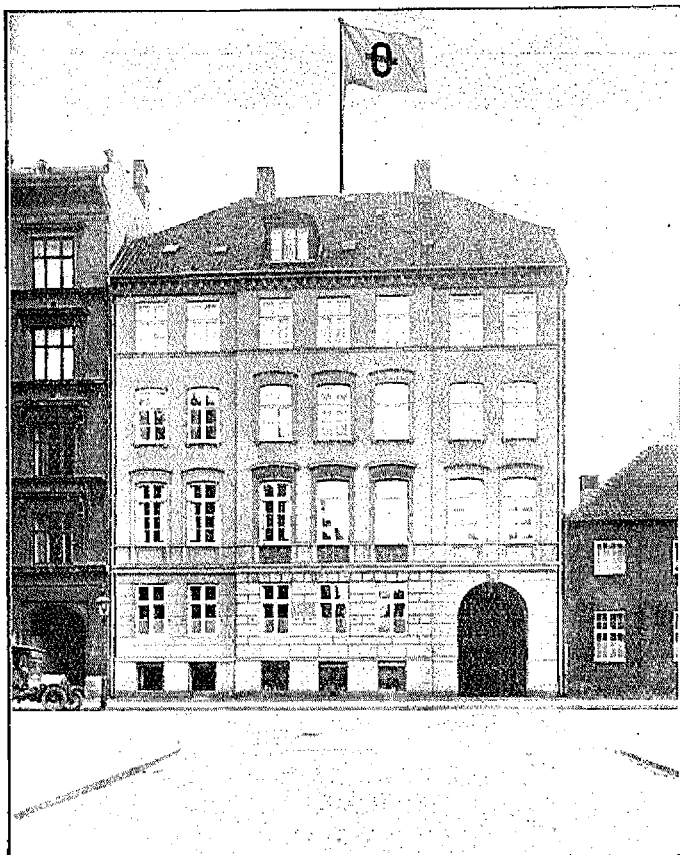
1. Præmie: 1 Noll-Klapstol.
2. Præmie: 1 Aars-Abonnement paa Magas. »VIKINGEN«.



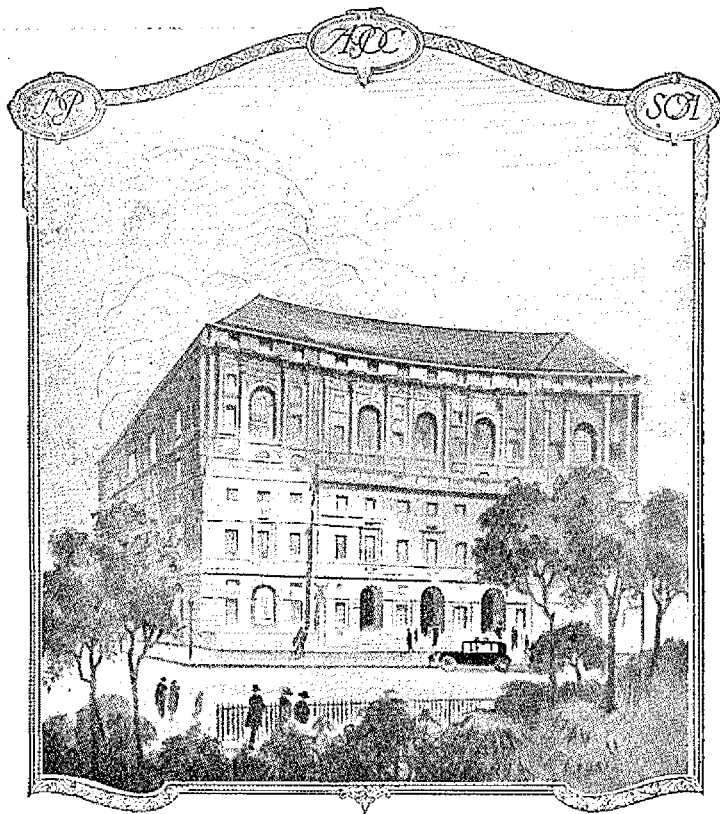
Før at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage bliver Konvolutterne med Løsningerne, som Sedes mærkede med NOLFI OPGAVER Nr. 3, først aabnede den 20. Juni, og Vinderens Navn publiceret i vort Juli-Nummer.

Løsningen indsendes til VIKINGEN'S Kontor, Olfert Fishergade 21.





The United Oil Company's Head-Office — 22, Amaliegade, Copenhagen.



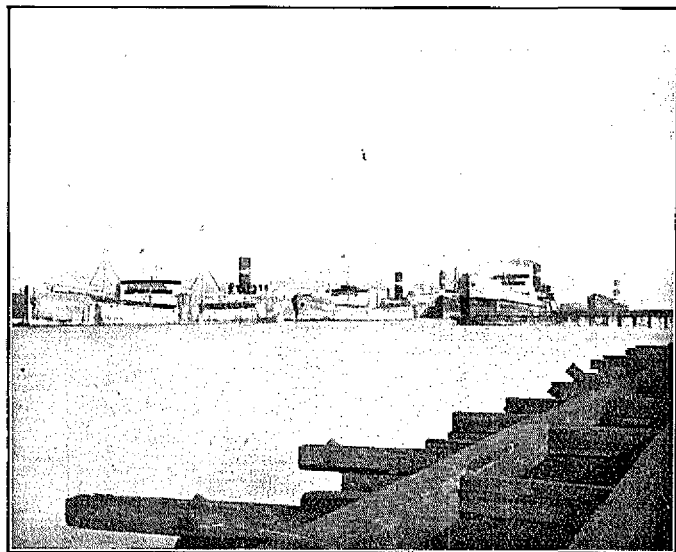
Britannic House, the new home of the Anglo-Persian group of Oil Companies, Finsburg Circus, London

- DET - FORENEDE - OLIE-KOMPAGNI -  
THE - UNITED - OIL-COMPAGNY

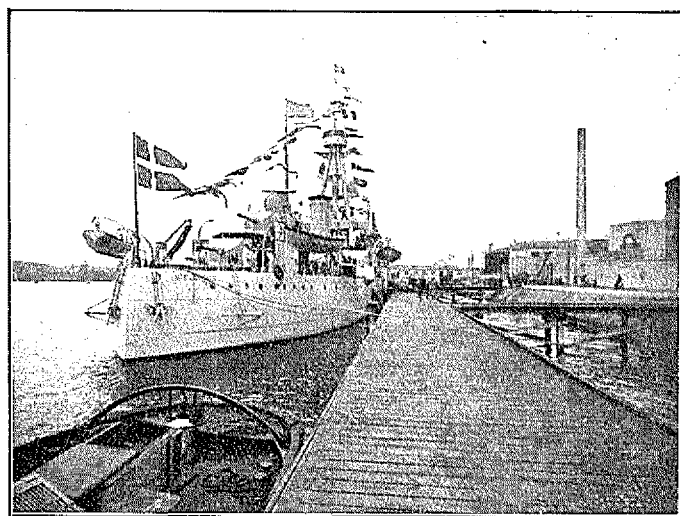
Most of the old patrician houses in Copenhagen have now practically disappeared due principally to the exigencies of modern times for a more advantageous utilisation of the expensive grounds. There are however, in the quarters around Amalienborg still some of the old houses left and passersby will hardly miss to notice amongst these, the old aristocratic residence, Amaliegade No. 22 opposite Fredericiagade, in which

the famous poet Adam Oehlenschlaeger passed his last years.

At the present day, however, only the externals of the house possess their original character. If you pass through the large gate and climb a narrow passage which in many ways remind you of these in the old antiquated commercial houses in London — narrow and old-fashioned as it impresses you — you will

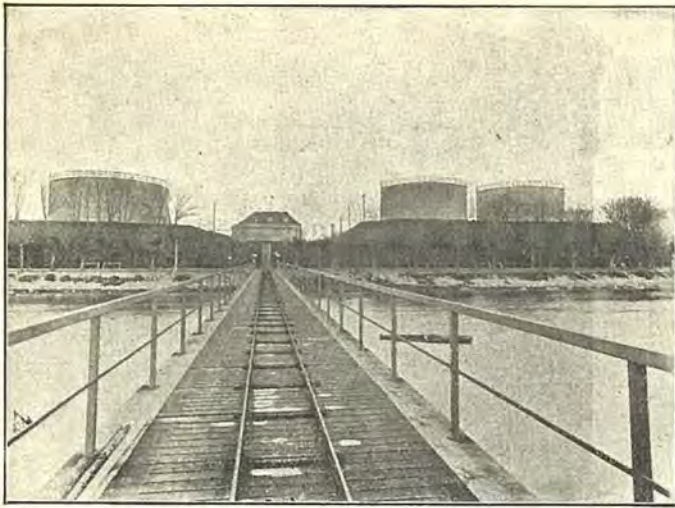


A group of Anglo-Persian Tankers in the Dock at Swansea.



H. M. S. „Niels Juel“ bunkering at the Company's Station in the Free-port of Copenhagen.





The United Oil Company's Ocean-Depot, Fredericia.

arrive at the first floor. There you will be astonished when opening the door to hear the clattering of typewriting machines, while the buzzing of busy messengers in the corridors proves that a modern activity has taken possession of the old house of the »King of Poets«, and transformed same into headquarters of an important enterprise, viz. that of »The United Oil Co. Ltd.«, whose operations through its English mother Company »The Anglo Persian Oil Co. Ltd.«, extend throughout the world.

»The United Oil Co. Ltd.« which was established in 1920 is an affiliated Company of one of the three largest world-known Oil-Companies, namely that of the altogether British »Anglo-Persian Oil Coy. Ltd.«, the headquarter of which we illustrate in the present issue. This Coy. whose largest oil springs are situated in Persia (Iraq and Mosul) is at the present employing some 50,000 functionaries and workmen, out of which about 20,000 are of British nationality and disposes of a fleet of oil-tankers exceeding 600,000 tons, which incessantly throughout the year transport the crude oil from Persia to England where it undergoes the transformation into Persian Diesel-oil, Fuel-oil, Kerosene and »BP«-Benzine in the most modern and up-to-date refineries.

The refined products are then re-exported from England to Copenhagen and Fredericia, where the »United Oil Coy. Ltd.« has its headdepôts in Denmark and thence distributed by the Coy's motor tank-boats and Railway tank-waggons amongst its 35 depots scattered all over the country.

The Benzine, Oil and Kerosene is thereafter transported to the Customers by the Company's »Fleet« consisting of some 100 motorlorries.

Seeing that use of oil is constantly increasing in modern shipping, both for the purpose of the Diesel-motors as also for fuel to the boilers, the Company has established an oil-depot at the free port of Copenhagen, where even the largest boats can berth and, without delay, by day or night, be provided with oil which is pumped directly into the ships' tanks (450 tons per hour).

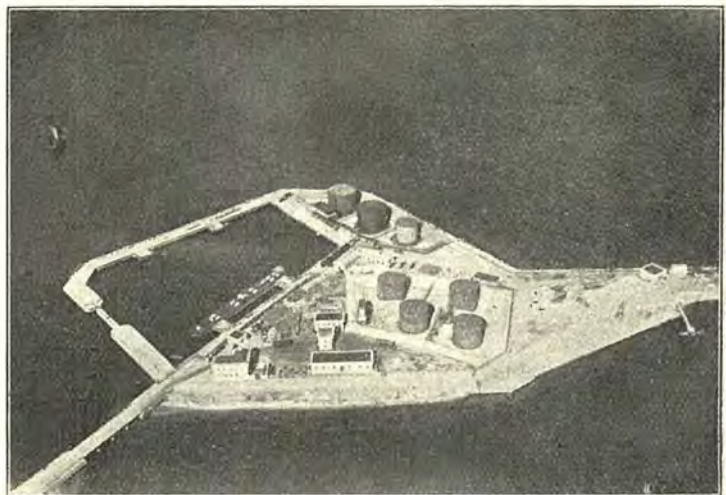
As »The Anglo-Persian Oil Co. Ltd.« are purveyors of fuel-oil to the British Navy all over the world »The United Oil Co. Ltd.« therefore can supply any ship which touches Copenhagen with an oil in quality equal to that, which is used by British »Men of War«.

Amongst the boats which the »United Oil Co. Ltd.« supply with fuel-oil and Diesel-oil may, besides those belonging to Royal Danish Navy, be mentioned those of »The East Asiatic Co.« (Burmeister & Wain's Dieselengines), »The United Steam Ship Coy.« and the »Great Northern Telegraph Coy.« The Company's tank-depôts in Denmark possess, at the present time, a capacity exceeding 40 000 tons.

The fact of »The United Oil Coy. Ltd.« having during the last couple of years increased their transactions so considerably, may to a large extent be attributed to the pronounced British sympathies prevailing in Denmark which are being further encouraged by the lively commercial connection between these two countries.

The modern politics of commerce which most emphatically assert that one country, being a large customer of another, has a right to expect a proportional return of orders for goods, is prevailing in what concerns the trade between England and Denmark. Great Britain buys annually for more than 1 Milliard Kroner of Danish agricultural products — what then would be more natural than Denmark buying in return British goods as long as they don't compete with Danish labour and are as good and as cheap as other Foreign goods. Of each pound sterling spent in Denmark on the purchase of British goods, a certain share goes into the pockets of British industrial labourers and makes it possible for them to buy more Danish eggs, more Danish butter or a couple of extra slices of Danish bacon.

This part of the money eventually returns to Denmark, where it contributes to support the Danish agriculture and thereby again the Danish shipping and the Danish industry.



Bunkering Station in the Freeport of Copenhagen. - Redmolen set fra Luften.



De fleste af de gamle Patricierhuse i København er nu forsvundne, blandt andet paa Grund af den moderne Tids Krav til en bedre Udnyttelse af de dyre Grunde. I Kvarteret omkring Amalienborg findes der dog endnu nogle af disse gamle Bygninger, og blandt dem vil spadserende i Amaliegade næppe kunne undgaa at lægge Mærke til de gamle, fornemme Sted Nr. 22, Lægefors Fredericiagade, hvor Digteren Adam Oehlenschläger henlevede sine sidste Aar.

Selv om det ydre er blevet bevaret, saa er det dog kun udvendigt, at Ejendommen har beholdt sit oprindelige Præg: gaar man ind igennem den store Port, naar man ad en smal Trappe, der i mangt og meget ligner en Opgang til et gammelt Handelshus i London — saa smal og gammeldags solid virker Trappegangen — op paa første Sal. Her overraskes man, naar Døren gaar op, ved at høre Skrivemaskinernes Klapper, medens en livlig Trafik paa Gangen af travle Kontorbude viser, at det er en moderne Virksomhed, som nu har erobret den gamle Digterkonges Hjem og omdannet dette til Hovedkontor for en stor Forretning. Her har »Det Forenede Olie Kompagni A/S.« til Huse, en Forretning, hvis Interesser gennem dets engelske Moderselskab, »The Anglo-Persian Oil Company«, er forgrenede over hele Jordkloden.

»Det Forenede Olie Kompagni A/S.« der blev stiftet i 1920, er et Datterselskab af det ene af de tre store verdenskendte Olieselskaber, det helt igennem engelske »Anglo-Persian Oil Company«, af hvis Hovedsæde i London vi ovenfor gengiver et Billede.

Dette Selskab, hvis største Oliekilder ligger i Persien (Irak og Mosul), beskæftiger over 50.000 Funktionærer og Arbejdere, af hvilke ca. 30.000 er engelske, og raader over en Flaade af Tankskibe paa over 600.000 Tons, som Dag og Nat Aaret rundt sejler Raaolien fra Persien til England, hvor den i tip-top moderne Raffinaderier omdannes til Persisk Diesellole, Fueloil, »BP«-Benzin og Persisk Petroleum.

Fra England sejles de færdigtbehandlede Produkter til København og Fredericia, hvor »Det Forenede Olie Kompagni« har sine Hoveddepoter i Danmark, og hvorfra Varerne igen ved Hjælp af Selskabets egne Motor-tankskibe og Jernbanetarkvogne fordeles til dets 35 Depoter rundt omkring i Landet. Fra disse køres Benzin, Olie og Petroleum ud til Kunderne ved Hjælp af en »Flaade« paa ca. 100 Lastautomobiler.

Da Olie som bekendt anvendes i en stedse stigende Udstrækning i den moderne Skibsfart, dels til Dieselmotorer, dels til Fyring under Kedlerne, har Kompagniet i Københavns Frihavn indrettet en stor Bunkerstation, hvor selv de største Skibe kan løbe ind og uden Ophold, Dag eller Nat, blive forsynede med Olie, som indpumpes direkte til Skibenes Tanke med en Hastighed af indtil 450 Tons i Timen. Da »Anglo-Persian Oil Co.« er Leverandør af Brændselolie til den engelske Marine hele Verden over, kan ethvert Skib, som anløber København, saaledes blive bunkret med en Olie, som i Kvalitet er Magen til den, der anvendes paa engelske »Men of War«.

Blandt de Skibe, som D. F. O. K. forsyner med Brændselolie og Diesellole kan foruden den danske Marine blandt andre nævnes Skibe tilhørende Det Østasiatiske Kompagni, Det Forenede Dampskibsselskab og Det Store Nordiske Telegrafelskab. Kompagniets samlede

## - N Ø R R E S U N D B Y -

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

# NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- &amp; COKES-IMPORT

NØRRESUNDBY

Bunkers.

Levering med mekanisk Kran Nat og  
Dag.

Telegram-Adresse: KUL

# STEGMANN

N.F. SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
NØRRE SUNDBY  
DENMARK

A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

NIELS KONGSBÅK

BROGADE 10

TELF. 3760

I Kl.s Kolonial-, Delikatess- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes:

Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak &amp; Konserver.

Tovværk i alle Dimensioner:

Cokus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Tankanlæg i Danmark har i Øjeblikket en Kapacitet af over 40.000 Tons.

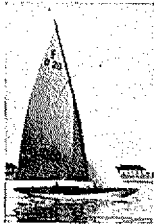
Naar »Det Forenede Olie Kompagni« i de sidste Par Aar har set sin Forretning vokse saa stærkt, som Tilfældet er, skyldes dette sikkert for en Del de udprægede engelske Sympatier, som gør sig gældende overalt i



**Max Møller A/s**  
 Kvæsthusgade 5 - København  
**Telf. 7986 - 12536**  
 Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

**K · Y · OG M · V ·**  
 KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
**SUNDKROGSGADE :: KALKBRÆNDERIHAVN**

**Konstuerer og bygger  
 alle Arter af Fartøjer**  
 Vinteropbevaring i luk. Garage  
 Fabrika. af hule og byggede Rundholter



**Telefon Strand 906**  
 (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Danmark, og som ikke mindst er blevet fremmet ved den livlige Handelsforbindelse mellem de to Lande. Den moderne Handelspolitik, som stærkere og stærkere hæver, at det Land, der er stor Kunde hos et andet Land, ogsaa har Ret til at forlange, at dette til Gengæld køber sine Varer hos sin gode Kunde, gør sig i allerhøjeste Grad gældende med Hensyn til det købmandsmæssige Forhold mellem England og Danmark: England køber aarligt for over 1 Milliard Kroner danske Landbrugsprodukter — hvad er saa rimeligere end, at Danmark til Gengæld køber engelske Varer, naar disse ikke konkurrerer med dansk Arbejde og er lige saa gode og lige saa billige som andre udenlandske Varer. Af hvert Pund Sterling betalt for et i Danmark indkøbt engelsk Produkt gaar en vis Del i engelske Industriarbejders Lommer og gør det muligt for disse at købe flere danske Æg, mere dansk Smør eller et Par ekstra Skiver Bacon: disse sidste Penge vender altsaa igen tilbage til Danmark, hvor de bidrager til at støtte det danske Landbrug og gennem dette dansk Søfart og dansk Industri.

Telf. Helrup 1619  
 Værk. Darnisee  
 Buro 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 Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

**„ R E N S O “**  
 er syrefri og renser ufejlbalrigt.

(Til Anmeldelse).

**Lærebog i Handels-Teknik.**

Udarbejdet af Københavns Translatørskole og Sprog-institut. (Den Danske Købmandsskole).

Translatørskolen har i Aarenes Løb udarbejdet og udsendt paa eget Forlag en Række Lærebøger, hvoraf vi særligt vil nævne: »Lærebog i Forretningsvæsen I« og »Forretningshaandbogen« (begge med Glossar paa Engelsk, Fransk og Tysk), der var beregnet til Brug for henholdsvis den almindelige Handelsskoleundervisning og den videregaaende Undervisning i Forretningsvæsen og Sprog. Skolen har nu for kort Tid siden udsendt et nyt Værk: »Lærebog i Handels-Teknik for Disponenter og Translatører« paa 533 Sider med Glossarer paa de tre Sprog ialt ca. 250 Sider.

Denne ny Bog, der er trykt paa godt Papir og smukt indbundet, er beregnet til sammen med »Lærebog i Forretningsvæsen I« og et tilsvarende Stof paa det fremmede Sprog at danne Grundlag for Uddannelsen i Handels-Teknik til *Disponent-Eksamen* og *Translatør-Eksamen* Ved Uddannelsen til den lettere Korrespondent-Eksamen anvendes »Lærebog i Forretningsvæsen I« og den første Halvdel af den ny Bog.

Det er i vorre Dage blevet et Tegn paa Dannelse at kunne tale og skrive fremmede Sprog, men for Skibsfartens og Handlens Mænd er det blevet en bydende Nødvendighed. Ethvert Brev, der veksles mellem Skibsredere eller Købmænd, er en Kontrakt, det gælder derfor om, at den, der affatter Brevene — Korrespondenten — fuldt ud forstaar Rækkevidden af de tekniske og juridiske Vendinger, der i Almindelighed anvendes i den givne Branche.

Her afhjælper Bogen utvivlsomt et Savn, idet den indeholder en stor Mængde instruktive Oplysninger om Skibsfarts- og Handelsforhold, Bank-, Børs- og Toldforhold, Forsikringsvæsen etc. samt Definition paa de fire Sprog af de herunder forekommende Udtryk. Den har tillige en Fylde af Eksempler paa Korrespondance vedrørende alt dette.

Eleven skal ikke blot studere Stoffet, men oversætte det til det fremmede Sprog. Efter hvert lille Afsnit er der indskudt en Række Spørgsmaal, der skal besvares mundtlig eller skriftlig paa det fremmede Sprog, f. Eks. Hvilke Betingelser skal Skibet opfylde for at sejle under dansk Flag? I hvilke Tilfælde kan der stiftes Søpanteret i Ladningen? Hvad er Forskellen paa »Net-Charter« og »Gross-Charter«? etc.

Der til Lærebogen hørende Glossar paa Engelsk, Fransk og Tysk udgør tre selvstændige Bøger i lille og bekvemt Format.

Værket er udarbejdet under Redaktion af Reinholdt Kallmoes og Ouf Kallmoes.

»Pacific«.

Selskabet har fornylig afhændet S/S. »Kronprins Frederik« til Udlandet.

Driftoverskudet er 196,634 Kr. og Netto-Overskudet 132,745 Kr. Paa Skibene afskrives 45,000 Kr., og Aktionærerne faar 12 pCt. i Udbytte.

Regnskabet godkendtes, og Skibsreder Schmidt genvalgte til Bestyrelsen.



**Stor Bjergningsopgave.**

»Times« meddeler, at den tyrkiske Regering har sluttet Kontrakt med et Bjergningssselskab om at bjerge 39 Transportskibe og Marinefartøjer, der blev sænket i Dardanellerne under Krigen.

**Dampskibsselskabet »Botnia«. — Ordinær Generalforsamling.**

Dampskibsselskabet »Botnia« har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Direktør Eskilåsen aflagde Beretning og Regnskab.

Skibene har givet et Driftsoverskud af 24,169 Kr., men dette har ikke kunnet dække Renter, Administration o. s. v., og der bliver til Slut et Underskud paa 20,024 Kr., som overføres til næste Aar.

I de 9 Maanedes af 1924 havde Skibene indsejlet brutto 647,000 Kr. mod 493,000 Kr. i hele det næste Aar. Den væsentligste Aarsag var Kronestigningen.

Regnskabet godkendtes. Til Bestyrelsen genvalgtes Konsul Andresen.

**Dampskibsselskabet af 1912. — Generalforsamling.**

»Dampskibsselskabet af 1912« har afholdt Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, A. P. Møller, aflagde Beretning.

Sejladsen havde paa mange Punkter været uheldig. Naar man foreslog 12 pCt. i Udbytte, var det, fordi man mente, at Aktionærerne i et saa godt underet Selskab burde have en passende Rente, saa vidt det var muligt. Efter det nye Aktielovudkast vilde Udbyttet ikke være lovligt, og han saa ingen anden Udvej, end at danske Aktieselskaber maatte træde i Likvidation før at genvinde Retten over henlagde Midler, hvis en saadan Lov blev til Virkelighed. Status var god. Man ejede Tonnage gennemsnitlig under 5½ Aar til en Anskaffelsespris af ca. 24 Mill. Kr. med en Aktiekapital paa 4 Mill. Kr.

Flaaden var i 1925 forøget med 3 Dampere paa til sammen 7600 Tons og et Dieselskib paa 8000 Tons hvis Anskaffelsespris paa Grund af Kronestigningen nu var langt over Værdien paa Verdensmarkedet. Regnskabet viste med Saldo fra forrige Aar, 388,000 Kr., et Overskud paa 1,109,000 Kr., hvoraf Aktionærerne faar 480,000 Kr. eller 12 pCt., medens 300,000 Kr. henlægges og 329,000 overføres til næste Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter man takkede Rederen for Regnskabet og for de altid gennemførte Konsolideringsbestrebelse.

Paa Forespørgsel oplyste Rederen, at »Emma Mærsk« i Aar var solgt for 1,650,000 Kr., medens Anskaffelsesprisen var omtrent 2½ Mill. Kr., opgjorde man derimod Prisen i Sterling, havde man omtrent faaet, hvad man havde givet for den. Der var ikke kontraheret nye Skibe, men man overvejede Muligheden deraf.

Til Kommitteret genvalgtes Direktør Robbert.

**Dampskibsselskabet »Nordena«.**

Regnskabet udviser en Indtægt af 1,750,022 Kr. Til Reserve- og Fornyelsesfond henlægges 700,000 Kr. til næste Aar overføres 77,127 Kr. I Udbytte udbetales 10 pCt. med 700,000 Kr.

**KAY DYHR**

Nyhavn 43      Kjøbenhavn K.

Repræsentant for

**THEODOR ZEISE,**

Altona-Ottensen,

Skibsskruer af Bronze, Staal  
og Støbejern.

**Kedelrensning**

Rustbankning

*Ældst, bedst og billigst!*

Det danske mekaniske Dampkedelrensningssselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

**Køleanlæg til Skibe!**

**FRIGIDAIRE** Køleanlægene, der fabrikeres af DELCO LIGHT COMPANY, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde:

- 1) Frigidaire kræver ringe Plads.
- 2) Frigidaire arbejder automatisk.
- 3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør.
- 4) Frigidaire anvender ikke Brinevæske.

Kompressoren kan installeres ved Skabet eller Intil 35 Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strømforsbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.

GENERAL MOTORS PRODUCT

**J. INGVARSEN**

KATTESUNDET 4      TELEFON 12526  
KØBENHAVN B.

**Søløve-**



**Olietøj**

**N. J. Petersen & Søn's Olietøjsfabrik**

Telf. 89 & 789

Helsingør

Telf. 89 & 789

**Kassér ikke gammelt Tovværk**

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

**JULIUS MARSING**

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

**EMIL ANDERSEN'S ENKE**

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

**LOSNING OG LASTNING**

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4092 v.



**G. V. FRYDENLUND & SØN**  
**G. W. HARNISCH**  
 Tlf. Byen 3284      Fabrik af      Holmens Kanal 32.  
 - Str. 133      Nygaardsvej 12.  
**SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR**  
**KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER**  
 København.  
 Telegr.-Adr: Sølysfabr.      Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

**OLSKIND**

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA VERDENSMARKEDET

**Fabriken „OLSKIND“**  
 ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
 København S.

Telefoner:  
 AMAGER 3230.      3231.  
 Telefoner:  
 AMAGER 3230.      3231.

**THE ENGELHARDT DECKED LIFE BOAT CO.**



AMAGER BOULEVARD — TELEFON AMAGER 980  
 KØBENHAVN C.

**PALLE SØRENSENS EFTF.**  
 Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

**Skibs-, Kontor- & Værkstedsure**  
**Briller - Kikkerter**  
**Barometre**

**„FALCO“**  
**Højttaleren.**  
 Ren - kraftig og naturtro Tone.  
 3 Typer  
 fra Kr. 32,50.

**RADIAC A/s**  
 Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

*Dampskibsselskabet Atlanterhavet. Likvidationen afsluttet.*

Dampskibsselskabet »Atlanterhavet« i Likvidation har afholdt Generalforsamling. Likvidationen var tilendebragt i Marts 1925, men den kunde ikke afsluttes, da Landsoverskatteraadet havde optaget tidligere Aars Skatteansættelser til Revision. Efter Korrespondancer med Raadet gennem længere Tid efterbetalte Selskabet 150,000 Kr. i Skat. Aktionærerne, der i April 1924 havde faaet udbetalt 115 pCt. à Conto, fik nu yderligere 10,45 pCt.

For Regnskabet gaves Decharge, og Likvidationen er dermed tilendebragt.

*Dampskibsselskabet »Myren« giver 5 pCt.*

*Udvidelse og Prisedsættelse.*

Det forenede Dampskibsselskab har fra Begyndelsen af April udvide Farten mellem København og de sønderjydske Byer til 2 Ture om Ugen. Derved faar Sønderborg og Haderslev hver baade en direkte og en indirekte Forbindelse med København.

Samtidig er baade Fragterne og Billetpriserne nedsat

*Broen er oppe.*

Københavns Havnevæsen har nu udsendt en Bekendtgørelse, der til »almindelig Kundskab« meddeler de Tider, der er aabent for Skibspassage gennem Børsbroen, Nyhavnsbroen og Frederiksholmsbroen.

Fra 1. Januar til 28.—29. Februar fra Kl. 7½ Fm. til 5 Em. Fra 1. Marts til 15. April fra Kl. 7 Fm. til 5½ Em. Fra 16. April til 15. September fra Kl. 6½ Fm. til 6 Em. Fra 16. September til 31. Oktober fra Kl. 7 Fm. til 5½ Em. og fra 1. November til 31. December fra Kl. 7½ Fm. til 5 Em.

Søndage og Helligdage aabnes Broerne som Regel ikke. Paa Grundlovsdagen dog til Kl. 12 Middag.

*Danmark og Skibsfarten paa Leningrad.*

Efter hvad det danske Generalkonsulat i Leningrad indberetter til Udenrigsministeriet, var Leningrad Havn i 1925 besøgt af 690 Skibe. De var fordelt paa følgende Maade:

Tyskland 174, Rusland 147, Danmark 103, Finland 103, England 62, Norge 49, Sverige 41, Holland 3, Grækenland 3, Forenede Stater 2, Italien 1, Frankrig 1 og Estland 1.

Tilsyneladende staar Danmark og Finland lige højt, men ogsaa kun tilsyneladende, idet den danske Tonnagemængde var større end den finske.

*Aarhus Havn køber Aarhus Skibsværft.*

Akts. Aarhus Skibsværft vedtog for nogen Tid siden at gaa i Likvidation. Paa Grund af Forhandlinger med en Liebhaber om Overtagelse af Værftet er imidlertid Sagen trukket ud, men efter at disse Forhandlinger nu er bristet, vil Likvidationen blive fuldført.

Aarhus Havn har derefter, meddeler »Aarh. Amtst.«, købt Værftets Bygninger for 4000 Kr. plus 8500 Kr. i Tilgodehavende for Pladsleje, Maskiner, Lager osv. vil blive solgt ved Auktion.



»Dannebrog« nedsætter Kapitalen og sælger af Skibene.  
— Generalforsamlingen.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen aflagde Beretningen og omtalte Aktieløven, Konjunkturerne og Valuta-Situationen

Status maatte anses at være fuldt betryggende. Tonnagen udgør nu 114,680 Tons Dødvægt. Den bogførte Gennemsnitsværdi af Selskabets Skibe er 122 Kr. pr. Ton Dødvægt, og Gennemsnitsalderen er 13 Aar. Selskabet har aldrig ejet noget Reservefond i egentlig Forstand, men har nedskrevet Skibene med passende Beløb, saaledes at disse i hvert Tilfælde i et nogetlunde normalt Marked maa anses som værende paa der rigtige Side af de bogførte Værdier. Bestyrelsen søger Bemyndigelse til at bortsælge en eller to af de iøvrigt vel vedligeholdte Baade, som man for en Del Aar siden sammen med andre overtog fra to likviderede Dampskibsselskaber.

Desværre vil der jo ikke være nogen Mulighed for at udbetale et Udbytte til Aktionærerne. For Aarene 1914 indtil 1925 inklusive er imidlertid udbetalt et Gennemsnits-Udbytte af 37,83 pCt.

Udsigterne i den nærmeste Fremtid er saa mørke som nogen Sinde, og den eneste Trøst, der gives, er, at Skibsfarten hører til de mest mobile Erhverv, der, som Erfaringen har vist, fra det dybeste Mørke i en fornødsvis kort Tid kan se en mere smilende Fremtid i Møde.

Det trykte Regnskab viser en Brutto-Indtægt paa 12,8 Millioner Kroner, Driftsudgifter paa 12,1 Mill. og Administrationsudgifter m. m. paa 541,000 Kr., saaledes at Overskudet bliver 121,423 Kr.; det foreslaas overført til næste Aars Regnskab. Af Statusregnskabet nævner vi Beholdningen af egne Aktier, 749,500 Kr., der staar opført paa Aktirsiden til Kurs 53, altsaa 397,225 Kroner.

Regnskabet godkendtes.

Bestyrelsen fik den ønskede Tilladelse til at sæge et Par ældre Skibe.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Vilhelm Skovgaard-Petersen, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig efter Grosserer Gustav Hecksners Død.

Til Revisor genvalgtes Grosserer Wesche og nyvalgtes i Stedet for Grosserer J. L. Schousboe, der havde ønsket at trække sig tilbage, Grosserer Hans Tegner. Rederen rettede med Tilslutning af Forsamlingen en Tak til Grosserer Schousboe for hans mangeaarige Virksomhed.

Dampskibsselskabet »Orion«.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul C. P. Jensen, meddeler:

Der er et Underskud paa 25,000 Kr., men da der fra sidste Aar henstaar et Overskud paa 72,000 Kr., viser Regnskabet aligevel et Overskud paa 47,000 Kr., som henlægges til Reserve- og Fornylesesfondet. Paa Tilgodehavendet hos Diskontobanken afskriver Selskabet herefter 79,000 Kr., og der er da kun 5000 Kr. tilbage i Reservefondet.

»Oregon«s Likvidations-Generalforsamling.

Direktør Eskildsen aflagde Beretning og Regnskab. Foruden Aktiekapitalen — 650,000 Kr. — er tabt 442,000 Kr. Landman'sbanken er Selskabets eneste Kreditor.

Regnskabet godkendtes, og hermed en Likvidationen afsluttet.



**FLAG & VIMPLER**  
SYET AF DANSK FLAGDUG

YACHTFLAG — KLUBSTANDERE  
INTERNATIONALE SIGNALFLAG

— BEDST OG BILLIGT —

Flagfabriken København B  
21 Jernst. Telef. C 3234

**SÆBEFABRIKEN**  
**VITAL**

Hurtig og prompte Levering  
af alle Sorter Sæbe -  
Klude - Tændstikker - Pud-  
secreme samt iøvrigt alle  
— Rengøringsmaterialer —



PEDER SKRAMSGADE II  
KØBENHAVN K. TELF. BYEN 4701

**AUG. OLSEN**

SEJL, OVERTRÆK OG PRESENNINGER

TELEFON 11057 — KNIPPESBROGADE 8

**RED**  
**WAX**  
**COMPAGNIET**

KØBENHAVN K. - TOLDBODGADE 15  
TELEFON CENTRAL 13114

**Bedste Tætningsmiddel.**

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.

**Forhyringsagenter**  
**København.**

Poul F. Jepsen.  
Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

Th. Jbsen,  
Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Pæ 3937.



*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi                      Herrelinjeri                      Regnfrakker                      Rejseartikler

Telgr.-Adr.: Kemotekfab.                      Telefoner: Bella 94 & 840.

**F. ESZLINGER'S**  
kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.  
Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“  
(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).  
KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.  
Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.  
Medlem af Landsforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Bth.                      45, Brønshøjholms Allé.

Ø. K.s Flaade. — Hidtil har Kompagniet bygget for 105 Mill. Kr. Skibe paa danske Værfter.

Kompagniets Flaade undergaar en stadig Rekonstruktion ved Udskillelsen af ældre og Bygningen af nye Skibe.

Siden 1898 har Ø. K. bygget og anskaffet ialt 131 Skibe, deraf 79 til selve Kompagniet, foruden mindre Slæbebaade, Lægtene osv. Og heraf er paa danske Værfter bygget for over 105 Mill. Kr.

Flaaden bestod ved Aarsskiftet af 22 Skibe med en Gennemsnitsalder af under 8 Aar. De to Trediedele er bygget til de høje Priser under og efter Krigen, men de er bogført til en Gennemsnitspris af 162 Kr. pr. Ton Lastevne eller 243 Kr. pr. Brutto-Ton. Lastevnen udtrykker Skibenes faktiske Ydeevne i Kompagniets An-

vendelse, medens Brutto-Tonnagen varierer i Forhold til Skibenes respektive Formaal.

Den største Rekonstruktion af Flaaden skete, efter at man i 1912 gik over til Dieselmotortypen, men en yderligere Rekonstruktion er paabegyndt, hvoraf Resultatet vil blive, at Bangkok-Ruten eiter Udskillelse af de ældre Skibe i Løbet af et Par Aar vil blive befaret med nye. Det samme vil gradvis blive Tilfældet med de andre Ruter for saa vidt muligt at holde Skridt med Udviklingen.

60 Aar.

Maskinmester ved Store Bælt's-Overfarten J. A. Kruse fylder den 30. ds. 60 Aar.



**FREDERIKSBERG TIN**

MATHILDEVEJ 10  
KØBENHAVN F.

TELEFON:  
GODTHAAB 3755 x



**HAANDFORARBEJDET DANSK-KUNST-TIN**

(HAND-MADE DANISH-ART-TIN)

PRAKTISK OG ANVENDELIGT!



*Radio i Fiskerbaade. — Den giver nyttige Oplysninger.*

Som bekendt har en Del af de svenske Sildebaade Radiomodtagere, der virker saa udmærket, at man tydeligt hører mange af de større Stationer i Europa. Rent bortset fra den Behagelighed, det kan have at faa Underholdning, naar man ligger langt til Havs, har de en anden Opgave, nemlig at opsnappe Meddelelser fra Biologskibet »Skagerack« og svenske Kyststationer om, hvor Siden er. Saaledes udsender »Skagerack« hver Formiddag Kl. 10 Rapport over de undersøgte Strækninger og de eventuelt paatrufne Sild. Og ombord paa de øvrige Baade i Flaaden følger man altid »Radiobaadene« med Opmærksomhed.

*Fra Hovmester til Restauratør.*

Hovmester i Ø. K., Hr. Alb. Jensen, skal i den forestaaende Sæson lede Mommark Badehotel paa Als.

*»Austria«s Skæbne.*

Den store engelske Dampers »Austria« har nu næsten i to Maaneder været belagt med Arrest i Rønne Havn paa Grund af et Gældsforhold paa 50,000 Kr.

Man vil erindre, at Besætningen var uden Penge til Indkøb af Proviant. Dette Forhold blev imidlertid bragt i Orden, og paa Foranledning af det engelske Konsulat her i Byen udbetales der nu regelmæssigt et vist ugentligt Beløb til Føreren, saadan at ingen om Bord skal sulte, men hvad der ivoirigt sker med Skibet, ved man endnu ikke. Board of Trade har, meddeles det os, henstillet til »Austria«s Rederi, at det bringer Gælden ud af Verden, idet det naturligvis ikke pynter paa den engelske Handelsflaade at have et Skib liggende oplagt under saadanne mudrede Forhold. Rederiet har imidlertid indtil videre indtaget en negativ Holdning.

Skibet ligger stærkt i Vejen i Rønne Havn, der helle-re end gerne ser »Austria« slikke til Søs.

*Dødsfald.*

I en Alder af 71 Aar er tidligere Sejlskibsfører Kaptajn M. N. Ravnemose, Svendborg, afgaaet ved Døden.

Kaptajn Ravnemose sejlede i mange Aar paa Langfart som Fører af de to Skonnerter »Urda« og »Ariela«, hvoraf »Urda« stadig er hjemmehørende i Svendborg, medens »Ariela« blev solgt under Krigen samtidig med, at Kaptajn Ravnemose lagde op.

Kaptajn Ravnemose havde et godt Navn inden for Søfarten og besad flere Tillidshverv. Han var saaledes Medlem af Svendborg Søret, Formand for Sømændenes Tøjassurance og Foreningen Prins Valdemar.

Han efterlader sig to Sønner, Ingeniør Ove Ravnemose paa Plydedokken her i København og Redaktør Ravnemose i Thisted. Hans Hustru døde for et Par Aar siden.

*En dansk Skibsfører faar tildelt den portugisiske Redningsmedaille.*

En af Dampskibsselskabet Progress' Førere, Kaptajn Th. C. Thoft, har i disse Dage modtaget den portugisiske Regeringsmedalje, en Sølvmedalje, der uddeles for »Mod, Selvlornægtelse og Humanitet«.

Grunden til den Udmærkelse, der her er blevet Kaptajn Thoft til Del, ligger saa langt tilbage som i 1924, da

Kaptajn Thoft med Dampers »Olga« reddede Besætningen fra den portugisiske Skonnerter »Venturosa«.

»Venturosa« laa med Nødfag oppe ud for Doura Floden, og baade fra et tysk og et amerikansk Skib søgte man, men forgæves, at komme Skonnerter til Undsætning. Vejret var haardt, og Søen gik højt. Alligevel formaaede Kaptajn Thoft at manøvrere saa tæt ind paa »Venturosa«, at Skonnerter selv kunde sætte en Baad i Vandet, og da der samtidig fra »Olga« blev gydt Olie paa Søen, lykkedes det Portugiserne at slippe om Bord i den danske Dampers.

Kaptajn Thoft bor her i København, hvor hans Skib for øvrigt ligger oplagt for Tiden.

## FIRMAET

## I. C. HEMPEL's Skibsfarve-Fabrik

har bedt os meddele følgende:

Det er en Kendsgerning, at de fleste daarlige Resultater, der faas med Patent-Farver, skyldes, at Farven ikke bliver anvendt paa den rigtige Maade, og navnlig at Bunden, før man maler med Patent-Farven, ofte bliver behandlet med Blackvarnish, Karbolineum e. l., og hvad værre er, at Farven ofte bliver fortyndet.

Dette bør aldrig ske, thi Hempel's Patent-Farve er netop fabrikeret saaledes, at den skal paasmøres, som den findes i Daaserne. Staar Farven ma, er 2 Paastrygninger nødvendigt, men dette bliver ofte for kostbart. Hvorfor gør man da ikke i Lighed med, hvad der bliver foretaget paa Jernskibe, nemlig paasmører en Isoleringsfarve, før man paasmører Farven, der indeholder Giftstoffer, i dette Tilfælde Kobberfarve. Paa Jernskibe paasmører man aldrig Giftfarve direkte paa Jernet, thi dette vil altid foranledige, at Resultatet bliver daarligt, og at Jernet rustet.

Vi har nu sat et nyt Fabrikat paa Markedet, som vi er overbevist om vil afhjælpe et stort Savn. Denne Farve kalder vi

## HEMPEL'S »ISOLERINGS-PATENT«

til første Paastrygning for Træfartøjer.

Farvens Egenskaber er følgende:

- 1) Absolut gift-, vand- og syrefri.
- 2) Beskytter Nagler, Jern og Staal mod Rust.
- 3) Udfylder Porerne i Træet, saaledes at Kobber-Patenten vil komme til at staa med en blank Overflade.
- 4) Er lige færdig til Brug.
- 5) Tørret paa 2—3 Timer.
- 6) Er billig i Brugen og forarsager, at Kobberfarven holder længere og bedre.

Paa hver Daase er paatrykt Brugsanvisning, som nøje maa følges.

Hempel's »Isolering-Patent« maa aldrig bruges til Blanding i Hempel's »Kobberbundfarve«, thi »Isolering-Patent« indeholder ingen Giftstoffer og beskytter som Følge heraf ikke mod Begroning.

Vi haaber, at De vil gøre et Forsøg med denne nye Farve, og forbliver vi

med Højjagtelse

J. C. Hempel's Skibsfarvefabrik.



# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

### Falden over Bord og druknet.

Paa Motorskibet »Chile«s Rejse fra San Francisco til Liverpool faldt Matros Peter Dusenius Sørensen den 29. Oktober i Fjor over Bord og druknede. 2. Strymand havde talt med ham Kl. 3,15 og bedt ham øse Vand fra Styrbords Maskingang. Ingen har set ham siden. Formodentlig er han blevet slaaet over Bord af en mægtig Sø, der væltede ind over Skibet Kl. 3,20.

Den Forulykkede blev først savnet Kl. 4. Et sammenkaldt Skibsraad ansaa al Eftersøgen for haabløs, og det vilde være forbundet med stor Risiko for Skib og Besætning at prøve paa at forcere op mod den orkanagtige Vind og Sø. Skibet fortsatte derfor sin Rejse.

Matros Sørensen var født i Thisted.

### Damperen »Mercur« kollideret. — En engelsk Damper maatte sættes paa Grund.

Den engelske Damper »Rubislaw« af Aberdeen er ved St. Paulli-Landingsbroen stødt sammen med den danske Damper »Mercur«. Den engelske Damper beskadigedes saa stærkt paa Styrbordssiden, at den truede med at synke og maatte sættes paa Grund. Den danske Damper fik sin Stævn noget beskadiget.

### O. K.s »Siam« i Kollision. — Voldsomt Sammenstød mellem »Siam« og en stor amerikansk Damper.

Den store amerikanske Damper »Suportco« har haft et voldsomt Sammenstød med det danske Motorskib »Siam«.

Begge Skibe blev slemt medtaget ved Kollisionen, og Suportco« maatte straks gaa i Døk ved Ankomsten til nærmeste Havn.

### Grundstødt i Atlanterhavet. — En stor Passagerdamper strandet paa en afsides Ø.

Union Castle Damperen »Gerth Castle« er stødt paa Grund i English Bay ved Ascension Island, en ensomt beliggende lille Ø i det sydlige Atlanterhav, 800 miles Nordvest for St. Helena. Skibet har 238 Passagerer om Bord foruden en Besætning paa 180 Mand.

Der næres dog ingen Bekymring for deres Skæbne, da de vil blive taget om Bord paa næste Damper, der er gaaet til Sydafrika.

### Færøsk Trawler grundstødt og bliver sandsynligvis Vrag.

Fra Farsund meldes, at Fisketrawleren »Esther«, hjemmehørende paa Færøerne og paa Rejse fra Gøteborg til Hjemstedet, grundstødte Natten til 2. Paaske-dag paa Indersiden af Rauna.

Skibet blev forladt af Mandskabet, som i god Behold indkom til Lister.

To af Norsk Bjergningskompagnis Skibe forsøger at faa Trawleren flot, men der menes kun at være ringe Haab.

»Esther« laster ca. 100 Tors. Den tilhører A. M. P. Petersen i Andefjord og er bygget i Grimsby 1888.



## Aldeles pragtfuldt

er dette elegante Lommeur. Det er i Udseende som et ægte Guldur til flere Hundrede Kr. og leveres af os med tilhørende forgyldt Dobbeltkæde for kun

**Kr. 9,50 + Porto.**

2 Ure portofrit.

Uret er nøjagtigt som Afbildningen, elegant guldpletteret, m. Springkapsel og dobbelt Bagkapsel, altsaa med i alt 3 Kapsler. Værket er et ægte Schweitzerværk, det gaar 36 Timer efter hver Optrækning og er reguleret, saa det gaar præcist paa Minuten. De talrige Efterbesligninger vi har haft paa dette Ur viser, at vore Kunder er glade og tilfredse, og vi har allerede flere Hundrede uopfordrede Anbefalingsskrivelser herpaa. Da vort Lager i Øjeblikket er begrænset maa vi bede enhver, der ønsker sig dette smukke Ur, at inds. Bestilling straks.

**5 Aars Gar.**

Er Uret ved Modtagelsen ikke efter Ønske, tages det gerne tilbae

---

**BESTILLINGSKUPON. (Vikingen) Udkl. og inds. til**

**Urfabrikernes Depot**

Havnegade 53, København K.

Undertegnede ønsker sig tilsendt pr. Eftkrav ..... Stk. af de i Annonc. nævnte Guld-Plaque Lommeure à Kr. 9,50. Til hvert Ur skal medfølge uden Ekstrabe. en forgyldt Urkæde som afbildede.

Navn .....

Adresse .....

Postst. ....



# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENS-  
PRODUKTION AF

**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

**HEINRICH ROEPSTORFF**  
UNDERWOOD-HOUSE

**KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7035, 11722, 2999**

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.

(Fortsat).

Og selvfølgelig — hvorfor greb jeg det ikke i Farten for Styrmanden. Og ligesaa selvfølgelig kaldte han mig *Ulykkesfugl* efter det!

Skaden blev klaret væk af villige Hænder og et nyt Storsejl slaaget under, men det var helt nedslaende, at vi mistede Reservemasten og ikke havde nogen anden at sætte i Stedet. Nu fortsatte vi, hvor vi slap, det blev til Dage og Uger før en velkommen vestlig Vind. Og tilsidst fik vi saa Land i Sigte paa Højde af Irlands Sydkyst.

En Eftermiddag paa Højden af Landsend i Cornwall blev vi prajet af en Falmouth Lods, som havde Ordre med til os om at gaa til Liverpool. Vi var nu i Juli Maaned, og samme Nat fik vi en Byge fra Nordvest, som nær havde sat os ind paa Klipperne.

Vi sneglede os afsted i nogle Dage, indtil vi kom ind i Milford Haven, i Wales, hvor, til vor Glæde, en Dampslæber, »Wrestler« fra Liverpool, kom ud til os.

## *Rom og frisk Vand — eller Kaptajnernes lange Raadslagning.*

Bugserbaadens Kaptajn kom ombord, og det tog to Timer for de to Kaptajner at blive enige om Prisen for Bugsering. Endelig, efter flittig Anvendelse af Romflaskerne og nogle faa Pund Tobak, enedes man om 80 Pund Sterling, henved 400 Dollars. I Mellemtiden fik vi nogle Spande frisk Vand ombord. Jeg tror, det er den herligste Drik, jeg nogensinde har smagt, for det, vi havde til Rest i Vandtønderne, var snavset og fuldt af smaa røde Myrer og Mosquito-Larver.

Vi laa nu forresten ellers og var paa Vej til at drive iland paa Klipperne ved Smalls Fyr-

taarn, saa der løftede sig et helt Glædeshyl fra Mandskabet, da endelig Ordren kom fra Slæberen om at give Trossen over. Der var nu højt Humør ombord, hver og en var glad undtagen tre af Folkene, som led frygteligt af Skørbug. For mit eget Vedkommende var jeg saa uheldig at komme til at læne mig op ad Kokkens nymalede Kabysdør, og dette tog han mig meget unaadigt op og paasted, jeg svinede hans Maling til.

## *En Bøxekamp mellem David og Goliath.*

Saa fik han naturligvis et Svar tilbage, der var beskiddt, hvorefter han langede mig en ordentlig Øretæve ud. Naa, jeg var kun en yngre Fyr paa 18 og han en voksen Mand, men alligevel inviterede jeg ham ud paa Dækket til en Omgang, og saa begyndte Kampen. Skønt jeg var den let-

# Nilfisk

*den danske Støvsuger.*



RING TIL  
**9650**  
OG FOR-  
LANG  
KATALOG



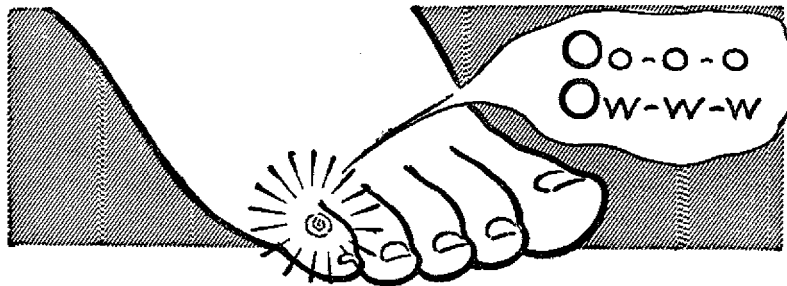
**Nilfisk**  
Støvsugeren  
er uundværlig

*i ethvert Rederikontor*  
A/s **Fisker & Nielsen**  
Peter Bangsvej 30, København F.



# D. F. Schnacks Vinhandel

Nyhavn 1. (Hj. af St. Strandstræde) Telefon Central 1528.



## Træk Ligtornen ud med Rod — uden Smerte og Plaster!

Har De Ligtørne, smme Fødder, haard Hud, Fodsved eller andre Fodlidelser, bør De straks prøve Radox. Hvorfor plages af utaalelige Fodlidelser, naar Radox hurtigt vil gøre en Ende paa disse for bestandigt.

Ingen Plaster eller smertefuld Operation er nødvendig. Køb straks en Pakke i Dag. Radox bruges af Tusinder Landet over og er uundværligt i hvert Hjem.

Paa Apoteker, hos Købmænd, Sæbeudsalg samt i Par-

# RADOX

(RADIATES OXYGEN)

fumerier à Kr. 2,50  
pr. Pakke. Fint parfumeret Kr. 3,00.

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



teste af os, havde jeg lukket begge hans Øjne efter nogle Minutters Forløb, og glad var jeg. Kokken selv var ogsaa tilfreds, ja saa tilfreds, at han til Tak lavede mig en stor Marmelade-Terte, som forskaffede os fire Lærlinge en lækker Dessert.

### Kokkens Forklaring.

Efter 18 Timers Bugsering kom vi ind paa Mersey og dokkede en Søndag Morgen i Victoria Dock, Liverpool, i øsende Regnvejr og Storm, og efter at den gamle Skude var vel fortøjet, fik vi Landlov.

Der var Masser af Nysgerrige og Interesserede, som kom ombord og gjorde tusinde fjollede

Spørgsmaal, men vi var altfor glade og havde for travlt til at lade os opholde eller gide leve om igen i vore Besværligheder. Alt, hvad jeg havde tilbage, var de Klæder, jeg gik og stod i, saa jeg maatte slaa min Frakkekrave op for ikke at promenerere i beskidt Skjorte.

Saaledes endte en lang og begivenhedsrig Rejse fra Indien og tilbage igen, og de overstaaede Strabadser var snart glemt, naar først man var hjemme i Hygge og Ro og godt med Mad og Drikkelse.

Jeg var bedrøvet over at se Kokken gaa hjem med to blaa Øjne. Jeg tænkte, han har forklaret Mutter, at det kommer, naar man har mistet Masterne.

### Fyrpasserens Datter.

Forleden Søndag tog Fyrpasseren ved St. Helena Fyret uden for Øen Wight i Land sammen med sin Kone, idet det var deres Hensigt at vende tilbage samme Eftermiddag.

Op paa Dagen blæste det imidlertid op til en saadan Storm, at al Forbindelse mellem Land og Fyret var

umulig, og Parrets 14-aarige Datter maatte da, fortæller engelske Blade, blive alene paa Fyret.

Fra Land saa Fyrpasseren imidlertid, at Fyret blev tændt rettidigt og fungerede som sædvanligt, og da det endelig efter tre Døgns Forløb blev muligt at sejle ud til Fyret, fandt de Datteren sulten og træt, men ellers ved godt Mod.

Hun havde alene passet Fyret i hele dette Tidsrum.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

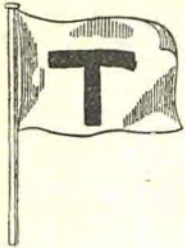
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

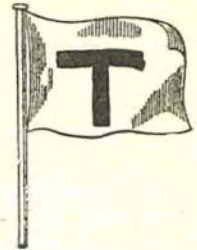




# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGÅDE

TELEFON CENTRAL 3930



Ejeren af M/B  
„ECKMANN“,  
Herr C. Carlsen, Thurs  
skriver: —

Thurs, 20/9 1923.  
Thornycroft Scand. A/S  
København.

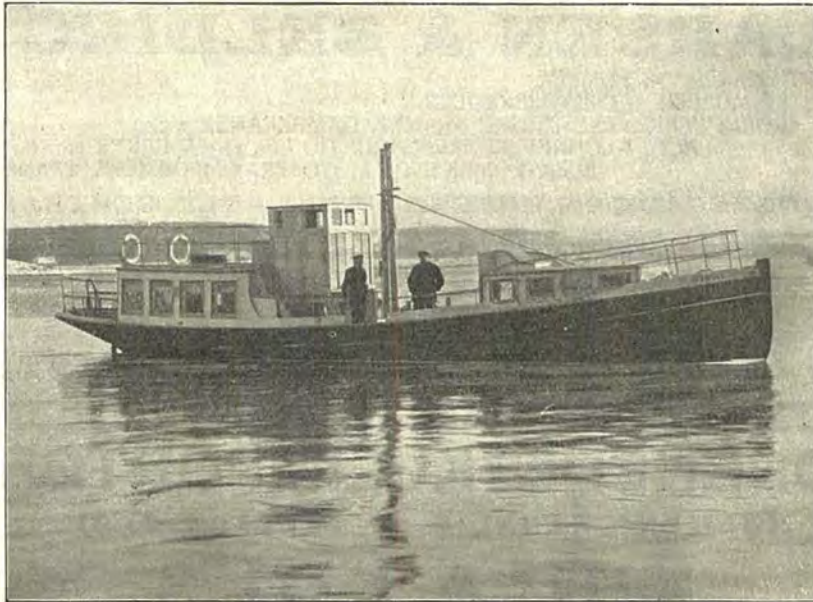
I Sommer 1920 levede De mig en 30 H.K. Thornycroft M/4 Petroleumsmotor ned Thornycroft Reducergear, og den har i de forløbne 3 Aar arbejdet til min fulde Tilfredshed.

Motoren er installeret i en Passagerbaad, der løber daglig mellem Thurs og Svendborg, 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.

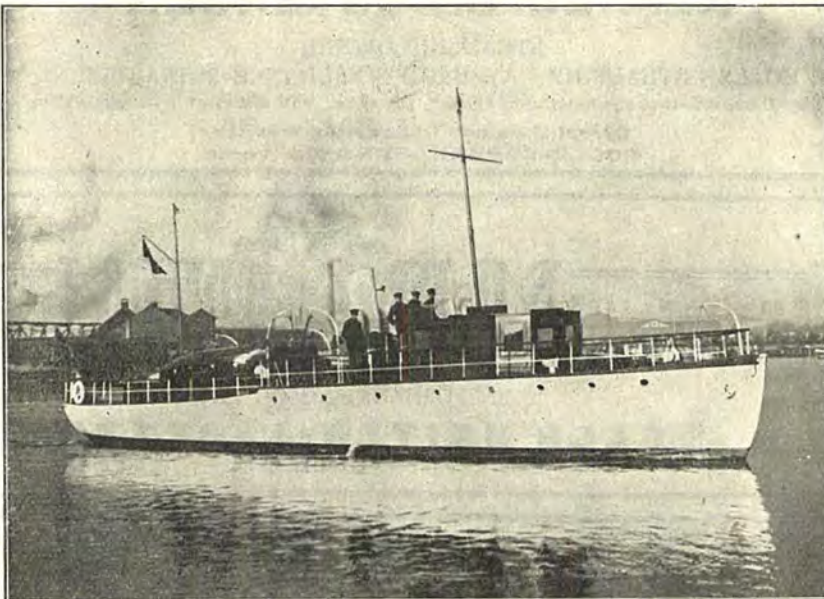
sign. C. Carlsen.  
M/B „ECKMANN“

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/B „ECKMANN“  
Færgebaad Svendborg—Thurs. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M/4 Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knob.



M/Y „SCARAMOUCHE“  
75 Fod lang Lystgacht forsynet med 2 Stk. THORNYCROFT Model C/4 Motorer. Fart ca. 10 K.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

TELEFON  
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S

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 Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertræffenhed.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7½—75 H.K. for  
Benzin Start og Petroleum Gang.

„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 bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.



# 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 LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797

## HECKSHER & SON SUCCSRS.

Teigr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

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 Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa



BELLS UNITED  
ASBESTOS CO. LTD.

Telefon Nr. 1403

M. B. COHN

Telegr. Adr.: Amiante

TOLDBODV. 22.

TELEFON · 1403

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.  
LONDON

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.



Forfatteren

Knud Andersen:

# „Havet“

Romæn, udk. hos Gylden-  
dal 1924.

Bl. a. en Skildring af li-  
vet ombord i en Clipper.



Vi gengiver i det følgende et Afsnit af Forfatteren Knud Andersens Bog: »Havet«. Mere end af Ord og Om- tale vil Læserne heraf faa et Indblik i denne Forfatters Evne til at skildre Livet ombord i et Sejlskib, hans Evne til at gøre alt levende. Som Selvoplevelsens malende Billede staar hver eneste Detalje klar og frisk eller frygtindgydende og dystert, eftersom Vinden blæser. Og Storm og Fraade er der i Havet.

Bogens Helt, den unge danske Matros Regnar har taget Eyre som Baadsmand med en Kaphorner hjem fra San Francisco, og det er ikke mindst i Skildringen af Rejsen med denne Clipper, at Knud Andersen naar Mesterskabets Højde.

Mesterligt og digterisk storladent er denne Sømands Liv skildret, ogsaa i Forholdet til Moderen, Kæresten og Fristelsen og Tragedien derude i det fremmede, men Skildringen af Rejsen rundt Kap Horn er særlig interessant paa Baggrund af de kendte Klipperberetninger. I disse ser vi Livet fra Kaptajnens, Bygmesterens og Fragtspekulanternes Side — ogsaa fra den rent søfarts- historiske Side — men i Havet er det set af Manden »before the mast«. Ham er det, som i fortættet Fortæl- leform er udtrykt i Regnars Skæbne og Tanker. Det er muligvis tidligere gjort af engelske Forfattere, ogsaa af Jack London, men sikkert aldrig med større intuitiv Kraft og skrappere, malerisk og usentimental Realisme. Jonas Lie var varmere, men, trods alt, ikke mere knap og klar, end Knud Andersen i Havet. I Kaptajner- nes Logbøger og Clipper-Beretninger var det altid Sej- ladsen, som omtales, hér derimod føles Uhyggen ved Mørket paa de saa sydlige Breddegrader.

Det er med velberaaden Hu, vi gengiver et Brud- stykke af Havet og af forskellige Grunde. Dels vil vi vise Læseren Skildringens Stil og Kraft og opfordre ham til at sikre sig denne pragtfulde Bog, men samtidig vil vi bede sammenligne dette Afsnit med en anden Skildring, L. H. Carls, som findes i samme Nr. af »Vi- kingen«. Endskønt der i L. H. Carls nøgterne Skildring findes Beretninger om baade Havari, Livsfare og Mis- forstaaelser ombord, er Skildringen helt forskellig fra Havet. Ganske vist er der hér Tale om danske Skibe for de flestes Vedkommende, og mindre Skibe medens der i Havet er Tale om engelske, amerikanske og tyske »Kap-Hornere«, men interessant er det alligevel, at sam- menligne de to Maader at skildre paa: Den ene klar og kølig, ladende selv de store Ting glide ind paa en lille

Plads i Helhedsbilledet, — den anden: gnistrende og fængende og ladende de smaa Daglivets Skærmydsler ulme til Brande, cer i Voldsomhed naar paa Højde med de mægtige Braadsøer, som fejler Kammeraterne væk fra Dækket.

Der er saa faa — man kan sige: vi er saa faa — her i Danmark, som forsøger at skildre Livet paa Havet og i Havnen; derfor er det en Glæde at hilse hver en saa- dan ny Skribent.

For os i Land er Skildringer fra Havet af stor Værdi og betyder Helse og Opmuntring, og for Søens Folk vil denne Bog for de gamles Vedkommende bringe Forti- den i lyslevende Erindring og for de Unge være Sø- mandsskab i Renkultur. Det er en Bog, som er værd at eje, og som bør findes i enhver dansk Søfarendes Hjem.

Vi skal senere komme tilbage til Knud Andersens Digte.

C. B.

»Southern Cross« arbejdede sig langsomt syd- »S over. De første Hvaler saas, de første Albat- trosser havde forlængst meldt sig. Nu svævede de i store Skarer rundt Skibet. Disse sydlige Is- regioners Svaner holdt sig i Timevis hvilende paa Vingerne. Gennem Dage og Nætter cirklede de utrættelige rundt Skibets Mastetoppe, altid aar- vaagne, spejdende efter den midste Smule Af- fald, der blev kastet over Bord, stedse rede til et behersket og elegant Styrt i Søen. Der var en he- densk Styrke og en ligefrem brutal Ynde over Kurvernes bratte Uregelmæssighed, naar Fugle- ne styrtede ned efter Bytte.

Kap Horn. — Her hersker Ensomheden, Ha- vet og de lange Stormnætter uindskrænket. Her byder hvide Byger Langfareren op til Dansen med Døden, her lyder Vestenstormens ugelange Hyl, her fødes Sommeren en Morgenstund ind under Jul af blæge Solstraaler gennem et sønder- flænget, havgraat Skydække — og dør inden Af- ten under en jamrende Sneorkan.

Hertil er Skibe stævnet, rustet med svære Grej, Stormsejl og uforfærdede Mænd. Her er de drejet til for den første »Fnyser« med kap- hornsk Strengemusik i nye stive Manillabraser for efter Ugers frugtesløs Kamp at give op og holde af for Vejret med flængede Sejl og søn- derlemmet Rigning.

Hvor mange Skibe har ikke arbejdet sig til- bage som Havarister med en forkommen, ned- brudt Besætning, der var lykkelig over at have Livet i Behold og taknemlig over at eje en Stump Nødmast og et Par Sejl, der kunde sejles til Mon- te Video med.

Her har Nationernes udvalgte, deres forvovne og eventyrtørstende Ungdom tjent sine Sporer. Her er Sindene lutret — der er fældet Mands- taarer ved Kap Horn — her er nogle knækket og



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)  
" 50520 (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.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn

Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHÅVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



andre blevet barske, ensomme og utilgængelige som Søsiden af den Klippe, der danner Amerikas Forbjerg mod Syd. Her har Havet tumlet sine Sønner i drivvaade Køjer paa en knap tilmaalt Frivagt, mens Stormen hylede Vuggeviserne gennem en knust Ruffdør, her er de slaaet til Ridder af svimmelhøje Raanokke.

Kap Horn blotter sine Sønners Sjæle, sætter sit isnende Stempel i dem og sender dem først derefter op i mildere Klima, hvor en naadig Sol skinner over gode og onde, og hvor det regner over retfærdige og uretfærdige. Ja, selv over hver den, der bærer Kap Horns Stempel i sit Hjerte.

Selv over hver den. —

Gud er miskundelig.

I »Southern Cross« var de bedste Sejl forlængst slaaet under. Paa Regnars udtrykkelige Henstilling sattes Stræktove langs hele Dækket saavel mellem Dækshusene som mellem Bardunerne i passende Højde over Lønningen. Storebraserne førtes paa Halvdækket, og Forbraserne forlængedes og førtes forud til midlertidige Naglebænke. Nye Skøder og Halse blev revet i, der lagdes ekstra Surringer paa Lugerne, og overflødige Døre barikaderedes; thi Førstestyrmand viste mindre Interesse for Arbejdet, og Andenstyrmand var ude af Stand til at faa Folkene til at komme langs.

Men ikke alene paa Dækket traf Regnar Forberedelser til at imødegaa daarligt Vejr. Hver Morgen gik han til Vejrs og undersøgte saavel den staaende som den løbende Rigning. Navnlig var han interesseret i at erfare, hvor de forskellige Lyde stammede fra. Han var i høj Grad misfornøjet med Resultatet af sine Ekspeditioner, der viste, at Rigningen var meget medtaget af den senere Tids urolige Vejr og Skibets forøgede Arbejde i Søen; men hans Henvendelser til Styrmanden om Fornyelser og Reparationer mødtes gerne med et Skuldertræk.

»Rederiet, Baadsmand, sætter sig nødigt i nogen Udgift, der kan spares. Den korresponderende Reder har længe været underrettet om Rigningens Forfald. Jeg har ved Selvsyn overbevist mig om dens prekære Tilstand, har endogsaa egenhændigt udfærdiget og afgivet en detailleret Rapport. Jeg søgte desuden at paavirke Assurandørernes Repræsentant i San Francisco. Det kostede mig en halv Flaske Whisky. — Det hjalp ikke. Det kan man med Føje kalde et negativt Resultat. Nej, der er intet at stille op. Det er, hvilket jeg ikke skulde have nødigt at gentage for

dig, Rederens udtrykkelige Ønske, at her skal økonomiseres, og dette Ønske er min Lov, saa længe jeg er ansvarshavende Officer om Bord.«

Med den Besked kunde Regnar som Regel klare sig nogle Dage. »Ja, en skønne Dag har vi hele Herligheden nede over Hovedet paa os.« Han drejede sig kort om og med Hjertet tungt af Foragt gik han forefter, hvor han tillige med Vagten fortsatte med at bøde Skaderne og afhjælpe Manglerne saa godt det lod sig gøre med de Midler, der var til Raacighed. Besætningen blev holdt i Aande.

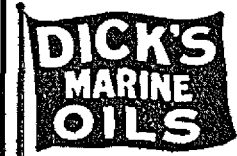
Temperaturen faldt for hver Dag, og det begyndte at sætte ind med vestlig. Sejlmageren var usædvanlig tave i denne Tid; det var næsten umuligt for Regnar at faa eet Ord ud af ham, hvorfor han selv blev stille. Der herskede derfor en trykket Stemning i Lukafet midtskibs. Maa-ske var det den vældige Natur med sit stormgraa, hvileløse Skydække og sit øde Hav med enkelte duvende Albatrosser, der havde svøbt sin graa Overtro om Manddraberens, »Southern Cross«, og sendt et Pust af sit Tungsind ind i det lave Lukaf og gjort dets Beboere tavse.

En Søndag var Matroserne i Færd med at fange Albatrosser. Et Par af Fuglene bed graadige paa Krogen og haledes om Bord. Ubehjælpssomme vraltede de baskende med Vingerne omkring paa det slingrende Dæk og faldt hyppigt forover under frugtesløse Forsøg paa at lette. Folkene morede sig over Fangernes Klodsethed og undgik behændigt Fuglenes rasende Udfald, da de omsider trængt ind i et Hjørne med piskende Vinger og endnu med Jernkrogen i Halsen angreb deres ophidsede Modstandere, til en Kofnagle knuste Hovedet og gav dem Fred efter den ulige Kamp.

Regnar og Sejlmageren stod midtskibs, da de to Havsvaner slæbtes forud under Munterhed og Opsang. Matroserne var ophidsede af Fangstens Spænding. Nu glædede de sig ubehersket over Udsigten til et Maaltid fersk Kød. Men Sejlmageren rystede forbitret paa Hovedet og saa paa Regnar. »Det gaar aldrig godt, det gaar aldrig godt«, mumlede han. »Southern Cross« er en Manddraber, og saa sandt som jeg er Sejlmager, kræver Albatrossen Liv for Liv. Hans Blod kommer over os. Han kræver sit igen. Ikke for et Aars Hyre smagte jeg den Ret.«

Da han og Regnar havde spist til Aften, og Vagten var i Færd med at bjærge Røjlerne i en Byge, nikkede han betydningsfuldt over Kridtpiben. »De har endnu ikke gnavet Kødtrævlerne af Tænderne, før vi har den, og den bliver haard.«





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

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

TELF. 1243-12843.  
TELGR-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herror Helsing og Grimm, R.g.a, Libau, Windau.

### J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HØVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

### EMIL ANDERSEN'S E KE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



### NORDISK FLAG

TELF 9752 OG FANEFABRIK TELF 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26

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.

### Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8832, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 267 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensrømedium

Telegr.adr. »Proviant«

### INDHOLD

Forside: Nu Solen ganger til Hvile  
Solnedgang ved Malaya.

Havet. Roman af Knud Andersen.  
(Brudstykke).

New Yorks Udstilling af Skibsmodeller  
(med Fotografi).

Hs. M. Kongens nye Lystyacht, 10  
Meters Raceren »Rita«, med Foto.

Sejlsæsonen begynder. Standerhejsning.

Kronborgmuseet, Thycho Bræches be-

rømte Bog om den nye Stjerne,  
med Fotografier.

Kaperfregatten »Cort Adeler, af Kay  
Larsen.

Tragedien i Fyrtaarnet.  
350,000 Kr. i Erstatning.

En Domsældelse.

Under kinesisk Flag af Kapt. Carl  
Larsen, med Fotografier.

Fra de gamle Handelshuses Historie  
af Forfatteren Carl C. Christensen:

V. Aktieselskabet Sadolin & Holm-  
blad.

Nemesis, Novelle af Bjørn Erichsen.  
Nyt fra Søen.

Billeder fra Overpræsident Jensens  
Rejse til Siam, med talrige Illustration-  
er.

Søens Mænd. Levnedsskildring af  
Etatsraad L. H. Carl.

Kræ Vester, Breve med Skildringer  
fra Molebyggeriet paa Jyllands  
Vestkyst og Fiskeriet i Nordsøen.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgivet af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvårlig 5 Kr. plus Port: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 11 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 24, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

# Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



Regnar smilte, men følte inderst inde, at Sejlmagerens Uhyggefølelse smittede. »Ja, Kuling maa vi da være forberedt paa her«, sagde han forceret ærgerlig over sin Svagthed.

De sad lidt og røg i Stilhed og lyttede til Vagtens Opsang og Trampen frem og tilbage over Dækket og til Vindens voksende Sus i Rigningen.

Sejlmageren brød Tavsheden. »Jeg var Matros med en engelsk Fuldrigger engang. Vi havde ogsaa fanget to Albatrosser en Morgenstund her-nede. Samme Eftermiddag friskede det en Del, men ikke mere, end at vi med Kullasten uden Vanskelighed førte Bramsejlene, for Vinden var rum. Der stod imidlertid en Del krap Sø, som vi dog ikke regnede; men da vi om Eftermiddagen klarer op paa Bakken efter at have revet en ny Fokkehals i, jager hun ganske uventet Boven under og tager to af vore Folk, en skotsk Matros og en ganske ung, finsk Letmatros.

Vi løb Storeræerne bak, smed Redningsbaaden i Vandet og roede væk, fem Mand. Det var let at se, hvor de laa. — Vi kom for sent. Finnen var væk; men Skotty fik vi. Med Kniven i Næven sloges han med Albatrosserne. Vi maatte bogstavelig talt rive ham fra dem. — Øjnene havde de taget. Det er altid det første. Han var blevet vantvittig, stakkels Skotty. Jeg ser ham for mig, hver Gang jeg tænker paa Albatrosser. Det var et stygt Syn. Og han var saadan en flink Fyr og en upaa-klagelig Sømand tillige.

Kaptajnen tog ham agterud i Lazarettet. En Time efter var han død. Jeg tror, Kaptajnen gjorde den kristelige Gerning at hjælpe ham lidt paa Vej. Daarligt Vejr fik vi ikke den Gang, for Albatrosserne havde jo faaet Hævn. — »Liv for Liv«. Det betyder deres Skrig.

Nej, Søn. Jeg er færdig med at fare til Søs. Maa-ske er man blevet gammel og forsagt. Jeg har ogsaa været en haard Negl i min Tid, som du er nu; men det tager af med Alderen, og saa maa man gaa i Land. Gud bevare os begge, Søn, og tage os til sig i sin Naade, naar den sidste Rejse er slut. Amen. —

Jeg har aldrig glædet mig saadan til at komme hjem som denne Gang. Vi har Hus og Jord hjemme i gamle Norge, og — han slog pludselig over og fortsatte paa Norsk — »slig Jente, Gut, findes ikke, skønt hun er graa som Fjældet nu. Du faar komme og se til os, naar du har været hjemme hos din Mor. — Du har aldrig været i Norge? Hvad? Stakkels Gut. Saa maa du komme og se Norge og Jenten min. Hun vil være saa god imod

dig som din egen Mor. Nu er hendes egne Gutter jo store og gifte selv. — Det skal blive Dage. — Vi har fair Vind nu. Det er Jenten min der haler i Varpetrossen, skal du vide.«

Sejlmageren sad paa Køjekanten i Færd med at trække Tøjet af. Det syntes at volde ham nogen Anstrængelse, for hans Bevægelser var langsomme og kantede. Han var faldet en Del af i den senere Tid, syntes Regnar. Han var mere kvik oppe i Troperne.

Saa beredte Regnar sig til at gaa til Køjs. Det var sidste Gang, han kunde sove hele Natten foreløbig. Fra i Morgen skulde han og Sejlmageren paa hver sin Vagt, til de naaede den halvtred-sindstyvende Breddegrad i Sydatlanten. Han hørte Førstestyrmand fløjte og Vagten trampe agterover. De har vel faaet Ordre til at holde til der, tænkte han, saa de ikke skal fristes til at hænge i Lukafet.

Vinden tog til. »Southern Cross«' Bevægelser blev livligere. Lampen svingede uroligt over Bordet. Der stod et Sus ind ved Dørkarmen. »Træk Døren bedre til, Baads. Det trækker. Det er svært saa koldt det bliver.«

»Den er lukket, Sejs; men vi kan hænge en Trøje for i Nat. saa skal jeg se at faa den tættet med Værk i Morgen.« Regnar rejste sig og hængte sit Olietøj for Karmen.

»Tak, Gut, tak. Gud velsigne og bevare dig, min Gut. I Morgen skal vi til at gaa Vagt igen som i de unge Dage. Aa, ja. — Naa, Fa'en heller. Det er ikke værd at regne. Godnat, Baads.«

Regnar sad og røg endnu en halv Times Tid. Saa tog han det bedste af sine Tæpper og dækkede det over den gamle, svøbte sig med Tøjet paa ind i det andet og krøb i sin Køjesæk, skruede Lampen halvt ned og tørnede ind. Han skulde paa Vagt allerede Klokkeren fire om Morgenen.

»Southern Cross« fik en stiv Vestenvind i Løbet af Natten. Den blev presset haardt; men den gamle »Kaphorner« har taalmodigt, hvad der blev budt den. Om Morgenen paa Dagvagten sprang den under vestlig, stormende Kuling Sydost i med opbrasede Ræer, Bramsejl i Top, Fok og Storsejl som Balloner.

Der stod et Fæv, som sædvanligvis hurtigt sættes op paa de Breddegrader, hvor hele det sydlige Pacific altid gaar i svær, vestlig Dønning, der ved den første stormende Kuling rejser en voldsom, langtløbende, brydende Orkansø. Lige ved Udpurring bødædes »Southern Cross« af en svimlende »Brækker«, der skruede sig ind ved Mesanriggeren, knuste den ene af Redningsbaade-

(Fortsættes Side 41).



# Jens With

**Skibsproviantering**

**19, Nyhavn 19**

**Frilager Nr. 55**

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v

## **PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN** **PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.** **STATSANERKENT** **STATSKONTROLLERET**

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.  
Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over **9 Millioner Kroner** aarlig.

# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENS-  
PRODUKTION AF

**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

**HEINRICH ROEPSTORFF**

UNDERWOOD-HOUSE

**KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7085, 11722, 12999**

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



## **IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i  
Kompasser & Nautiske In-  
strumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



## **BP BRITISK PRODUKT BP**

**Persisk Dieselolie**  
**"BP" Benzin** **Fuel Oil**  
**Persisk Petroleum**

England Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af Danmark.  
og er saaledes Landets største Kunde.

**Støt derfor britisk Industri,**  
hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

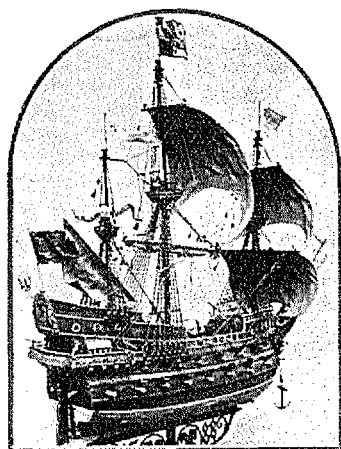
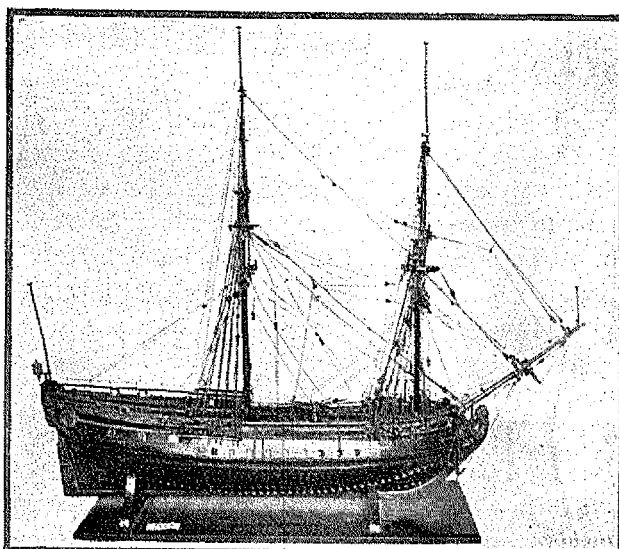
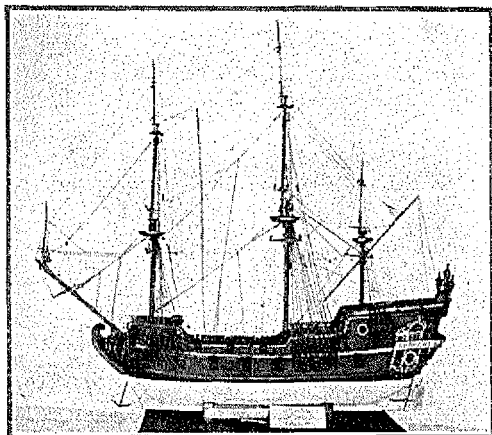
TELEFON 5455.

AMALIEGADE 22.

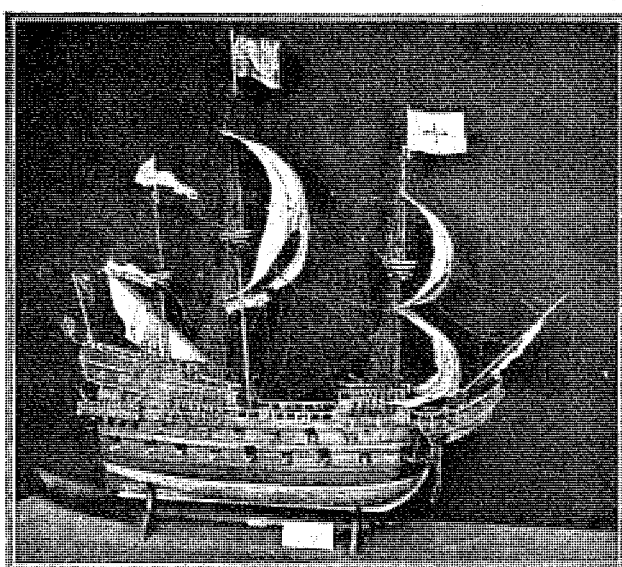
## **BP DET FORENEDE OLE KOMPAGNI A/S BP**



Dekorativ Skibsmodel af Skib fra det XVII Aarh. udført af Charles M. Gay.



Frederick Stern's spanske Skib set agtenfra for at vise Bredden af Agter-Galleriet.



Øverst. Model, skaa-ret i Pæretre. Engelsk Brigantine fra Slutningen af det XVII Aarhundrede.

Nederst: Omhyggelig udført og dekorativ Model af spansk Skib fra omkr. 1588. Udført af Frederick Stern efter et samtidigt Billede af Aert van Antum.



## New York's Udstilling af Skibsmodeller.

New York haaber engang at kunne faa et Marine-Museum.

For nogen Tid siden afholdtes i New York en foreløbig Udstilling af Skibsmodeller, og Meningen var den: at skabe Interesse for Sagen saaledes, at New York før eller senere kunde faa sit Marine-Museum. I Kataloget stod blandt andet:

»Det er et højst beklageligt Faktum, at vor By ikke kan opvise et Marine Museum. New York er selv en af Verdens største Byer og har en af de største Havne, rig paa historiske Minder. Begivenhederne til Søs er mange og er af en uoverskuelig Rækkevidde for vor Nation, der dog tæl-

ler over 110 Millioner. Praktisk talt er New York Verdens største By med talrige Muséer og permanente Udstillinger af enhver Art, saa det er næsten utroligt, at der ikke skulde være Plads for de maritime Sager, som efterhaanden kunde blive samlet og derefter udstillet for Publikum, Sager som f. Eks.: Modeller, Malerier og Tegninger, Nautiske Instrumenter og andre Ting af Interesse fra vor Søhistorie og Skibsfart.

Det er vort Haab, at Offentligheden vil blive stærkt interesseret i Ønsket om en saadan Institution, der til kommende Slægter kunde bevare



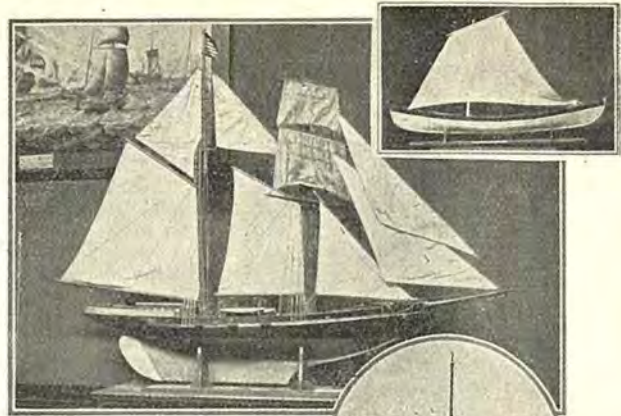
Minderne fra vor Tid og vise, hvorledes vi selv værnede om vore Minder, udnyttede vore Vandveje og var stolt af vor Skibsfart.»

Ja, saaledes haaber og tænker man i Amerika, men i Danmark har vi jo allerede vort Marine-Museum! Det amerikanske Ønske maa da kun kunne opfordre os til saa megen mere Interesse for vort eget og til Erkendtlighed mod den Mand, som udkastede Tanken om Muséet, nemlig Direktør Lund.

Naar man betænker, at en saa mægtig By som New York med hele dens vældige Opbud af Tonnage og Skibsfartsmuligheder ikke har et Skibsfartsmuseum, saa maa det simpelt hen forpligte os, der allerede har det, til af yderste Evne at give det vor varmeste Interesse og takke de Mænd og Institutioner som beredvilligt har traadt hjælpende og støttende til.

Men man maa samtidig uvilkaarlig spørge, hvad er da Grunden til, at New York, hvor Midlerne er saa ubegrænsede, ikke har faaet sit Skibsfartsmuseum endnu. Og Svaret ligger lige for:

Danmarks Skibsfart har Tradition, det har den amerikanske kun tilnærmelsesvis, fordi den



Øverst.  
Topsejlskonneret og  
Hvalbaad skaaret i Hval-  
rostand.

Nederst:  
Engelsk Kaper c. 1720.  
Udført af Captejn H.  
Perry Ashleys.



er saameget yngre, kun fra Midten af forrige Aarhundrede.

#### 60 danske Rederier og deres Tonnagemængde.

Ved en Opgørelse viser det sig, at Danmark 1. Maj havde i alt 60 Rederier, hvis Tonnage overstiger 1000 Tons. Nedenfor bringer vi Fortegnelsen:

D. F. D. S. 132 Skibe og 223,900 Tons. Ø. K. 24 Skibe og 139,018 Tons. C. K. Hansen 31 Skibe og 68,434 Tons. A. P. Møller 30 Skibe og 67,707 Tons. T. C. Christensen 20 Skibe og 56,494 Tons. Norden 15 Skibe og 44,287 Tons. Orién 9 Skibe og 43,292 Tons. Marius Nielsen 29 Skibe og 33,991 Tons. Holm & Worsild 15 Skibe og 30,235 Tons. Vesterhavet 29 Skibe og 29,445 Tons. Vendila 12 Skibe og 23,033 Tons. Torm 15 Skibe og 19,239 Tons. Darsk-Fransk 10 Skibe og 14,538 Tons. Dania 7 Skibe og 13,627 Tons. Atalanta 4 Skibe og 12,133 Tons. C. P. Jensen 5 Skibe og 11,535 Tons. D. D. P. A. 9 Skibe og 11,419 Tons. Alfr. Christensen 6 Skibe og 10,919 Tons. Heimdal 7 Skibe og 9218 Tons. Viking 5 Skibe og 8268 Tons. Før. Kulimportører 4 Skibe og 7632 Tons. D. D. Kulkompagni 4 Skibe og 7360 Tons. E. C. Hansen (Thurø) 25 Skibe og 7160 Tons. J. Petersen (Haderslev) 2 Skibe og 6910 Tons. H. C. Christensen (Marstal) 11 Skibe og 6623 Tons. Albert Jensen 4 Skibe og 6454 Tons. Hans Petersen 12 Skibe og 6352 Tons. Dana i Likvidation 4 Skibe og 5445 Tons. E. B. Krcnan (Marstal) 23 Skibe og 5407 Tons. Em. Z. Svitzer 25 Skibe og 5340 Tons. Ahrenkiel & Clausen (Aabenraa) 2 Skibe og 4949 Tons. St. Nord. Telegraf. 3 Skibe og 4578 Tons. Lansk-Norsk 3 Skibe og 4438 Tons. R. K. Bager (Marstal) 4 Skibe og 4380 Tons. Ursus 2 Skibe og 4356 Tons. Baltic 3 Skibe og 4103 Tons. Pacific 3 Skibe og 4097 Tons. Schack Steenberg 2 Skibe og 3740 Tons. Jullandia 2

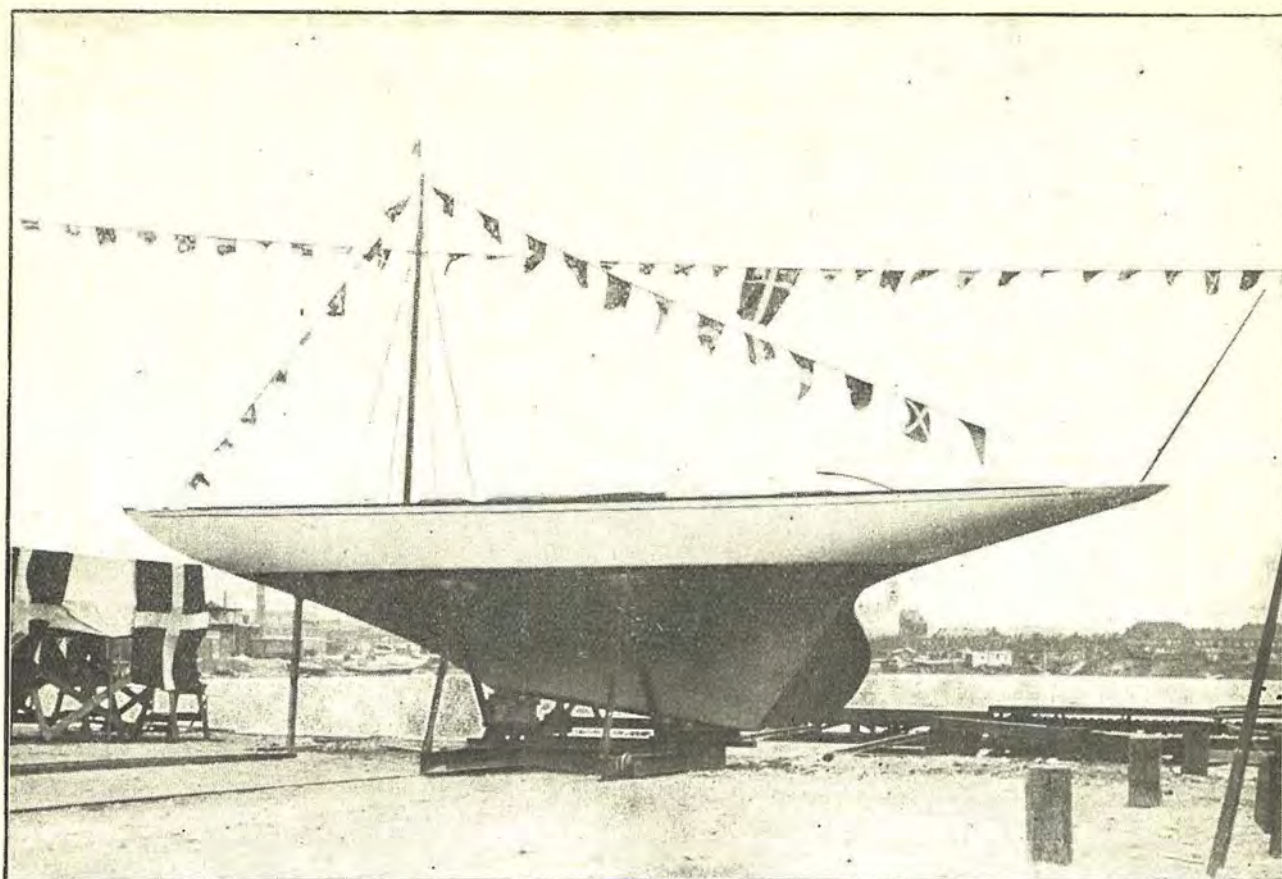
Skibe og 3009 Tons. Bornholm af 1866 3 Skibe og 2729 Tons. Botnia 2 Skibe og 2586 Tons. M. Jepsen (Aabenraa) 2 Skibe og 2539 Tons. Nerdania 3 Skibe og 2352 Tons. Nordjyll. Kul-Komp. 1 Skib og 2247 Tons. R. W. Rasmussen (Svendborg) 7 Skibe og 1946 Tons. Emil Drost 1 Skib og 1866 Tons. Burkerkuldepotet 1 Skib og 1826 Tons. Sukkerfabrikerne 7 Skibe og 1720 Tons. P. Ladegaard 8 Skibe og 1658 Tons. Willemoes (Esbjerg) 1 Skib og 1582 Tons. Øresund 4 Skibe og 1413 Tons. Oscar Ovesen 2 Skibe og 1400 Tons. Fønica 3 Skibe og 1350 Tons. R. P. Petersen (Svendborg) 6 Skibe og 1283 Tons. Uranus i Likvidation 2 Skibe og 1251 Tons. Skipafjelagid Fóroyar 2 Skibe og 1156 Tons. Carl Nielsen Sand. 5 Skibe og 1152 Tons. A. Andersen & Søn 6 Skibe og 1113 Tons. A. E. Sørensen (Svendborg) 3 Skibe og 1042 Tons og Saabye & Lerche 7 Skibe og 1027 Tons.

»Seawanhaka Corinthian Yachtclub« har telegrafisk anmodet om at faa Lov til at deltage i Sejladserne om den skandinaviske Guldpokal. Da Fristen for Udfordring udløb den 1. Februar d. A., har de udfordrende Landes Samtykke maattet indhentes, og dette er enstemmigt afgivet og derefter telegraferet til New York.

Sejladsen om Guldpokalen skal i Aar foregaa ved Horten, i Oslofjorden, og følgende Lande deltager: Amerika, Danmark, Finland, Holland og Sverige. Norge forsværer Pokalen.

Den amerikanske Repræsentant bliver den sejrige 6-Meter »Lanai«, kendt fra sine udmærkede Præstationer under de skandinavisk-amerikanske 6-Meter Team-Sejladser sidste Aar.





## „RITA IV“

Hs. M. Kongens nye 13 m R-Yacht »Rita IV« er fornylig bleven søsat fra Thornycrofts Værft i Sydhavnen. I Baadens Linjer genkender man dens Skaber, den bekendte engelske Skibstegner William Fife.

Skroget er af Mahogni paa Staalspant, Dækket af Yellowpint, andet Udstyr af Mahogni. Længde overalt: 17,24 m; i Vandl. 10,97; Bredde 3,12; Dybtg. 2,22; Sejlareal 133,66 m<sup>2</sup>; Blykødens Vægt 2 Tons. Masten er »bygget« af Silver Spruce, Riggen er Bermudarig.

Baadens har selvlænsende Cockpit for Rorsmanden og desuden en almindelig Cockpit med fire bekvemme, meget fikse Klapsæder. I Dækket mellem de to Cockpits er indbygget et Kompass, der kan oplyses ved Hjælp af elektrisk Lys, hvortil Strømmen leveres fra et lille Hellesens Tørelement-Batteri. Batteriet er leveringsdygtigt i 200 Timer.

I Kahytten findes Køjeplads til fire (de to indbyggede iborde langs Cockpit-Skæfterne, de to som Klapsøfaer i selve Kahytten). Desuden findes Pantry og Toiletrum forsynet med en praktisk Klapdør. Forrummet er der Sejlkøje, Køjer til Mandskabet og Kabelrum.

Falderebstrappen er til at klappe sammen, saa den bliver let at stuve afvejen.

Direktør Newman og Prokurist Warren, der siden Direktør Richard W. Petersens Død har ledet Thorny-

croftværftet, har haft en udmærket Støtte i den dygtige Baadebygmester C. F. Hansen, der har forestaaet Bygningen af »Rita IV«. Holger Rodkjær har paa H. M. Kongens Vegne ført Tilsyn med Baaden under Egningen, og uden at gaa Værftet for nær tør vi sikkert tilskrive ham Æren for Indførelsen af mange smaa Finesser. Det er usædvanligt nydeligt Arbejde, der er præsteret; alt ombord klapper, som det skal; der er ingen Slør.

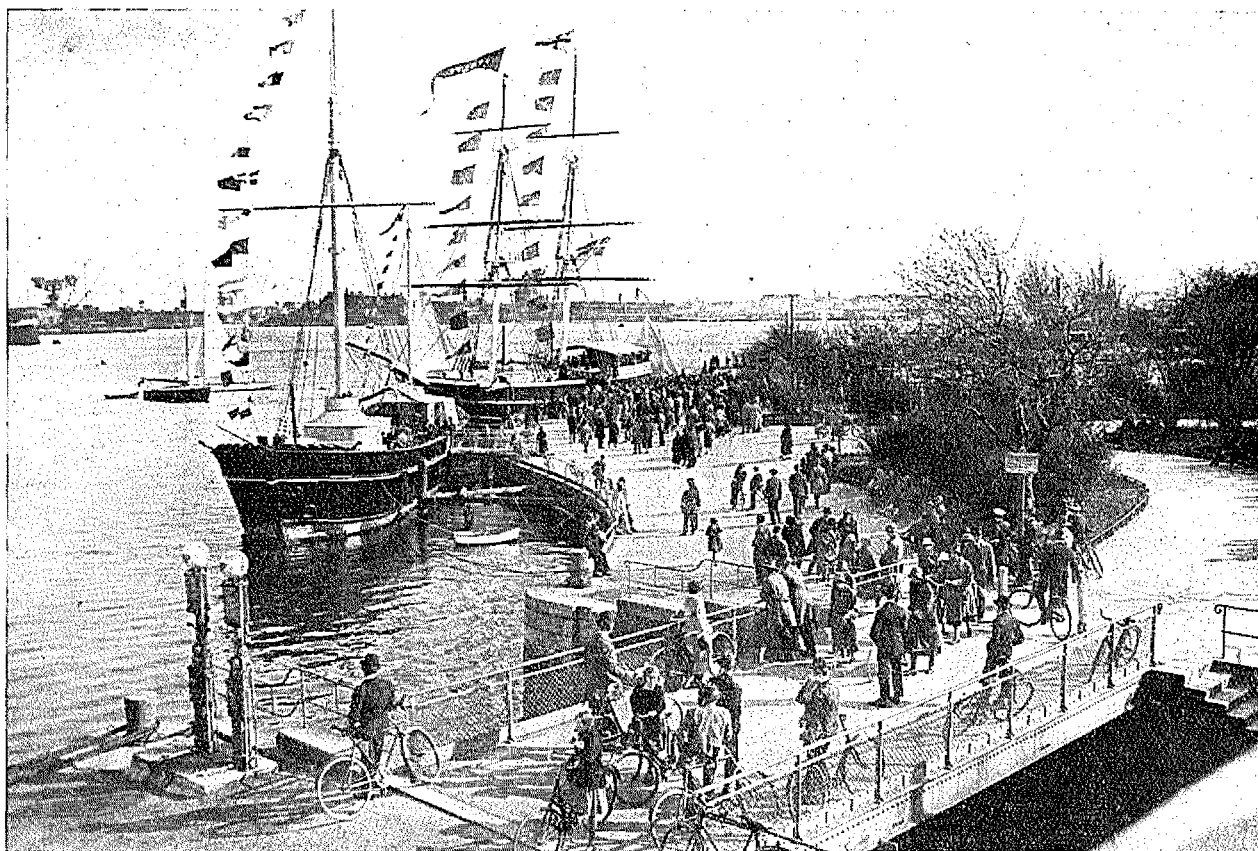
Med Glæde og Stolthed ser dansk Sejlsportsverden hen til denne værdifulde Forøgelse af den danske Yachtflyde. Og man kan sige, at selv om Hs. M. Kongen paa mange Maader viser Sporten her i Landet stor Interesse og ligesom førener Sportens demokratiske Idéer med Pamp og Ære ved sin personlige Nærværelse og Venlighed, saa staar alligevel ingen Sportsgren Kongens Hæerte nærmere, end netop Sejlsporten, hvor saa mangen Dyst er kæmpet med Majestæten ved Roret.

Og man kan maaske tilføje, at saaledes er Kongen i nøjeste Overensstemmelse med de stolteste Traditioner hos sine Forgængere. Som danske Konger fra Vikingernes Tid drog paa Togt, saaledes ønsker Danmark den Dag i Dag at se Splitflaget vaje over Kongevejen, selv om det er i fredelig Dyst.

C. B.



# Sejl-Sæsonen begynder.



Briggen »Tjalfe«, Københavns Amatør-Sejlkлубs Klub-Skib, pyntet med Flag. Foran denne ses »Sundet«s Klubskib, ligeledes flagsmykket, idet begge Klubber saavel som Øresunds Sejlklub »Frem« havde Standerhejsning samme Dag.

Søndag den 2. Maj aabnedes Sejlsæsonen med Standerhejsning.

Ombord i »Tjalfe« havde Københavns Amatør Sejlklub samlet Medlemmer og Indbudte til Højtideligheden, der efterfulgtes af et hyggeligt Intermezzo inde i Jomsborg og senere af en Festlighed om Aftenen paa Banjerne. En særlig hjertelig Karakter fik Aftenen

derved, at man hædrede den tidligere Formand, Kammerjunker Lindholm, som nylig er fyldt 70.

Samme Dag aabæde Sejlklubben Sundet i det gamle Fyrskib. Klubbens Stifter, Overretssagfører P. Chr. Larsen, vakte Jubel ved at meddele, at han i Lighed med K. D. Y. vilde udsætte en Præmie.

Vi gengiver hosstaaende en af de friske Sejlersange fra K. A. S.

Velkommen hid fra Pult og Disk,  
I unge Amatører,  
Vor Sport er god —og sund og frisk  
Det Liv, som her vi fører.  
Den hvide Haand, den blege Kind  
Snart farves brun af Sol og Vind,  
Og Alt, hvad tynger paa vort Sind,  
Det bort for Vinden slører.

Men vil Du øve Sømands Daad,  
Maa Sømands Skik Du lære:  
At bære Omsorg for Din Baad,  
Din første Pligt maa være.  
Sejl dristig kun, men med Forstand,  
Og — før Du lægger ud fra Land —  
Bedøm, hvad Sejl Du fører kan  
Og sæt, hvad Du kan bære.

Og kommer Du i fremmed Havn,  
Dit Fartøj at fortoje,  
At værne om vort gode Navn,  
Det bør Du passe nøje.  
Benyt, hvad Dit af Lærdom fik,  
Du véd jo, at hver Knob og Stik  
Bli'er Genstand for en skarp Kritik  
Af øvet Sømandsøje.

Vid, hvor Du lander fjern og nær,  
Den Sømand straks Dig pejer,  
Han vogter nøje paa din Færd  
Og smiler, naar Du fejler.  
Det plirer i hans Øjekrog,  
Han puffer sindig til sin Pog  
Og hvisker i sit lure Sprog:  
Du slikken »Søndagssejler«.

Amatør.



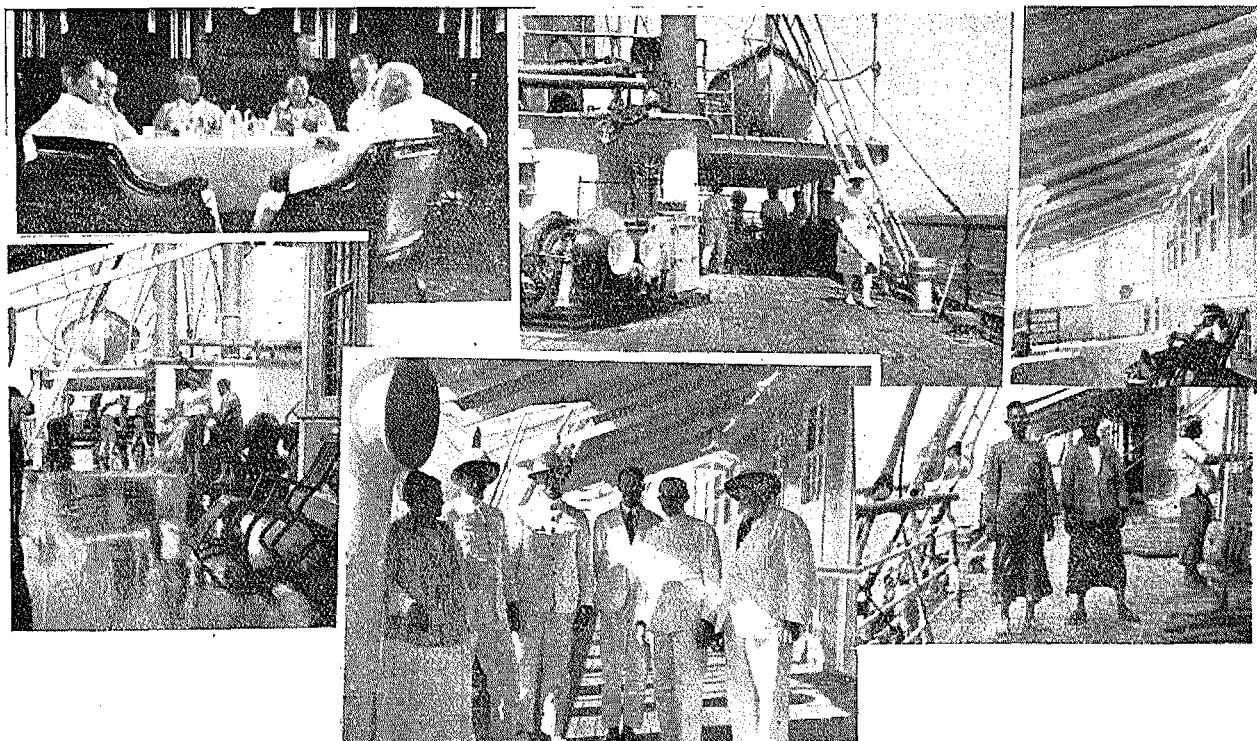


## Billeder fra Overpræsident Jensens Rejse til Orienten.

I Fortsættelse af sidste Nr bringer vi hosstaaende en Række Fotografier fra Eventyrlandene mod Øst. Som vore Læsere erindrer, har vi af og til under Titlen »Sømandens Billedbog« bragt Billeder derudefra, hjemsendt eller overladt VIKINGEN af dens Venner paa Langfart, og hosstaaende Billeder kunde forsaaavidt komme ind under samme Betegnelse. Men da Overpræsidenten ikke er Fagmand, ikke Sailor, indtager hans Billeder jo alligevel en anden Plads. Dog, da han paa Rejsen har delt ondt og godt (forhaabentlig kun godt) med Indbyggerne i det lille Rige, der hedder »Skibets Verden«, er det allige-

vel en Hilsen derudefra og dobbelt interessant bl. a. fordi, skal vi sige, Overpræsidenten har haft længere Landlev end almindeligt er.

At Sølivet har været Overpræsidenten en stor Nydelse ses bedst af de hosstaaende Billeder, taget ombord i »Fiona«. Øverst tilvenstre ses det hyggelige Kahytsinteriør, hvor Overpræsidenten og hans Frue indtager Middagen i Selskab med Skibets Officerer. I Midten foroven ses et muntert Parti Skibstennis, hvor Boldene »skubbes« henad det hvidskurede Dæk. Det gik nok ikke an at anvende Ketscher og Net her, saa vilde der gaa for mange Bolde udenbords, og Hagerne fik sikkert Tandpine. Tilhøjre foroven ses en behagelig Liggeplads i Skyggen i Læ af den høje Salonbygning, det er Yndlingsplads for Overpræsidentens Frue. I Midten forned er de prominente Passagerer og Officererne klar til at gaa i Land iført Tropetøj. For os herhjemme, der er vant til at se Overpræsidenten i højtidelig »Sort«, er det helt opmuntrende at se vor By's Præsident i et saa udpræget Sommerdress. Selv Overpræsidentens karakteristiske hvide Flip lyser op. Men omme om bagbord (d. v. s. paa Billedet nederst tilvenstre) har Overpræsidenten med sit Kamera foreviget en hyppig Scene paa Varmen: Dækket spules. Heldigvis er det ikke en »Brækker«, der faar Dækket til at ligne en Indsø. Nederst tilhøjre har Overpræsidenten »taget« et Par arabiske Stewedore-Formænd, saa har de hjemlige Kolleger noget at kigge paa til Sammenligning.







Men der er ingen Tvivl om, at Stewardere-Formand Petersens Kone paa Kristianshavn vil ikke bytte; derimod kan det godt være, Abdul Ahmets Kone Nr. 3 vilde synes bedre om Hr. Petersen heroppe mod Nord.

Paa det næste Billede er vi i Singapore. For den, der med Byer i Orienten forbinder noget eventyragtigt og gammeldags, vil disse Billeder være en Overraskelse. Snarere kan man vel sige, at Orientens store Byer er Modsætningernes mest karakteristiske Udtryk. Oldtidens og Orientens sære Mystik og tusindaargamle Skikke mødes her med Vesteuropas mest moderne Opfindelser og skaber her en Vexelvirkning, ingen europæisk By kan opvise Magen til. Paa hestaaende Billeder ses foroven t. v. og forneder t. h. karakteristiske Gadepartier i Singapore, rene Kolonihave-Idyller, dog kan Sørensen herhjemme ikke flutte sig med  $\frac{1}{2}$  Palmetræer lige udenfor Huset; til Gengæld er han maaske mere tilfreds med et Hyldetræ og et ordentligt Kloakanlæg, fremfor et stillestaaende Vandløb, der i Tørketiden er fyldt med Mosquitos og Urenheder. Den typiske Rickshaw mødes med Bilerne paa Parkeringspladsen paa Raffles Place, og Biografteatret (for-

neden i Midten) giver ikke vort Paladsteater noget efter, tværtimod.

Paa det tredje Billede har vi igen Modsætningerne i Renkultur. De smaa Drengene har faaet sig en Skal varm Mad hos den vandrende Gadehandler, og paa Billedet ved Siden af ser vi Sultanpaladset i Selangor Klang. Nedenfor rider Sultanen med sit Følge ud til Jagt. At ride er saa meget sagt, thi paa en Elefantryg gaar det ganske vist i Bølgegang, men Saddelen er en bekvem Liggestol. Den tamme Elefant ledes ikke ved Tømme, men af Rytteren, som har taget Plads paa Elefantens Skulderparti og leder Dyrets Retning med en Stok eller Tilraab. Nederst tilhøjre ses en Dreng-Klasse af smaa Malayer; den vesteuropæiske Visdom rykker frem.

Billederne tilvenstre viser to typiske Gadepartier i Singapore. Paa det øverste skimtes i Baggrunden Taarnet paa Biografteatret, i Forgrunden staar en Malay-Betjent og løfter højre Arm og Haand til et advarende Stop. Ogsaa her mødes Richshaw's med moderne Biler. Paa det nederste tilvenstre har vi en Forstadsgade i Singapore. Her ses Fordvogne i fuld Fart mellem høje Rækker af Palmer eller de indfødtes Hyt-





ter. Et Stykke inde i Billedet skimtes en Malay paa Cykle.

Kulturen skrider fremad, og en skønne Dag ser

vi vel Aberne køre paa Cykle, i Ford eller Rolles-Royce eller goatere en spændende Film paa the mowing-picture-teater.

#### El dristigt Forsøg.

For ca. halvanden Maaned siden strandede paa Reykjanæs, Islands sydvestligste Pynt, en islandsk Trawler »Asa«. Svitser sendte sin Bjærgningsdamper »Geir« derpå for at bjerge Trawleren, men »Geir« kunde intel udrette. Nu har Forenede Bugsererselskaber besluttet at vove Forsøget. Dets Bjærgningsdamper »Ulfe« afgik forleden til Island, ført af Kaptajn Easmussen med Kaptajn Knudsen som Bjærgningsekspert.

Lykkes Forsøget, der vel nok må karakteriseres som dristigt, venter der Bugsererselskabet en mægtig Bjærgeløn. »Asa« er vurderet til ca. 400,000 og er et fuldstændigt nyt Skib. Reykjanæs har Ord for at være en saare farefuld Kyststrækning. Den har krævet utallige Strandinger af Skibe, hvoraf ingen nogen Sinde er bleven bjærget. Naar man haaber, det skal lykkes i dette Til-

fælde, skyldes det den Omstændighed, at »Asa« blev baarct ind over en Klippe, da den strandede, og denne Klippe beskytter den mod Søen.

#### Vore Nolfi-Præmieopgaver!

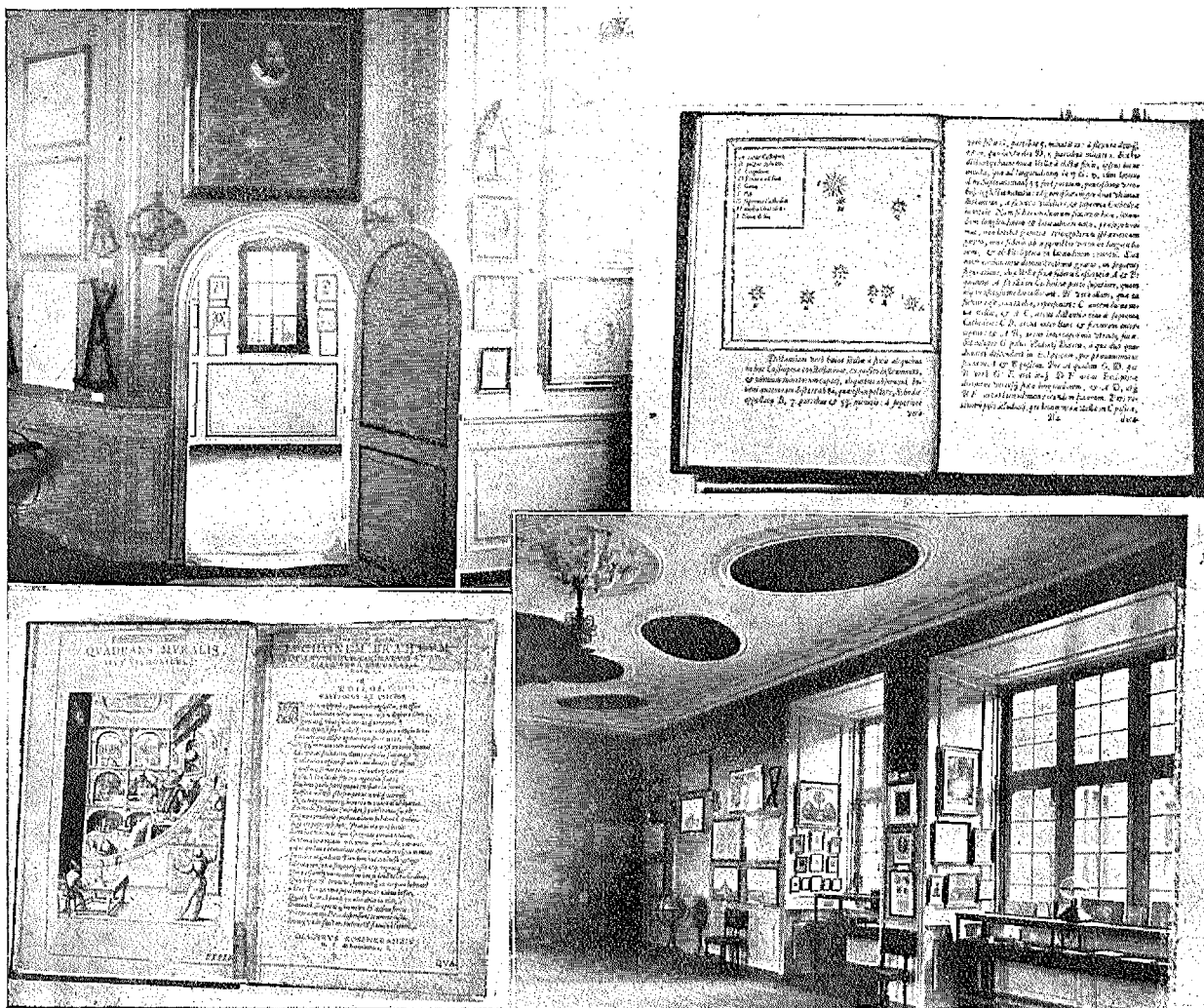
Vor Nolfi-Præmieopgave vinder flere og flere Venner, større og større Tilslutning. Vi meddeler her Navnene paa de heldige Vindere:

1. Præmie: 1 Nolfi Klapstol vandtes af  
Eisker Ole Nielsen, Hojerup pr. St. Hedinge.
2. Præmie: 1 Aargang af »VIKINGEN« vandtes af  
D. Torre, Lundeborg, Gudme.

Løsning var: Vandret: Tom. Søm. Æde. Ida. Pen. Ved. Eks. Saa. Rak. Aas. Royal.

Lodret: Tæpper. Ode. Men. Siv. Ode. Madras. Kar. Sko. Saa. Aal.





Øverst t. v: Tycho Brahe Salen paa Kronborg med Tycho Brahes Portræt; t. h.: Tycho Brahes Bog om »Den nye S-jerne«, udgivet 1573. Med store Bekostninger er dette sjældne Pragtværk sikret Søfartsmuséet af dets Venner. Nederst t. v.: Billede af Murkvadranten paa Uranienborg og Tycho Brahes Portræt. Tilhøre Brahe Salen med den astronomisk-nautiske Afdeling.

## Tycho Brahe og Kronborgmuséet.

Vi har til Stadighed i de senere Aar omtalt Helsingør, Jubilæet, Kronborg og Muséet i Forbindelse med de Festligheder, Byen byder paa nu til Sommer, og ikke mindst har vi dvælet ved den maritime Side af Sagen.

Som det yderste og stolte Vartegn for Skibsfarten staar Kronborg, og med Slottet *Handels- og Søfartsmuséet*, hvorfra vi ovenstaaende bringer nogle Billeder fra Tycho Brahe-Salen.

Det var Beregningen og Omtalen af den nye Stjerne i Stjernebilledet Cassiopeia, som gjorde Tycho Brahe berømt, men paa mange andre Maader indenfor Datidens Astronomi indlagde Brahe sig Fortjeneste, bl. a. bestemte han Aarets Længde paa indtil et Sekunds Nøj-

agtighed. Endvidere paaviste han — i Modsætning til Datidens Anskuelse — at Komæterne var Himmellegermer, længere borte end Maaner, og samtidig fremsatte han sit Tychoniske Verdenssystem — stærkt i Modsætning til det kopernikanske — og hævdede, at Jorden er Verdensaltets faste Centrum, hvor omkring Maanen bevægede sig, meders den bevægelige Sol er Centrum for alle Planeters Bane.

Tycho Brahes Virke falder sammen med Tiden for Kronborgs Tilblivelse. Frederik II, der byggede Slottet, var Brahes gode Ven, det samme gælder i endnu højere Grad Christian IV, og Brahes Navn er derfor nøje knyttet til det minderige Slot og vor Skibsfart.



# Kaperfregatten „Cort Adeler“.

Af Kay Bansen.



Der var engang — ja, det lyder som et Æventyr, — at det største danske armerede Skib, som krydsede i vore Farvande, var en *Kaper*. Englænderne havde raseret Rheden og Holmen, og vor Flaade bestod endnu Aaret efter kun af Smaafartøjer, naar man ikke medregner et Par Blokskibe og Defensionsskibe, som ikke forlod Københavns Rhed. De eneste søgaaende Krigsskibe, som undgik Katastrofen 1807, var som bekendt Linieskibet »Prins Christian Frederik«, der blev ødelagt ved Sjællands Odde 22. Marts 1808, og Fregatten »Diana«, som havde været paa Vestindietogt og 1809 paa Hjemrejsen blev beslægtet i Spanien. Det var den sidste Fuldrigger, og Flaaden fik ingen igen før »Najaden« løb af Stabelen i 1811.

Danmark fik i den trange Tid en Art »frivillig Flaade«, der dog ikke som Marinen skulde tage de drøje Knubs og tjene som Værn og Værge for

Fædrelandet i første Række; men som skulde gøre Fjenden al mulig Afbræk og Skade. Den fik ingen Tilskud fra Staten, men maatte leve helt og holdent paa Fjendens Bekostning. Det var Kaperfaaden. Regeringen udstedte fra Slutningen af 1807 en Mængde Kaperbreve, og private Rhedere og Interessentskaber udrustede Kapere i stort Antal. Alene fra København udgik i Løbet af Krigen flere Hundrede.

Det var mest Smaafartøjer med en eller to Kanoner, men der var ogsaa større Skibe iblandt, saaledes adskillige Skonnerter og nogle Brigger. Af Fuldriggere var der dog kun én, — og det var »Cort Adeler«, som vi her skal fortælle om, og det opnaaede som sagt den Ære for Tidsrummet 1808—09 at være det største armerede søgaaende Skib i gamle Danmark.

Det var et »Interessentskab«, som udrustede Fregatten. Lederen af det store Foretagende var den berømmelige Koffardikaptajn Jens Lind, »Fløjels-Lind«, som blev en af Kapervæsenets Matadorer baade som Kaperfører og Rheder af talrige Fartøjer. Der skulde en rask og ihærdig Mand til at lede et saadan Privatforetagende: at udruste en Fuldrigger til en Kaper paa 20 Kanoner, men det skete med mærkelig Hurtighed og Dygtighed. Allerede 27. Februar 1808 var alt klart ombord, — Kaperbrev, alle Papirer og Formaliteter i Orden og Fregatten rede til Kryds med 93 Mands Besætning. Udrustningen var ganske orlogsmæssig, og Lind havde f. Eks. sine flot udhalede Sluproere, der ikke stak op for nogen Orlogskaptajns.

Officererne var Sekondtkapt. Christian H. Jørgensen, Overstyrmand P. F. Ohm, 2 Priskekaptajner, 3 Styrmande, 2 Prisemestre og en »Doctor«. Der var 13 »Officianter« og Besætningen bestod iøvrigt af 29 Matroser, 31 Halvbefarne og 6 Dreng. Størstedelen af Mandskabet var Folk, der havde været ude med Ostindie- og Kinafarnerne og var Søfolk af den rette Slags, ligesaa kendte med Sejl og Aarer som med Kanoner, og der blev fra første Færd lagt Vægt paa Indøvelsen af Følkene i alt, hvad der hørte Kaperiet til, Sømandsskab, Kanonbetjening og Øvelser med Haandvaaben, Huggerte, Pistoler og Entrebiler.

Lind var en forvoven Gut, men han holdt sig



dog hovedsagelig til Farvandene omkring Hovedstaden, og krydsede særligt i Sundet og i Kattogat med Station i Helsingør, hvor Kronborgs Kanoner og Kanonbaadene var rede til yde ham Hjælp. I Foraaret 1808 gjorde han flere Priser, som lykkeligt indbragtes til Helsingør og København, og flere Gange konvoierede Fregatten hele Flotiller fra Helsingør til Hovedstaden, saaledes 16. Juli syv Priseskibe paa en Gang. Ved Helsingør, hvor man gav Kaperskibet Kælenavnet »Den spanske Fregat«, laa det i Reglen opankret ved Byens sydlige Batteri.

Fjenden havde et godt Øje til den store Kaper, og den blev ofte forfulgt, men først langt hen paa Sommeren kom den for Alvør i Ilden. Englænderne havde bestemt dens Undergang, og i August blev der fra Orlogsskibene ved Helsingør gjort rede til en Overrumpling paa »Cort Adeler«, der nu saa længe havde været Fjenden en Torn i Øjet.

Det var om Aftenen den 20. August 1808. Paa »Cort Adeler« havde man ingen Anelse om, hvad der forestod. Det var usædvanligt mørkt, og man havde derfor hængt Entrenættene ud. Besætningen var gaaet tilkøjs paa nær det sædvanlige Vagthold. Jens Lind var dog paa Dækket, da den danske Patrouillebaad passerede og Fregatten blev raabt an. Netop som Aarslagene var døet hen, skimtede Udskiggen et andet roende Fartøj og varskoede Kaptajnen. Lind raabte straks Baaden an, og der blev svaret: »Parol«. Det forekom Lind noget mistænkeligt, og han forlangte Feltraabet. Der blev givet et uforstaaeligt Svar, og Røringen fortsattes, — mærkeligt lydløst. Senere fik man at se, at Englænderne havde omvundet Aaretolene med Uld.

Den vagthavende Styrmand mente, at det var en af Kanonbaadene, der foretog Øvelse eller var paa »Spejdetur«, og han fraraadede Lind, der straks vilde begynde Skydningen, fordi Svaret ikke var rigtigt og klart, at gaa skrappt til værks. I samme Nu saa Lind en meget stor Barkasse, bugserende en anden, nærme sig, og han kommanderede øjeblikkelig alle Mand paa Dækket og klart Skib og sendte Styrmanden og tre af Vagtfolkene med Jollen til Land »til Varsel og for at faa Understøttelse«.

Folkene var knapt kommet af Røjerne og havde faaet fat i deres Klæder og Vaaben, før Fjendens Baade, — der var tre, bemanded med halvandet Hundrede Mand —, skurede mod Fregatten. Der var endnu kun 13 danske Gaster paa Dækket, da man hørte Entrebilerne blive hugget i Plankerne, og Entringen begyndte. Baads-

mandspiberne skingrede, Geværskud knaldede fra Barkasserne, Kommandoraab rungede, og samtidig myldrede Kaperens Gaster op ad Lugerne og til Rælingen. Op over Støjen lød en Englænders Stemme nede fra Mørket: »Her er Djævelen tordne mig ikke godt at entre, — her er Entrenæt«, og Linds: »Rask Gutter! De skal ikke tage Cort Adeler!«

De danske Gaster, der saa ublidt var vækkede, lod sig ikke forbløffe og slog og stak, hvad der viste sig over Rælingen, med deres Huggertter og Økser. Paa et Øjeblik var Englænderne oppe — fra alle Sider, syntes det. 3 Mand huggede løs paa Ankertovet for at kappe det, og 8 hang i Galionen, men her var særlig Baadsmand Ole Thorsen og Matrosen Engstrøm paa Færde, og Englænderne »drattede som Fluere«. Der var knap Tid til at bruge Pistoler og Geværer. Det var de blanke Vaabens Dyst, kun fra Barkasserne skødes der endnu op over Rælingen, men hvor et Hoved eller en Arm kom frem ved Entrenættet, fulgte et Hug, et Stik — og saa et Skrig og et Fald.

Paa tyve Minutter var Kampen endt. Englænderne tyede til Baadene igen og satte fra. De danske Gaster fo'r da til Kanonerne, og Kardætskerne fulgte Fjenden paa Vej. Efter et 24 Pd.s Karonadeskud med Kardætsker lød et »Vraal« fra de flygtende Baade, saa at det kunde høres langt væk. — Senere fortalte Skildvakterne helt ude paa Lappen om dette »Vraal«; Skuddet maa have gjort en frygtelig Virkning.

Nu blev der tilmed Liv inde paa Stranden. Helsingør var kommet paa Benene. Der lød 2 Skud ud i Mørket fra Smedehavens Batteri, og Kanonbaadene kom til, men da var Barkasserne allerede ude i rum Sø, og Mørket hindrede Forfølgelsen. Man fandt Splinter og nogle omkringdrivende Aarer, — men Fjenden undslap. Fra Kaperen gav man dem et dundrende Hurra med hjem.

Takket være Entrenættet var der paa dansk Side kun fire saarede, hvoraf kun den ene var slemt »kvæstet«. Det var en Neger, »sort af Farve, men rask af Mod, og brav som dansk«, siger Beretningen. Han havde faaet en Kugle gennem Brystet og døde senere. Kaperens Takkelage var noget forskudt ved Skydningen med »Muskedonnerne« fra Barkasserne, men det var kun lidt i Forhold til Fjendens Tab. Der fortælles, at »alle Sabler og Bajonetter var blodige og hele Finkenettet fra Agter af og til Storrøstet paa Kaperen var fuldt af Blod«

Beretningen om den ærefulde Kamp gik viden



om Landet og skaffede Lind og hans Kapere et berømmeligt Navn.

I September 1808 blev Poul J. Bern Kaptajn paa Fregatten, medens dog Jens Lind vedblev at være Øverstbefalende. Bern havde da allerede selv haft Kaper i Søen, nemlig »den flyvende Fisk«, som han havde ført med ganske godt Held, men kort efter Arsættelsen som Kaptajn paa »Cort Adeler«, blev han syg og maatte tage Op- hold i Land.

Synderligt blev der ikke udrettet om Efter- aaret. Det viste sig mere og mere, at den hel- digste Type for en god Kaper var Skonnerten el- ler Kutteren! Brigger og Fregatter var for tunge og uhandlelige og for udsatte for de store Knubs. Da Vinteren kom, gik det hele istaa. Vinteren 1808—09 var den værste Isvinter, man i uminde- lige Tider havde haft. Fregatten frøs inde ved Trekroner, og Uge efter Uge slæbte sig møjsom- meligt hen for Folkene ombord, der stadig maatte gøre omhyggelig Vagttjeneste og iøvrigt ikke hav- de andet at gøre end at skaffe Proviant over Isen fra Byen.

I Begyndelsen af Januar kom en Konvoj af Skibe under engelsk Bedækning ind i Sundet, men skruedes af Isen ind imod Saltholmen, hvor Skibene blev liggende fast. Ved Efterretningen herom sendte Bern straks Ordre ombord til sin Næstkommanderende, Overstyrmand Niels P. Lund, om at sende Baade med Folk paa Togt over Isen. Det tidligt indtrædende Mørke hindre- de da imidlertid videre Foretagender.

Dagen efter, den 8. Januar, afgik en Ekspedi- tion fra Fregatten; en fladbundet »Lastchalup«, bemandet med 2den Styrmand, Ole Thorsen Lund, (den kække Baadsmand Ole Thorsen, som var blevet forfremmet), Pristemester Birck og 16 Matroser. Bevæbningen var »2 Muskedonnere, 6 Rifler, 8 Skydegeværer, 20 Pistoler og 18 Sabler«. — Konvojen var da drevet mere Syd paa, og Ka- pergasterne maatte med største Besvær og Livs- fare slæbe Baadene over den uregelmæssige Is- flade til langt ned mod Dragør, før Baaden kunde faa Vand under Kølen.

I Forening med Kaperfører Thiesen og hans Folk bordede de saa tæt Øst for Saltholmen en Galliot paa 130 Kommercelæster, »Johanne Flo- rentine« af Danzig, der viste sig at have engelske Papirer. Ladningen bestod af Jern og Hamp til en Værdi af 100,000 Rdlr. Isgangen tog nu til, og de danske Gaster drev med Prisen Syd paa ned i Køgebugt, og man kom derved lykkelig bort fra et armeret svensk Skib, som havde ligget i betænkelig Nærhed af det tagne Skib. Besætnin-

gen paa Prisen, 20 Mand, blev sat iland og over- givet til Kysmilitsen, men der gik flere Dage in- den Skibet kunde blive bragt ind til Stevns og blive losset.

Medens det drev om i Køgebugt, kom det paa nært Hold af et andet Skib af Konvojen, den rus- siske Fregat »Nadeshda« paa 200 Kommercelæ- ster, — og Kapergasterne satte sig da ogsaa i Be- siddelse af det. Skibets Besætning taite 32 Mand, men disse var saa forkomne, at de var ude af Stand til at forsvare Fregatten. »Nadeshda« var et berømmeligt Fartøj, som i sin Tid havde ført 32 Kanoner og havde deltaget i Krusenstjernes Verdensomsegling, men nu var det narmeret og gik i Fragtfart. Ladningen var meget værdifuld, men den blev ikke »reddet«. Kapergasterne ar- bejdede med det Dag og Nat, for at det ikke skulde skrues af Isen og drive bort; endnu 30. Januar sled man i det for at bjærge den gyldne Fangst, men Skibet blev omsider omtrent skaa- ret midt over af Isen og maatte forlades. Det drev over mod Svenskekysten, men kom igen tilbage, og 18. Februar blev det set drivende for sine Un- dersejl langt ude i Søen udfor Stevns. Formo- dentlig er det saa gaaet tilbunds. Det var ikke lykkedes at faa bragt synderligt iland af Lad- ningen, der bestod af Hør, Talg og Voks og blev anslaaet til at være sine 200,000 Rdlr. værd.

— — Isgangen, som drev Sluppen og Priserne Syd paa, fik ogsaa sit Tag i selve »Cort Adeler«. Den 11. Januar 1809, mens Folkene fra Kaperen gjorde det gode Bytte i Isen i Køgebugt, blev den selv et Bytte for Isen. Ankertovene sprang, og Fregatten drev. Besætningen ombord stod saa godt som hjælpeløs overfor Elementerne, og fra Land kunde man intet udrette. I Isens vældige Favntag droges den med Syd paa, og de Ombord- værende maatte tage, hvad der kom. Farten gik langsomt, men sikkert, Ødelæggelsen i Møde. Men haabede en Tid at komme i rum Sø, men i Flinterenden skruede Isen, og Fregatten drev ind mod Kastrup og pressedes op paa Grunden. Den kæntrede over og blev Vrag.

Mandskabet reddedes, og ved Aftentid hørte Isgangen op. »Cort Adeler« var da saa medtaget, at den ikke daede til andet end Ophugning. Hel- digvis laa den saaledes, at alle Kanoner og Haand- vaaben, al Ammunition og Størstedelen af Skibs- inventaret kunde bjærges. Den 1. Marts solgtes først Vraget og derefter alt øvrigt, hvad sælges kunde, paa Kastrup Værk.

Kaperfregatten døde saaledes »Straadøden«. Det var Elementerne og ikke Fjenden, den maatte bukke under for. Men Rhederiet og Besætnin-



gen kunde være tilfreds med den. Den havde udfyldt sin Plads — og paa selve sin Dødsdag havde dens Folk et nyt Skibsdæk under Foden, — Prisen, som var taget ved Baadekspeditionen fra

»Cort Adeler«, og som velbeholdent laa ved Stevns. De kække Kapergaster havde taget Bod, hvor de fik Bane.

### Tragedien i Fyrtaarnet.

Som Kontinentets yderste Forpost ligger ud for Vect-frankrig paa den næsten utilgængelige Ø Vielle et Fyrtaarn. Landet er øde og trist, og kæmpehøje, stejle Klipper gør det utilgængeligt fra Atlanterhavs-Siden. Der lever her kun faa Mennesker, og hele Egnen er meget fattig. Naar Stormen raser, er det umuligt at komme gennem Brændingen, og det er ogsaa umuligt at opretholde Forbindelsen med Fyrtaarnet. I Fyrtaarnet lever to Mænd, Mandolini og Terrachi, og disse to Mænd havde sidst set et Menneske i Slutningen af December i Fjor, da en Fisker bragte dem deres Proviant. Siden da har Stormen raset uafbrudt, og hele den nederste Platform har bestandig været oversvømmet, saa ingen har været i Stand til at nærme sig Fyrtaarnet. Inde paa Land var man ikke urolig, saa længe man hver Nat saa Lyset fra Taarnet og hørte Sirenen. Men en Nat var der mørk i Taarnet, og man samledes paa Strandbredden. Det varede dog kun en Time, saa begyndte Lyset igen at skinne; men Lyset var dog mærkværdigt usikkert, og man hørte overhovedet ikke Sirenen. Da Dagen brød frem, blev der hejst Nødsignal ude paa Taarnet.

Man vilde bringe Hjælp; men to Redningsbaade forliste under Forsøget. Endelig blev der en Pause i Stormen, og en Fisker og en Gendarm forsøgte at arbejde sig gennem de høje Bølger. Det lykkedes dog ikke at naa helt hen til Fyrtaarnet, men ved Hjælp af en Raket fik man Forbindelse med det. Det var ogsaa i sidste Øjeblik; thi en af Mændene kunde ikke tale. Han var afmagret og syg og paa Grænsen af Vædvid. En Dag var han besvimet da han skulde tænde Fyret. Han blev da plejet af sin Kollega, som havde fortsat Tjenesten Dag og Nat, og i de sidste 14 Dage havde han udelukkende levet af Vand og tørt Brød. Til Slut var han ogsaa selv blevet saa udmattet, at han maatte bruge flere Timer til at rengøre Lampen. Begge Mændene blev bogstaveligt talt reddet i sidste Øjeblik. De har begge deltaget i Krig og er Invalidere.

*Dømt for Forsøg paa at redde et Skib. — »Daarligt Sømandsskab«. — En Dømfældelse som i Søfartskredse ventes med allerstørste Interesse.*

Thurø-Skonnerten »Willemoes« stødte sidste Aar i Maj i Farvandet mellem Møen og Børnholm sammen med en af D. F. D. S.s Dampere.

Motorskonnerten førtes af Styrmand Rasmussen, og der blev af det Offentlige anagt Sag mod ham for daarligt Sømandsskab. Anklagen gik ud paa, at han havde overtraadt Søvejsreglernes Paragraf 16 ved ikke at have ladet Skibets Motor standse og ved at have ændret Kurs. Sagen blev behandlet ved Sørættens i Svendborg.

Styrmand Rasmussen indrømmede, at han havde overtraadt Paragraf 16. I denne heds det:

Ethvert Skib skal under Taage, Tykning, Snefald eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart under om-

hyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold.

Et Dampskib, der tilsyneladende foran Tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilsteder det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi.

Men Styrmander gjorde gældende, at den Manøvre, som han foretog — hvis den var lykkedes — var eneste Mulighed for at undgaa Sammenstødet.

Motorskibet holdt sig iøvrigt de andre Bestemmelser efterrettelig. Paa Grund af Taagen sejlede det med kun halv Kraft.

Fra Anklagemyndighedens Side henvistes til, at en Overtrædelse af givne Bestemmelser er en Overtrædelse. Fodgængerne skal respektere Færdselsloven, Bilerne Billoven og Søfarende de internationale Søvejsregler.

Det vil med andre Ord sige, at saafremt Styrmand Rasmussen havde fulgt Reglerne og i den vanskelige Situation ikke foretaget en Manøvre, der havde til Hensigt at redde Skibet og vilde have gjort det, hvis den var lykkedes, saa vilde der ikke være blevet rejst Tale imod ham.

Det lyder meget mærkeligt, men det er sandt.

Ved Retten i Svendborg blev han frifundet.

Men nu har Statsadvokaten krævet Appel, og i nær Fremtid kommer Sagen for Landsretten.

Man forsikrer os, at det ikke er, fordi man vil Styrmand Rasmussen til Livs. Nej, nej, men det er et *Principspørgsmaal*.

I Søfartskredse mødeser man Landsrettens Afgørelse med den allerstørste Interesse.

*350,000 Kr. i Erstatning. — Den største Erstatningssag, Islands Højesteret endnu har beskæftiget sig med.*

Den islandske Trawler »Skallagrimur, der tilhører Trawler-Rederiet Kveldurfur i Reykjavik, paasejlede Natten til den 29. December 1924 den norske Damper »Benedicte«, der kulastet laa til Ankers paa Reykjaviks Yderred. »Benedicte« sank som Følge af Paasejlingen, og dens Rederi gjorde Erstatningskrav gældende overfor Trawlerens Reder, idet Nordmændene hævdede, at Ulykken helt igennem skyldtes »Skallagrimur. Erstatningskravet blev sat til 550,000 Kroner.

Sørættens i Reykjavik gav for saa vidt Nordmændene Medhold, idet den dømte Trawlerens Reder, Hr. Olafur Thors til at betale 425,000 Kr. i Erstatning foruden Sagens Omkostninger. Afgørelsen blev appelleret til Islands Højesteret, der forandrede Dommen derhen, at Olafur Thors skal udrede en Sum paa ialt 350,000 Kr. til Nordmændene, hvoraf de 200,000 Kr. gaar paa selve Dampere, de 150,000 paa dens Last.

Sagen er den største i sin Art, som den islandske Højesteret hidtil har beskæftiget sig med.



# UNDER KINESISK FLAG

AF KAPTAJN CARL LARSEN

Foruden de i de foregående Blade omtalte Inspektionsskibe »Ping-ching« og »Lushsing« ejer »The Chinese Maritime Customs« 2 Krydsere, »Chuentiao« og »Likin«, og op til 1917 et Søsterskib til disse to »Kaipan«, denne sidste blev i nævnte Aar solgt til det britiske Admiralitet og sendt til en eller anden Krigsskueplads, vistnok Persiske Gulf.

Dette Salg vakte lige i Øjeblikket stor Skuffelse blandt »The foreign marine staff«, som Europæerne i disse Skibe officielt benævnes; man förstod straks, at en Commander (Charge for disse Skibes Chef) maatte gaa tilbage til 1. Officer, og saa fremdeles nedad, og det samme gjalt naturligvis for Maskinpersonalet, men ikke nok med det, der blev et Skib mindre i denne lille Flaade, som gjorde Avancementet langsommere.

»Likin« og »Kaipan« var i mange Aar stationeret i Hongkong, og deres Ilverv dér var at »forsøge« at opbringe nogle af de mange Salt- og Opiumsmuglere, der, som enhver ved, færdes over hele Kinakysten.

Med dette Formaal for Øje var de armerede, havde hver 24" Armstrongs Eagladekancer og adskillige hurtigskydende Kanoner, desuden var hver Mand forsynet med en Martini-Henry Riffel.

Disse Skibe var ikke populære blandt »The foreign Marine staff«. — Bekvemmelighederne var meget slette, passede slet ikke til Klimaet, som paa de Trakter maa betegnes for daarligt. Officerskahytterne var placerede rundt Messen under Hoveddækket, og da Køøjnene kun var to Fod over Vandfladen, turde man ikke aabne dem, saa i Sommertiden var det umuligt at opholde sig under Dækket. Man spiste og sov paa Dækket.

Kaptajnen derimod svælgede i Kubikmaal, havde hele Poopen for sig — Salon, Sovekahyt, Badeværelse — en rigtig moderne Lejlighed, som vi Dæksofficerer ikke misundte ham; vi haabede alle, at vi en Gang skulde flytte op i den, saa det var ikke værd at sige for meget.

En Forflyttelse til et af disse Skibe modtoges altid med blandede Følelser — en saadan Forflyttelse rygtedes altid længe i Forvejen. Coast Inspektorens kinesiske Sekretær var ikke altid saa diskret, — men naar den endelig — skriftlig — blev mødtaget ombord som en uomstødelig Kendsgjerning forsynet med C. I.'s Segl og Underskrift, og var det et populært Messemlem, der skulde afsted, saa vidste man, at Diskussionen vilde trække i Langdrag ved Middagen og længe efter. Ingen tænkte paa at gaa i Land, der blev ikke sagt mange blide Ord om C. I., og Hongkong fik ikke Rejsbureau-Berømmelse, og hvad Udtalelserne om »Kaipan« og »Likin« angik, vilde de være nok til at faa Skibsbyggerfirmaet Armstrong's Konstruktører til at blegne. — Naa, under al denne Diskussion var der vel nok en eller anden der tænkte sit, og som denne Forflyttelse kom godt til Pas, mar var jo ikke alle lige henrykte for hinanden, — disse Gnidninger kendte Coast Inspek-

tører nok, og indrettede vel Forflyttelserne derefter. —

Efter at have forrettet Tjeneste ombord i Krydseren »Chuentiao« — udelukkende beskæftiget med Opmaaling, i 2 Aar som 3die Officer — slog mit Skæbnes Time; jeg blev forflyttet sydpaa til Kaipan, denne lille uventede Overraskelse fik jeg som sædvanlig først igennem C. T.'s Sekretær, som jeg mødte paa Shanghai Racecourse, hvor han — naturligvis ligesom vi andre — var ude for at blive af med nogle Dollars, og faa Dage efter fik jeg den officielt paa sort og hvidt; men der var lidt ekstra, nemlig Forfremmelse til 2den Officer. Naa, jeg var nu nærmest ligeglad hvor jeg befandt mig, de før omtalte slette Bekvemmeligheder kunde ikke skræmme mig. Haabet om engang at kunde flytte op i Chefens Kahyt, forlod mig ikke, det gjaldt bare om at vente. Forfremmelsen til 2. Officer var da allerede et Trin op, og forresten længtes jeg efter lidt Forandring og nogle nye Oplevelser, jeg kendte Hongkong ud og ind, havde før Aar tilbage taget Styrmandseksamen dér, saa jeg var tilfreds med min Lcd.

Efter et Par Dages Ferie afrejste jeg med Messageries Martimes Liner »Yarra« til Hongkong; her ombord fik jeg en lille Smag paa, hvorvidt forskelligt Skibsbekvemmeligheder kan være, og da jeg sad i det elegante Rygesalon og nød min »Aften-Dinner« Cigar, tænkte jeg med Vemod paa mit fremtidige Hjem.

Naa, denne Eerlighed fik snart Ende — at »Yarra« var let paa Sejlerne, saa jeg straks paa de forskellige gamle kendte Punkter vi passerede, der gik i det hele taget altfor hurtigt; et Par Dage til her ombord kunde have været ganske behageligt.

Den sidste Morgen ombord blev jeg vækket ved at faa en Bog i Hovedet og mærkede med det samme, at vi slingrede, jeg tørnede ud og kiggede gennem Køjet og saa, at vi havde frisk Kuling med høj Sødønning; som gammel Kirafferer kendte jeg straks de ufejlbarlige Symptomer paa en Taifun.

Da jeg kom op paa Dækket, saa jeg Maglan Fyrstation ret forude og ønskede i mit stille Sind Kaptajnen »Til Lykke« at vi var naaet saa langt og kunde naa at komme i Havn inden Uvejret brød løs. Lidt efter passerede vi gennem Lyemun Pass., og nu saa vi ganske rigtig den røde Kegelingle fra Signalmasten paa Blackhead Hill den betød »En Taifun nærmer sig Kolonien og vil sandsynligvis foranledige en Storm i Hongkong inden 24 Timer«. Da vi løb ind i Havnen fandt vi den omtrent tom; Skibe en enhver Art havde allerede søgt Sikkerhed for det kommende Uvejr. Yagtskibet »Tamar« havde omtrent hele Havnen for sig selv, den maatte blive hvor den var og røde Stormen af.

Jeg spejdede rundt efter mit Hi, og det tog mig lang Tid førend jeg fik Øje paa det; endelig saa jeg dem begge ligge langtovre under Fastlandet, men hvilken der var »Kaipan«, var umuligt at sige, de lignede hinanden som to Swaner.

Tanken om Besværlighederne med at komme i Land.





Perspektiv over Hongkong Havn. Byen i Forgrunden hæver sig terrasseformig op langs

slog straks ned i mig. Naa, heldigvis fik jeg ikke lang Tid til at reflektere over dette Problem, for en Dampbarkasse med det kinesiske Flag vajende nærmede sig Skibet, og da den kom nærmere, kendte jeg jo Uniformen; det var 3. Officer, vi var gamle Bekendte. Da han kom ombord fortalte han mig, at vi maatte skynde os, da »Kaipan« skulde søge Læ; faa Minuter efter stævnedes vi mod vort Skib. Da vi løb langs Siden, hørtes kun Baadsmandspiber og Kommandoord, de var i Færd med at styge Topmasterne, og Røger væltede ud af Skorstenen, saa Kineserne paa Stor- og Mesantoppen var ved at kvæles.

Her var ikke Tid til Modtagelsesformaliteter, enhver havde nok at gøre. 1. Officer, som dirigerede fra Broen, vinkede med Haanden som Velkomst, min Boy tog sig af Bagagen, og faa Minutter efter var jeg i Uniform og overtog straks mine Pligter som Navigations-officis; saasnart Dampbarkassen var hejst, lettede vi og dampede over i Læ af Stonecutter Island, hvor begge Ankre gik i Bund med 90 Favne Kæde paa hvert. — Nu fik jeg Lejlighed til at hilse paa mine nye Skibskammerater, de var alle Britter, og medens vi stod og vekslede Nyheder, tiltog Vinden i Styrke og udartede sig til en regulær Taifun med skiftende Vind fra Nord til NV.; det vil sige, at Centeret passerede over Swalon eller der omkring.

Under Uvejret spejdede vi over mod Byen Viktoria, som med denne Vindretning havde den fulde Styrke lige paa sig, vi saa, hvorledes Søerne brød ret over Broer og Bolværker. Enkelte Junker saaes drøvende hjælpeløs mod deres sikre Destruktion, ved at knuses mod Havners Granitbolværker. Jeg hørte ellers ikke meget Sympati, vi er alright — sagde 1. Officer — og det er Hovedsagen. Naa, han var vel hærdet og havde gaaet igennem saa mange, det var vel kun en Hverdagshændelse for ham.

Her var delte Meninger om Styrker. — min Mening blev der ikke spurgt om, de troede vel, at jeg aldrig havde været i en Taifun, og at det var min den første. Sjanghai var jo sjælden plaget af disse vandrende Fænomenener.

Jo, jeg havde netop haft min den første, akkurat paa det samme Sted, hvor vi nu laa, saa Omgivelserne var

mig ikke ukendte; jeg var den Gang 1. Styrmand paa en fransk Passagerdamper, som løb mellem Hongkong og Tonkin, og vi kom ligesom nu »Yarra« ind i sidste Øjeblik, men det var om Aftenen og mørkt, saa Kaptajnen — en Vendebo ved Navn Bast, en Sømand og Gentleman i Ordets fulde Betydning — havde sikkert sine Vanskeligheder med at finde det sikreste Sted, for stive Regnbyger havde allerede sat ind; jeg husker tydeligt, at efter vi havde ladet Ankeret falde, maatte vi krybe paa alle fire ned af Bakken, saa det blæste nok sine fulde 12.

Naa før at komme tilbage til »Kaipan«, saa fik vi fint Vejr om Eftermiddagen og dampede tilbage til vor Bøje; om der var sket nogle større Søulykker, fik vi foreløbig ikke at vide, for vor Sejlordre var allerede ombord og lød paa:

— Sir, after the arrival of the new 2. Officer, you are requested to proceed and take up station off Samun, and from there to attempt to suppress.....

Ved Middagen diskuteredes Fodbold. Taifunen var allerede glemt — under denne mig ligegyldige Diskussion, sad jeg og lurede paa, om der ikke var nogen, som skulde i Land, jeg længtes efter at se nogle af mine gamle Bekendte, endelig udtalte jeg om dette for mig vigtige Problem med det Resultat, at de alle maalløse stirrede paa mig; endelig fik jeg Forklaringen af 1. Officer, Messens Præsident, og den var kort og forstaaelig: Naar Sejlorden er ombord, kan ingen Officer forlade Skibet.

Næste Morgen forlod vi Hongkong, paa Vejen ud tog vi Syn paa Ulykkerne. Udover de sædvanlige Junkeforlis saaes kun et Par Dampere paa Grund, rundt omkring flød en Del Lig af omkomne Kinesere. Vor Kaptajn, som selv lodsede ud igennem Havnen, krydsede mellem disse med den største Sikkerhed, uden at berøre et eneste — samtidig fik han Tid til at holde et lille Foredrag for mig om Lig; en druknet Kvinde flyder alle-tider paa Ryggen, en Mand derimod paa Maven.

Først i Lyemun Pass slap vi ud af denne flydende Kirkegaard; her mødte vi P. & O. Lineren »Parramatta«, den saa ud til at have været ude i Cyklonen, dens Skorstene var hvide i Stedet for P. & O.'s sædvanlige





Bjergskraaningens Sider. Her er Plads til utallige Skibe.

sorte. Den var for stor til Ligsejlads og masede naturligvis lige igennem, saa mange Lig endte i dens Skruer.

Efter nogle Timers Sejlads naaede vi vort Bestemelsessted, »Samun«, en Øgruppe lidt Øst for Hongkong og ret udfor den nu saa berygtede Bias Bay.

Fra denne Bugt og omliggende Landsdele indsmugles en Del Salt til Hongkong, og det var nogle af disse Smuglere, vi var sendt ud for at kapre; det drejede sig kun om Smaajunker, forresten ganske uskyldigt i det hele i Sammenligning med de store Opiumsmuglerier, for ikke at tale om de Sørøverier, som kom for vort Øre; i ensomme Timer kunde vi harmes ved Tanken om, at et saa kosteligt Skib, som »Kaipan« var at holde i Søen, skulde ligge her og vaage over et Par usle Saltsmuglere, naar det kunde gøre tusindfold mere Fyldest andre Steder; naa, men vi havde jo blot at parere Ordre og gøre vort bedste, men det blev dog kun til, som 1. Officer udtalte sig, *Aquita non capit muscas* (En Ørn fanger ikke Fluere).

Denne Patrol foregik om Natten med Dampbarkassen. Da jeg ikke var kendt med dette Arbejde, fulgte 1. Officer med den første Nat. Vi forlod Skibet ved Mørkets Frembrud, havde 6 bevæbnede Sailors med og selv bar vi Revolvere. Vi dampede over mod Bais Bay og lagde os i Læ af en lille udspringende Pynt, herfra havde vi et godt Overblik over al Trafik til Hongkong. Vi havde ikke længe at vente, før vort første Bytte tærnede op, saasnart han var tværs af os, raabte vore Folk paa kinesisk »Down sails! Denne Ordre synes de at have Respekt for, for Sejlene ligefrem faldt ned, ikke et Spor af Modstand, ingen Revolverskydning, ingen Æventyr, som jeg havde glædet mig til; vi løb langs Siden og en af vore Folk spurgte, om det var Salt, jo, det var det da. Disse Junkmænd havde været i »Kaipan«s Klør før, kunde man se paa det hele, Besked var overflødig, 2 af vore Folk sprang ombord i Junken og vi tog nogle af Junkmændene over til os, og Junken sejlede ind til Samun for der at stædes for Domstol næste Dag, altsaa for »Kaipan«s Chef. Vi kunde saaledes med fint Vejr tage 6—7 Junker den første Nat; men saa var det ogsaa Slut, det varede ikke længe, før det rygtedes, at »Kaipan« var ved Samun, og Smuglingen indstilledes, indtil »Kaipan« afgik.

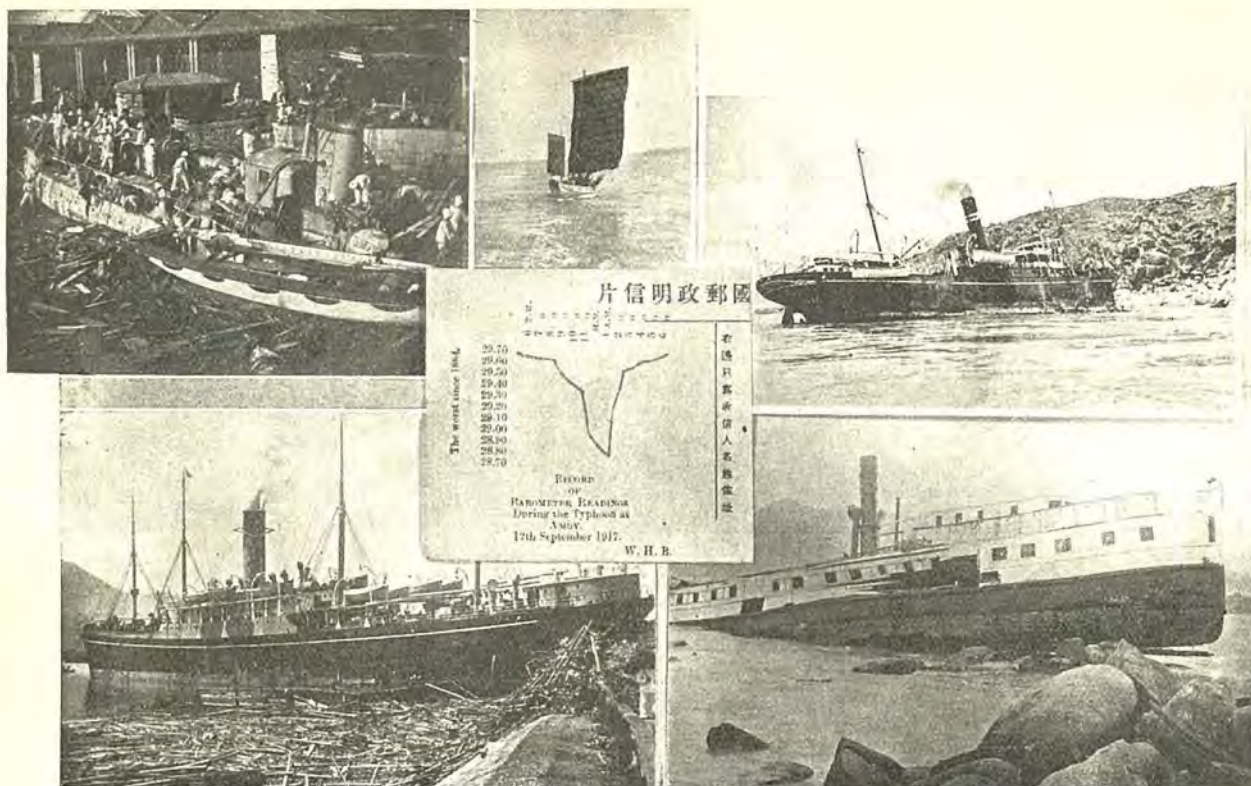
En Morgen oplevede vi lidt nyt, lidt ud over det sædvanlige. Kvartermesteren rapporterede »Dampner for udgaende fra Bias Bay« — her havde nemlig ingen fremmede Skibe noget at gøre, ialtfald intet lovligt; man antog alletider et ikke kinesisk Skib, som kom derfra, for en Smugler. Vi var lige i de Tider, da Sun-jat-sen's parlamentariske Bevægelse gik frem med hurtig Tempo, da man ventede paa Kejserdømmets Fald, altsaa et Opgør, som krævede Vaaben og Ammunition, af hvilket det meste maatte smugles ind.

Vi fik hurtigt Dampen op og lettede, for at gaa ham imøde, og højste Signalet »Kom paa Prajehold«, og 10 Minutter efter afyrede vi en af vore 3 Pds., for at henlede Opmærksomheden paa vort Signal, men uden Succes, vi fyrede endnu engang, saa Skudet faldt lige for Boven, og højste samtidig Signalet »Stop«. Dette hjalp. Han stoppede med det samme. Vi kunde nu læse Navnet »Joshin Maru«, en af Osaka Shosen Kaisha's Dampere, altsaa Japaner. 1. Officer bordede, for at faa en Forklaring paa hans mærkelige Sejlads og denne lød paa: — At han ikke havde været i Bias Bay, men havde sejlet tæt til Kysten, for at undgaa det stærke Tidevand; han var afgaaet fra Swatow den foregaaende Dag og havde passeret »Chitang« Fyrstation Kl. 4 om Morgenen og endelig, at han ikke havde været i Stand til at aflæse vore Signaler. — Denne Forklaring lod vor Chef sig nøje med, han var ikke Tilhænger af for meget »Red Tape«, en videre Forfølgelse vilde være nok til diplomatiske Forvekslinger fra et Land som Japan, især mod Kina, og da vi ikke var sikker i vor Sag, kvitterede vi vor Jap.

Mærkeligt nok, skulde jeg flere Aar senere faa med dette Skib at gøre — det var efter det bekendte Jordskælv, som i 1918 lagte Swatow By i Ruiner.

Jeg førte da »Likin« — Søsterskib til »Kaipan« —, vi var paa dette Tidspunkt stationeret i Shanghai som Opmaalingskib; kort Tid efter Jordskælvet fik vi Ordre til at afgaa til Swatow for at opmaale Havnen og Indløbet, da man mente, at Dybderne havde skiftet Karakter. Medens vi var beskæftiget med dette Arbejde, blev vi underrettet om, at en Dampner var strandet paa »Tide Point« tæt syd for Swatow. Vi opgav straks vort Arbejde og dampede ud til det opgivne Sted, hvor vi





Nogle Billeder fra en Taifuns Rasen i Hongkong Havn. Øverst t. v. en fransk Torpedojager paa Grund. Det splintrede Træ er Resterne af forliste kinesiske Djunker. T. h. strandet Damper. Nederst t. v. Damper i Vanskeligheder, fast med Agterskibet. Alt det flydende Træ er knuste Djunker. Nederst t. h. en Kystdamper, som af Taifunen er kastet op paa Klipperne og brækket over. Det lille Billede foroven gengiver en kinesisk Saltmugler, og Billedet nedenunder et Barometerkort, visende Rokordfald og -Rejsning. Taifunen passerede Amoy <sup>12</sup>/<sub>17</sub> og var den værste siden 84.

meget rigtig fandt en Damper strandet paa Undervandsskær; jeg kendte straks vor gamle Ven fra Bias Bay »Joshin Maru«. Jeg sendte vor 1. Officer — som forresten ogsaa var Dansker, en Vendelbo som hed Gram-Jensen — ombord i det strandede Skib for at spørge, om der var noget vi kunde være dem behjælpelig med. Kort efter kom han tilbage og berettede, at Skibet var strandet i tæt Taage; og om vi vilde tage hans Passagerer ombord, ca. 200 Kinesere tror jeg det var. Dette gjorde vi naturligvis og landede dem alle i Swatow, men forinden vi forlod Skibet, blev 2. Officer sendt ombord med 10 bevæbnede Mænd, man kunde jo aldrig være sikker paa, om ikke Sørøvere skulde faa Lyst til Plyndring medens vi var borte. Efter at have landet Passagererne i Swatow, gik vi ud til ham igen og ankrede tæt ved. Næste Dag ankom Bjærgningsdampere fra Hongkong, og vi fortsatte med vor Opmaaling. Senere hørte vi forresten, at den gled af og sank og ligger vistnok dér den Dag i Dag. Efter at have kvitteret vor Jap udfor Samun, dampede vi op i Bias Bay for at afholde Skydeøvelser med vore 4" Bagladekanoner, vort Maal var en Klippe i Vandet og mange af vore Sailors var Ekspertes i at træffe.

Om Eftermiddagen returnerede vi til vor Basis ved Samun for at genoptage vor Natpatrol, der kun gav et lille Udbytte, efter at hele Bias Bay havde hørt Drønet fra vore Kanoner.

Efter 14 Dages Eksil her, slap vor Proviant og Vand op, og vi returnerede tilbage til Hongkong for efter en Uges Ophold her atter at begive os til Samun.

Bias Bay er forresten i de senere Aar blevet notorisk som Sørøver-Basis, om det skulde være fordi »Likin«

og »Xaipan« Nærværelse og Drøene fra deres Kanoner blot er en Saga nu, er ikke let at sige, i al Fald har Sørøverne i det sidste Par Aar bragt deres Bytte hertil og landet Udbyttet her.

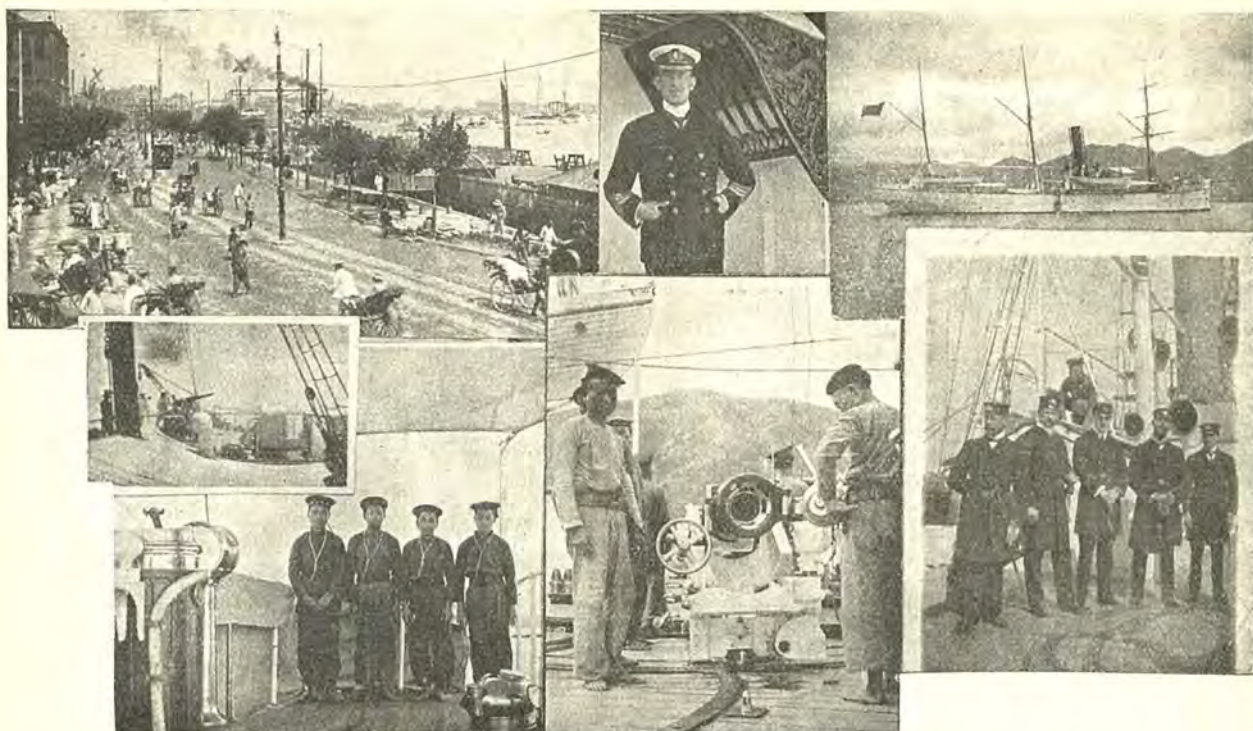
Sørøveri i større Stil foregik i ældre Tider kun rundt Canton Flodens Delta; i de senere Aar synes dette Uvæsen at have udvidet sig helt op til S'hai og samtidig har disse Havets Pariaer vist mere og mere Dristighed. I ældre Tider lod de sig nøje med Junker og Smaadampere, men nu kaprer de store Passagerdampere.

At bekæmpe Sørøveri havde vi desværre intet at gøre med. Den kinesiske Regering har Skibe, som er udkommanderet med dette Formaal for Øje; men der siges rigtignok, at disse i visse Tilfælde har været i Ledtog med Sørøverne, og den som har opholdt sig i Kina i længere Tid, vil ikke forbauses over dette.

Det sidste og største Sørøveri, som har slaaet alle andre Rekorder, fandt Sted sidste Aar, det gav de lokale Søfartskredse et Problem at tænke over — et uløseligt Problem.

Den engelske Passagerdamper »Tungchow« — et Skib paa ca. 1600 Netto Register Tons — afgik fra Shanghai den 17. December 1925 Kl. 11 Fm., bestemt for Tientsin. Ombord befandt sig et Par Hundrede kinesiske Passagerer samt en Snes europæiske. Næste Dags Aften, da Skibet befandt sig i Nærheden af Shantung Promontory, opstod der pludselig Panik imellem de kinesiske Passagerer, idet 25 af disse pludselig viste sig med Revolvere i Hænderne, udsprende Rædsel til alle Sider. De delte sig derefter i Hold, hvoraf det ene entrede Kommandobroen og et andet Maskinen og





Øverst t. v. Shanghai Havn med den franske Del af Byen, S/S »Thunchow« langs Kajen, og t. h. »Kaipan« og i Midten dens Chef. Forneden: De kinesiske Signalboys opstillet paa Kad, og Skydeøvelser i Bias Bay. Kinamændene ser helt orlogsvante ud. T. h. de fremmede Officerer. Det lille Billede viser III Officer, der fyrer efter Japaneren »Joshin Maru«.

et tredje tog sig af de europæiske Passagerer. — Paa Broen havde 2. Styrmand Vagt. Han fik straks Ordre til at sætte Kursen sydover; fra Broen fyrede en af Røverne efter Udkigsmændene dog uden at ramme. Dette Skud foranledigede Kaptajnen til at komme paa Broen, hvor han straks blev skudt ned, og i Faldet brækkede han sit ene Ben — han var dog ikke livsfarlig saaret. Det Hold, som entrede Maskinen, blev straks opdaget af 3. Mester, som havde Vagt; han indsaar straks, hvad det gjaldt, og sprang igennem Fyrpladsen op paa Dækket for at hente Vaaben fra Bestiklukafet, hvor disse opbevaredes; men idet han entrede Broen blev han snappet af 2 af Røverne og sat til Rørs — Rørgængererne havde nemlig under al denne Forvirring forladt sin Post.

1. Maskinmester blev angrebet i sin Kahyt og hilst med en Kugle, da han åbnede Døren for at se, hvad der var paa Færde. 1. Styrmand og 2. Mester, som opholdt sig i Messen, kom ud, da de hørte Skud, og blev straks overmandet og ført ind i 1. Mesters Kahyt. Her blev de beordrede til at udlevere Skibets Vaaben og Ammunition, derefter fik 1. Styrmand Ordre til — under Dødsstraf — at navigere Skibet til Bias Bay, og ligeledes blev han gjort ansvarlig for, at ingen Signaler eller Tegn blev afgivet til eventuelle passerende Skibe.

Det Hold, som entrede Salonen, gjorde de europæiske Passagerer opmærksom paa, at intet vilde hælde dem, saa længe de ikke blandede sig i Røvernes Affære.

Paa Rejsen sydover undersøgte Røverne alle de kinesiske Passagerers Bagage og fratog dem alle Værdigenstande, Penge, Smykker m. m. Derefter blev Skibets Compradore (Supercargo) beordret til at lade Skibets værdifulde Last, Specee etc., bringe paa Dækket. Penge og Smykker blev bragt ind i 1. Klasses Salonen,

hvor Røverne under Rejsen havde taget Ophold og hvor de ogsaa fik deres Mad serveret.

Den 22. Kl. 9. Fm. var man tværs af Bias Bay, og her mødte man samme Co.s Skib »Sinkiang« og alle vare spændte paa, hvad der vilde ske — men intet skete. Røverne havde deres Revolvere klare, og en af dem gik Agter og kippede Flaget, saa alt maatte synes i bedste Orden. Kl. 1<sup>o</sup> Em. ankrede »Tungchow« i Bias Bay og en Del Junker kom langs Siden, disse blev hurtig lastede med alt Rovet; men Søroverne, som kom ombord, syntes ikke, det var nok, og ønskede at gaa Lasterne igennem engang til; men dette forbød Piratchefen; han syntes, det var nok for denne Gang. Kl. 2<sup>o</sup> Em. forlod de Skibet, og Piratchefen gav 1. Styrmand Tilladelse til at afsejle, idet han samtidig forærede ham 30 Dollars for god Navigation og endnu en Sum til Fordeling mellem Mandskabet.

Dette Røveri fik dog en brat Afslutning for en Del af Røverne. Ca. 1 Maaned efter var disse paa Vej igen til Shanghai — sandsynligvis for at lave et nyt Kup — med en af det samme Co.s Dampere; her blev de genkendt af en eller ander, som havde været Passager med »Tungchow« og han betroede Kaptajnen denne Hemmelighed. Ved Ankomsten til Shanghai gik Skibet ikke langs Kajen, men ankrede i Floden og Signal blev hejst for Politi, disse blev hurtig gjort bekendt med, hvad det drejede sig om. Kajen blev ryddet og afspærret og da Skibet kom langs Siden, entrede 20 Politimænd ombord, og nu blev alle kinesiske Passagerer undersøgt. — Da »Tungchow« til alt Held var i Shanghai, blev dette Skibs Officerer tilkaldte, og de genkendte straks nogle af Røverne, som saa blev arresterede og nogle Dage efter sendt til Kiangnan Arsenal for at blive skudt. Man behøvede fire for igennem disse at finde Resten.



V.

Attieselskabet  
**Sadolin &  
Holmblad**

Ude i Rigensgade, hvor nu Garrisons Sygehus er, laa i det 18de Aarhundrede den kongelige Uldmanufaktur, populært kaldet »Guldhuset« efter den alkymistiske Bygning, som paa Frederik den 3dies Tid havde ligget her.

Uldmanfakturet var en Klædefabrik, der til Statens Brug skulde tilvirke alt det Klæde, der skulde benyttes til Datidens mange Uniformer, og disse var som Regel røde og blaa af Farve. I Forbindelse med Fabrikken blev der derfor oprettet et kongeligt Farveri, og blandt de Svende, der blev ansat ved samme, var en ung svensk, meegt dygtig Farversvend, der tillulde forstod sit Haandværk og meget snart skulde vise, hvad der af Dygtighed boede i ham.

Den unge Farversvends Navn var *Jacob Holmblad*, og han var født i Malmø den 5te Juli 1736 som Søn af en dérboende fattig Grovsmed.

I Løbet af forholdsvis faa Aar lykkedes det den unge Jacob Holmblad i Kraft af sin eminente Duelighed at naa saa vidt, at Halvdelen af Farvningsvirksomheden blev overdraget ham i Entreprise i Aaret 1765.

To Aar efter var han allerede naaet saa vidt, at han var blevet Eneentreprenør ved »Guldhuset«, idet alt Farvearbejdet var blevet overdraget ham.

Datidens Modifarve var rød, og Holmblad eksperimenterede meget for selv at kunne fremstille en Farve, der kunde staa Maal med dem, der importeredes fra Udlandet. Lykken stod ham bi heri, og han havde det store Held at faa fremstillet en rød Farve, der i ingen Henseende stod tilbage for Udlandets, men fuldt ud kom op paa Siiden af den importerede.

Regeringen var saa interesseret i Holmblads nye Opfindelse og Arbejde, at den opfordrede ham til selv at grundlægge et Farveri, thi paa den kongelige Uldmanufaktur maatte han kun arbejde for Militærvæsenet; samtidig stillede man ham en større Understøttelse i Udsigt til Realisering af denne Plan.

Jacob Holmblad købte da for sine Spareskillinger ude i Sølygadei en større Grund, hvorpaa der laa et lille Hus, hvilket han ombyggede til den endnu eksisterende smukke lille Rococobygning (det nuværende Nr. 38), som endnu benævnes »Holmblads Hus«. Tillige indrettede han forskellige Fabriksbygninger paa Ejendommens vidtstrakte Grund, der gik helt op til »Guldhuset«.

Imedens dette stod paa, havde han indsendt det fornødne Andragende til Regeringen om at maatte oprette sit eget Farveri »for alle og enhver, hvad Varer eller Kulører det maatte være«, og

den 12te Maj 1777

udstedte Christian den Syvende det ønskede Privilegium.



Jacob Holmblad.

Firmaet kan altsaa saaledes til næste Aar fejre 150 Aarsdagen for dets Grundlæggelse.

Der begyndte nu en travl Tid for ham, der 4 Dage efter Privilegiets Udstedelse fik dansk Indfødsret, thi ikke alene skulde han passe sin egen Fabrik og indarbejde denne hos Kunderne, men han skulde ogsaa passe Regeringens paa Uldmanfakturet.

Han maatte ogsaa forskaffe sig Arbejdskraft til sin eger Fabrik, hvor han i Løbet af de nærmeste Aar udlærte 4 Svende foruden sit eneste Barn, Sønnen *Lauritz Holmblad* (f. 26. Januar 1770, † som kgl. Agent 10. August 1827).

Efter at Holmblad var blevet privilegeret Farver, figurerer han selvfølgelig i Vejviseren, men det er morsomt at se, at dennes Udgiver har været lidt i Vildrede med Holmblads Navn, thi til at begynde med kalder Vejviseren ham for Holmenblad, men ændrede dette senere til Holmblath, og først i Begyndelsen af 1790-erne gaar det op for Vejviseren, hvad han i Virkeligheden hed.

I Datidens Farverier var det ret almindeligt, at Farverne selv maatte lade dyrke de Marker, hvorpaa de Planter, af hvilke Farvestoffet udvandt, voksede. Og Jacob Holmblad, eller rettere Jacob Holmblad & Søn, som Forretningen var kommet til at hedde, efter at Sønnen Lauritz i 1789, knapt 20 Aar gammel, var blevet optaget som Kompagnon, indrettede ogsaa selv sine Farvemarker i Byens nærmeste Omegn.

Til Fremstilling af den røde Farve benyttedes saaledes Krapplanten (Gardens røde Galauniformer er kraprøde), og en saadan Krapplantage indrettede Firmaet da paa det store aabne Terræn mellem Peblingesøen og Farimagsvejen (der laa Søen noget nærmere end den nuværende Nørre Farimagsgade), hvor der tillige dyrkedes en anden Farveplante, Vaid. Senere indrettede Firmaet Farveplantager paa den anden Side af Søen, paa de udstrakte Jorder, hvor det lille Lystskov »Blaagaard« havde sin Beliggenhed. Med andre Ord Terrænet mellem Slotsgade og Søen.



# FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE



Knud Sadolin.



G. A. Sadolin.

Men denne sidste Udvidelse skulde Jacob Holmblad ikke komme til at opleve, thi den 17de Marts 1806 var han afgaaet ved Døden, og nu blev det Sønnen Lauritz, der kom til at staa for Styret i Firmaet.

*Lawritz Holmblad* overtog alle Forretningens Grene, men han knyttede tillige en ny Virksomhed dertil, idet han købte Peder Wedeges gamle Ejendom paa Hjørnet af Gothersgade og Store Regnegade og fik Bevilling paa at fortsætte det her værende store Sæbesyderi.

I 1808 udvidedes Forretningen med Anlægget af en Mølle udenfor Nørreport, dels til Fabrikation og Formaling af Sennep og Raps, dels til Formaling af forskellige Urtekram-, Apoteker- og Farvevarer.

Det, som Firmaet var slaet ind paa med Anlægget af Farveplantagerne for Krap og Vaid (af hvilke der i 1806 var avlet henholdsvis 1500 kg og 75 kg), kan med Rette siges, at være det første Skridt til den hjemlige Farveindustri, men det var ogsaa Jacob Holmblad & Søn, der var en af de første — om ikke den allerførste —, som rent fabrikmæssig er begyndt paa Formaling af Farvevarer.

I Aaret 1819 er Firmaet begyndt at fremstille olie- revne Farver til selve Malerhaandværket, medens tidligere den enkelte Maler selv nøjsommelig maatte lade sine Farver haandolierive, saaledes som man nu ser det fremstillet paa Scenen i Dupuys Syngestykke »Ungdom og Galskab«, hvor man ser Malerens Karl, den gamle Poul, staa og haandrive Farverne.

Stadig driver Lauritz Holmblad Forretningen mere og mere fremad, udvider den stedse og paabegynder endda Eksport af Farvestoffer, ligesom Sennepsfabrikationen ogsaa var taget meget betydelig til.

I sit Ægteskab med Birthe Carlsen, Datter af Gods-ejer Rasmus Carlsen til Gammel Kjøgegaard, var Lauritz Holmblad blevet Fader til ikke mindre end 2 Døtre og 7 Sønner, og af disse var den ældste, *Carl Frederik Holmblad* (f. 15. Februar 1800, † 21 December 1861), blevet udset til at skulle blive Faderens Arvtager paa Farve-

riets Omraade. Han havde lært hos Faderen, af hvem han havde faaet Lærebrev, og han havde senere i 1½ Aar været ansat som Farver ved den kgl. militære Klædefabrik i Usserød, hvorfra der foreligger en Attest fra dennes Klædefabrikør Weilbach. I 1823 faar han Lyst til at blive selvstændig og efter opnaaet Myndighedsbevilling af 14. Juli 1823, faar han da af Københavns Magistrat den 19. August s. A. Borgerskab som Farver.

Men foreløbig kom han dog ikke til at faa Brug for dette Borgerbrev, thi der tilbød sig nemlig Lejlighed til at købe et Farveri i Assens. Han slog til, købte det og bosatte sig i den lille fynske By, hvor han kun var i nogle faa Aar.

Da dør nemlig hans Fader i 1827, og C. F. Holmblad vender tilbage til København, hvor han bliver den af de 5 Sønner, der overtager Farveriet samt Senneps- og Farvemøllen, og til Driften af disse fik han kongeligt Privilegium af 23de Februar 1828.

Faderens øvrige Virksomheder blev fordeelt til hans Brødre, saa ved Lauritz Holmblads Død fik hver af hans 5 Sønner en Fabrik overdraget.

Efter et Ophold i England lægger C. F. Holmblad Virksomheden fuldstændig om, thi Plantefarver gik mere og mere af Brug. Nu blev det Mineralsfarverne, Krom- og Zinkfarver, der blev de dominerende, og resolut slog han da ind paa denne nye Fabrikation. Med saa megen Energi gik han op i denne, at han allerede i 1830-erne gik over til Indførelse af Dampkraft, saaledes at hans Aarsproduktion androg i 1847 2<sup>o</sup> Olie- og Vandfarver ca. 33,000 kg og af raffineret Kridt ca. 140,000 kg.

Til disse Farver knyttedes nu Fabrikation af Fernis og Lak, og snart skulde det blive disse samt Malervarefarverne, der blev de altdominerende i Fabriken, thi i Begyndelsen af 1850-erne nedlægger han det af Bedstefaderen i 1777 grundlagte Farveri i Sølgade.

Efter hans Død overtoges Firmaet af hans ældste Søn, *Paul Lauritz Holmblad* (f. 11. Marts 1823, † 12. Februar 1909), og under denne bliver Fabrikationen



# FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

større og større, idet han optog Tilvirkningen af Kromgult, Kromgrønt samt Pariserblaat og indrettede et Proppekæveri. Iillige opførte han en Lakfabrik med Ferniskogeri i Oresundsgade, hvilken Fabrik maa regnes for den første egentlige Lakfabrik i Danmark.

Lakfabrikationen er kommet fra Kina og Japan, hvor den har eksisteret allerede siden 600 Aar før Krisj Fødsel og blev i det 16de Aarhundrede efterligne i Evropa af Hollænderne; senere kom da forskellige andre Lande til.

I 1893 overdrog Holmblad Forretningen til sin mangeaarige Medarbejder L. Friis, der fortsatte den under Firmanavnet Holmblad & Co.'s Efterfølger.

Denne udvidede Forretningen i 1901 ved at overtage F. Meyers's Fernis- og Lakfabrik samt ved i 1903 at købe et meget stort Grundareal i Holmbladsgade Nr. 73, hvortil hele Fabrikken blev flyttet i 1904 og installeret i de store, rummelige, tidssvarende Bygninger.

Faa Aar efter skete imidlertid en betydelig Udvidelse af det store gamle Firma, thi den 2den Juli 1912 optog det i sig det unge, initiativrige og energiske, mindre Firma »Sadolins Farver«, og dermed oprandt en ny Æra for Jacob Holmblads gamle Fabrik.

Grundlæggeren af »Sadolins Farver« var Kunstner G. A. Sadolin, der var begyndt med at eksperimentere med Fremstilling af de saakaldte »Sadolins Voksfarver«, der allerede ved deres Fremkomst havde vaaet megen Opmærksomhed og Interesse. Under meget beskedne Former skete de første Fremstillinger i Sadolins Bopæl paa »Fasangaarden« i Frederiksberg Have, men mange fulgte med Interesse hans Forsøg og stimulerede ham til at gaa videre. Da træder den ansete Forretningsmand Grosserer Gustav Hage til, og paa hans Initiativ dannedes da i 1907 et Konsortium, saa at Sadolin kunde anstille videre Fabrikationsforsøg, til hvilke Ojemed der lejedes en 2 Værelsers Kvistlejlighed paa Hjørnet af Fasanvej og Mathildevej.

Interessen for de her fremstillede Farver voksede mere og mere blandt de skandinaviske Kunstnere, og til Voksfarverne kom nu ogsaa Fabrikation af Oliefarver.

Da den unge Fabrik viste sig at give et heldigt Resultat og dens Farver havde faaet en god Modtagelse blandt Kunstnerne, saa man sig i Stand til at skride til Udvidelse, og den 18de Maj 1909 dannedes da Aktieselskabet »Sadolins Farver« med en Aktikapital paa Kr. 24,000. En af Aktionærerne i det nye Selskab var forøvrigt Ingeniør Alex. Foss, som varmt interesserede

sig for Foretagendet, til hvilket der nu blev lejet Lokaler i Vesterbrogade Nr. 70. Til den øvrige Virksomhed knyttedes nu ogsaa Tilvirkning af Dekorationsfarver i Tuber og Daaser samt Trykkerifarver.

I 1911 indtraadte Grundlæggerens Broder, cand. polyt. Knud Sadolin, i Ledelsen af Fabrikken, der stadig var gaaet mere og mere fremad.

Aaret efter var det da, at Sammenslutningen mellem Holmblads og Sadolins Fabriker fandt Sted, og Forslaget kom gennem Grosserer Gustav Hage, der var en personlig Bekendt af Indehaveren af Holmblads Fabriker, Fabrikant Friis. Denne havde dog allerede i nogen Tid haft Forbindelse med »Sadolins Farver«, idet han havde besørget baade Laboratoriearbejde og Farverivning for samme.

Den 2den Juli 1912 fandt Sammenslutningen mellem det store, gamle Firma og det initiativrige mindre Firma Sted med en Aktiekapital paa Kl. 335,000 —, og hele Virksomheden samledes da i Holmbladsgade Nr. 70.

Herude optoges nu en Række nye Fabrikationer, selvfølgelig først og fremmest af Emaillelakker og Lakfarver samt Malerlærred til Kunstnerbrug, saa at Fabriken stadig er blevet udvidet, og til Sommer staar man overfor en paatænkt Udvidelse af Bygningerne.

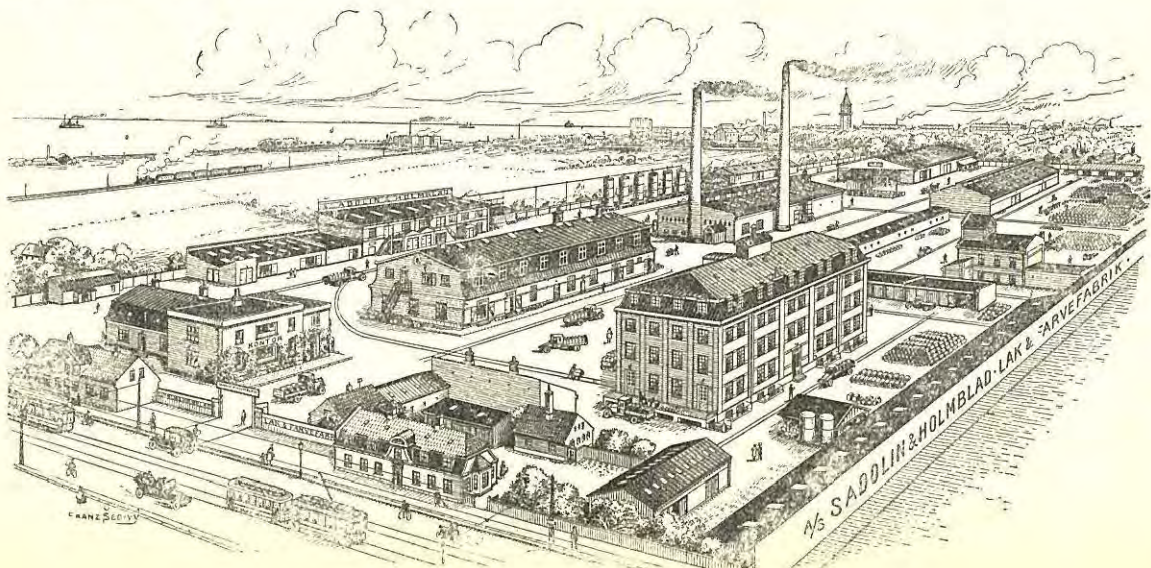
»Sadolin & Holmblad« staar nu som den største Farvefabrik i Skandinavien, og blandt Fabrikens Specialiteter findes navnlig Skibsbundfarver samt alle Farver og Lakker til Skibsbrug. En meget stor Del af Fabrikens Produktion gaar til Eksport, og selv til oversøiske Lande sendes Holmblad & Sadolins Farver.

Det var i Aaret 1777, at Jacob Holmblad nedsatte sig som selvstændig Fabrikant i Danmarks Hovedstad, men hvor stor Betydning har han og hans Efterkommere ikke haft herhjemme. Overalt har Navnet Holmblad været kendt og anset.

Jacob Holmblad lagde den første Grund, dernæst hans eneste Barn, Sønnen Lauritz, men efter ham kom dennes 5 Sønner, der hver for sig, hver i sin Virksomhed, yderligere bidrog til at hævde og hæve Navnets gode og ansete Klang.

Og Arvtagerne efter den snart 150-aarige Farvefabrik, Firmaet »Sadolin & Holmblad«, er i enhver Henseende traadt i Grundlæggerens Fodspor, saa at Fabriken nu staar som en værdig Repræsentant for dansk Foretagsomhed og Vindskibehighed, ikke alene i Skandinavien, men ogsaa i Udlandet.

Firmaets nuværende Direktører er G. A. Sadolin og Knud Sadolin.





# Nemesis —

Novelle af Bjørn Erichsen.



1.

Richard Holm stod paa Platformen udenfor Waggonen og saa ud over Landskabet. Han følte sig besynderlig overvældet af Egnens fredelig Aftensæmning; mens Billederne langsomt trak forbi ham, som en gyldenkoloreret Naturfilm, lyttede han til Faarenes ængstelige og lidt vemodigt klingende Brægen fra Overdrevet, hvis Konturer han genkendte; — og tillige lyttede han til Stemmer, der trængte sig paa i hans Indre.

Her, i den lille bortgemte By, som det lille Lokomotiv sindigt nærmede sig — foran en Togstamme, der bestod af to smaa Waggoner, — her boede hun stadig, hans fordums Elskede; — hun var blevet ført ind i en Vig, hvor hun var blevet hængende, mens en rask Brise — økonomisk Medgang og forskellige tilfældige heldige Omstændigheder — havde ført ham ind i *Midtstrømmen*, hvor alt det, der har officielt Værd, færdes.

Men dengang laa deres smaa Skæbnesnekker Side om Side. Og det var dog kun for 15 Aar siden, de skiltes; for 15 Aar siden sprængte han det Væv af smaa Løfter, smaa Forsikringer, givet med Ord, med Blikke og Kys, det Væv af søde smaa Baand, der lidt efter lidt spandt sit Net om ham og hende, saa alt det, der før var fri og kæk Beslutning, nu blev pligtmæssig Vane.

»Et Held, at jeg rev mig løs, mumlede han.

Han rev sig løs, men med et ublidt Ryk, der skubbede hende bort fra Livet. Det følte han nu med intens Styrke, men hævdede samtidig for sig selv, at han havde Ret dertil, ja Forpligtelse dertil — overfor dem, der troede paa hans Evner og »ventede sig noget« af ham.

Maaske havde han tøvet for længe, — men det var jo netop af Medynk, (og af Uvilje mod pinlige Opgør) — og maaske havde han, i en sød Hyrdetime, nu og da været tilbøjelig til at forjætte mere, end han kunde holde; — men det var jo af samme Aarsag, han holdt ikke af at komme til at fryse, aandelig talt, naar han just havde det varmt og hyggeligt og godt.

Det havde smigret ham, at hun — dengang de endnu hørte sammen — forsikrede, at hun aldrig vilde vide af den anden Mand end ham. Han mente vel, straks efter Adskillelsen, et man ikke skulde tage den Slags Udsagn for højtideligt; men Tiden havde vist ham, at hendes Ord var følte og sande. Og *det* havde smigret ham endnu mere, for Elna Møller var smuk og yndefuld som faa — dengang, inden — inden *Barnet* kom, hans Barn!

Hvordan mon hun nu saa ud? hvordan mon hun havde haft det i disse lange Aar, der for ham havde rummet et saa festligt og glansfuldt Indhold, saa mange muntre Eventyr, saa mange Erobringere, saa mange

Sejre — baade i den ene og den anden Henseende!

Hvordan mon hun nu saa ud? havde hendes sjældne Friskhed holdt sig, eller var hun nu en forgræmmet, graa og forgrimmet Pebermø?

Forgræmmet? hvorfor skulde hun være det? Jo, det var Udtrykket i hendes Minespil ved Afskeden — Opgøret — det forpinte, tvungne, anspændt resignerede Udtryk, der ustadselig kom igen, naar han tænkte paa hende, og farvede Erindringsbilledet med et Præg, der forstærkedes Aar for Aar, som om han *saa* hendes ældes og synke dybere ned i Tungsind og sjælelig Ensomhed Aar for Aar.

Nu vilde han overbevise sig om, at det var Fantasteri og inter. andet. Han havde faaet en ubeskrivelig Lyst til at tage en Afstikker til hendes By og se hende en Gang endnu, — og maaske —

Nej, Visvas, — Evinder bliver jo hurtigere ældre end Mænd. Hun maatte være over fyrre nu, og der var ingen Fornøjelse ved at genopfriske galante Minder.

Underligt nok: sit Barn havde han aldrig haft Lyst til at se, — det var anbragt i Pleje i Hovedstaden og var nu altsaa paa Vej til at blive voksent.

Han havde jo aldrig heller *kendt* sit Barn. Men Moderen kendte han, og nu, mens Solen gik dybere og dybere paa Hæld, trængte en Mængde spredte søde Erindringsstumper sig ind i ham og dannede et forvirret Kalejdoskop af gyldne Farver og Klange.

2.

Toget standsede. Richard Holm greb sin Haandtaske og sprang ud paa Perronen, mens Lokomotivet udstødte et lille køket Hvin, ligesom af Forbavselse over, at det virkelig havde naaet sit Bestemmelsessted. Gennem Stationsbygningens Vinduer saa Richard Refleksbilledet af Solskivea, som nu svævede som en mørkerød Boble lige over Synskredsen.

Inde paa Kroen drak Holm en Kop The, bestilte sig et Værelse og gav Ordre til at man skulde vække ham den næste Morgen tidlig, til det første Tog.

Værtens, en fed tobaksduftende og portvinsfarvet Herre, der klappede omkring i Sivtøfter, var meget meddelsom, da Richard begyndte at udspørge ham om Elna Møller. Jo, det var rigtig nok: der boede en Dame af det Navn en halv Fjerdingsvej udenfor Byen, idet lille villa-lignende Hus tæt ved Skovbrynet.

Hun var en lidt sær og tilbageholdende Kvinde, denne Elna Møller, og Rygtet havde tit travlt med hendes Forhold. Egentlig talt var hun endnu rigtig køn at se til, og det var uforstaaeligt, at hun holdt sig saadan for sig selv. Men der var noget mystisk over hendes Til-



værelse. Nogle Gange om Aaret tog hun til Hovedstaden, og saa altid forholdsvis oplivet ud, hvergang Tiiden nærmede sig til denne Udflugt; ellers rejste hun aldrig, og deltog ikke i nogensomhelst Form for Selskabsliv.

Om hun var velstaaende eller fattig, vidste Værten ikke; men sikkert var det, at hun af og til gav til andre — endda tit ikke saa lidt. Maaske kom det blot af, at hun sægtens ikke brugte noget videre til sig selv.

Richard Holm lyttede interesseret, og da Værten havde lænset sig for biografiske Meddelelser vedrørende Elna Møller, fik han endelig nøje Instruksion om, hvor han skulde gaa for at finde Huset, og hvilke Kendemærker man skulde identificere det ved.

Det skamrede, da Richard Holm begav sig paa Vej — med lidt uroligt bankende Hjerte og mange modstridende Følelser.

Da han gik ud af Byen, vendte han sig om og saa Kromancen staa i Døren og glo efter ham, mens Tobaksrøgen drev fra ham i den stille Aftenbrise som Dampen fra et Lokomotiv.

Og da Richard Holm saa endelig kom til Stedet, — ja saa blev han blot staaende ubeslutsom udenfor og stirrede paa den Dør, der daglig aabnede sig for hende, paa de Vinduesglas, som hendes Blikke daglig passerede for at opfange de vante Billeder, og paa den lille syren-duftende Have udenfor Huset.

Richard stod i Skyggen af en Hyld og løftede flere Gange Føden, for at tage det første Skridt hen imod Huset. Men han kunde ikke. Han var rent ud sagt bange. Huset drog ham, og dog var det som om noget advarede ham for at gaa ind, for at give efter for denne besynderlige Stemning, der ret beset var af samme Art, som naar man gaar paa en Kirkegaard og stirrer efter Gravskrifter.

Var det hans onde Samvittighed, der holdt ham borte fra det Hus, der rummede hans »gamle Elskerinde«? Aah Snaa! — nej, det var Kendskabet til hans egen Svaghed og Hang til at give efter — — det vilde jo være en uhyrlig Daarskab at komme i Nærheden af det Net, der dengang var ved at spinde ham ind i Ægteskabet, det kedelige, vanebundne, sløvende Ægteskab!

Og Richard nød vel egentlig denne Stemning i langt højere Grad, end han var i Stand til at nyde Gensynet, Virkeligheden!

Han gik ind i Skoven for at komme paa den anden Side af Heaven og se Huset derfra. Ruderne var som Øjne, der iagttog ham; han trak sig uvilkaarlig dybere ind i Skovmørket.

Det var ganske stille. Luften grænede af Tusmørke over Husets Tag, og lige ved Skovstenen stod en tynd Maanesege, halvt utydeligt, som en lille hvid Fjer.

— — Det var nær Midnat, da Richard Holm endelig gik tilbage til Kroen.

## 3.

Tidlig om Morgenstunden stod Richard op, tung i Hovedet og med Sindet behersket af en besynderlig indstivnet Ulystfølelse. Den romantiske Stemning fra igaar, — ja det var, som om den endnu hang over ham som Resterne af en sprængt Ham. Han rystede sig. Gryet var klart og koldt, og Vandet i Vandfadet kølmede hans hede Pande behageligt.

Hvilket ørkesløst Tossieri, at han havde faaet det Paafund at tage herhen! Det var, som om en usynlig

Haand — eller en uimodstaaelig Magnet — havde trukket i ham. Men nu var Trylleriet heldigvis brudt. Toget havde snart Dampen oppe, — og *Livet ventede ham!*

Richard Holm slubrede, nervøst og utaalmodigt, Morgenkaffen i sig. Han lagde Mærke til — eller rettere, underbevidst konstaterede han —, at blev iagttaget af Værten og Gaardskarlen, der stod udenfor den aabne Dør og skræppede temmelig højt op. Hvad var det, de talte om? Et Ord syntes han at opfange, et grimt og ondt Ord: »Mordet« — naa, hm — det var vel det evindelige Damhusmord, de talte om!

Da Richard Holm kom til Stationens Forhal, saa han igen Gaardskarlen, der stod og talte hviskende med Stationsforstanderen og en anden uniformeret, sværtbygget Mand, en Landpolitibetjent. Og idet han vilde gaa gennem anden Klases Ventesal ud paa Perronen, traadte Jenne sidste i Vejen for ham og lagde Haanden paa hans Skulder.

»De er anholdt«, sagde han, mens hans smaa sure Øjne fikserede Richard stærkt.

Richard Holm tabte Haandtasken af Bespølse: »Anholdt«, gentog han dumpt, uden Forstaaelse; »anholdt? for hvilket?«

»For at have myrdet Frøken Elna Møller«, svarede Landpolitibetjenten.

## 4.

Den samme Morgenstund, for en Time siden, var Elna Møller bleven fundet med overskaaren Strube, liggende paa Gulvet i sin lille Dagligstue. En Kone, der boede i Nærheden og vidste, at Frøken Møller var »Morgenmand«, var gaet ind til hende for at laane en Avis, og saa snart hun havde set det uhyggelige Billede: den stakkels Kvindes blodige Lig, skyndte hun sig at allarmere Læge og Politi.

Lægen boede lige ved Kroen, og i Løbet af tyve Minutter var Nyheden spredt overalt.

Motivet til Ugerningen var uforklarligt. Elna Møller levede i Fred med alle Mennesker og udfordrede ikke paa nogensomhelst Maade; aldrig havde man hørt hende prale af Sparepenge, aldrig havde man hørt hende sige noget ufordelagtigt om sin Næste. Det var en haard Nød, den stedlige Sherlock Holmes havde faaet at knække.

Men saasnart Værten havde hørt om Mordet, stod det ham klart, at Richard Holm maatte være den Skyldige. Han mindedes Samtalen fra den foregaaende Dag og huskede, at han havde set sin ukendte Gæst spadserere ud af Byen i Retning mod Skoven, udenfor hvilken den Myrdedes Hus laa. Alle Indicier pegede jo paa, at Holm var Morderen!

For Richard var det en meget ubehagelig Historie. Skønt han følte sig saa overbevist om, at Misforstaaelsen snart vilde blive opklaret, som en uskyldig mistænkt altid føler sig, — ja, saa var han dog klar over, at det vilde kunne være nogle Dage, inden dette skete. Han var ikke i Stand til at skaffe et Alibi, tværtimod! han kunde jo kun erkende, at han ganske rigtig den paagældende Aften havde været ved Mordstedet, og da Forbrydelsen efter Lægens Sigende maatte være forevøet ved Midnatstid, vidnede alt imod ham!

## 5.

Der oprandt nu en underlig Tid for Richard Holm.



Fra hans stærkt handlingsbevægede og begivenhedsfyldte Tilværelse blev han med ét Slag rørt ind i det monotone, stillestaaende Liv, som enhver kender, der enten har døjet et langt Sygeleje eller, som det her var Tilfældet, har prøvet en lang Varetægtsarrest.

Richard Holm hørte intet, han maatte jo ikke læse Aviser, Verdenshullet var ligesom standset, og Jorden drejede sig ikke mer om sin Akse. Han havde aldrig før i den Grad følt Sandheden af, at enhver Menneskesjæl rummer hele Universet: og det Univers, som rummedes inden i ham, stod stille.

Flere Gange i Løbet af denne kvalfulde Tid faldt det ham pludselig ind, at hendes Liv maaske bestandigt havde været saadan, — sider: han svigtede hende: det var, som om hun — eller en anden — hviskede til ham: Dette er Nemesis, nu oplever du, hvad Elna Møller har oplevet Dag efter Dag, fordi hendes Bevidsthed, hendes Længsler, hendes Tanker og Følelser har været indespærrede i Mindet om dig, fængslet i det tomme, øde Rum, som du efterlod i hendes Hjerter.

Richard Holm bragte Gang efter Gang denne Røs: til Tavshed med sin mer og mer skrigende utalmodige Fordring efter Frihed. Men den kom igen.

Nemesis?

Aah Snak! Han havde jo intet gjort, højst givet hende en Gave, et Stykke af sin Ungdom, en Del af sine Følelser. Men om saa var, saa kunde det dog snart have været længe nok.

Han kunde ikke begribe, hvorfor han ikke blev løsladt, hvorfor Politiet ikke forlængst havde fundet den rigtige Morder.

Under Forhørene optraadte han krænkert og mut uden at forstaa, at han derved øgede den Antipati, som han straks havde indgydt Assessorerne.

En Dag saa han paa sine Forhøreres Miner, at der var noget nyt i Gære. Og det var der. En Opdager havde fundet et Indicium mod ham, ovenikøbet et ret fældende.

Ved Ligets Bryst havde man fundet en Medaillon, der skjulte et lille Fotografi af den Sigtede, Richard Holm. Denne Medaillon var, som alt andet, underkastet en grundig Undersøgelse i Politiets Identificeringsbureau, og man havde fundet Fingeraftryk paa det.

Da Richard Holm blev præsenteret for Sværteputen og opfordret til at trykke sine Fingerspidser imod den, blev han meget fornærmet — at behandle ham, en kendt og velstaaende Skatteborger, som man behandler en geme Tyvekknæg! Og samtidig havde han en uforklarlig Følelse af snigende Frygt, ligesom en fysisk Angst, der snørede hans Hjerter sammen og bibragte ham en krampagtig, stivnende Fornemmelse.

Da han blev ført tilbage til sin Celle, forsøgte han at bortræsonnere denne Frygt og forklarede den som en Følge af det forgæves Forsøg paa overhovedet at fatte Situationen, der syntes ham saa uvirkelig, saa latterlig — — men maaske betød netop dette, at hans Fingeraftryk blev taget, at nu kunde hans Uskyldighed bevises og gøres soleklar. Han havde jo slet ikke været i Elna Møllers Nærhed, slet ikke engang set hende!

Men ved det næste Forhør blev hans Anelse til Visshed: Assessoren fastholdt ham som i en Skruestik af sindrigt opbyggede psykologiske Detaljer, og tordnede atter og atter Kravet om Tilstaaelse frem imod ham. Richard Holm var af Naturen nervøs og blev fuldstæn-

dig bragt ud af Fatning ved denne Taktik. Han forvævlede sig og skiftede Farve, han skældte ud og snørede og sank sammen og græd — især da han blev truet med *Konfrontation!*

Paa den Maade brød han sig virkelig ikke om at se Elna igen — blaa og blodig, med overskaaren Strube —

De famøse Fingeraftryk paa Medaillonens havde vist sig at være hans, den Sigtedes, Mærkerne efter hans Fingre! At disse Fingeraftryk i Virkeligheden var femten Aar gamle, vilde jo ingen Djævel have Indbildningskraft nok til at tænke sig Muligheden af; og dog var det saadan. Richard havde ikke forandret sig synderlig i de femten Aar. Hans Skæbne havde jo givet ham Medbør paa *Midtstrømmen*, medens Elna Møllers tungsindige Skæbne fastholdtes som ved usynlige Traade, i den lille Vig, hvor hun ældedes, medens hun fredede om de bitre og søde Minder, de bristede Illusioner og den store, eneste, uforglemmelige Kærlighed!

## 6.

Da Sagen blev optaget til Doms, var Richard Holms Skæbne i Virkeligheden allerede fuldbyrdet. Den offentlige Mering, Pressen — hele Folket havde dømt ham skyldig i sit Hjærte!

Ved Konfrontationen med Elna Møllers Læg, der var blevet bevaret ved Frysning, besvinede Richard Holm. Og i sin Bevidstløshed udtalte han Ord, der trods deres usammenhængende Art forraadte hans onde Samvittighed.

Han fastholdt til det sidste Paastanden om sin Uskyldighed i Mordet paa sin tidligere Elskerinde. Man ingen troede paa Muligheden af, at Sandheden var saadan, som Richard stammende og hakkende forklarede det: at han havde lusket om ved hendes Hus flere Timer og tilslut var gaaet hjem.

Mens Eksperten i Damhusmordsagen som bekendt havde et fremragende Udvalg af celebre Mordere at vælge imellem, medte der sig ingen i Elna Møllers Mordsag.

Og Fingertrykket paa Medaillonens med det gamle Fotografi, som Elna Møller havde bevaret nedpækket i Vat og Silke: saa mange Aar, gav Nævningedomstolen Overbevisningskraft til at erklære Richard Holm skyldig i overlagt Mord paa den ensomme Frøken, om hvem han havde forhørt sig saa indgaaende Aftenen, før Forbryderens opdagedes.

Saadan indhentedes Nemesis Richard Holm. Han var uskyldig i Mord, men skyldig i at have ødet en Menneskeskæbne. Han blev dømt til seksten Aars Tægtus. Og Mordet paa Elna Møller blev aldrig opklaret!





*Fragtindtægten for den danske Handelsflaade i 1925. —*

*Ca. 47 Millioner Kr. mindre end i 1924.*

Paa Grundlag af de Beregninger, som i H. T. Lov af 29. Marts 1904 indsendes om danske Skibes Fart paa Uddlandet, er der if. Statistiske Efterretninger foretaget en foreløbig Opgørelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1925 samt over det samlede Beløb i Maanedsfart for de Skibe, der har sejlet i Timecharter. Før en Del af Skibene — navnlig i Rutearten — er Beløbene ansatte skønsvist ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaljerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne ikke endnu har kunnet foretages.

Ifølge den foreløbige Opgørelse — som altsaa ikke omfatter Farten med Sejlskibe og Sejlmotorskibe — udgjorde Bruttofragten i 1925 197 Mill. Kr. og Maanedsfragten 11,5 Mill. Kr., de tilsvarende Beløb for 1924 var 241 Mill. Kr. og 12,6 Mill. Kr.; regnet under et var der altsaa en Nedgang i Fragtindtægten paa 17 og 18 pCt. Damp- og Motorskibsflaaden blev forøget i 1925, men en Del af den laa ledig i sidste Del af Aaret; Tonnageforøgelsen kan regnes til ca. 5 pCt., Oplægningen — naar den tænkes fordelt over hele Aaret — til ca. 2 pCt. De ovenanførte Fragteløb blev altsaa opsejlet af en Tonnage, der var ca. 3 pCt. større end i 1924.

Godt Halvdelen af denne Nedgang er en Følge af det lavere Koneudbytte af Sterlingfragterne, og henimod Halvdelen skyldes Nedgang i Fragniveauet. Gennemsnittet af Sterlingkursen i 1924 og 1925 var henholdsvis 26,51 og 23,30 Kr.; Fragtraterne var lavere i 1925 end i 1924, og alle Beretninger er enige om at kendetegne 1925 som et usædvanlig dårligt Aar for Skibsfarten.

Den systematiske Oplægning af Hensyn til Fragtforholdene tog sin Begyndelse i August og vedvarede Aaret ud. I de fleste Uger var der, bortset fra en af den baltiske Emigrantlinjes store Baade, der var oplagt hele Aaret, oplagt mellem 25,000 og 35,000 Brutto-Registertons; i Aarets sidste Uge steg Tallet til 58,000 R. T. br.

Farten paa udenlandske Havne med *Sejlskibe*, uden eller med Hjælpemotor, indbragte i 1924 9,9 Mill. Kr., d. e. ca. 4 pCt. af Aarets samlede Fragtfortjeneste i udenlandsk Fart; i 1925 har der, saa vidt det foreløbigt kan skønnes, været mindst lige saa stor Nedgang forholdsvis set som for Dampskibsfarten.

Den samlede Fragtfortjeneste i udenrigsk Fart, der for 1924 ansattes til godt 272 Mill. Kr. (indbefattet Maanedsfart, efter et Skøn omregnet til Bruttofragt), kan herefter for 1925 anslaaes til knap 225 Mill. Kr.

#### *Et Jubilæum.*

Det er i Aar 50 Aar, siden den første dobbeltskruede Damper blev bygget. Det var Engelskmanden »Far East«, der tillige var rigget som Faldskib.

#### *Paa Kabeltoget.*

Store Nordiskes Kabeldamper »Eduard Suenson« er gaaet paa Reparationstogt i Nordøen.

50 Aar.

Faaskedag, Søndag den 4. April, kunde Det østbornholmske Dampskibsselskab fejre sit 50 Aars Jubilæum.

Østbornholmske blev stiftet af 4 Nexøborgere, Kaptajn O. E. Sonne, Købmand H. V. Munch, Bryggeriejer H. Berg og Købmand F. Berg, med det Formaal at faa direkte Forbindelse mellem de østbornholmske Byer og København, et Formaal, der stadig er Selskabets bærende Idé. Aktiekapitalen blev oprindeligt fastsat til 170,000 Kr., hvoraf de 160,000 Kr. medgik til Bygningen af Selskabets første Skib, Damperen »Erna«. I 1885 udvidedes Aktiekapitalen, og paa Helsingør Skibsværft gjorde man en Bestilling paa endnu en Damper, der fik Navnet »Jarl«. Dens sørgelige Skæbne vil endnu være i Erindring. I Marts Maaned 1890 gik den under paa Vej fra Allinge til København, og alle ombordværende, dens 14 Passagerer og 13 Mands Besætning, omkom. Ulykken blev aldrig opklaret fuldt ud, men alt taler for, at »Jarl« kæntrede.

I 1891 fik Selskabet et nyt Skib i Stedet for »Jarl«; det kom til at hedde »M. Davidsen« efter »Jarls« Fører. »M. Davidsen« solgtes i 1919, og Selskabet ejer nu »Hammerhus« og »Østbornholm«, der begge vil være Københavnerne vel kendte.

»Østbornholmske« har ikke altid haft Medbør. Foruden »Jarls« Forlis har forskellige Strandinger og andre Uheld nu og da gjort Afbæk i Farten. Økonomisk set kan Selskabet næppe betegnes som en Succes, men til Gengæld har dets Betydning for de østbornholmske Havnebyer og Bornholm i det hele taget været stor og stigende. Selskabet ledes af Direktør H. V. Munch.

#### *I Ballast fra Sydamerika!*

Et heldigvis enestaaende, men desværre alligevel betegnende Tilfælde for den danske Skibsfarts elendige Kaar indtraf forleden. Til Havnen indkom nemlig Rederiet Normannias 6000 Tons store Damper »Alderney« i Ballast fra Syd-Amerika! Saa elendige er Fragtforholdene, at Skibet ingen Last har kunnet faa hjemover, men kommer tomt hertil og udelukkende for at lægge op.

Iøvrigt er den oplagte danske Tonnage steget.

Den udgjorde fornylrig 55 Skibe paa tilsammen 122,000 Tons Dødvægt, og heri er »Alderney« ikke medregnet, lige saa lidt som Rederiet Nordens Damper »Nordhavet«, en Baad paa Størrelse med »Alderney«. Ogsaa den gik hjem i Ballast, men fra Nordamerika.

#### *Være Provinshavne.*

Skive Havn har i 1925 været trafikeret af 635 Skibe mod 700 Aaret i Forvejen.

#### *Nyt Fiskeriselskab.*

Et Fiskeriselskab, der har faaet Navnet »Doggerbænk«, er dannet i Nykøbing, Mors. Aktiekapitalen udgør 50,000 Kr. Selskabets første Kutter afgik til Doggerbank lige efter Helledagene. Den anden Kutter ventes snart færdigbygget til samme Selskab.

#### *Skibsskrue og Haandkraft.*

En Mand i Horsens har faaet Patent paa en Skibsskrue, der kan drives med Haandkraft.

Det drejer sig kun om en Robaads-Skrue.



# Søens Mænd.

Vi fortsætter hermed i Serien: Søens Mænd, om afdøde Skibsreder, Etasraad L. H. Carl.

## II.

»I Februar 1828, efter at Konfirmationen var overstaet, rejste jeg med Far til Hamborg. Han førte dengang Briggen »Junge Martin« paa Sælhunde- og Fuglefangst, og jeg bestemte mig til at gøre en Rejse med ham. Vi afgik i Februar og kom tilbage i August med en ret taalelig Fangst, og efter at Rejsen var fuldført, tog jeg Hyre med en Brig, kaldet »Johannes«, ført af Kaptajn Risdeck og bestemt for Bahia. Der var det mærkelige ved denne Brig, at den skulde have været kasseret paa Grund af Alder og Daarlighed, saa dens forrige Fører vilde ikke gaa med den; men da Styrmanden gerne vilde være Kaptajn, overtog han Førelsen, og den skulde saa udføre denne Rejse.

Vi afgik halvt lastet dels med Stykgods og dels med Krydt, som blev modtaget paa Elben, ude fra Bredden paa Grund af Brandfaren. Rejsen gik ret heldigt, og vi kom tilbage i April 1829; men allerede paa Udtæren var Skibet saa læk, at vi idelig maatte pumpe. Vi var imidlertid saa heldige efter Udlosningen i Bahia at finde den største Lækage i Agterenden af Skibet, hvor der var en Revne paa over 3 Fod, hvor Vandet strømmede ind. Efter at have tætnet Lækagen fik vi en Ladning Svedsker ind, og vi var glade over at gaa til Søs med tæt Skib, men Glæden varede ikke længe. Den sprang snart læk igen, og det tiltog daglig, saa vi maatte pumpe uafbrudt, og vi frygtede meget for ikke at naa Land mere; men som sagt, Rejsen gik heldigt, og da Skibet var blevet udlosset, blev det sat paa Bedding og næsten helt fornyet.

Jeg rejste nu hjem til Romø og blev hjemme til August Maaned, da jeg igen rejste til Hamborg for at faa Hyre. I Hamborg traf jeg Far, der var kommet hjem fra Grønland med en maadelig Fangst.

Jeg fik Hyre med Briggen »Emma Margrethe«, Kaptajn Sigmund Georg Sundermann, som Matros, endskønt jeg kun var 16 Aar gammel, og vi afgik i November fra Hamborg til de Kapverdiske Øer, hvor vi skulde indtage en Ladning Salt for Santos. Vi anløb først Fogo og laa her i 14 Dage, men da intet Salt kunde faas, ledede vi Anker og krydsede op til Boavista. Her blev vi liggende i ca. 4 Uger uden at faa Ladning, hvorefter vi fortsatte til Øen Sal, hvor vi kastede Anker paa S. V.-Siden af Øen, da kun et Skib ad Gangen kunde laste paa Lasteplassen, som var paa Østsiden af Øen. Efter at vi havde ligget der i 8 Dage, blev Kaptajnen syg og da der ingen Lægehjælp var at faa der, sejlede vi tilbage til Boavista, hvor Kaptajnen kom i Land og under Lægebehandling. Efter 4 Ugers Forløb blev han rask, og i Løbet af den Tid havde vi faaet Saltlasten ombord og var klar til at afgaa, efter at vi ialt havde tilbragt 3 Maaneder ved de forskellige Øer.

Jeg maa her bemærke nogle personlige Farer, som jeg lykkelig overstod. Fra vi ankom til Boavista første Gang, blev jeg ansat som Fører af en udmærket Sejlsrup, som hørte til Skibet, undertiden selvanden og un-



Skibsreder L. H. Carl.

dertiden med 2 Mand til Hjælp. Skibet laa omtrent 3 Sømil fra Landgangsstedet, som laa N. Ø. for Skibet, og da Passarvinden bestandig blæste fra N. Ø., maatte jeg altid krydse i Land. Undervejs skulde jeg borde alle de andre Skibe for at besørge Breve etc. i Land til Kaptajnerne, som logerede i Land. En Dag, da det blæste umaadelig friskt, bad jeg Styrmanden lade mig faa 2 Mand til Hjælp, og jeg vilde desuden tage Reb i Sejlene, før jeg afgik, men han tillod hverken det ene eller det andet. Jeg maatte følgelig hjælpe mig selv bedst mulig; men efter at have bordet en engelsk Brig, som sendte et Brev med, undlod jeg at borde flere, da det var umuligt at ligge paa Siden af Skibene for den høje Sø. Jeg krydsede nu ind mod Landgangsstedet men da jeg vendte anden Gang i Nærheden af Brændingen ved Stranden, gik Mastesporet til Folkemasten - Stykker, og Masten gik gennem Bunden af Baaden.

Efter hurtigst muligt at have faaet Masteproppen ned gjaldt det om at kaste Ballasten, som bestod af 2 temmelig store Sandsække. Jeg kan endnu ikke forstaa, at det var muligt at faa disse Sække kastet overbord, men efter at det var gjort vidste jeg, at Baaden ikke kunde styrke, endskønt den hurtigt blev fuld af Vand.

Der var nu ikke andet for end at søge til Land gennem Brændingen, hvilket imidlertid var meget farligt, især med en Baad, der var fuld af Vand. Det lykkedes dog ved Forsynets Hjælp; men det første, Baaden stødte, gik flere Planker paa hver Side ud, og vi to som var i den, sprang ud og dels svømmede, dels vadede i Land. Jeg maatte nu spadsere ca. 1/2 Mil (3 km) til Byen og underrette Kaptajnen, som blev meget vred og tillagde mig Skylden. Jeg forsvarede mig og mente, at man bur-



de takke Forsynet for, at vi havde frelst Livet. Baaden blev nu repareret af Skibets Tømmermand, og vi to, som i Livsfare var sejlet i Land gennem Brændingen, maatte nu ogsaa gaa ud gennem Brændingen, og det lykkedes da ogsaa.

En arden Fare, som jeg sammen med 4 Mand lykkelig overstod under Opholdet i Boavista, var følgende:

En Søndag skulde 1. Styrmand sejle i Land for Kaptajnen og medbringe en Del Lækkærier i Baaden. Han var imidlertid ikke saa knap med Besætning, men tog 4 Mand med sig, hvoraf jeg var den ene. Han tog selv Kommandoen og Roret. Da han ikke kendte til Sejlads i aaben Baad med frisk N.Ø. Vind og høj vestlig Dønning, gjorde jeg ham opmærksom paa, at han ikke burde fastgøre Skøderne, men holde dem i Haanden. Han vilde imidlertid vise mig, at han förstod sine Ting bedre end jeg og gjorde Skøderne fast.

Efter at vi ved et Par Kryds var kommet omtrent halvvejs til Landgangsbroen, kæntrede Baaden. Jeg havde imidlertid efter Uheldet med Masten sørget for at faa Værdballast i Stedet for Sandballast, og dette frelste os fra at gaa til Bunds. Vi var aligevel stædt i stor Fare, da ingen havde observeret os, og Baaden, paa hvis Køl vi befandt os, drev midt imellem Land og Skibene. Desuden havde vi den Ubehagelighed at se flere store Haier svømme omkring Baaden, ventende paa et godt Maaltid. Vi drev saaledes om i 2 Timer, før der kom en engelsk Baad fra Land. Den bemærkede os og sejlede ud og hjærgede os med samt Baaden, som blev bragt paa ret Køl og øset læns. Og jeg takkede Forsynet, som ogsaa denne Gang hjalp mig i Livsfare.

Vi afgik som sagt endelig fra Boavista, men vilde anløbe Praia (paa Øen Sao Thiago) for at faa Forsyninger, da Provianten var gaaet godt med i den lange Tid, vi havde ligget ved de forskellige Øer. Skibet blev imidlertid holdt under Sejl, og Kaptajnen med 4 Mand, hvoriblandt jeg, gik i Land med den samme Baad, som 2 Gange var blevet frelst. Kaptajnen gav sig god Tid, og vi kom først ombord igen om Aftenen i Mørke, og ogsaa denne Tur var meget farlig, da vi i Mørket ikke kunde se vort Skib, og Baaden var stærkt overlastet. Dog, Gud ske Lov, alt gik godt.

Vi fortsatte nu Rejsen til Santos og kom endelig dertil efter en meget lang Rejse. Fra Santos gik vi tilbage til Hamborg med Sukker, og her afmønstrede hele Mandskabet.

Efter at have været en Tur i Hjemmet tog jeg igen Hyre med den gamle »Johannes«, som imidlertid var bleven fornyet overalt, og gjorde en Rejse med den til Rio de Janeiro og retur, hvorefter jeg rejste til Romø med den Bestemmelse at søge at lære Navigation og derefter tage til København for at søge at komme frem dér.

Jeg kom hjem til Romø i September 1831 og blev hjemme til Marts 1832 og havde en meget behagelig Tid.

I Marts 1832 rejste jeg fra Romø til København, og en meget kold og besværlig Rejse var det, da det var i aaben Vogn og over Bælterne i aaben Baad. Dengang tænkte man ikke paa Dampskibe og Jernbaner men andre og mindre behagelige Ulemper, nemlig Fremvisning af Pas og Forespørgsel ved Vagten i hver Købstad om hvorfra og hvorhen.

Ved min Afrejse fra Romø sagde jeg, at jeg nu ikke vilde komme hjem igen, før jeg havde faaet Skib at føre, og jeg kom heller ikke hjem igen før 1839, da jeg skulde overtage Briggen »Rota« som Fører. Men i disse 7—8 Aar oplevede jeg meget, som endnu er i min Hu-kommelse.

Jeg tog Hyre med Kaptajn Christen Holm, som førte en Elle Brig, »Neptunus« kaldet, tilhørende Jacob Holm i København. »Neptunus« skulde afgaa til Tromsø med en Ladning for Rederiets Regning, men det var for tidligt at afgaa (paa Grund af Isen), og først i Maj Maaned afgik vi. Vi havde en ret god Rejse, og efter at have lossat og faaet en Ladning Stokfisk ombord, afgik vi derfra for Venedig, hvortil vi ankom i September 1832.

En Dag, da jeg var udenbords i Baaden for at rense Skibet, lagde jeg Mærke til noget, som rørte sig i Vandgangen, og ved nærmere Undersøgelse viste det sig at være en Rotte, som har været tørstig og har gnavet sig gennem Yderklædningen. Vi maatte nu søge at udbedre Skaden. Efter Udlosningen af Fisken fik vi en Ladning Brædder for Messina. Paa Rejsen hertil borede Rotterne sig gennem Spygatterne, som var af Bly, saa man ser, at det er meget farligt at være belempret med disse Dyr i Skibe.

Vi blev i Messina indtil Udgangen af Aaret og gik derfra med en Ladning Syddrugt til Rusland. Vi havde en meget lang Rejse og kom ikke til Kronstadt før den 10. Maj (1833), men til almindelig Forundring var Ladningen udmærket frisk og god.

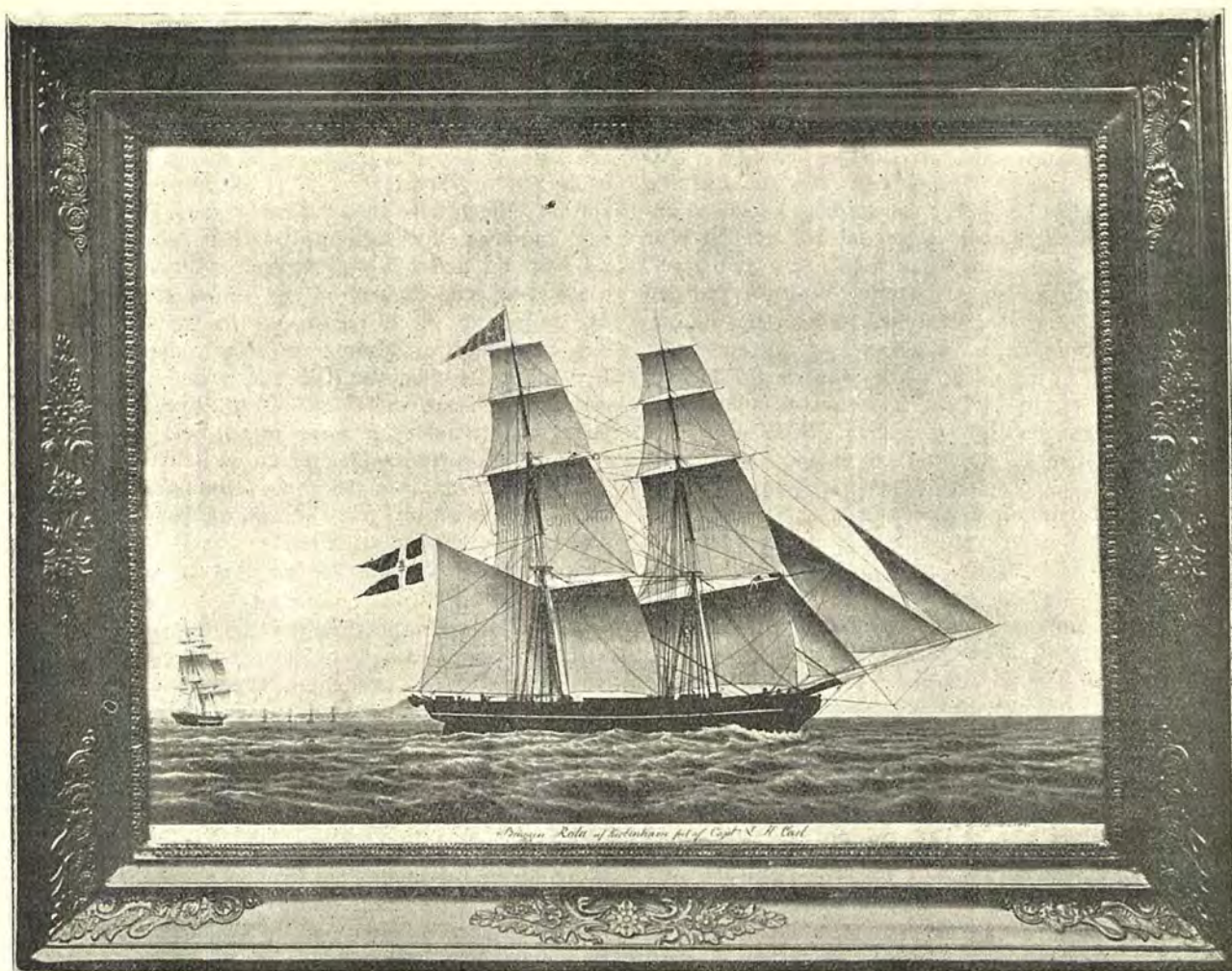
I Kronstadt fik vi Ladning for København, hvortil vi ankom i Juli Maaned, og jeg havde nu været ombord i 15 Maaneder. Jeg var forhyret som Matros, men havde indtil vi kom til Kronstadt gjort Tjeneste som 2. Styrmand, og da 1. Styrmand forlod os i Kronstadt, overtog jeg hans Plads. Det var mig til megen Nytte, nu vilde jeg tage Styrmandseksamen.

Før jeg forlod Christen Holm, lovede han mig Plads som Styrmand i Briggen »Anna Margrethe«, som han nu havde faaet at føre, og som var et udmærket godt og smukt Skib. Han skulde gøre en Rejse med det til Kronstadt, og til den Tid han kom tilbage, skulde jeg være færdig med min Eksamen og skulde da ombord hos ham.

Jeg gik nu paa Navigationsskolen i 3 Uger og tog saa Eksamen med bedste Karakter. Jeg havde lært Navigation godt den Vinter, jeg var hjemme paa Romø, ellers kunde jeg ikke have gjort det saa hurtigt. Desuden havde jeg jo faaet en Del Øvelse ombord i »Neptunus«.

Da jeg var færdig med min Eksamen, ventede jeg kun paa, at min gamle Kaptajn skulde komme tilbage, saa at jeg kunde komme ombord hos ham igen; men en skønne Dag kom en Konstabel fra Marinen til mit Logi for at fødre mine Papirer og stævne mig til at møde paa Holmen, hvor jeg blev indskrevet til at tjene som Matros i Orlogsbriggen »St. Jan« under Kommando af Kaptajnløjtnant Paludan. »St. Jan« var bestemt for Vestindien og skulde først komme tilbage om et Aar. Dette var meget ubehageligt. Jeg fik kun 5 Rigsbankdaler i maanedlig Gage mod de 20, som jeg skulde have haft under min gamle Kaptajn Holm. Men derved var der intet at gøre. Jeg maatte smukt følge og lære at bøje mig.





Briggen *Rosa* ført af Capt. L. H. Carl.

Vi afgik fra København den 12. September 1833, og jeg blev ansat som Topgast i Storemærs, men desuden som Rorsmand. Man vænner sig snart til enhver Situation i den Alder, og kraftig, som jeg var, vandt jeg snart baade Chefens og Officerernes Yndest, men dermod Baadsmændens Had, da han ærgrede sig over, at en Koffardimatros skulde fordunkle hans faste Stok i Sømandsskab. Dette viste sig især som Rorgænger, at af 55 Mand, som var ombord, var der kun 4—5, som kunde styre, og de fleste maatte derfor staa Blindemand ved Roret sammen med mig for at lære at styre.

Da det var bestemt, at vi skulde anløbe Madeira for at fylde Vand, blev der ødslet dermed; men da vi kom i Nærheden af Madeira, fik vi en Generalstorm fra N.Ø. og kunde ikke anløbe og maatte fortsætte Rejsen til Vestindien. I denne Storm havde vi en Prøve paa, hvor daarlige Søsikke disse Smaabrigger var. Banjerne flød overalt med Vand, da der ingen faste Luger var over Nedgangene. Jeg stod til Rors i 4½ Time, da jeg ikke maatte afløses, fordi jeg bedst kunde styre Skibet efter Vinden. For Kompasset var til ingen Nytte, da Rosen vedblev at løbe rundt. Imidlertid varede Stormen ikke længe. Det værste var, at vi maatte frygte for Vandmangel, som ogsaa snart indtraf, og vi led meget før vi kom til St. Thomas.

Vi laa nu der og sejlede fra Ø til Ø i 8—9 Maaneder, men var temmelig fri for Sygdom. Dog laa jeg af Klimafeber i flere Uger, men den Pleje og Gødthed, som Chefen lod mig tilflyde, gjorde mig godt, og jeg kom mig ogsaa uden at omme paa Hospitalet.

Endelig kom Tidspunktet, hvor vi skulde hjem igen, og vi kom tilbage til København i September 1834, og saaledes var ogsaa den Tid overstaet.

Jeg søgte nu Høre som Styrmand og fik endelig en saadan ombord i Skonnerten »St« Phelen« af Kiel, Kaptajn Brink. Vi lastede en Ladning Rugmel bestemt for Kronstaet, og derfra gik vi tilbage til Kiel i Ballast, hvorefter vi fik en Ladning Byg for Grimsby. Derfra gik vi i Ballast til Newcastle, hvor vi fik en Ladning Kul fra København, hvortil vi ankom i Februar 1835.

Skibet blev nu lægt op, og jeg fik lidt Arbejde med at reparere Sejlene. Daglønnen kunde lige slaa til til Kost og Logi.

I April kom Kaptajn With, der var hjemmehørende paa Romø, og som førte Briggen »Haabet«, som i sin Tid var bygget i Nantes til Slavefart og købt i Vestindien. Han anmodede mig om at gaa med som 1. Styrmand, og da det var en Forfremmelse, tog jeg gerne mod hans Tilbud. Briggen blev fragtet til at laste Hvedemel i Stralsund til Pernambuco. Der kom to unge Se-



kondlojtnanter, Seidelin og Wrisberg, ombord, som skulde øve sig i Sømandsskab, og de skulde blive ombord, til vi kom tilbage til København.

Vi afgik fra København til Stralsund i April 1835, læstede og afgik til Pernambuco. Vi havde en meget hurtig Rejse, da »Haabet« var en Hurtigsejler og var velkendt i Fragtfarten. I Pernambuco fik vi en Ladning Vikker og tørrede Huder for Amsterdam, hvortil vi ankom i September, netop i Kermesetiden, den Tid hvor Hollænderne rigtig slaar Gækken løs, som man siger. For hvem der ikke før har været i Holland paa den Tid, synes det, at Hollænderne maa være lystige og fornøjelige. Figer og Karle gik dansede og syngende gennem Gaderne, og ogsaa de bedre Klasser gjorde allehaande gale Streger. Det var forresten ret morsomt.

Efter Udlosningen afgik vi i Ballast til Messina efter en Ladning Frugt til Rusland. Vi ankom i December og afgik igen ved Nytaarstid (1836) ankom til København sidst i Januar og afgik straks efter til Reval. Saa gik vi igen til København, hvor vi laa en lang Tid paa Reden uden Beskæftigelse, men endelig fik vi en Ladning Klid for London. Derfra gik vi i Ballast til Lissabon efter en Ladning Salt til Hammersfest.

Paa denne Rejse havde vi et stort Uheld, idet vi vesten for Irland med en frisk Kuling sejlede Størstedelen af Rigningen overbord, nemlig begge Merse- og Bramstænger samt store Raa- og Briggafflen og store Merse- og Bramstænger. Vi gik straks igang med at faa Stængerne ned og faa Reservestængerne opsatte, saa vi i Løbet af 6 Dage igen var i taalelig Orden, dog uden Bramstangen, som vi ikke havde i Reserve. Vi fortsatte Rejsen og kom lykkelig til Bestemmelsesstedet, hvor vi fik anskaffet nye Stænger.

Vi laa meget længe under Losning og Lastning dels i Hammerfest og dels i Talvig. Ved det meget anstrengende Arbejde med Rigningen og Lasten blev Folkene overanstrengte, og flere blev syge. Det udartede til Tyfus, saa flere af Mandskabet maatte i Land under Lægebehandling.

Endelig blev vi sejlklare igen først i September med en Ladning Fisk til Middelhavet, men vi maatte lade Kokken blive tilbage i Hammerfest paa Grund af Sygdommen. Dagen efter Afsejlingen blev jeg syg, og det gik snart over til Tyfus, saa jeg laa i flere Uger uden at være ved Bevidstheden. Kaptajnen tog sig ikke meget deraf, men lod Medicinskisten staa aaben til Brug. Endelig fik jeg i Vildelse fat paa et Glas i Medicinskisten med smertestillende Draaber, som jeg tørte helt. Jeg faldt nu i Dvale og sov, jeg ved ikke hvor længe, men da jeg vaagnede op, befandt jeg mig en hel Del bedre og fantaserede ikke mere. Nu gik det hurtigt fremad, og tilsidst kunde jeg igen komme paa Dækket og overtage min Vagt. Vi var dengang i Nærheden af Kap Finisjerre og kom snart efter til Gibraltar, hvor vi fik Ordre til at gaa til Marseille, hvortil vi ankom sidst i November. Men derfra maatte vi sejle til Messina, hvor Fiskeladningen blev solgt og en Frugtladning indtaget, hvormed vi afgik Ugen mellem Jul og Nytaar, bestemt for Reval.

Efter en ret god Rejse ankom vi til Reval i Januar (1837), men blev Irosset inde og kom først derfra igen i Marts med en Ladning Rug til København. Herfra af-

gik vi med en Ladning Mel til Bahia, og derfra med en Ladning Vikker retur til København. Fra København gik vi i Ballast til Messina for at laste Frugt til Kronstadt eller Reval. Vi afgik fra Messina mellem Jul og Nytaar og havde en ret god Rejse til Kanalen; men saa kom Vinteren os imøde, og vi maatte krydse mod østlig Vind og Frost. Efter at vi havde passeret Dover, sprang Vinden over til O.S.O. med stærk Kuling, og vi stod ind over Nordsøen med dobbelt rebede Merssejl og kom op under Norge vestenfor Lindenæs aldeles overiset og med Dækket opfyldt af Sager, som vi ikke saa os istand til at bortfjerne, da Mandskabet var meget medtaget af Sygdom og derfor reduceret til halv Besætning. Desuden var Skibet sprunget læk ved Forcering af Sejl mellem Teneriffé og St. Vincent, saa Pumpene maatte holdes gaaende næsten hele Tiden. En af Mandskabet havde skoldet sig, og en havde Frost i Benene. Tømmermanden var under Rebning af Formerset faldet fra Mersset ned paa Dækket, og da han faldt lige paa Hælene, kunde han ikke staa paa Benene. Formodentlig var Nerverne i Hælene læderet. Han kom sig først 6 Uger efter.

Under disse Omstændigheder maatte vi søge Havn. Vi fik Lods ombord og kom Dagen efter ind til Kragerø. Vi laa der i 8 Dage med smukt Frostvejr af N.O. Vi fik en Del Proviant ombord, og Tømmermanden blev indlagt paa Sygehuset, og vi fik en anden Mand istedetfor ham. Da de andre syge var kommet sig igen, gik vi til Søs igen for at søge Kattegattet. Dengang gik Posten meget langsomt, og Telegrafen var endnu ikke opfundet, saa vi fik ingen Ismelding, før vi selv mødte den første Is nede ved Hirtshals. Snart kunde vi ikke komme videre men maatte vende om. Vi styrede nu mod Arendal for at søge derind, men Morgenen efter, ca. 3 Mil fra Land, sad vi fast i Isen og havde nu meget Besvær med at komme ud af den igen.

Vi sejlede nu mod Kristianssand, men fandt næste Dag, at vi heller ikke kunde komme derind for Is. Vi traf flere Frugtfarere, som var i samme Stilling og blev alle enige om at søge Vest efter at komme fri af Isen og i Havn. Endelig 2 Dage efter kom vi til Ekvaag efter at have forceret Isen, som ogsaa her laa meget langt ud fra Land.

I 5-6 Uger laa vi nu der i Ro, naar jeg undtager den stadige Pumpning. Vi kunde høre Vandet løbe ind i Agterskibet, men kunde ikke opdage Lækken. Undertiden kunde vi have tæt Skib i flere Dage, men derefter var det det samme igen. Da vi laa flere Frugtfarere sammen, og da der ogsaa laa flere norske Skibe inde for Isen havde vi det ret muntert og havde flere Gange Bal.

Endelig omtrent midt i Marts (1838) stak vi alle tilsøs igen og vi forsøgte at komme først til København. Jeg kan huske, at vi kom til Helsingør om Natten uden at have set noget Is. Vi signaliserede derfor med Geværskud for at faa lidt at vide, og der kom saa en Færgebaad paa Siden af os for at spørge, hvad vi vilde. Nu erfarede vi, at Isen laa fast mellem Hveen og Sjælland, hvorfor vi gik til Ankers. Dagen efter kom alle de andre Skibe; men vi havde hidtil været først. Vi laa til Ankers i flere Dage, men endelig brød en N.V. Storm Isen, og vi gik straks under Sejl, men kom ikke længere



end til Stubben, hvor vi igen maatte ankre op, og her laa vi i flere Dage.

Det gjaldt altid i Frugtfarten om at komme først, og vi var igen den første til at gaa under Sejl, mer kom ikke længere end nogle Mil N.O. for Møen, hvor vi blev siddende fast i Isen. Vi sad nu fast alle Paaskehelligdagene over og kunde til vor store Ærgelse se de andre gaa forbi i en Rende udenfor Isen. Erdelig kom vi fri og gik ind til Christiansø og blev der i flere Dage, og imedens var alle vore Kammeraler sejlet forbi og kommet til Baltishport, og vi kom flere Dage efter hele Flaaden. Vi maatte nu bringe Lasten til Kronstadt, hvor den leveredes i aldeles beskadiget Stand. Fra Kronstadt afgik vi i Ballast til Memel og modtog der en Ladning Rug for København, hvortil vi ankom i Juni.

Jeg havde nu været i »Haabet« under Kaptajn With i 3 Aar og ønskede ikke at gaa tilsøs med den igen dels fordi Skibet var daarligt, men ogsaa fordi Kaptajn With og jeg ikke stemmede overens. Han anbefalede mig paa det bedste til Handelshuset Chr. Broberg og Søn som gav mig Løfte om snart at forfremme mig til Skibsfører. De havde kontraheret for 4 nye Skibe i Luleå nemlig 2 Skonnerter, en Brig og et Barkskib, saa der var saaledes god Udsigt til Forfremmelse.

Jeg tog nu Hyre med Kaptajn Dahl, som skulde føre en af de to Skonnerter, der var under Bygning, og vi sejlede herfra til Luleå med Briggen »St. Croix«, som førtes af Kaptajn Ahlmann og havde alt Inventar og Mandskaberne til de to Skonnerter omhord.

Den Skonnert, Kaptajn Dahl skulde føre, kom til at hedde »St. Lawrentz«. Det var en smuk Skonnert paa 66 Laster, men den blev ikke færdig før sidst i Oktober (1838), og da var der allerede en Del Is at sejle igennem. Den var lastet med Planker bestemt for Oran, og derfra skulde den til Messina efter Frugt til Rusland. Rejsen gik heldigt ud og hjem, og Frugten blev leveret i Reval, hvorefter vi forhaalede til Riga for at laste Kæmp for Oporto.

Paa Vejen anløb vi Københavns Reç. Kaptajn Dahl gik i Land, og da han kom ombord igen, bragte han den unge Broberg med. Efter at have hilst paa mig, tilbød han mig, at jeg kunde rejse til Luleå og modtage den under Bygning værende Brig. Det Tilbud modtog jeg naturligvis med Glæde og quitterede Skonnerthen. Det var Kaptajn Dahl, som havde anbefalet mig paa det bedste, og jeg var nu endelig kommet til det Maal jeg saa længe havde arbejdet henimod.

Da jeg ikke skulde rejse til Luleå før om 4 Uger, løste jeg først Borgerskab og rejste saa hjem til Romø. Jeg havde holdt Ord: ikke at komme hjem før jeg var blevet Skibsfører! — Jeg traf Far, Mor og flere af mine Søskennde hjemme, og alle var glade over mit Held.

### III.

»Jeg rejste fra København til Luleå ombord paa en Jagt, som ogsaa tilhørte Brobergs, og havde hele Briggens Besætning og Inventar ombord, saavel som Besætning og Inventar til Barkskibet. Vi afgik fra København i Juli 1839 og kom til Luleå i August. Det tog lang Tid inden Bygningen var færdig, og vi kom ikke fra Luleå før i Begyndelsen af November, og saa havde vi meget Is at gaa gennem; men alt gik godt, og 9

Dage efter var vi i København med en Ladning Tjære.

Briggen »Rota« var et smukt Skib og vakte en Del Opsigt i København, som dengang var fattig paa gode Sejlskibe. Desuden var den en udmærket Sejler, den bedste jeg nogensinde havde været ombord i.

Efter Udlosningen blev Briggen udhalet paa det bedste og afgik den 28. November til Nakskov for at indtage en Ladning Byg for London. Da det var streng Frost og Skibet var for dybtgaaende for Fjorden, tog det meget lang Tid før vi kom ind til Nakskov og tilbage til Albuen, hvor vi tog Resten af Lasten ombord fra Lægtene.

Endelig mellem Jul og Nytaar kom vi afsted og stod Skagen ud et Par Dage efter. Vi havde en meget lang og stormfuld Rejse, men uden Uheld. Efter Udlosningen gik vi i Ballast til Newcastle og fik en Ladning Kul for København.

Det blev nu bestemt, at jeg skulde gaa til Göteborg for at laste Stangjærn og Mastspirer for Batavia, og da der dengang kun var en fast Trader paa Ostindien, følte jeg mig meger bæret ved at blive betruet Skib paa saa lang en Rejse. I April (1840) afgik jeg fra Göteborg dybt lastet med Jærn og Spirer og havde en ret heldig Rejse, til vi kom hen paa 26° S.B. i stærk Kuling, idet Rorgængereren tog fejl af Roret og løb Skibet op i Vinden, hvorved det tog en haard Overhaling og brækkede alt, hvad der kunde kaldes Mast. Føkkemasten maatte vi kappe 6 Fod over Dækket, da den var brækket, og alle Ræer, Stænger og Sejl hang i Stumper, som truede med at brække. Vi bjærgede alt det brækkede, og efter at vi havde ryddet op, begyndte vi paa det store Kunststykke at sætte Fokkeraaen, som var 50 Fod lang, paa Enden, fæstne den til Stumpen af Føkkemasten og ansætte Rigningen som bestod af Barduner og Stag. Derefter fik vi højt Sejl.

Vi var dengang 375 Mil fra nærmeste Land, men da vi havde faaet alle Nødmaster og Sejl i Orde, kunde vi løbe op til 8 Knol, og kom efter 18 Dages Forløb til »Kap det gode Haab«. Der var desværre igen Mastetræer store nok til nye Master; men jeg fik saa to Master, som passede nogenlunde, fra en Slavefarer, der var opbragt af en engelsk Orlogsbrig.

Jeg begyndte nu hurtigst muligt paa Istandsættelsen, brugte af de i Lasten værende Spirer til Merses- og Bramstag, og efter 5 Ugers Forløb var jeg atter færdig til Afsejling. I Begyndelsen af August afgik jeg fra Simons Bay (N. for »Kap det gode Haab«), og i September ankom jeg til Batavia, lossede Ladningen, der blev solgt til en meget høj Pris netop paa Grund af den forlængede Rejse, som blev mere end dækket derved.

I Batavia logerede jeg i Land, da ingen Skibskaptajn blev ombord i Skibet paa Grund af Klimaet, som især var usundt, naar man ofte skulde ro frem og tilbage mellem Skibet og Land. Dertil kom, at hver Skibsfører havde sin egen Opvarter paa Hotellet og sin egen Vogn, da det ikke var Skik, at Europæerne brugte deres egne Ben.

Vi fik en Ladning Ris og Stykgods ombord og afgik sidst i September for København. Jeg havde en meget hurtig Rejse, kun 42 Døgn til St. Helena, hvilket vakte megen Opsigt, da en Rejse sjældent var udført saa hurtigt. Der blev derfor sendt Breve fra Kaptajnerne paa



andre Skibe, som skulde afgaa fra St. Helena samtidig med »Rota«. Brevene skulde saa sendes i Land i Kanalen, for at man kunde se, hvor stor Forskel der blev paa Rejser fra St. Helena til Kanalen for »Rota«s og de forskellige andre Skibes Vedkommende.

»Rota« gjorde Rejser fra St. Helena til tværs af Falmouth, hvor Brevene blev sendt i Land, paa 43 Dage. Vi fik der S.S.O. Vind og passerede Dover paa 87. Dag efter at vi havde forladt Batavia. Over Nordseen holdt Vinden sig O.S.O. med Storm og haard Frost, og efter at vi havde passeret Hirtshals, mødte vi saa megen Is, at vi var nødt til at søge over til Norge. Et Par Dage efter kom vi ind til Lyngør, hvor vi fik Underretning om, at Kattegattet var opfyldt af Is og helt ufremkommeligt. Vi maatte ogsaa bryde Isen for at komme ind til Lyngør Havn, hvor vi blev liggende.

Efter at have haft en saa heldig Rejse var jeg noget utaalmodig over ikke at kunne fuldføre den paa Grund af Vintren; men naar jeg nu ser tilbage, føler jeg, at denne Færhindring blev Aarsagen til hele min fremtidige Lykke.

Men før jeg fortæller videre, maa jeg berette om de Breve, jeg sendte i Land i Kanaler. — 18. Dagen efter at jeg var kommet i Havn, modtog jeg fra Holland via Helsingør Brev med Forespørgsel om Tilstanden i Batavia ved min Afgang derfra, da der endnu ingen Efterretning var om de andre Skibe. Det var en stor Tilfredsstillelse, at »Rota« havde saa langt et Forspring.

Den Lykke, som jeg før omtalte var mig forbeholdt i Lyngør, var min Forlovelse med den ældste Datter af Skibsreder Anders Olsen, Marie Olsen. Allerede mit første Møde med hende gjorde et dybt Indtryk. Hun var kun 16 Aar, og smuk og venlig, som hun var, vandt hun straks mit Hjærte, men der gik flere Uger, før jeg vovede at tilstaa min Kærlighed og anholde om hendes Haand; men fra den Tid foregik en stor Fændring med mig. Jeg blev mere glad og frimodig, saa Fremtiden imøde med større Ro og Fasthed, og formodentlig ogsaa af den Grund syntes det mig, at Held og Lykke fulgte mig i alle mine Foretagender saavel til Søs som paa Landjorden. Det syntes mig, som om Gud for hendes Skyld lod alt gaa heldigt for mig. Mine Rejser til Batavia gik saa hurtigt og mærkeligt, at der næppe er noget andet Sejlskib, som kan opvise noget lignende. Og senere da jeg opgav Sejlskibsfarten og begyndte med Dampskibsrederi, har hun været min Støtte og Hjælp, som jeg senere skal berette om.

Den 18. Marts afgik jeg til København og ankom der til 2 Dage efter.



50 Aars  
Jubilæum hos  
Burmeister  
& Wain.

Den 1. Maj var det 50 Aar siden, Kontorchef M. Magnusson, der er født paa Island, begyndte sin Tjeneste som Kontorkærling i A/S Burmeister & Wain, i hvis Ledelse sad Mænd som Etatsraad C. Chr. Burmeister og Etatsraad William Wain samt Etatsraad Tietgen som Bestyrelsens Formand.

Skønt Burmeister & Wain allerede efter Datidens mere beskedne Maalestok var et stort og anset Firma, var Forholdene dog, navnlig set med Nutidens Øjne, ret primitive. Telefoner eksisterede overhovedet ikke, Skrivemaskiner lige saa lidt. Firmaets hidtilværende eneste Korrespondent, der havde Titlen Sekretær, skrev alle Breve med Haanden og havde endda Tid til adskilligt andet Arbejde.

Virksomhedens stadige Vækst og Tilgangen af frisk Kapital ved Overgangen til Aktieselskab bragte imidlertid snart betydelig Fremgang, og dette medførte naturligvis ogsaa forøget Korrespondance, og just paa dette Felt var den unge Magnusson kommet paa sin rette Hylde. Da Sekretærposten blev ledig, overtog han denne, og da det blev nødvendigt at oprette et særligt Sekretariat, blev han denne Afdelings Chef og har været det lige siden, eller gennem ca. 30 Aar.

Eans usædvanlige Sprogevnner og ganske fortrinlige Kundskaber i de tre Hovedsprog i Forbindelse med en elegant og klar Stil har fundet rig Anvendelse i de forløbne Aar paa denne vigtige Post. Han har her kunnet følge Burmeister & Wains mægtige Udvikling gennem Aarene fra et forholdsvis beskedent Maskin- og Skibsbygningsfirma til den nuværende Storledrift med Verdensry.

Ogsaa udadtil har der været lagt Beslag paa Magnussons rige Evner og udmærkede Sprogkundskaber gennem et mangeaarigt Samarbejde med Translatørskolen.





Øverst: Tipvogne ved Moleanlægene paa Jyllands Vestkyst. — Nederst: Fisketorvet i Grimsby, hvor en stor Del af den danske Fisk sælges direkte.

## Kræ Vester.

Bovbjerg, April 1926.

Det er et kendt Navn, der staar over disse Linier. Kræ Vester er en kendt Herre langs Vestkysten, ja mange rejser Mile for at se ham, naar han blunder og naar han arrig vender det hvide ud af Øjnene, som man siger. Kræ Vester er ikke en Fisker eller Rødningsmand, men derimod den blaa Kappemand, der evig ruller ind mod Vestkystens Strand. Det er Vesterhavet, der paa sin brede, blaa Ryg har baaret saa mange Skibe frelst til Havn, men som ogsaa har baaret saa mange mod Undergang, mod total Forlis derude i Vest. Kræ Vester har favnet saa mange i Døden, unge og gamle, og derefter ubarmhertig kastet dem ind som mishandlede Lig paa Jyllands stenede Strand. Den samme Kræ Vester har gennem Aarhundreder gnavet af Vestgrænsen herude. Mærgel- og Leerskrænter har han faaet til at styrte, og Sandklitter har han fejlet bort, Gaarde og Huse er blevet nedrevet, naar den arrige Herre nærmede sig. Kirken og de Dødes Have har han trukket til. Han skaanede intet. For godt 50 Aar siden begyndte man med at bygge Værn mod denne blaa Nabo, ved at bygge Høfder, der skulde bryde hans Magt, kolossale støbte Cementblokke sættes ud, og der fortsættes dermed den Dag i Dag. Kræ Vester har ingenlunde lagt sig til Hvile. Han er den sejge Kæmpe, der fortsætter sit Nedbrydningsarbejde, saaledes at der maa bygges nye Høfder og udføres ret betydelige Reparationer af de gamle Høfder. Hver Vinter og Efteraar, naar de vilde Storme sætter Kræ Vester i ondt Lune, da smadrer han med Kølleslag, hvad der staar ham imød. I dette Foraar har man maattet begynde paa at bygge nye Høfder udfor Husby Klit. Kræ Vester vil her æde sig igennem og springe over i Stadil Fjord. Og paa Kysten mellem Bovbjerg og Thyborøn er nu ca. 50 Mand

i Arbejde. De forskellige Høfder repareres. Der er saaledes i Høfde Nr. 9 udlagt 132 nye Blokke. Der skal nu støbes ca. 200 andre Blokke, der ligeledes paa Blokvogn skal lægges ud i Høfderne. Til disse skal der køres en Mængde Grus (Rullesten) op fra Stranden til den store Blandemaskine, der staar her paa Bovbjergskrænten. I dette hvæsende Uhyre sammenblandes Sand, Grus og Cement til den Beton, hvoraf da 4000 kg vægtige kantede Blokke støbes. Der er i Aar bevilget ca. 70,000 Kr. til Reparationsarbejdet for Ferring og Bovbjerg. Ja, Kræ Vester er en dyr Herre, naar han skal holdes nogenlunde i Tømme.

Liløre, April 1926.

Foraaret er nu inde herovre ved Jyllands Kyst. Paa de store Tanger foran Klitterne grønnes nu de uhyre Engsletter, og omkring de store vestjyske Fjorde rører sig nu et imponerende Fugleliv. Vore Søfugle: Vildanden, Knortegaasen, Maagen og den arrige Terne, bygger nu deres Reder ude paa »Blitholm« og Fjandø i den store Nissum Fjord. Mens Græsset groer lever disse Søfugle deres eget Liv herude paa disse Øer. Kun naar Fiskerne er ude at røgte deres Garn, letter de paa Vingerne. Ternen skriger da over Baadens Master og Hættemaagen forfølger Fiskerne til Fjordens Bred. Naar Fiskerne har trukket sin Baad paa Land, da vender Ternen og Hættemaagen tilbage til deres Bo-pladser ude paa disse ejendommelige Fugleøer, der omkranses af Fjordens blaanende Vand. I Foraarsnatten høres underlige Lyde ind over disse Tanger. Det er Ekkoet fra Søfuglenes Koncert ude paa »Blitholm« og »Fjandø«. Hvert Aar paa denne Tid finder disse Fugle deres Hjem derude og sætter Bo der. Men paa samme Tid forlader Vestkystfiskeren sit Hjem, tørner ud paa



Nordsøen og begynder Sommerfiskeriet paa den store fælles Arbejdsmark. Fiskerne gaar ud fra de hjemlige Havne, søger til Udlandet eller til Eshbjerg. Nogle af dem bliver borte hele Sommeren, medens andre af og til tager en Svipstur ind til Hjemmets Kyst. Man hører da lidt om dette Storfiskeri, der foregaar i Nordsøen. For faa Dage siden indkom saaledes til Thyborøn Havn Kutteren »Fyn«, som Havarist. Den var paa Vej fra Fiskepladsen ude paa Doggerbank med Kurs efter Eshbjerg. Ude i Vesterhavet sprængtes pludselig Motoren, saaledes at »Fyn« for Sejlene og Medvind maatte søge ind til Thyborøn. Den havde en Last paa 2000 kg Rødspætter, der solgtes til 30 Øre pr. Kilo. »Fyn« maa nu have en ny Tuxham-Motor, der koster 10—11,000 Kr. Deres Korrespondent havde en Samtale med Fiskerne og de meddelte, at en stor Flaade nu fisker ved Doggerbank. Man træffer her Fiskere fra 5 Nationer: engelske, hollandske, norske, svenske og danske Fiskere. Alle hiver de op af Havets store Fiskerigdomme. Fangsterne der tages derude, varierer ganske betydelig. Som et Eksempel kan nævnes, at en Kutter i sidste Uge kom ind til Eshbjerg med 5000 kg Fisk, der solgtes til 3000 Kr. En anden der havde fisket paa samme Tid kom ind med kun 1000 kg. — Den uhyre Tilførsel til Eshbjerg overfylder ganske denne Plads trods den store Udvidelse af dennes Fiskeri- og Transporthavn, der er Danmarks Udfaldsport mod Vest. Priserne trykkes saaledes, at der ofte ikke opnaaes over 20 Øre pr. kg Rødspætter. Denne Overfyldning har til Følge, at en stor Del af Fiskeflaaden ude paa Doggerbank gaar til Udlandet: Grimsby og Hull med Lasten og sælger paa det engelske Marked. Ja, mange driver endog Fiskeriet derfra med disse Havne som Basis. Driftsudgifterne ved dette store Fiskeri saasom Proviantering, Køb af Olie, Havnepenge, Arbejds løn m. m., alt dette bliver i Udlandet unddraget Hjemlandet. Dette burde være et tælende Moment, der peger henimod, at Hanstholmshavnen, der nu bygges paa, snarest bør bygges færdig. Dog ser man, at

der er ærede Borgere, der udspyer Gift og Galde mod denne Havn og raaber af fuld Hals: Stands dette Havnearbejde! Loven af 1917 bør annulleres. Men de vil næppe se at faa deres fromme Ønsker opfyldt. Det er forlængst en Kendsgerning, at Havne paa Jyllands Vestkyst er den eneste sikre Basis for Storfiskeriet i Nordsøen. Derfor fortsættes Arbejdet paa Havnen ved Hanstholmkysten, og derfor vil den blive bygget færdig. De kolossale Tømmermasser, der byggedes sidste Aar, er nu i dette Foraar ført ned til den færdige Slidskebro for ad denne at blive ført ud i Havet. Der bygges nu videre paa nye Kister. Fiskeriet fra den aabne Jyllands Kyst, som det blev drevet i forrige Aarhundrede med smaa Fartøjer, er nu næsten en saga blott. Der fordrer et mere rationelt Arbejde, dersom Nordsøens Fiskerigdomme skal udnyttes. Tidens Hjul lader sig ikke skrive tilbage. Moderne Motorkuttere er den Type, der gaar ind i Storflaaden, og den maa søge at drive Storfiskeriet fra Havnene paa Kysten. Dette Fiskeri, der endnu i Ny og Næ drives ud fra den aabne Strand ved Jyllands Kyst, er næsten uden Betydning og uden nævneværdigt Udbytte for Udøverne. Det træffer sig, at der kan gaa en dyr Fisk i Garnene. Som nu i disse Dage, da der fiskedes en Stør ved Thorsminde, der vejede 25 kg. Denne solgtes til omved 75 Kr. Og, som naar Lykkens Fortuna smiler, naar den dyre Laks gaar fra Havet ind i Nisum Fjord. Da kan Fiskere være saa heldige i den korte Foraarssæson at tjene gode Penge. Dette har man et Eksempel paa i disse Dage. To Fiskere ved Thorsminde, der fiskede sammen, har været saa heldige at fiske 18 Laks, der vejede fra 7—14 kg Stykket. Da Prisen en Tid var oppe paa over 7 Kr. Kloet, indbragte Laksene dem en Hundredekroneseddel hver. Dette kan kaldes et godt Fiskeri. Men dette er kun forbigaaende.

Det danske Fiskeris Fremtid ligger i Storfiskeriet ude i Nordsøen, drevet fra hjemlige Havne paa Jyllands Kyst.

Forvard.

Skibsfarten og »Dansk Arbejde«. — Danske Importører bør benytte dansk Tonnage.

I disse Tider, da »Dansk Arbejde« er blevet et Slagord, er det værd at minde om, at det ikke vilde være helt uden Betydning, om de danske Importører i noget højere Grad vilde benytte dansk Tonnage til deres Transporter. Dette gælder ikke alene private Importører, men ogsaa Stat og Kommune, hvor disse optræder som saadanne.

Nu maa det vel indrømmes, at der ofte gives en vis Præference til danske Skibe, men kun hvis danske Skibe er mindst lige saa billige som de udenlandske.

Da imidlertid danske Skibe paa Grund af deres større Udgifter ikke kan sejle for samme Fragt som de udenlandske, hænder det ikke sjældent, at der fragtes udenlandske Skibe med Korn, Foderstoffer, Kul etc. her til Landet, uagtet danske Skibe meget gerne vilde have Forretningen, naar blot der kunde opnaas en Ubetydelighed mere i Fragt.

Maaske kan en privat Importør ikke undlade at ak-

ceptere den billigste Fragt, han kan opnaa; Forretning er Forretning, og han sidder maaske selv haardt i det. Men navnlig Kommunerne, som maa udrede store Beløb til Arbejdsløsunderstøttelse, kunde dog gerne se lidt større paa Sagen og lade være med det, som de nu ofte gør, at føre en haardnakket Kamp for at slaa Fragterne ned med en 10 Øre pr. Ton, skønt de meget vel ved, at den Fragt, der tilbydes, ikke alene ikke kan give Fortjeneste, men et Tab, som muligvis er mindre end Udgiften ved at lægge paagældende Skibe op.

Regeringen har jo gentagne Gange opfordret Stats- og Kommuneinstitutionerne til fortrinsvis at anvende »Dansk Arbejde«, men Opfordringen synes, efter hvad der er oplyst for os, ikke at blive taget til Følge for saa vidt angaar Anvendelsen af dansk Tonnage.

Man skulde tro, at dette blot skyldes Ubetænksomhed, thi en Fragtforhøjelse af f. Eks. 75 Øre pr. Ton Kul vil sikkert ingen Forbruger kunne mærke i nævneværdig Grad. Men en saadan Forhøjelse vilde utvivlsomt bidrage til at faa nogle af de oplagte Skibe ud, og derved afhjælpe den tyngende Arbejdsløshed.



(Fortsat fra Side 7).

ne og Nathuset foran Bestiklukafet og bordfyldte Skibet helt hen under Bakken.

Da rovsedes Frivagten omsider ud for at give Storsejlet op.

Sejlmageren var den første paa Dækket. Han kastede et prøvende Blik op til Luvart og ærefter agterud, hvor Vagten holdt til paa Halvdækket. Umiddelbart efter en Overhaling sprang den gamle af Sted agterover langs Stræktovet. Om trent midtvejs gled han paa det slibrige Dæk, men var i Løbet af et Sekund paa Benene.

»Kom langs, Sejls«, raabte Regnar, der sammen med Vagten stod i spændt Forventning. Naa, »Sejls« var jo en gammel, dreven Rad. Han skulde nok klare Ærterne. Men han blev staaende et Øjeblik ligesom i Tanker og gned sit Knæ, da en farlig Krydssø med Sekunders Varsel vred sig op i Storeræens Højde mellem Stor- og Mesanrig og med sin skumbrølende Top overdøvede enhver anden Lyd.

»Op til Luvart«, skreg Regnar og sprang hen imod Trappen uden Tanke for sig selv. Sejlmageren var imidlertid allerede paa Flugt mod Dækshuset; men før han naaede det frelsende Lukaf, brød Søen.

»Barmhjertige Gud!«

Et buldrende Sneskred. — Nogle Hundrede Tons Vand. — »Southern Cross« tyngedes dybt under Byrden. Havet gik graat og fraadende over Skibet.

»Mand overbord«, brølte Regnar, da han kom ud af Vandet og ikke saa Sejlmageren. Han var vel allerede sejlet agterud. »Southern Cross« løb sine tretten Mil. Mød et Par Spring var Regnar oppe paa Halvdækket og forsøgte at rive en Redningskrans løs.

Da lagde en tung Haand sig paa hans Skulder. — »Nej, Baads.« — Han vendte sig med en Ed og saa ind i Kaptajns fortrukne Ansigt. »Lad ham faa en hurtig Død. Det er han værd.«

Da slap Regnar Taget med en hjælpeløs Bevægelse.

»Faa Frivagten ud og giv Storsejlet op. Siden bjærger vi Bramsejlene«, raabte Skipperen gennem sine hule Hænder ved Regnars Øre. »Han var en god Sejlmager, der har sparet Rederne for mange Udgifter. Gud være hans syndige Sjæl naadig.«

Regnar kastede et Blik agterud. Mod Kølsvandshvirvlerne paa Toppen af en isgraa Sø saa han i den blege Morgendæmring en Albatrossværm jage ned. Hans Bryst snøredes sammen, og Benene vilde knap bære ham forefter. — Men han

gik, syg af Harme, Smerte, Længsel, Ensomhed og Sorg. — — —

»Hurra, Gutter. — Hal væk og saa til Helvede«, sang Regnar ud, da de til Sejlets Torden gav Storehalsen op. — — — — —

Da Regnar fik Frivagt, sank han ned paa Sejlmagerens Kiste i Lukafet og med Hovedet bøjet over sine korslagte Arme ved Bordets Kant sad han længe ubevægelig. Hans Sind var sygt og vildt af Sorg og Længsel. I hans Øren lød Sejlmagerens »Slig Jente, Gut«. — — — Aa, ja, aa ja. Men saadan var vel Livet. Fik man endelig en Kammerat, skulde man miste ham. Intet godt varede. Og saa var han selv Skyld i det alt sammen. Det var det pinagtigste.

Tankerne flokkedes om hans egen Eendighed. Her nede i det kolde Vejr mærkedes det kun altfor tydeligt, at Sygdommen ikke havde sluppet sit Tag. Desuden var han daarligt udstyret med Tøj til koldt Vejr. Hælene var revet af Sjøstøvlerne. Første Gang han havde dem paa til Vejrs. Lukafet var blevet kvart fyldt med Vand gennem den utætte Dør, hver Gang Skibet havde været bordfyldt, og under dets Bevægelser var det skvalpet helt op under Loftet og havde gennemblødt hver Trevi Tøj med Undtagelse af et Par tykke uldne Lufvanter paa Regnars Køjehylde.

De var de sidste af de varme, uldne Klædningsstykker, Moderen havde givet ham med ved Afrejsen. Han vaagede derfor over dem med Æmhed og nænnede ikke at bruge dem. Isvrigt var de overflødige, naar der skulde tages fat.

Endelig havde den Omstændighed, at han ofte gik drivvaad til Skindet flere Timer i Træk fremkaldt nogle Saltvandsbylder, der voldte ham en næsten utaalelig Pine og generede ham meget under Arbejdet.

Regnar rokkede frem og tilbage paa Bænken. »Aa, Gud.« Han syntes ikke, han kunde bære mere. — Britta. — Det var den sorteste Fortvivlelse at tænke paa hende. Men Mor. Hun vilde maaske ikke forbande ham, skønt . . . Nej, det vilde være for haardt. Han rejste sig og gik frem og tilbage i det lille Lukaf. Der var saa ringe Plads, at det næsten var som at gaa rundt om sig selv. Ingen Plads, intet Maal. Han kunde ikke gøre sig fri, ikke sprænge de Surringer, han havde lagt paa sig. De laa solidt nok. Bare dreje sig omkring sig selv i en lille snæver Kreds og bebrejdede sig til Døde.

Da blev han grebet af en vild Længsel efter Moderen. Han følte det for første Gang som en rent legemlig Smerte. Det var særlig i Mellem-

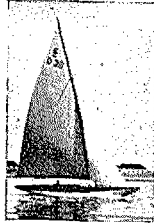


## Kedelrensning

Rustbankning  
*Ældst, bedst og billigst!*  
 Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
 Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
 SUNDKROGSGADE 22. KALKERØNDERHAVN



### Konsfuerer og bygger alle Arter af Fartøjer

Vinteropbevaring i luk. Garage  
 Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906  
 (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

## „FALCO“

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

## RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## KAY DYHR

NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

## THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 4.

**Vandret:** 1. Beklædningsgenstand. 4. Venlig. 7. Indisk Øgruppe. 8. Med Paraplyen. 9. Sejl. 10. Thors Kone. 11. Den første af sin Art. 14. Skraber. 16. Ikke rart at have til Gode. 17. Kryb. 18. Bedst hos Nolfi.

**Løddret:** 1. Dobbelt nyttig fra Nolfi. 2. Instrument. 3. Se. 4. Anerkendelse. 5. Araber. 6. Ændring. 12. Maade. 13. Anstrænge sig. 14. Nautisk Instrument. 15. Mekanik.

1	2	3	M	4	5	6
7			Ø	8		
9			B	10		
			NOLFI			
11	12	13	E	14	15	
16			R	17		
	18					

For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr 4**, først aabnede den 20. Juli, og Vinderens Navn publiceret i vort August-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Jilert Fischersgade 2<sup>1</sup>.

Vi henleder Rederiernes Opmærksomhed paa

**NOLFI-KLAPSTOL** og **ULDTÆPPER**

gulvet, og han syntes, den eneste Lindring maatte være at knæle ned for hende som en fortabt Søn, lægge Hovedet i hendes blaastribede Forklæde, der duftede af Renhed og Hygge, og bare ligge ganske, ganske stille, til alt det onde gik over.....

Kesten af Frivagten tilbragte Regnar med at tømme Lukafet for Vand og rydde op navnlig blandt Sejlmagerens Ejendele. Desuden vred han alt Køjetøjet op og hængte det til Tørring over Bordet. Efter Middag gik han paa Vagt uden at have været til Køjs.

Søen var mindre voldsom, og da Vinden var flovet en Del og stadig var rum, havde Bramsejlene faaet Lov at staa. Mesanen var halet ind og Yderklyver sat for at lette Styringen. Hen paa Eftermiddagen friskede det imidlertid igen, og da det skumrede, blæste det en Snestorm med alle Symptomer paa en regulær vestlig »Snøfter«.

Det var bitterlig koldt.

»Den Gamle« havde faaet Whiskyflasken op i Bestiklukafet og veg kun fra Halvdækket, naar han engang hver Time tog sig en Slurk. For en varvittig Sejlføring fløj »Southern Cross« om Aftenen ind i Førstevagt med en brølende Snestorm og en svimmelhøj, farlig Sø over Styrbords Laaring, to Mand i Redningsliner ved Rattet og »Skotten« paa Broen med en halv tømt Whiskyflasker i Oliefrakkelommen. Det gik ikke an at forlade Dækket nu. Han var vel Skipper.

Andenstyrmand stod agter og holdt Øje med Styringen. Paa Forkant af Halvdækket trampede Vagten af Kulde, mens Forbandelser over Sejladsen vekslede med gudsbespottende Eder og klynkende Anraab til Himlen om at sætte Vindstyrker og Orkansøen ned.

Men det blæste en kaphornsk »Snøfter«.

Regnar faldt snart i Søvn og sov tungt, indtil han imod Midnat vaagnede ved et øredøvende Brag. Han hørte Havet gaa ret over Ruffet, blev kastet haardt ind mod Skoddet i Køjen og troede først, at Rigningen var gaaet eller Skibet kærtret. Vandet sprøjtede ind fra Dør og Skylicht. Lampeglaset knækkede, og Lampen slukkedes. Saa blev der mere stille ude paa Dækket, og Skibet laa saa tungt, at han vidste, det var bordfyldt. Med eet hørte han Vindens Hulen i Tovværk. Saa var da heldigvis ikke hele Rigningen gaaet. Han sprang ud af Køjen og stod i Vand til Knæene paa Dørken, famlede efter sine havarede Søstøvler, som han havde brugt til Ho-



vedpude, og var i Færd med at trække dem paa, da Andenstyrmand rev læ Dør op.

»Er du her, Baadsmand?« raabte han ind i Mørket. Stemmen skælvede af Graad. Det er ude med os. Far er borte, Valdemar og Harry, der var til Rors, er slaaet ihjel. Den kom lige over Agterenden i Højde med Mesangaffelen. Aa, Gud hjælpe os, Baadsmand. Vi kommer aldrig nogen Sinde hjem, og jeg har en Kæreste. Tror du, jeg ser hende mere? Tror du, vi klarer den?« Han græd.

»Klarer den?« gentog Regnar. Han undrede sig over sin Stemmes Klang, kom til at tænke paa, hvor den lignede Christs og blev et Øjeblik helt glad. »Hvordan kan jeg sige dig det, min Ven, før jeg har set paa Sagerne. Du ved vel ikke, hvem der er til Rors? Nej, det tænkte jeg nok; men du kan da nok begribe, at Skibet ikke kan løbe for Vejret, hvis begge Rorgængerne er slaaet ihjel, og din Far er væk. Hvordan kan det falde dig ind at komme her uden at vide, om der er nogen til Rors. Hvis bare Agterlugen ikke er slaaet ned; men det har du selvfølgelig ikke set bare for at tænke paa den ulykkelige Kæreste, der skal plages med saadan et Mandfolk.«

Han stampede Søstøvlerne paa. »Ja, selvfølgelig klarer vi den. Bare gaa paa, Søn, og lad være at give op. Det er Livet paa Havet, dette her.« Han sprang over Dørtærskelen, huggede Døren i efter sig og vadede agterover langs Stræktovet i Brandmørket.

»Skotten« stod til Rors. Da Søen kom, havde Valdemar, lammet af Rædsel, sluppet sit Greb om Rattet, som derfor tog Magten fra Harry. Han laa med knust Hoved skyllet ned i Læ og saa langt Redningslinen rakte. Valdemar sad paa Dækket og væandede sig. En af Knagerne havde ramt ham i Brystet, sagde han. Manddraberen var i fuld Virksomhed.

Skylliget til Kabytten var knust. Den var halv fuld af Vand. Vagten var i Færd med at aabne Døren ud til Dækket for at give Vandet Aflob. Bestiklukafet var revet løs og slaaet hen imod Mesanmasten. Skipperen havde naaet Læsiden af Mesanmasten og var ved et Under sluppet for at blive skyllet over Bord. Saa snart Søen var ovre, var han sprunget til og havde taget Rattet. Man var vel nok Skipper i sin egen lille »Kaphorner«.

Vagten havde reddet sig i Livlinierne paa For-kant af Halvdækket; men iøvrigt var det i Bælgmørket umuligt at konstatere Skadens Omfang, udover at den sidste Redningsbaad var forsvun-




UDEN



OG

MEG SKF  
KUGLELEJER



**K R A F T E N E R D Y R**

Af Transportomkostningerne udgør Arbejdslønningerne en betydelig Del, thi til en stor Del af Transportredskaber anvendes Menneskekraft. Særlig ved høje Arbejdslønninger er det derfor af vital Betydning at indføre Arbejdsbesparende Anordninger.

Vor Brochure „Økonomisk Transportvognsdrift“ sendes paa Forlangende.



**JAKOB JENSEN**  
 BAADEBYGGER  
 TUBORG HAVN  
 TELF. HELRUP 1489

KØF DEN SPECIALISEREDE J. J. STANDARD BAAID  
 FÆRDIGE NYE OG BRUGTE MOTORBAAIDE PAA LAGER

**FØR 8 ØRE NU 4 ØRE**

Alle kendte EXTRA No. 2 VIRGINIA Udsalg  
 Cigar, af  
 Cigaret og Wm.  
 Tobaks- mærker  
 føres. CIGARETTES Christiansen's  
 Vine.



**HØJ CHRISTENSEN**  
 ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -



# Brødrene Andersen



Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

det. Harry og Valdemar blev bragt ned i Kahytten, hvor Hovmesteren blev sat til at tage sig af dem, saa godt det lod sig gøre i Mørket, for Stormen hylede gennem Skylighet og Trappegangen til Bestiklukafet, saa intet Lys kunde brænde.

Braadsøen havde spredt baade Rædsel og Harme blandt Besætningen. Nogle mente, at Undergangen var vis, og alle nægtede at gaa til Rors. Det var desuden »Skotten«s desperate Sejlads, der havde været Aarsag til deres Kammerats Død, saa det var kun rimeligt, at Søen tog ham næste Gang. Han kunde have drejet Skibet under noget før.

Da Skipperen hørte Besætningens Nægtelse, svigtede Modet ham.

»Kald Førstestyrmand paa Dækket og sørg for Himlens Skyld for, at vi faar noget Olie ud, inden vi lænser under, og lad os saa bjerge Sejl. Saadan kan vi ikke løbe længe; men vi skulde helst undgaa at dreje til.«

Regnar famlede sig ned i Kahytten, hvor Vandet endnu stod knæhøjt og sprøjtede op under Dækket ved Skibets nejende Bevægelser. Styrmanden laa i sin Køje. Regnar ruskede i ham. Han var døddrukken. Regnar rev hans Køjetæpper ned paa Dørken, og uden at spille Tiden gik han ud paa Dækket, gav Ordre til Udpurring og fik et Par af Matroserne med sig forud til Malerskabet. Efter noget Besvær lykkedes det dem at faa en T-antønde slaaet op, og den Mand, der havde jamret sig højest over Sejladsen, fik det Hvert at hælde Tran gennem luv Klosetrør, efter at det var løst tilstoppet med Værk. »Hold dig nu godt fast og lad være at ryste paa Haanden, naar du hælder«, var Regnars spottende Formaning.

Privagten var imidlertid kommet paa Dækket og klumpede sig frysende sammen under Bakken. Et svagt Lysskær stod ud fra Klosetterne, hvor Lanterneerne var anbragt i deres Fyrtaarne. Det var bitterlig koldt, og i Ruffet sejlede de fleste af Mandskabets Ejendele mellem hverandre.

Blandt Matroserne var en Canadier, en bredskuldret og rundrygget Bjørn, tung i det, men en af dem, Regnar havde størst Tillid til. »Du

gaar til Rors«, sagde han, efter at have kaldt ham frem af Klyngen. »Løs din Skipper af. Husk paa, du staar med vore usle Liv i dine Hænder. Gud naade dig, hvis du girer og drukner nogen af os, saa stopper jeg for Olien, og du bliver fejlet over Bord som en Høvlspaan, og Canada har en rask Gut mindre. Den løber ellers fint nu, siden vi er begyndt at dæmpe Søen lidt. Du kan tage mine Vanter, der ligger paa min Køjehylde, og min Størtrøje, der hænger paa Forskoddet. Du maa holde den efter Vinden som en flink Fyr. Kompas og Nathus er borte.«

Det var en stor Lettelse for Regnar, da Matrosen nikkede veltilfreds og gik agterefter i Mørket.

Der blev gjort klar til at bjerge Sejl; men da Forre Bramsejl begyndte at slaa, gik det, som man maatte frygte. Der lød en Bragen, Splintrig af Træ og Sønderrivning af Sejldug. Faldet slækkede pludselig, totnede derefter op med et voldsomt Ryk og brast. Bugter af slække Barduner og Drejerebskæder raslede ned. Bramstangen var knækket.

»Lad det hele hænge, Gutter, og lad os faa Store Bramsejl fra hende, før Stangen gaar.«

Det gik let. Regnar var næppe begyndt at fire, før Sejlet med en Lyd som af et Skud røg ud af Wireliget. Forre Mærsejl kunde ikke fires. Drejerebet var formodentlig uklar af Bramgodset. Store Overmærseraa skred derimod ned efter haardt Slid i Nedhalerne. Sejlet bar Raaen.

»Southern Cross« løb mageligere efter at væ-

  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
**København K**

Leverandør af Clichéer til »Vikingen«.





## AARHUS SØMANDSHJEM

BESTYRER: E. JENSEN

AARHUS

## CAFÉ - RESTAURANT „BROPALÆ“,

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra **1 Kr.** Middag fra Kl. **12** à **2 Kr.** Diner à **3,50.**

Cabaret med varm Ret à **3,50.** Smørgeas à **2,25.**

CHR. J. KRAGH

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## H. B. HANSEN & CO.

TELF. 122 - AARHUS - MINDEGADE 5  
LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL, FLAG- OG KOMPASMAGER

## FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

## J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering

Telefon: 851

Telegr.-Adr.: Jens Wied

Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

re befriet for noget af Sejlpresset, og skønt Søen hyppigere væltede ind over begge Lønninger, var dens Slagkraft brudt. Olien virkede, og der var ikke siden kommet nogen Sø over Agterender.

Regnar kom agterud, og fandt Skipperen ved luv Mesanrig. Hans Stemme var hæs. »Baadsmand, vi maa have den Bramstang fanget ind eller kappet. Styrter den ned og gaar gennem Dækket, fylder vi og synker.«

»Folkene nægter at gaa til Vejrs. De er for udmattede til at holde sig fast«, siger de.

Skipperen greb i sin Lomme efter Flasken. Regnar mærkede, hvilken Overvindelse det kostede ham at ofre den. »Den og Gud er vor eneste Redning, Baads. Sig til dem, at det er deres Skippers sidste Snaps, saa gaar de nok. Ak, Gud hjælpe os store Syndere. Faar jeg min Søn med hjem, skal han aldrig sætte sin Fod i et Sejlskib mere«, brølte han ind i Regnars Øre. »Han har Kæreste, stakkels Dreng, siger han, »og hvis...«.

En mægtig Overhaling afbrød ham. Han greb for sig i Mesanvantet og vendte sig hastigt agtereft. —

Paa Baggrund af Braadsøens Morildslys skimtede han Omridset af sin Søn, der stod hos Rorgængerens. — Der er trods alt noget ved den Knægt«, tænkte Regnar, da han sprang hen til Trappen og ned paa Stordækket. Der var Braad paa den Sø. Nu sad Thomas naturligtvis derhenne og snorkede i Stedet for at passe Olien. Forbitrelse og Selvbevidsthed raste op i Regnar. Han mindedes sin Far der i en Paalandsstorm en Nat havde hundset Besætningen i sit Skib, til de var





# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

halvdøde af Udmattelse, men da Dagen gryede havde han sejlet dem fri af Svenskelysten og reddet deres elendige Liv.

Regnar glemte i det Øjeblik alt andet. Skægget og mandig stod Billedet af Faderen før ham. »Saadan skal det gøres. Vist saa.« — Viljen steg op i ham, bitter, salt og senet. Han var i Stand til alt. Han rystede Flasken. Den var næsten halv fuld. Med et langt Hiv sendte han den udenbords og skyndte sig forefter. Fra Rigningen hørtes ved hver Overhaling Bramstangens Slag. Den kunde styrte ned naar som helst. Tiden var kostbar.

Ingen Forestillinger hjalp. Besætningen nægtede alle som een. Trusler eller Bønner. Intet hjalp, om det saa skulde koste Livet.

Regnar satte sin Lid til at faa i det mindste een af Motroserne med sig op med en Økse og Surringsline. Det var en ung Hollæder med Kræfter som en Atlet. »Gaa selv, om du tør,« var Hollænderens Svar. »Jeg sætter ikke Livet til for et Rundholts Skyld. Det falder nok udenbords.«

Uden et Ord gik Regnar forud, stak en Baad-økse ned ved sin Livrem og entrede alene op i Mørket.

## AALBORG - NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F.  
SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
NØRRE SUNDBY  
DENMARK

### JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

### N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKES-IMPORT

NØRRESUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

## A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBÆK

TELEFON 3760

1. Klasse Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og rael Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserves.  
Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.  
:: Maskin- og Dæksrekvisitter ::



# ØRESUNDSFARTEN

## DAGLIG PASSAGERTRAFIK

TIL **MALMØ**: 8 OG 11<sup>30</sup> FM., 3 OG 7 EM.  
 FRA **MALMØ**: 8<sup>30</sup> OG 11<sup>30</sup> FM., 3 OG 6 EM.  
*SØN- & HELLIGDAGE TILLIGE*  
 FRA **MALMØ** 9<sup>45</sup> EM. OG FRA **KBHVN.** 12 NAT

## HELSINGØRFARTEN

GENOPTAGES DEN 23. MAJ (PINSEDAG)

IØVRIGT SE DAGSANNONCERNE  
 ÆNDRINGER FORBEHOLDES

**DAMPSKIBSSELSKABET „ØRESUND“** A/S

TELEFONER CENTRAL 63-7789-7790

Først til Vejrs mærkede han, hvor bitterlig koldt det var; men han satte sin Vilje ind paa at klare denne Situation og var sikker paa, at Faderen vilde have haaret sig ad paa samme Maade. Besætningens enstemmige Nægtelse var ham uforstaaelig. Det kunde ikke være af Hensyn til Faren. Der var Folk imellem, som ikke var bange for noget mellem Himmel og Jord. Maaske vilde de paa den Maade hævne sig paa »Skotten« og Styrmanden. Ja, saadan var det vel. —

Fire Timer senere, da det første graa Dagskær sivede frem i Nordost, kom Regnar ned. Hans Ansigt var uhyggeligt fortrukket, og han bevægede sig krumbøjet med tilbageskudte Skuldre og ludende Hoved.

Liv og Død var eet for ham.

Hollænderen stod ved Forlugen; men trak sig ind under Bakken blandt Matroserne. Regnar gik hen imod og saa ham lige ind i Øjnene.

»Hollænder.« Det var kun en Hvæsen. Stemmen nægtede at lystre.

Matrosen stirrede forfærdet paa ham og saa sig om efter Hjælp. En Sø hævede Skibets Agterende. »Southern Cross« skælvede, da Boven bores ned i Draget efter den foregaaende Sø. Hollænderen greb for sig.

»Min Ven,« hviskede Regnar og drev ham et voldsomt Slag i Ansigtet, saa han med et Udtryk af Rædsel tumlede over mod Ankerspillet. »Tror du, jeg forlanger af I valne Kvindfolk, hvad jeg ikke selv kan paatage mig.« Han drev til ham endnu engang, og Matrosen tog med aaben Mund bævende af Kulde og Frygt imod Slaget.

»Du løser af ved Roret,« fortsatte Regnar. »Jeg vil nødig være i den Mands Sted, som herefter nægter.« — Han saa sig om. — Ingen svarede.

Matroserne veg til Side, da han gik forud med Øksen.

# Nilfisk

den danske Støvsuger.

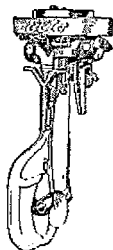


RING TIL  
 9650  
 OG FOR-  
 LANG  
 KATALOG

**Nilfisk**

Støvsugeren  
 er uundværlig i ethvert  
 Rederikontor.

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



# Elto

Moderne driftssikker 2 Cylind. Baad-  
 motor, 3-4 H. K., verdenskendt Fa-  
 brikat. — Lydlys Gang. — Let at starte.  
 Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

**Nedsat Pris 650 Kr.**

**Bohnstedt Petersen**  
 KR. BERNIKOWSGADE 2, TELEFON 132



Da Regnar kom ind i sit Lukaf om Formiddagen, fortrød han et Øjeblik, at han ikke havde givet Besætningen den halve Flaske Whisky. De stakkels, forkomne Fyre kunde nok trænge til en Opstrammer, og han fortrød tilige.....; men nu var det sket, og Djævelen heller. — Alt var lige-gyldigt nu. Een af Parterne skulde ligge under her og ligge stille — ganske stille. Han smilte. En Grimasse. — —

Om det var en Anerkendelse for det Stykke Arbejde, han den Nat havde gjort i Fortoppen, eller maaske Frygten, der paany vendte Stemningen til Fordel for ham, stod ham ikke klart; men fra den Morgen og til Hornet en Uge efter var omsejlet fulgte Matroserne ham med fuldkommen Foragt for Fare og tydelig Forstaaelse af, hvis Vilje, de herefter havde at underordne sig.

Omsider havde han drevet sin Flok op til at lystre en jernhaard Diciplin. Han havde gjort det. Han, han alene.

*En Udmærkelse.*

Skibsinspektør E. H. Solomonsen er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Kaptajn Salomonsen hører til en af »Det Forenedes« mest betroede Folk. Han kom ind i Selskabet 1897 og blev allerede som 38-aarig Kaptajn udnævnt til Skibsinspektør. Han beklæder stadig denne betroede og ansvarfulde Stilling og paa en baade myndig og elskværdig Maade, saa Sol og Vind deels lige. Den store Offentlighed kender saare lidt til Kaptajn Salomonsen, men vore Amerikafarere vil dog maaske nok have set ham, naar han i sin imponerende Højde entrer Landgangen.

*Engelsk Motorskib bygget i Tyskland.*

Som det vil erindres, vakte det for nogen Tid siden megen Opmærksomhed, at et engelsk Rederi, »Prince Line«, placerede en stor Ordre paa 5 store Motorskibe hos et tysk Skibsværft — »Deutsche Werft« i Hamborg — idet det tyske Tilbud laa saa langt under noget Tilbud, som det var muligt at opnaa i Storbritannien at man mente, at maatte modtage det. Det første af de fem Søsterskibe, »Javanese Prince« paa 10,000 Tons, er nu omtrent færdigt. — Skibene forsynes hvert med to 8-Cylinders Burmeister & Wains Motorer med 6400 i. H. K.

Sejladser til Skellefteå Distrikt (Bureå, Ohrviken, Særenæs, Ursviken, Skelleftehamn, Kåge, Furnäsgrund og Bræumfors) antages at være aaben fra 20.—25. Maj. (Meddelt af Schwerin).



**PALLE SØRENSENS EFTF.**

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkslidsure

Briller - Kikkerter  
Barometre



**FLAG & VIMPLER**  
SYET AF DANSK FLAGDUG

YACHTFLAG — KLUBSTANDERE  
INTERNATIONALE SIGNALFLAG

— BEDST OG BILLIGT —

*Flagfabrikken* København B  
Gj. Torv 28 Telf. C 3234

**Max Møller A/s**

Kvæsthusgade 5 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

**Kassér ikke gammelt Tøvværk**

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

**JULIUS MARSING**

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16



**H. HALMØE**

CORT ADLERSGADE 8

**SEJLDUGSLAGER**

SEJL, FLAG & PRESENNINGER

TELEFON BYEN 4326

Telf. Helrup 1619  
Værkt. Dannise  
Øbro 4198  
Mørsteinsgade 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 Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsbriketten

**„REN SO“**

er syrefri og renser ufejlbalrigt.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

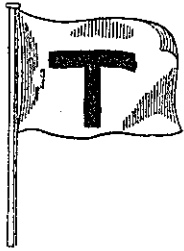
Tigr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.



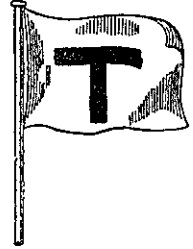
1926 nr 6



# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGÅDE

TELEFON CENTRAL 3930



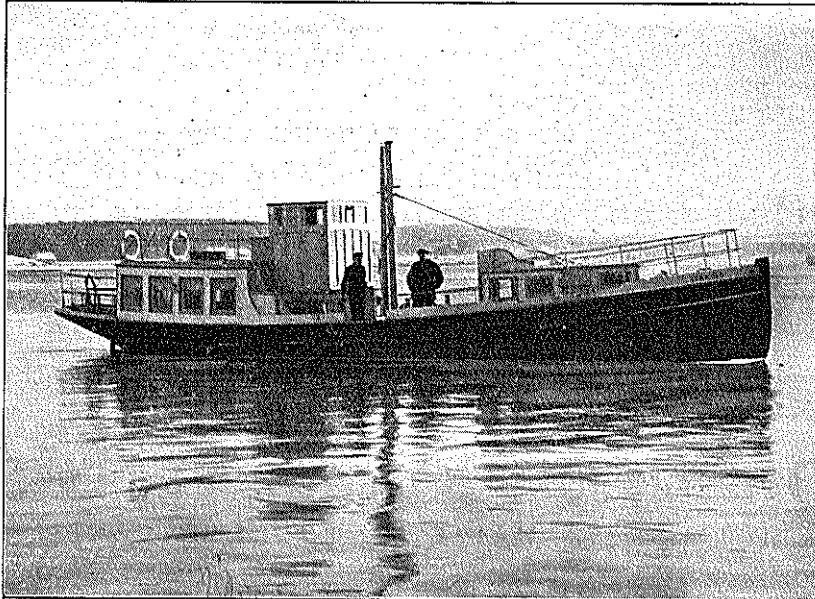
Efteren af M/B  
„ECKMANN“,  
Herr C. Carlsen, Thurs  
skræver: —

Thurs, 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 mit fulde Tilfredshed.

Motoren er installeret i en Passagerbaad, der løber daglig mellem Thurs og Svendborg, 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“

Færgebaad Svendborg—Thurs. Beregnet for 135 Passagerer. Forsynet med en THORNYCROFT Model M/4 Motor med Reduce-Reverse Gear. Fart ca. 9 Knob.

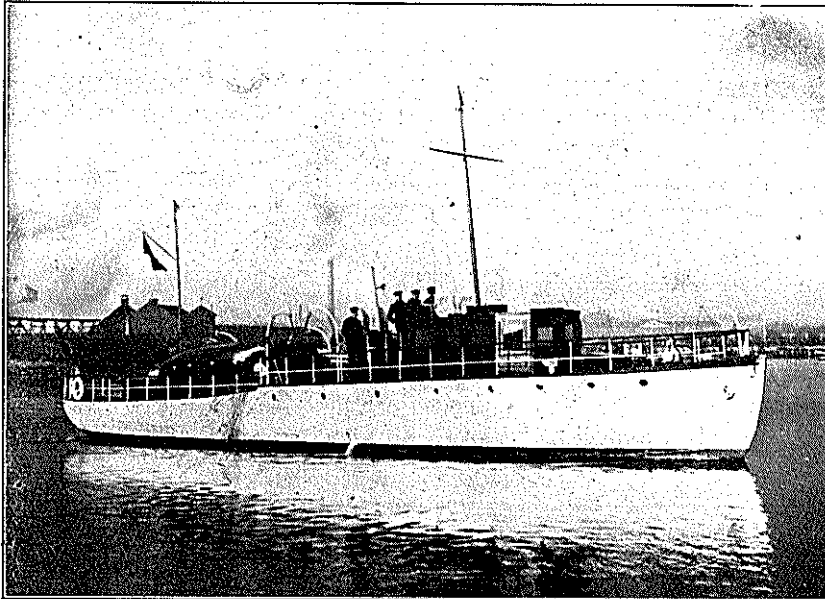
Den 9/10 1925 modtog vi en ny Ordre fra Hr. C. Carlsen paa en Thornycroft Model M/2 Motor, til Installation i en af hans andre Færgebaade. — Et nyt Bevis paa Thornycroft Motorernes Uovertræffenhed.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7½—75 H. K. for  
Benzin Start og Petro-  
leum 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 bese vor Virksomhed. Ring til Central 3930 og aftal en Tid.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

TELEFON  
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S



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

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

Sct. Annø Plads 28

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

København K.

Telegram-Adresse: P A C A O

## LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

FOUNDED 1797

## HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telegr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/S</sup>

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 Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly

GOOLE-COPENHAGEN & vice versa



BELLS UNITED  
ASBESTOS CO. LTD.

Telefon Nr. 1403

M. B. & COHN  
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr. Adr.: Amian t e

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.  
LONDON

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER <sup>A/S</sup>

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

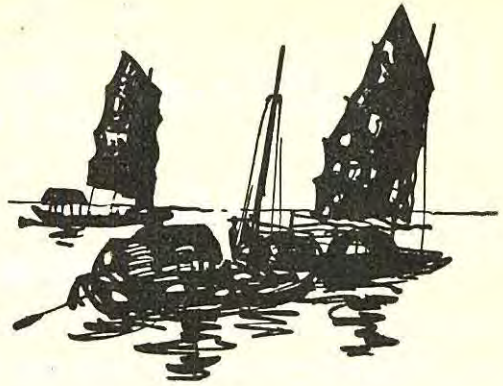
Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.



# For egen Regning!

*En spændende Fortælling fra de kinesiske Farvande, og hvori den hvide Kaptajn og hans Styrmand har Brug for al deres Forstand og Beregning mod den hemmelige kinesiske Ordens Rænkespil.*



## I.

Det var knaldende varmt og vindstille med ganske lette »Kattepoter«. Skonnerten »Arrow« laa for Anker og huggede venskabeligt, men længselsfuldt i Ankerkæden og drejede sig for Tidevandets skiftende Retning. Oppe paa Dækket dasede et Par Malayer, men nede i den lummervarme Kahyt sad Kaptajn Jack Hommons og kæmpede ophidset med et større Problem. Hans sorte, krøllede Haar laa i vild Uorden ned over Panden, og de solbrændte stærke Fingre krammede med febrilske Bevægelser et Telegram. Saa fæsedede han sine havblaa Øjne endnu engang paa Ordere og læste:

»Skonnerten »Arrow«, Moon Bay. Ønsker at fragte Baaden for egen Regning et kort Trip. Ankommer med »Dominion« paa Fredag. Møde med Curtiss, Singapore.«

»Kan De klare den«, spurgte han ærgerlig, henvendt til Styrmanden. »Jeg ved Pokker ikke, hvad det er, der forfølger mig. Hvert Øjeblik kommer der et eller andet i Vejen; der er nogen, som spiller mig Puds. Og hvem er nu dennehersens Curtiss?«

Hans ophidsede Ansigt var vendt mod Styrmanden for ligesom at hente Forstaaelse og Trøst her. Styrmanden selv, Johnson, en høj Irlænder af skandinavisk Afstamning, vendte sig langsomt om mod Kaptajnen. Der var en afklaret Ro over hans Kæmpeskikkelse, som om de nordiske Næters Kulde endnu havde ladet en Klump Is ligge og kølne Blodet i hans Aarer. Han sendte en Røgsky mod Loftet og blinkeede et Par Gange eftertænksomt med det ene Øje. Det andet havde han — sagdes der — efterladt engang paa det sandede Gulv i en obskur Kafé i Singapore, en af disse tropehede, kosmopolitiske whiskyfyldte Aftener, hvor Bølgerne gaar højt, og det var hans stadig gentagne Spørg, at han ved en eller anden Lejlighed vilde ta' derhen og se at finde det igen. He-

den i Kahytten tilligemed den montone Plasken af Tidevandet i Forbindelse med Styrmandens Tavshed bragte Kaptajn Hommons Raseri til Kogepunktet. Den knyttede Næve slog imod Bordpladen, saa Glas og Flasker dansede.

»Nej! Hvad sa'e jeg. De vil lokke mig ud paa een til. Kan De huske Van Dusens Ladning af Nødder, som maatte smides i Keopang — og ikke sandt, Edwards Mandskab, som gav Fanden i det og slog sig løs i Tajong-Paga.«

»Maaske er Vedkommende rig«, bemærkede Styrmanden flegmatisk. »Man tilbyder Dem selv at bestemme Prisen, det er ikke ilde. Og maaske spiller Vedkommende Poker.«

Et hastigt og let ironisk Glimt i Øjet fulgte den sidste Bemærkning, medens Øjet hypnotisk fulgte Lampens gyngende Bevægelser under Loftet.

Hommons var ramt paa sit ømme Punkt, og hans Ansigt skiftede langsomt.

»Allright! Jeg slaar til! Men saa skal jeg s'gu osse lade ham betale, hvad det koster, og lidt til. Der vanker ikke gratis Whisky efter Behag herombord, hvis han er af den Slags.«

Han rejste sig. Hans høje slanke Skikkelse i det hvide, lette Tropetøj fyldte godt i Skonnertens lavloftede Kahyt. Paa hans Kalden hørtes Lyden af nøgne Fødders Klapren mod Dækket og ned ad Kyhytstrappen.

»Hør her!« kommanderede Kaptajnen henvendt til Malayen, som traadte ind og blev staaende indefor. »Sørg for, at mine fineste Lærredsbukser bliver lagt frem, hurtigt! Og sig saa til Sammy, at han gør Jollen klar til at tage mig i Land. Afsted!«

## II.

»Arrow«s Baad gled fra det varme Sollys ind i den mørke, grønne Skygge fra det vaade Kajhovede, og Sammy saa med et resigneret Suk Kaptajn Hommons' hvide Buksebag forsvinde op



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)  
" 50520 (udenfor Kcatortid)  
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)  
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
Havari-Agentur. Befragting.  
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.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn.

Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



ad den slimede Trappe, hvilket simpelthen betød flere Timers ensformig Venten. Saa sendte han en Spytklat af rødt Betelskraa udenbords og satte sig paa Toften.

Singapore-Baaden var netop for Indgaaende, saa Kajen var fyldt af en broget Menneskemængde. Kaptajn Hommons banede sig med Skuldrene Vej gennem Masserne. Der var Folk af alle Slags, sarangklædte Malayer i brogede Kostymer og Munden fuld af Betelnød, kinesiske og japanske Købmænd, rolige og hemmelighedsfulde, og kobberhudede Manilamænd og Singalesere, der raabte og kvadrede som Børn. Et Sted stod australske Faareavlere og talte dæmpet sammen, et andet Sted larmede en Gruppe, Perlefiskere, mens Ekkkoet af de sidste Røverhistorier gled over deres vejrbitte Ansigter som Vindpust over Havfladen.

Et Stykke borte stod Stedets Øvrighed, en lille og væver Herre, sorthaaret og med Briller for Øjnene, og smækkede med en Kohaiepisik efter Fluerne, der sværmede om hans Sivhat. Han hilste genkendende paa Kaptajn Hommons med et bredt, hvidtglinsende Smil:

»Hvad, er det Kaptajn? Jeg troede, De og Deres Sørøverskude var vel paa Vej til Timor?«

»Aah«, gryntede Kaptajn Hommons, og bød paa en Cerut, »jeg venter paa en Torskepande ombord i »Dominion«. Han ønsker en lille Tur med Lystsejlad.«

Den andens Øjne hvilede forskende paa Kaptajn Hommons, men denne lo med en stille Latter som Svar:

»Nej, nej, for Pokker! Ikke Spør af Opium eller forbudt Perlefiskeri i denne Omgang. Men han skal nok faa Lysten styret alligevel!«

»Den er varm, hvad?« fortsatte Stedets Øvrighed og pustede. Hundrede og ti i Skyggen. »Nok til at slaa en hvid Mand ihjel og stjæle en Maaned fra ens usle Liv.«

Kaptajnen tørrede sig over Panden og nikkede indforstaaet. Samtalen var døet hen. Det var simpelthen for varmt til at tale.

Nu kom der pludselig Liv i Havnebilledet. Den citrongule Sporvogn trillede forbi trukken af sine tre udmagrede Krikker, og ovre paa Hjørnet gled det engelske Flag til Vejrs som Tegn paa Stedets Værdighed som Posthus for Singapore-Mail. En Hund fik Berserkergang og fór rasende ind i Mængden, hvor Raab og Skraal tilkendegav stor Ophidselse. Hunden kom farende ud af Klyngen med Fraaden ud af Halsen, og den ene af Faarehandlerne, vant til Situationen, snittede med eet Hug et Øre af Hunden. En Blodstraale skød i Vej-

ret, og Hunden, mere forskrækket end lammet, luskede slukøret af, og under alt dette gled »Dominion« ind til Kajen. Den tog sig helt majestætisk ind i den lille Havn, og Solens Glimt stod i det blanke Messing fra For til Agter som gnistrende Lyn. Ved Rælingen stod Regnskabsføreren og var allerede i Gang med Forretningsvennerne i Land:

»Ohbi, Wharton! Jeg har to Bydrenge med til Dem! Fine, fine! — — Hallo! Kaptajn Hommons! Stor Overraskelse til Dem! Oh, la, la! Fin, fn!«

Klangen fra Telegrafan afbrød hans Raaben. Saa fulgte Skruens Buldren Bak, til Baaden laa langs Ræling, og over Landgangsbroen mere krøb end gik Kaptajn Hommons i »Øvrigheden«s Køl-vand for at naa ombord gennem Trængselen. Oppe under det kølige Aawningdæk fik han fat i Regnskabsføreren.

»Hallo, Dobson! De sagde, De havde en Passager til mig, Curtiss, ikke sandt? Hvor er hans Trappe? Men hurtigt her, jeg har travlt!«

Regnskabsføreren slog afværgende ud med Haanden og lo med et smørret Grin:

»Bare rolig, gamle Dreng! Jeg skal være der med det samme! Denne Vej!«

Kaptajn Hommons fulgte Dobson i Hælene og bandede ham i sit stille Sind. Altid skulde han grine saa fjollet, denne Dobson!

Saa endelig halvt faldt han ind over Dørken til den svale Kahyt, for Dæk og Gulv var glat af Bananskaller og Bonevox. Og det var, som om han langt borte hørte Dobsons Stemme kvække præsenterende:

»Kaptajn Hommons — Frøken Curtiss!«

Derefter mærkede han, at hans Mund ligesom stod aaben som paa visse halvdøde Fisk, og at han, vistnok med et højst fjollet Udtryk i sit Ansigt, stirrede ind i et Par spørgende, selvsikre Øjne.

\* \* \*

»Nej, ved De hvad! Dette er s'gu' mere, end selv en gammel Søluk kan klare!«

Kaptajn Hommons svajede og greb efter Sofaryggen, idet han faldt paa Plads.

»Jeg telegraferede ellers til Dem fra Singapore, Kaptajn Hommons«, svarede den unge Pige med en klar og fornøjet Stemme, medens Glimtet i hendes Øjne lod forstaa, at Situationen morede hende.

Hommons let slørede Blik gled hen over hende. Han observerede en slank, velformet Skikkelse omsluttet af hvid Silke og en ung, delikat og dunet Kind under en mægtig Panama, endvidere





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

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

TELF. 1243-12843.  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

### EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

#### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



## NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>1</sup>

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.

## Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Mølgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8832, Øbro 1862 x. 3757 y. Faxe 967 y.

Repræsentanter for Kroros Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr. »Proviant«

## INDHOLD

Forsidetegning af Christian Bogø: Søsæiningen af Isbryderen »Lillebjørne« fra Frederikshavns Værft & Flydedæk. (Foto.)  
En sjælder Sømandsøegrøvelse. (Foto.)  
Paa Themsen, naar Taagen letter. (Med Tegning.)  
Englands største Radic-Afsender.  
Fisker & Nielsen.  
Kroniker fra Guinea af Kay Larsen.

I. Makkerne, II. Sejrstrofej. (Med Tegninger).  
Søens Mænd. I. Skibsreder L. H. Carls Levnedbeskrivelse.  
Vikingsens Skæbne, Skitse af Martha Lichtenberg-Madsen.  
Kinesiske Fiskere gaar ud. (Foto.)  
Nyt fra Søen.  
Nolft-Præmie-Cpgrave.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgivet af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvårlig 5 Kr. plus Porto: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 11 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfært Fischersgade 2<sup>1</sup>, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

# Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



to alvorlige og kloge graa Øjne, i hvis Spejl det glimtede af Humør over den lidt kluntede Entre. Det hele Syn, taget under eet, var lige ved at overvælde ham.

»Ja, Gud bevares, jeg modtog det ogsaa«, fremstammede han. »Men! — Men — naturligvis ikke sandt? Jeg troede, det — De — det var en Mand!«

En mild Antydning af en ret behagelig Latter naaede hans Øre:

»Det lader til, mit Køn har skuffet Dem!«

Kaptajn Hommons tog sig sammen med et Ryk.

»Aah, vær nu god! Maa jeg ikke nok be' om Ørenlyd for et venligt Ord! Altsaa! Ikke sandt? Ikke helt almindeligt! Lad os heller straks komme til en Forstaaelse. Unge Damer som De piejer ikke, og kan for den Sags Skyld ikke saadan strejfe om alene paa disse Kanter af Jordkloden. Det vilde simpelthen lave Ulykker alle vegne. Moonbay her er et forbandet Hul, ja undskyld! Det er ikke noget Paradis ihvertfald. — Mandfolkene her er af alle Slags, der gir Død og Djævel i alt, blot for Fordels Skyld. Kort sagt, noget Rak, det meste af det! Nej, jeg maa faa fat i Dobson og faa ham til at tage Dem hjem igen.«

Han havde i sin Ivrighed kun haft Tanker for det Syn af Skønhed og Ynde, som aabenbarede sig for ham i den unge Piges Skikkelse, og for fuldt Alvor havde han følt sit Ansvar og ment, hvad han sagde. For havde han været mindre ivrig, vilde han have lagt Mærke til et Par slæbende Fødders lette Klapren mod Gulvet bag hans Ryg.

»Glem ikke, Kaptajn Hommons, at Sagen drejer sig om Dem og Deres Skonnert. Hvad jeg gør eller *hvorledes* kan næppe interessere eller rettere, angaa Dem. De kan akceptere mine Penge, mit Tilbud, hvis De vil. Og gør De det, ønsker jeg ingen videre Indblanding i mine Affærer.«

Kaptajn Hommons mærkede Blodet skyde som en Bølge op i Kinderne. Og hans blaa Øjne skinne af ægte irsk Angerfuldhed. Under sin lange Formaningstale havde han lagt Mærke til — og det havde slaaet ham —, at der hverken i hendes Ansigtstræk eller Øjne havde været den mindste Frygt at spore.

En kort Stund sad de i Tavshed Ansigt til Ansigt, saa sagde Kaptajn Hommons med let belagt Stemme:

»Allright! Maaske er jeg et Fjols, men husk paa, jeg har advaret Dem.«

»Det er meget venligt af Dem,« svarede hun med en mild Stemme og rejste sig. »Men lad os

saa komme afsted. Jeg tænker Kori har sørget for Bagagen.«

»Kori?«

»Ja, jeg er slet ikke saa helt ubeskyttet, som De tror,« svarede hun med et fortryllende Smil. »Kori er trofast som en Hund.«

— — —

Det var med højst blandede Følelser han fulgte efter hende og ud paa det solbeskinne Dæk. Her rakte hun sin lille fint formede Haand som Tak ud mod Regnskabsføreren, hvem Kaptajn Hommons, idet han gled forbi kneb i Armen og hviskede:

»Et Øjeblik, Dobson! Ud med Sproget! Hvem er hun?«

Dobson lo, saa det klukkede i ham:

»Ja, det var vel en Overraskelse, hvad! De er nysgerrig — kan jeg godt forstaa! Hun kom ombord i Singapore — —«

»Ja, og hvad saa —?«

»Ikke mere. Det er Mystik altsammen! Og saa ser hun Pokkers godt ud, hvad?«

Kaptajn Hommons fulgte Landgangen og lod som om han fuldstændigt oversaa og overhørte de paatrængende Perlefiskere og deres Bemærkninger. Hans Tanker var ganske andre Steder — og »Jimmys Bar« skulde ikke komme til at glæde sig over hans Besøg i Aften!

Inde paa Kajen sluttede han sig til den lille koldblodige Dame med en Bemærkning om Baaden, der laa klar. Hun gik ombord helt alene uden Hjælp med en Gratie og Lethed, der fik Kaptajn Hommons til at falde i dybe Tanker og gjorde ham meget taknemlig, hans Kavalervaner var rustnet for lange Tider siden. Fremme i Baadens Stævn, halvt skjult mellem Kofferter og Æsker havde en lille Japaner taget Plads. Hans Ansigt, der var rynket og gennemfuret af Linjer, lignede et runkent Æble, og Øjnene, perleagtigt matte, var uden et Blink rettet mod den hvide Mand i en lang og skarp Undersøgelse. Ham dér, det var altsaa Kori!

Pludselig slog en Tanke ned i ham.

»Sig mig for Resten!« spurgte han og flyttede Blikket fra Japaneren og over til den roende og sveddryppende Sammy. »Hvorledes fik De egentlig den Tanke at spekulere paa *min* Skonnert?«

Hun studsede et Øjeblik, men fortsatte saa: »Ja, De lær maaske! Men ærlig talt. Ved et rent Tilfælde saa jeg Deres Navn i en Singapore-Avis. Det er jo et ret ualmindeligt Navn.«

For første Gang lo Kaptajn Hommons.

(Fortsættes paa 5 te sidste Side.)



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
**København K**

# Jens With

**Skibsproviantering**      **19, Nyhavn 19**      **Frilager Nr. 55**  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18      Telf. 5349—7215 og Øbro 3391 v



Telgr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 & 840.

## F. ESZLINGER'S

**kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.**

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landsforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.



## IVER C. WEILBACH & Co.

**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
 Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

# BP BRITISK PRODUKT BP

**Persisk Diesellole**

**“BP” Benzin**

**Fuel Oil**

**Persisk Petroleum**

England

Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af og er saaledes Landets største Kunde.

Danmark.

**Støt derfor britisk Industri,**

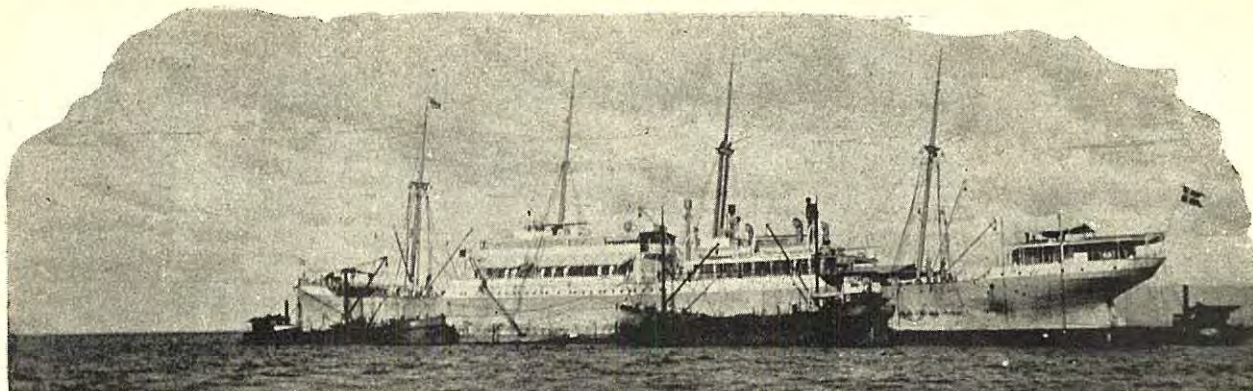
hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

TELEFON 5455.

AMALIEGADE 22.

# BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP





»Ø. K.«s Motorskib FIONIA

## Billeder fra Overpræsident Jensens Rejse til Eventyrlandet Siam.

Som Siam er selve Eventyrets Land, er Motorskibet Eventyrets Skib, vor Tids sidste Vidunder, der nu er ved at fortrænge Damperne paa Verdenshavene. Stoltere Skibe end de graamalede danske Ø. K.-Linere har ikke pløjet Østens Vande, og det er da kun rimeligt, at Overpræsidenten blandt andre Billeder har sikret sig Plader af »Fionia« og af Baadmanøvre i rum Sø.

Selve Hovedstaden i Siam, Bangkok, er jo beliggende ved Menamfloden et Stykke inde i Landet, men er man først sluppen over Sandbarriären udenfor Flodmundingen, er selve Floden bred og sejlbar. Et af Billederne viser Floden et andet, en Flodarm. Over Halvdelen af Bangkoks Befolkning lever paa og ved Vandet, hvor Færgebaadene er talrige som Droskerne i en moderne Storby. Svømmende Butikker langs Gadens Sider har Facade ud mod Vandet, hvor forøvrigt et rigt Familieliv rører sig. Det

ejendommelige og skønne Billede har dog en Skyggeside, idet Vandet ikke alene er Vandvej, men tillige W. V., Badekar, Mødding og Drikkevand for Mennesker og Kreaturer. Højt oppe fra det Indre af Landet kommer alt muligt løst Affald drivende, ja selv døde Dyr som Krokodiller og Slanger. Disse sidste kan godt finde paa

at aflægge Besøg i Huse og forankrede Skibe, saa Sikkerhedsforanstaltninger maa foretages.

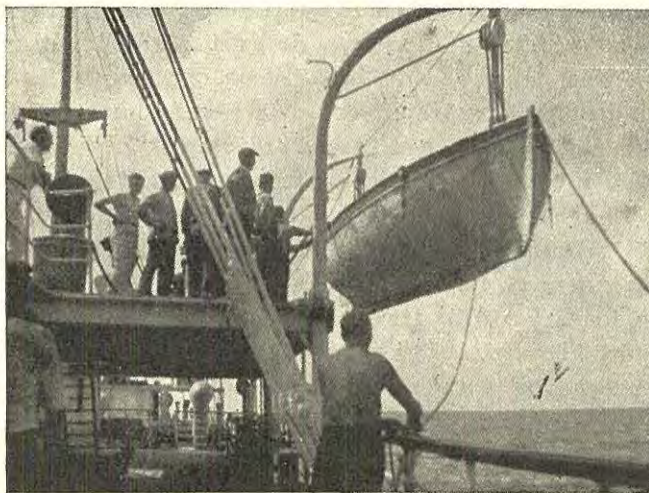
Menamfloden er ikke alene Bangkoks, men hele Siams Hovedgade. Landevejene i Land var tidligere kun Stier udenfor Byen, men ad Menamfloden og dens Arme kunde man komme til Nord-siams Bjerge. Og hvor Flodarmene hørte op, fortsatte Kanoer ud til de frugtbare Risegne. Nu har man i de senere Aar forbedret Vejnet ved Anlægget af Baner og Veje.

Ad Bangkoks Hovedgade, New Road, nærmer man sig »Kongens By«, hvor Vejene er flotte Boulevarder. Udenom Kongens Slot er bygget en hvid Mur, og bag denne hæver sig den ene Pragtbygning efter den anden rigt forsynet med prangende forskelligfarvede Emaljetage, Forsiringer og Belægninger af Guld og Bronze.

Hvad der yderligere forøger Skønheden ved

Byen er de talrige Watts, Buddatempler. Alene i Bangkok er der over 300. Det største, Watt Cheng, har en Midterkuppel paa over 300 Fod og er rigt smykket med porcelænsbeklædte og emailerede Figurer i Guld og Bronze.

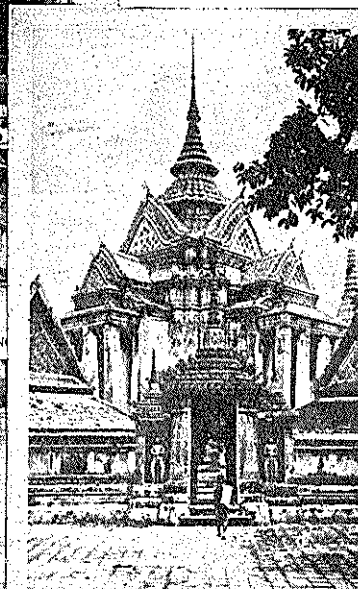
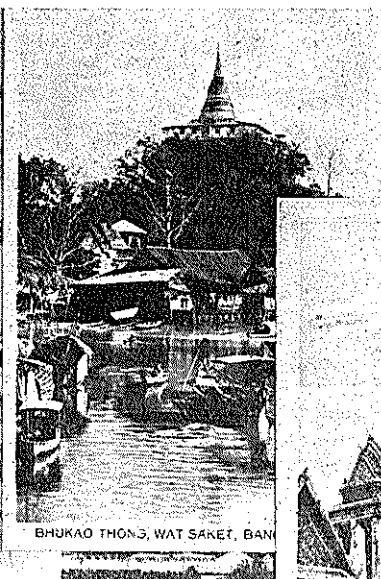
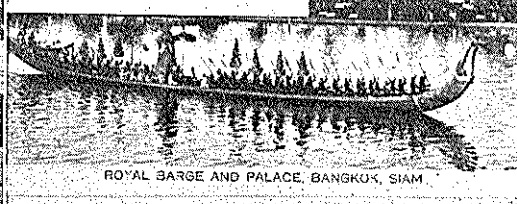
Og en uanet Naturskønhed vil møde den Rejsende i det Indre af Landet mod Nord. Dybe Flodsænkninger med ypperlig Ur-



Baadmanøvrer i rum Sø.



Til v.: Det kongelige Tempel i Bangkok. Derefter Kongen af Siam med sin Favoritdronning.



Øverst: Flodparti med Templet Wat Saket, Bangkok. Nederst th.: Templet Wat Phra.

Nederst i Midten: Den kongelige Kano roet af tredsindstyve Roere.

skovsvegetation, ældgamle Ruiner af sunkne Byer og Templer i Urskovens Dyb vil kappes med skovbevoksede Bjergskraaninger og Sletter i Skønhed.

Men selv herinde har det praktiske Liv strakt sine Arme, Nationerne kæmper om Koncessioner paa Landstrækninger med Teaktræ. Allerede ved »Valkyrien«s Togt for snart 25 Aar siden havde danske Foregangsmænd skabt sig Positioner i Bangkok og hos Regeringen, og senere har jo Ø. K. vokset sig til et Verdensfirma.

At give en detaljeret Beskrivelse af Siams Historie vil ikke her være paa sin Plads, ej heller skal her i denne Forbindelse skildres de Kampe, Danske herude har haft for at vinde frem. Thi Siams Historie vilde da indeholde flere Kapitler, hvor Danske var Hovedmændene. Men naar vi nævner, at Admiral *Richlieu* allerede sidst i Tredserne kom til Siam som 15-aarig, forstaar man, at den Position, Danske og Danmark har vundet derude, er bleven til gennem en Generations intime Indleven i Forholdene. I 1875 træder *Richlieu* i siamesisk Tjeneste, i Aaret 1878 kommer Etatsraad *Andersen* derud og grundlagde i 1884 Firmaet *Andersen & Co.*, nu Ø. K. Mere behøver ikke at nævnes, og dog har Danske, som tidligere nævnt gjort et stort Arbejde i Siam: »The Bangkok Tramvays Co«, »The Siam Elec-

tricity Co.«, Oprettelsen af Gendarmerie og Politivæsen og saaledes i en lang Rækkefølge.

Siam er det af Østens Lande, som renes og stoltest har hævdet Østens Aartusind gamle Kultur og det trods Siam har forstaaet at tilegne sig meget af Vestens Teknik og Civilisation. Nylig har Siam faaet en ny Konge, hvis Forgænger var *Rames VI*. Dennes Fader var den af Danske saa velkendte Kong *Chulalongkhorn*, og det er interessant at følge Rækken videre til dennes Fader, Kong *Mongkut*.

Indtil for 50 Aar siden var Siam forholdsvis uberørt af Europas Fremskridt. Ganske vist havde i det 17. Aarhundrede en Græker, *Constantin Folcon*, paa eventyrlig Maade hævet sig til Landets Regent, men derefter gled Siam atter over i østerlandsk Dvale. Det var først da Kong *Mongkut* kom paa Tronen, at Europas Civilisation atter blev ledet ind over Landet. Kong *Mongkuts* Skæbne var mærkelig. Forbigaaet ved Kongevalget, uagret nærmest til Tronen, trak han sig tilbage fra Verdens Liv og gik i Templet som Præst. Maatte af denne Grund forlade Hustru og to Sønner, som da han 27 Aar senere forlod Templet, alle var døde. I Templet havde han hos fremmede Missionærer studeret Geografi, Sprog og Matematik foruden Astronomi, og tog saa fat paa at reformere sit Land. Ved klog Inspiration





Overpræsident Jensen og Frue i Bangkok. T. v.: Foran det kongelige Slot. T. h.: Statuen for Kong Chulalongkorn.

forstod han at udnytte Jalousien mellem England og Frankrig og opnaaede paa denne Maade, at holde Landet selvstændigt og uafhængigt i Modsætning til Nabolandene, bl. a. ved at afslutte meget liberale Handelstraktater.

Først i en fremrykket Alder genoptog han det ægteskabelige Liv og havde henved 600 Køner — og efterlod sig en Mængde Børn, vistnok henved 80. Af disse mange valgte Raadet saa Chulalongkorn, et lykkeligt Valg, og som det vides, har siamesiske Prinser været Gæster ved europæiske Hoffer ogsaa Danmarks. — Da Kong Chulalongkorn sendte sine Prinser til Europa, gav han dem mange og gode Formaninger med paa Vejen. En af dem sluttede saaledes:

— »Eders aarlige Underhold faar I af Eders Fader, og han faar Pengene fra sit Land som dets Konge. Men de Penge maa ikke benyttes til unyttige og skadelige Udgifter. Det vilde være en daarlige Anvendelse af Landets Penge, om jeg anvendte dem til at betale den Gæld, som mine

Børn havde stiftet ved Forlystelse. Jeg vil raade Jer til ikke at stifte Gæld, thi hvis jeg maa betale en saadan, vil I ikke undgaa Straf derfor.«

Disse gode økonomiske Raad er som talt ud af en tidligere Finansborgmesters Mund og passer derfor godt til Lejligheden.

— — —  
To af Billederne viser Overpræsidenten og hans Frue foran det kongelige Slot og ved Monumentet over Kong Chulalongkorn; endvidere bringer vi nogle Billeder, hvor Overpræsidenten ses i Selskab med prominente Danske, med hvilke han sikkert har drøftet mangt et socialt og økonomisk Spørgsmaal.

At der allerede for mange Aar tilbage bestod et hjerteligt Forhold mellem Siam og Danske, viser bl. a. Festligheder i Anledning af »Valkyrien« og Prins Valdemars Besøg. Forfatteren Alex. Svedstrup har i sin Bog »De Danskes Vej« skildret dette Togt, og herfra har vi laant et Par Skildringer,



Øverst: Opad Meram-Floden (Vandenes Moder).  
Nederst: Biflod (Fløddarm af Menam i Bangkok) med Husbaade og Forretningsliv.





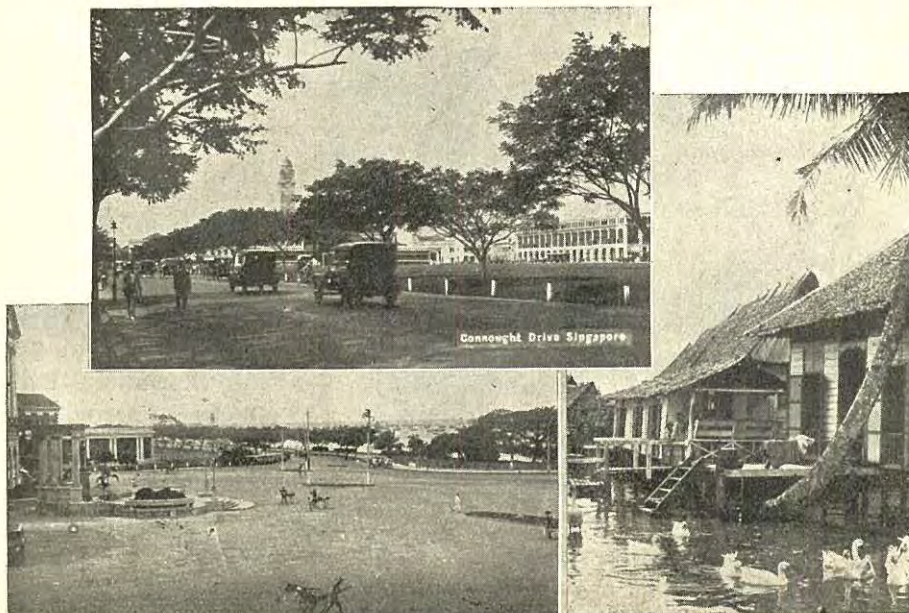
Øverst: En Baad paa Menamfloden og Gade i Bangkok, hvor gammelt og nyt mødes. Nederst: Solsejl over Gaden og Butikker paa Floden.

der taler for sig selv. — — Om en af Festerne hedder det:

Efter Besøget i *Dusit Park* kalder Marineministeriet til Fest, og Chefen for The royal naval department, Admiral de Richelieu viser sig ogsaa som Nummer Et som Festarrangør. I en Dampchalup glider vi over Floden til Orlogsværftet, der straalere som en glimrende Mosaikbræm-

me af forskelligfarvet Lys bag Krigsskibenes Ildkonturer. Som Ildfluer flyver Smaadampernes Lanterner over Floden. Det er Gæsterne, alt hvad der findes i Bangkok af repræsentativt. Kongens store Yacht, Maha Chakratri, skinner som i tropisk Sol. Paa Dækket tager Admiralen imod. Prins Valdemar kommer med sit Følge og føres fra Yachten over en Bro ind paa Orlogsværftet.

I Vandet svømmer store lysende, hvide Vandliljer. De lange Veje paa Værftet er dækkede med blanke Græsmaatter og rødt Klæde og overhævede med Palmegrene. Murene er behængt med Blomster. Her er intet Spor af noget prosaisk



*Billedtekst:*

Storstadsmæssige Gader og Torv i Singapore, tilhøjre Hytter fra de Indfødtes Kvarter, Idyl og Urenlighed paa samme Tid.



Orlogsværft. Det er en fantastisk Drøm. Se paa Guirlanderne! De er bundne med samme Omhu, som man hjemme binder en fin Buket, og her er Mii af Guirlander. Tusinder af Hænder har bundet dem for denne ene Aften. Hundrede Matroser har travlt med at skifte Lysene i de brogede Balloner, Hundrede Kinesere i hvide Klæder lister rundt og varter op, — her staar de i et Telt og øser Champagnepunch op af gamle kongelige Guldkummer til »Valkyrien«s Underofficerer, Tusinde hvidklædte Smaamatroser staar i Espalier langs Gangen. De tunge Kanoner er baxede ud af Hallen, der nu er Spisesal med blanke Vægge af Sabler og Dolke og store Malerier af Fredensborg og Kronborg. Men nu kommer vi til en lang Teltgade, der er mere forunderlig end alt det andet. Hvert Telt rummer en lille indfødt Trup fra forskellige Dele af Landet, Sangere, Spillemand, Dansere, Improvisatorer, nok til en Række Europa-Tournéer. De er allerede helt oppe i Festrusen. Der er Instrumenter, sindrigt byggede, kæmpemæssige, der er fattige Metalbækkener og Musik af to Pindø, der slaas mod hinanden, der er Krigsdans af Urskovens Wilde, og der er Recitationer af ældgamle Digtninge. Et Sted danser en sort Kvinde og cunker med Albuerne paa to lange Trommer, som hænger over Skuldrene, i Extase kaster hun uafbrudt den sorte Haarmanke frem over Ansigtet og tilbage igen. Overfor hende danser en Mand i allehaande Vridninger med Øjnene lysende af oversanselig Salighed; og alle de, som sidder rundt om paa Gulvet, hamrer med Pinde og slaar paa Metalstykker; alle er de i Extase med aaben, stønnende Mund og fosforlysende Øjne. Ensformig i



Øverst tv.: Bangkoks største Kirke, Templet *Wat Cheng*. Til h.: En Danserinde fra et Lakhon (Teater). Nederst Menamfloden, der løber gennem Bangkok; i Baggrunden *Wat Cheng*.

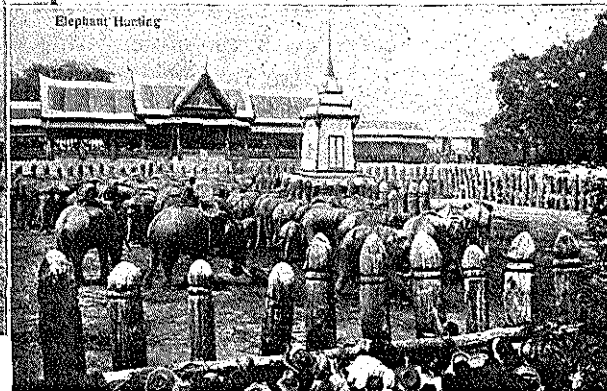
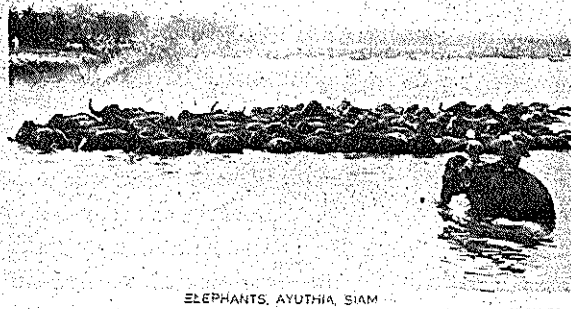
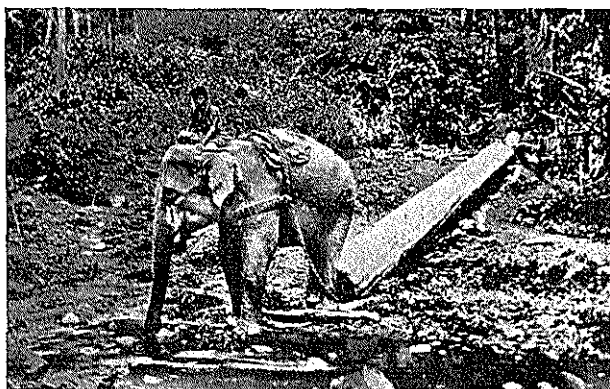
samme Takt larmer Pindene, og staar man længe og hører og ser, gribes man selv af Galskaben. Det allermærkeligste foregaar dog oppe paa Kongeskibets 300 Fod lange Dæk. Der farer rundt i

Til v.: Den vidunderskønne *Chiangrai Flod*, som har faaet Navn efter den sunkne, ældgamle Kongestad.



Siam er fuld af sunkne gamle Byer og Templer over hvis Ruiner Urskovens Tusindaars-Lianer har slynget deres indfiltrede Fletværk.





Øverst tv.: Det kloge Dyr, Elefanten slæber Tømmer i Siams Skove. Til h.: Elefantjagt ved Ayuthia, Elefanterne drives ud i Floden. Nederst tv.: Rejse gennem det Indre paa Ryggen af Elefanter. Til h.: De fargne Elefanter drives ind i Indelukket.

krampagtige Spring Mænd med lange, sorte Splitter bagud og trækker dybt blottede Kvinder med sig, vildere og vildere, mens Transpirationen staar i Douche om dem, og en Storm af Musik larmer. Det er Europæernes Afdeling. Den burde de Vilde se.

— Om Afskeden skriver han:

Den 10. Januar slog Afskedens Time. Kongen havde fulgt sin Gæst til Paknam, og Priæsen stod nu atter som Chef paa »Valkyrien«; den skinne- de i den dalende Sol, omgivet af sin siamesiske Æresvagt. Alt, hvad der var af danske Damer og Herrer i Bangkok, havde givet Møde til Afskedsfest ombord. Dækket var en flagsmykket

Palmehave med lange, velbesatte Borde, Officers- messen en dansk Bonde-Gildesal med Pandekager og Ærter, tyk Vært med Klukflaske, Harmonika-Orkester og nybarberede, opvartende Bønderpiger. Som Erindringsgave fik enhver af Gæsterne overrakt en dansk Kokarde med Kong Christians Billede og Silkebaand med indvævet dansk Vaaben.

Der var Glæde og Bedrøvelse, Champagne og Taarer. De sidste strømmede rigeligst, da Chefen holdt sin Tale for de danske i Siam og sagde dem Farvel og Tak.

Da de danske var gaaet fra Borde, sendte »Valkyrien« det sidste Farvel med sine Kanoner. Mørket falder paa. Den elektriske Illumination

#### Til Kongres.

Maskinmesterforeningens Formand, Maskinmester K. A. Rasmussen og Maskinmester Ejnar Schmiøt er rejst til Genève som Delegerede ved Aarskongressen indenfor International mercantile marine officers Association.

Kongressen, der begynder Mandag og slutter Lørdag den 5. Juni, skal behandle flere vigtige Spørgsmaal, saaledes Spørgsmaalet om en lovgivet aarlig Ferie, om Arbejdsinspektion om Bord, om en international Lov-

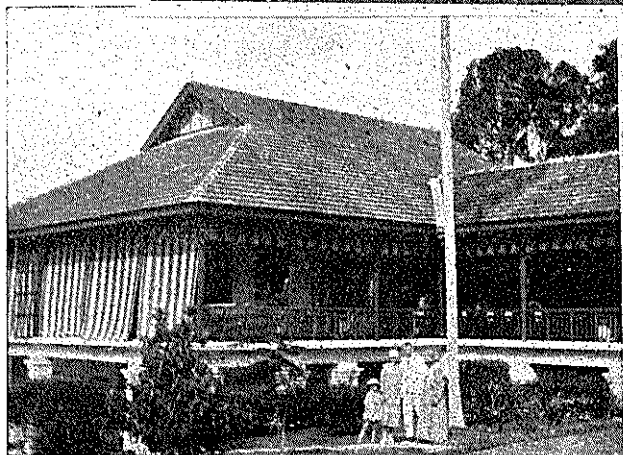
givning for Søfarende, Radiotelegrafisternes Stilling og andre Ting.

Der møder Repræsentanter for følgende Lande: Amerika, Frankrig, Tyskland, Belgien, Holland, Spanien, Japan og Norge, foruden altsaa Danmark.

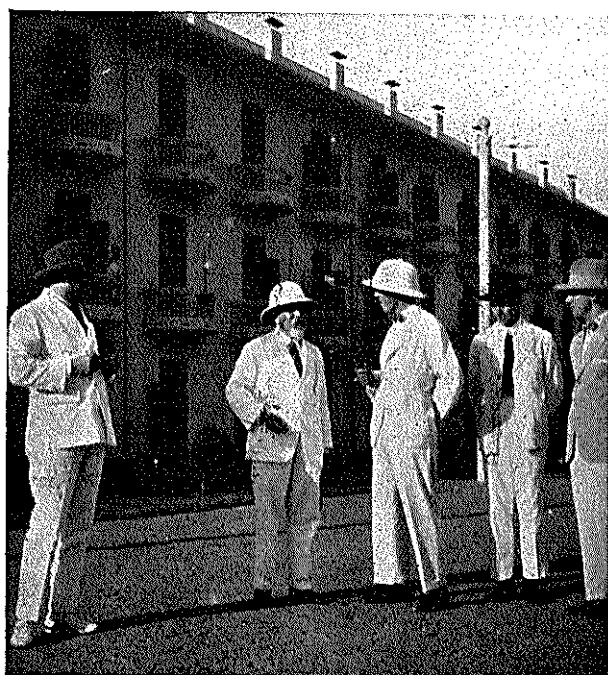
#### To Oplæggere.

C. K. Hansens Damper »Stegelborg« og Holm & Wonsilds »Kay« er bleven lagt op ved Langelinie.





Øverst tv.: Victoria Park i Columbo paa Ceylon. Fru Jensen, en Gartner og en Havearbejder. De to Vifteformede Træer kaldes „Traveller Træ«, De rejsendes Træ. Til h.: Bangkok, Admiral Thomsens Have. Personerne er: Fru Jensen, Fru Thomsen, Minister Cramer, Legationssekretær Jensen, Frk. Thomsen og J. Jensen. Nederst tv.: „Ø. K.«s Direktørbolig i Singapore. Personer: Konsul Karsten med Frue og Søn samt Fru Jensen. Til h.: Paa Ko si Chang i det kinesiske Hav »Bangkok Golf«. Personer: Direktør Bjerling og Frue, Bangkok; i Midten Fru Jensen. I Baggrunden ses Siams Bjerge.

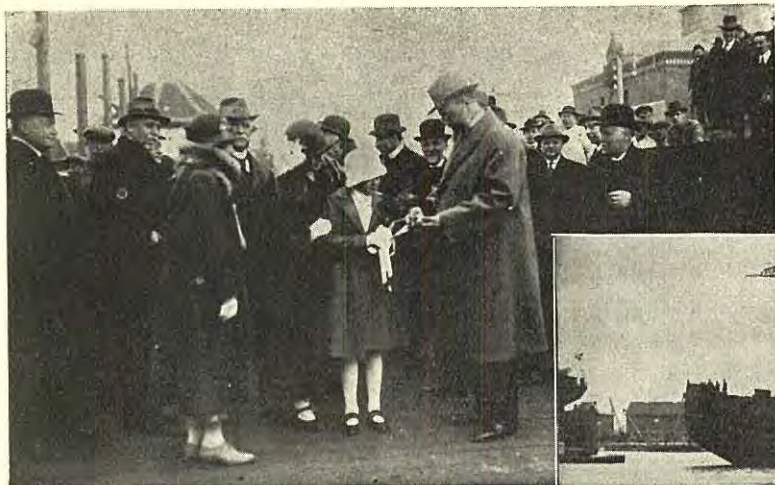


tændes langs Solsejl, Lønning og Master. Ankeret hejses. Da blusser op en Bræmme af Blaalyss ovre paa den siamesiske Yacht, hvor Admiral de Richelieu staar paa Broen; i blegt Lys stiger et Billede frem, som vi aldrig glemmer, et Syn af hvide Ansigter, hvide Damekjoler, hvide Jakker og viftende Lommelørklæder. De siamesiske Skibe defilerer under Tonerne af »Kong Christian«; »Valkyrien«s Mandskab er opstillet langs Skibets Sider. Hurraraab, Lev vel! Hils Danmark! Skibene forsvinder i Mørket, men Vinden bærer til os de Danskes Sang: Der er et yndigt Land.

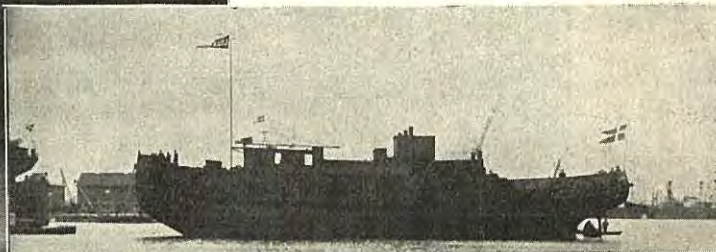
*Billedtekst:*

Foran en Funktionær-Bolig for Sporvejspersonalet i Bangkok, beliggende ved New Road. — Sporvejs- og Elektricitetsanlægget anlagt af Danske — Ingeniør: Westenholz — og ledes endnu af Danske. — Personer: Direktør Eisgaard, J. Jensen, Direktør Knutzon, Skibslæge Dr. Vøtz og Ingeniør Grut.





Til venstre: Statsminister Stauning ved Søsætningen tilligemed Direktionen for Værftet. Statsministerens lille Datter modtager interesseret Instruks vedrørende Skibets Daab, det er nemlig hende, der døbte Skibet, medens Fru Stauning ser omsorgsfuldt til. Til højre: Isbryderen søsat.



## Søsætningen af Isbryderen „LILLEBJØRN”

fra Frederikshavns Værft & Flydedok.

Fornylig søsattes fra Frederikshavns Værft & Flydedok Stats-Isbryderen til Provinshavnene.

Søsætningen fandt Sted i Overværelse af Statsministeren med Fru og Datter og den samlede Direktion i Spidsen for Værftets Ingeniører og Arbejdere. Her er nogle Tal: Skibet er bygget af blødt Staal. Længde mellem Perpendikularerne 103'—0". Bredde paa Spant 36'—6". Dybde til Hoveddæk 16'—9". Skibet er bygget med løftet Agterdæk, under dette findes et Lastrum; ligeledes har Skibet partiel Awningsdæk, hvorunder Beboelsesrummene findes.

Isbryderen er forsynet med stærke Lademaster og Bomme af Hensyn til Optagning af Lystønder, Bøjer etc. — Paa Fokkemasten anbringes Platform med kraftig elektrisk Projektør.

Redningsmidler bestaar af 4 Baade samt Redningsbælter- og Kranse, 2 af disse Baade er specielt bygget for Istransport. Skibet har kraftige Bugsergrejer med tilhørende Bugserpæl.

### Maskin-Oversigt.

Hovedmaskinen er en almindelig Tregangs-Ekspan-

sionsmaskine med Overflade-Kondensator, beregnet til at kunne udvikle 1500 I. H. K. ved ca. 110 Omdr. pr. Minut.

De to Hovedkedler — Værftets Kedel Nr. 17—18 — er Vandrørskedler af Howdens Type med 3 Elementer. Kedlerne er konstruerede for et Arbejdsstryk paa 14 Atm. og indrettede med Luftforvarmer for kursig Træk, de er byggede af Frederikshavns Værft & Flydedok A/S, der har Eneret i Danmark for Fabrikation af denne Kedeltype.

Af Hjælpemaskineri skal særlig anføres, 1 Turbine-dreven Sprøjtepumpe med en Kapacitet paa 2000 Liter pr. Minut med et Tryk af 8 Atm., 1 kraftig Tankpumpe til hurtig Skiftning af Vandet i Skibets Bundtanke, samt 2 Lysaggregater, deraf det ene motordreven og anbragt over Vandlinien.

Det ihærdigt arbejdende Værft og dets Folk, fra den øverste Ledelse til den enkelte Arbejder, vil sikkert faa Glæde af dette smukke og solide Stykke Arbejde. Der er a Grund til at ønske Værftet til Lykke og Held og Fremgang i de kommende Tider.

## En sjælden Sømandsbegravelse.

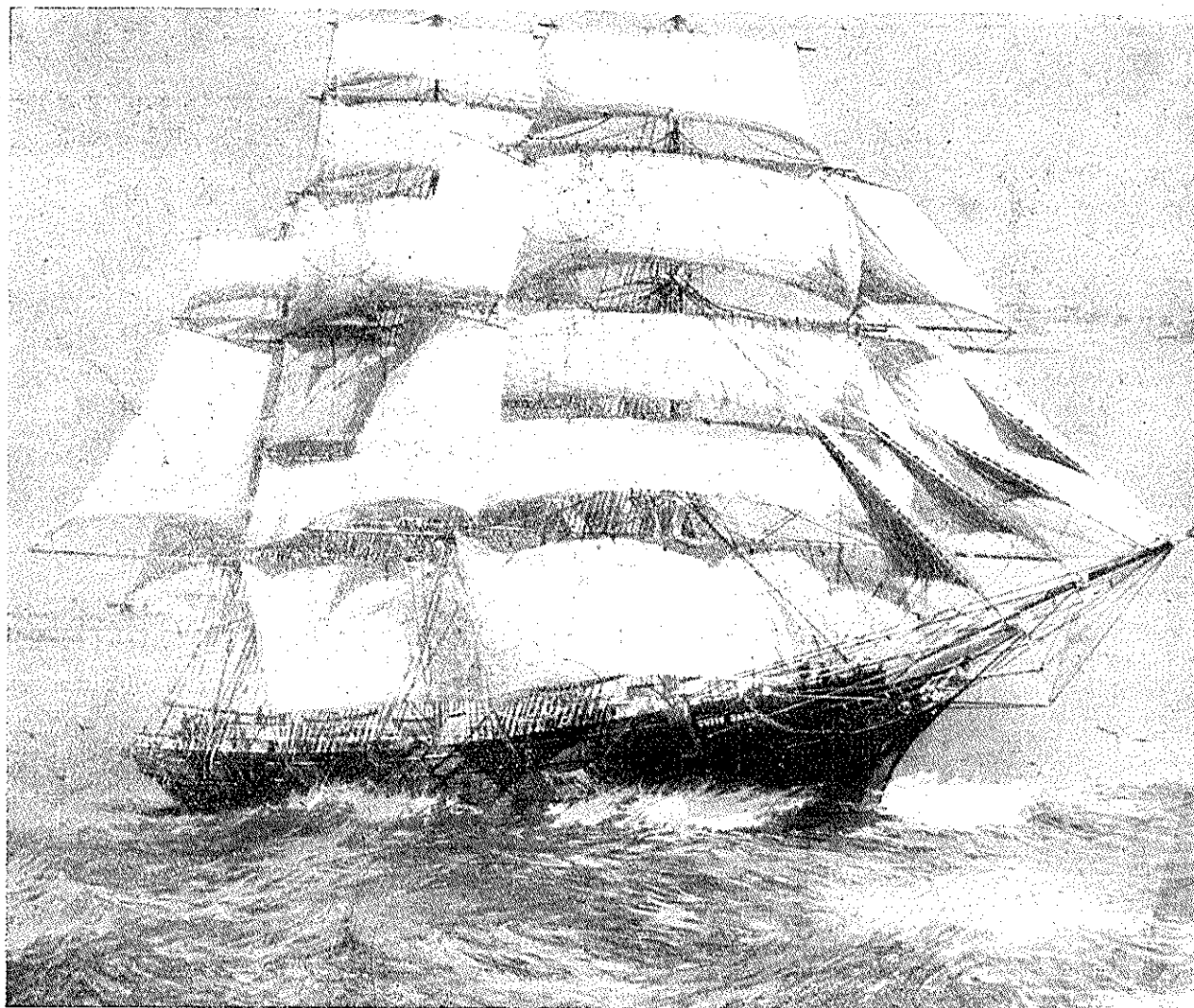
Det hører i og for sig ikke til Sjældenthederne at en Sømand sænkes i Havet, naar han er død. I de fleste Tilfælde kan det dog nok siges kun at være en Nødvendighedsforanstaltning, naar Skibet ikke indenfor et vist Tidsrum kan naa Havn. Men da for nogen Tid siden den engelske Admiral Scott døde, var det hans sidste Ønske, ikke at blive begravet i Land, derimod at blive sænket i Havet.

Vort Billede viser, hvor-



ledes man efterkom hans Ønske. Kisten med den Afdøde placeredes paa Agterdækket af en Torpedojager, som derpaa stod ud i den engelske Kanal. Præsten gav ham den sidste Velsignelse, og den Afdødes Broder og Søn løftede derefter Kisten varsomt op og bar den hen til Lønningen agterude, hvor de under Flagets Smelden, lod Havets Søn glide ud i Bølgerne til det sidste Hvilested paa Havets Bund.





## Den gamle, berømte Clipper „Cutty Sark“.

Den berømteste af alle Clippere er vel nok den gamle »Cutty Sark«, vistnok det hurtigste af alle Sejlskibe. Mangt og meget er at fortælle, og vi skal senere bringe en Beretning om dens berømmelige Liv og Levned; naar Clipperen nu er aktuel, skyldes det den Omstændighed, at det gamle Skib skal agere Flagskib i Fowey, England, og altsaa paa en Maade atter pløje Bølgerne.

For nogen Tid siden hentede en Bugserbaad Clipperen i Falmouth, hvor den var bleven rigget til, og slæbte den til Fowey. Her opankres den og tjener som Flagskib for Kapsejladserne.

Og det blev et mærkeligt og rørende Møde, den Dag, dens gamle Kaptajn atter bletraadte dens Planker. Før det er nemlig Sagen. Clipperen skal som »Commander« have Kaptajn Woodget, en af de Kaptajner, under hvem den gjorde nogle af sine berømmelige Togter. Kaptajn Woodget fik Kommando over »Cutty Sark« i 1885, og da var dens kolossale Sejlareal allerede betydelig formindsket, men til Trods herfor lykkedes det ham at sætte den ene Rekord efter den ander og bidrog derved maaske mere end nogen af dens tidligere Førere til at skabe den et berømmeligt Navn.

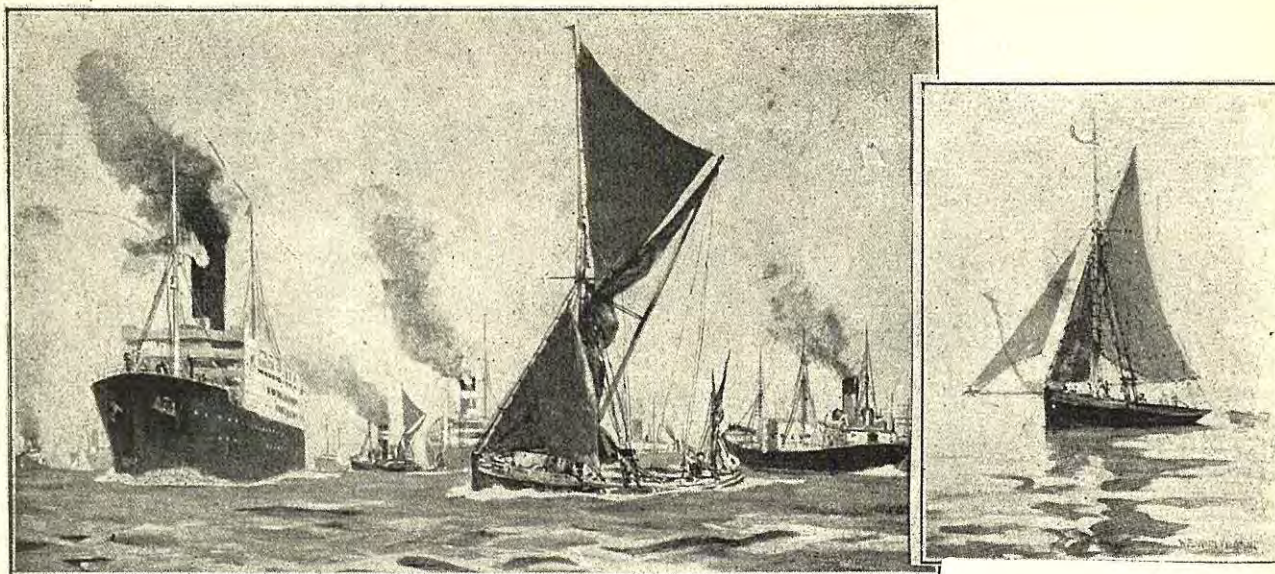
I ti Aar havde Kaptajn Woodget Kommandoen, og i det Tidsrum skal han ikke have drejet Skibet under en eneste Gang, og ydermere skal han saa godt som ikke have haft et eneste virkeligt Uheld. Dette skyldes i før-

ste Række naturligvis det Faktum, at han var en første Klasses Sømand, men tillige en praktisk Rigger, der altid nøje overvaagede, at alt var »ship-shape« og nøje gik alt igennem Tomme før Tomme for at være fuldkommen sikker. Kaptajn Woodget var »teatotaler« Afholdsmænd og røg ikke Tobak, ligeledes holdt han Bønemøder i Kahytten for Mandskabet, men var ikke desto mindre meget haard i sin Disciplin og holdt Mandskabet under meget haard Kontrol. Resultatet var, at endskønt han drev dem haardere end de fleste andre Kaptajner paa den Tid, saa ligefrem tilbad de ham og tog Hyre med ham Gang paa Gang.

En mærkelig Passion havde Kaptajn Woodget, hans store Kærlighed til Hunde. Der var altid mindst en halv Snes Hunde med ombord, sædvanligvis var det »Colliers«. Det er nu snart en femogtyve Aar siden, Kaptajn Woodget trak sig tilbage fra Søen, hvorefter han tilbragte de senere Aar paa sin Gaard i Norfolk. Ret sent giftede han sig anden Gang.

»Cutty Sark« blev i 1924 købt af Kaptajn Dowman, Falmouth, tidligere Officer i Orlogsflaaden. Han har siden Købet fartet Europa rundt for at finde Rundholder tilstrækkelig store til at give »Cutty Sark« den samme stolte Rejsring, som da den var Helten mellem alle »Clippere«. Desværre er det ikke lykkedes, og Clipperen kan saaledes ikke komme til at »sejle«.





## Paa Themsen, naar Taagen letter.

Tekst og Tegninger af Wigfull, som en tidlig og taaget Morgen startede paa Themsen, og som, da Taagen lettede, paa een Gang kunde tælle ikke mindre end seksogtredivende Dampere i Fart, og det paa en saa kort Strækning som mellem Chapman Light og Southern Pierhead.

Vi har syntes, nedenstaaende Skildring kunde interessere i Sammenligning med Forholdene ved Københavns Havn eller i Sundet. Hos os er jo Taagen sjældent saa tæt og saa langvarig som i London og Trafiken ikke saa rivende stærk.

Hr. Wigfull skriver om sin Efteraarstur:

»Taagen, der paa denne Tid af Aaret sædvanligvis falder sammen med stille Vejr, laa tyk og tæt, da vi gjorde Baaden klar. Der havde ikke været saa mange sammenhængende Sejldage i den sidste Tid; det gjaldt derfor om ikke at lade en smuk Efteraarsdag gaa fra sig. Taagen var kommen straks efter Midnat. Det var ikke denne forfærdelige brune Suppe, som sænker sig over Londons Gader og spreder Uhygge og Skræk til alle Sider; ej heller den hvide, vaade Taage, som suger sig ind i og paa alt, med drivende kolde Dryp, men et tørt, let og eventyragtigt Tæppe, der samtidig med, at det i sig selv var usynligt og uvirkeligt, alligevel fuldstændigt udviskede alt paa indtil tyve Yards Afstand og indesluttede En selv i en Slags lille Verden for sig. I vor Nærhed var alting tyst, og hvis der i det hele taget kunde være Tale om Luftning, saa var det i hvert Fald for aandeagtig til at kunne mærkes og for svag til at kunne løfte selv den lette Silkevimpel, som dinglende ved Fløjknappen. Oppe over os var en rundagtig Lysning, der kæmpede om at generhverve sit Kongedømme. Vandfladen var som smeltet flydende Tin uden den mindste Anelse af Bevægelse, endskønt det hele langsomt gled af Sted ført af det løftende Tidevand. Men langt ude fra Floden trængte der gennem Stilheden en dump Larm af Bevægelse, hæse Brøl fra Dampernes Fløjter og Sirener, og dybe Klange fra Klemtet af Taageklokken ved Chapman Light — og saa den lyse Klang fra Skibsklokken ombord i en Ankerligger.

Det store, tunge Storsejl hang ret op og ned, strakt mellem Gaffel og Bom uden mindste Antydning af at fange Vind, og dog drev vi af Sted med Tidevandet. Uden Tvivl vilde Taagen lette inden Middag, og derefter vilde der komme Brise. Ellers gjaldt det om i Nødstillfælde at være klar ved Aarerne.

Med Roret haardt over og Fokken bak svingede Baaden langsomt rundt, og den svage Luftning var tilstrækkelig til, at vi kunde trods Tidevandet og krybe afsted. Tid efter anden dukkede det spøgelseagtige Tægebille-

de af er forankret Trawler frem gennem Disen, voksede sig efterhaanden skarp i Linjerne og aabenbarade sig et Øjeblik som en solid Arkitektur af Træ, Reb og Jern før derefter langsomt at forsvinde agterude i Taagen. Vimplen begyndte efterhaanden at lette paa sig og derefter at flagre for tilsidst at staa ret ud fra Toppen. En Række glinsende Ribber i det flydende Tin skød ud fra Baadens Stævn og Sider foraarsaget af Farten og Kølvaadets Klukken blandede sig med Bougvandets Rislen til en sød Musik.

Vinden tog til i Styrke, og Taagen blev tyndere. Nu standsede de fjerne Taagesignaler, Lastpramme blev synlige i en Kvartmils Afstand, og travle Klink og Klamp fra deres Ankerspil fortalte, at intet Øjeblik maatte spildes. Og længere borte voksede Lyde, der fortalte ligesom gennem Følelsen, at en ny Morgen tog sin Begyndelse.

Og saa paa een Gang, som naar Tæppet i Teatret gaar tilvejs, løftede Taagen sig. Fra en blegblaa Himmel sprang det hvide Sollys i Glimt henover dansende blaa Smaabølger, henover en blaagrøn Sø og en myldrende Flaade af alle Slags Skibe, der nu ikke længere var fantastiske Taagespøgelser, men kæmpende Kraftkarle, der banede sig Vej mod fjerne Maal.

Der var *Linere* med hvide Overbygninger straalende blankpudset Messing allevegne; *Trampdampere*, hvis pæne Maaling var slidt og skamflet, saa Rust og Mudder drev af dem fra Klys og Lænseporte; *Trawlere* med fræk og uforfærdet »rejsende« Stævn; *Slæbedampere* med Røgen væltende ud af Skorstenen for rigtig at fortælle om den pludselige Energi i Baadens Indre, og mange andre Typer. Alle med en brusende Bølgekam for Boven og et fossende Kølvaand Agter, og alle havde de forfærdeligt travlt med at indhente de spildte Timer. — Og krydsende frem og tilbage mellem disse tætsluttede Rader saaes de karakteristiske »Barges« Lægterne, med hver en Stump Klud sat op! Et farverigt og festligt Syn! En *P. and O. Liner* med sorte Skorstenen og det ene hvide Dæk over det andet kommer hjem derude fra Østen og den sydlige Pacific, den og saa en amerikansk Liner holder sig i passende Afstand fra hinanden!

En tom *olie-Tanker* med Broen midtskibs og Maskinen agter gik nedad Floden, let paa Vandet, og med det halve af Skruen over Vandet.

Og stadig rundt i dette en lille Yacht hvidmalet og med hvide Sejl, frem og tilbage i vekslende Kryds for at komme klar af Trafiken, fuldstændig Billedet paa en forvirret italiensk Høne mellem en Drift Kvæg. Hvad der var af mindre Fartøjer, regnede vi ikke med, men

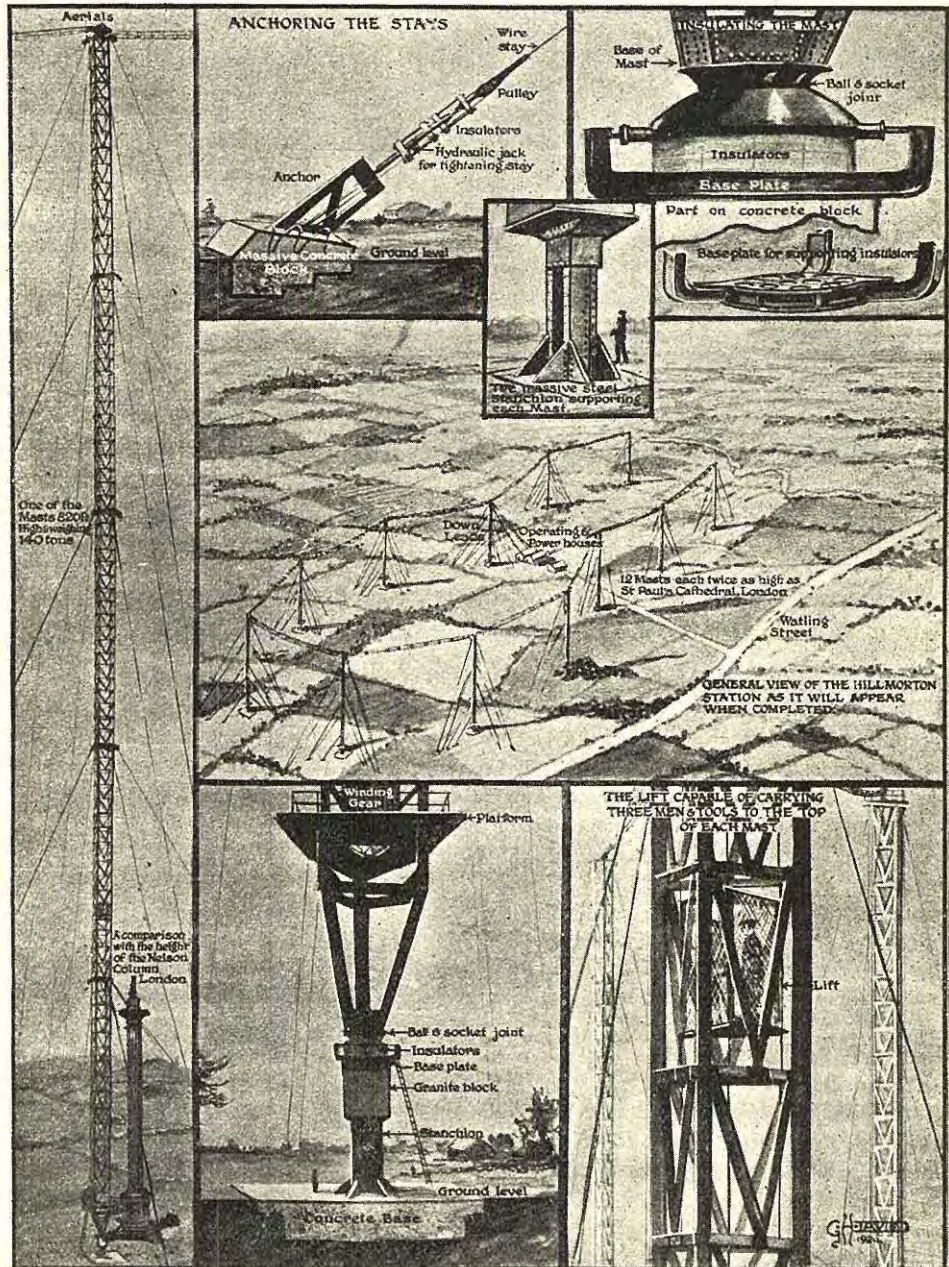


vi talte mindst seksogtredivende Dampere af forskellig Størrelse og Type i et eneste Overblik mellem Chapman Light og Southern Pierhead.

Vi gik saa et godt Stykke ned ad Floden for at nyde det gode Vejr. En sort Topskarv med drejet Nakketop

og spidst Næb sad og knejsede paa en gul Bøje og saa ud til at bestille det samme, nemlig: nyde Udsigten. Men hans Interesser var alligevel af en mere materiel Art: Han var her for at se, om der ikke skulde vise sig lidt til at holde Frokost paa.

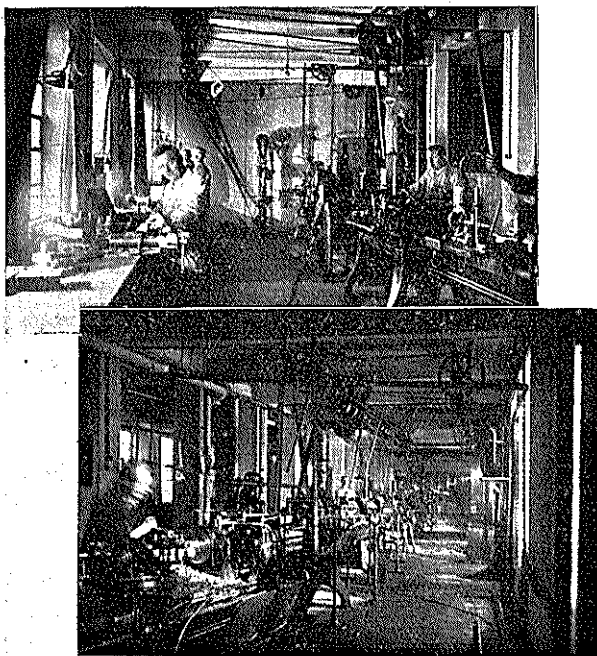
Englands  
største  
Radio-  
Afsender  
ved  
Hilmorton.



Det engelske Postvæsen har ved Hilmorton, tæt ved Rugby, aabnet en Traadløs, som maa siges at være Britanniens største. Af Master findes 12, alle af Staal og beregnet til at bære Antennerne. Masterne er 820 Fod høje eller mere end det dobbelte af St. Pauls Kathedral. Inde i Midten af hver Mast løber en Elevator, stærk nok til at bære 3 Mand. Mastens Vægt er 140 Tons, og særlig dens Isolation voldte Vanskeligheder. Men, som det vil ses paa Illustrationen, blev Iso-

latorerne anbragt i opbyggede Kopper, et Arrangement som sikkert vil vise sig fuldt ud tilfredsstillende. Masterne afstives af en Mængde isolerede Kæbler forankrede til Betonblokke, hvad der er nødvendigt, for at de kan modstaa Trykket af en Orkan. Stationen vil være i Stand til at udsende saa langt som til Australien og New Zealand — og dækker forøvrigt over et Areal paa ca. 900 acres.





Et Par Interiører fra Fabriken.

## Fisker & Nielsen.

Ikke faa danske Industrier har efterhaanden vundet Ry paa Verdensmarkedet; saa forskelligartede Produkter som Kunstporcelæner, Dieselmotorer, Likører, Cementmaskiner og Køleanlæg har i det fremmede udvidet Forstaaelsen af, at Danmark er fuldt ud konkurrencedygtig mellem Verdens Industri-Nationer.

Blandt de forreste i Rækken af verdenskendte danske Industrier staar *Fisker & Nielsen's* Produkter Motorcykler og Støvsugere.

*Fisker & Nielsen's* Fabriksvirksomhed er organiseret efter og baseret paa Nutidens ledende Princip: højeste Kvalitetsarbejde. Dette har blandt andet gjort Nilfisk Støvsugeren til den mest anerkendte Vare i den danske elektromekaniske Industri.

Vi ved alle, hvad en Støvsuger er, mange kender der af praktisk Erfaring, de fleste vel endnu kun af Omtale eller gennem Aviserne, der daglig indprenter os Navnet »Nilfisk«, Betegnelsen for den eneste danske Støvsuger.

Allerede i 1910 konstruerede *Fisker & Nielsen* den første Støvsuger, og ved en energisk Reklame i Forbindelse med en omhyggelig Fabrikation lykkedes det snart at aabne Publikums Øjne for Sagens hygiejniske og praktiske Værdi.

»Nilfisk« er en glimrende huslig Hjælper, hvis Arbejde er sundhedsbefordrende, samtidig med at den sparer baade Møbler og Tæpper for Slid, forarsaget af Sand og andet Smuds, som bundfældes i Stoffet. Ikke alene i mange Tusinder af Privathjem anvendes »Nilfisk«, men ogsaa paa Skoler, Høspitaller og Bibliotheker, i Sygehus og paa Fabriker, i Trykkerier og paa Laboratorier. »Nilfisk« renses periskoper i Sædervandsbaadene, paa Finerfabriker borttager den Sæmuld fra Skærebønderne, og i Kedelhasene anvendes den til Sødfjernelse fra Røgkanalerne. I Magasiner, Hoteller og paa Kontorer tages den i Brug, og saavel Jern-

banekupéer som Dampskibskahytter renses med »Nilfisk«.

Det er ikke alene herhjemme, at »Nilfisk« Støvsugeren har vundet mægtigt Indpas hos det store Publikum, ogsaa i Udlandet betragtes den som noget af det bedste i sin Slags; og at der aarlig eksporteres i Tusindvis af disse danske Støvsugere til Alverdens Lande, tjener til Ære for vort Land, som Vidnesbyrd om teknisk Snille og kommerciel Foretagsomhed.

Fabrikens anden Hovedartikel, Motorcyklen »*Nimbus*«, der vel ikke har saa mange Aar paa Bagen som »Nilfisk«, men som dog kan regne med en ligesaa stor Popularitet, fordi praktiske og behagelige Befordringsmidler, der gør Publikum uafhængig af Jernbaner og Rutebiler, altid er sikre paa fornøden Interesse, fremstilles i Overensstemmelse med de samme Principper som Støvsugere.

Det kan ikke nægtes, at denne fortrinlige danske Motorcykle er en Tidsbesparer, der indtjener mange Timer mellem Aar og Dag for driftige og moderne Næringsdrivende, som ved at anvende den kan overkomme betydeligt mere end ved Brug af andre Befordringsmidler.

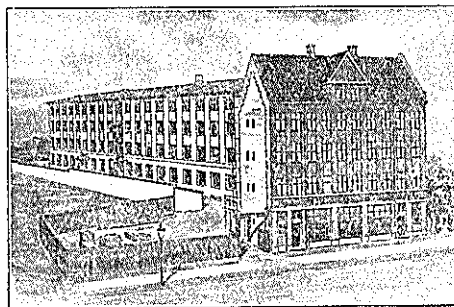
Det er en uomtvistelig Kendsgerning, at *Nimbus* kan sidestilles med Verdens fineste Mærker paa dette Omraade, hvilket vil være Læserne klart, naar vi nævner, at *Nimbus*, trods den kolossale Konkurrence i denne Branche, overlegent har hævdet sig i Kappelstriden og vundet Indpas i saa at sige alle offentlige Institutioner saasom Post- og Telegrafvæsenet, Hærens tekniske Korps, Københavns Gas- og Elektricitetsværker, Københavns Vej- og Kloakvæsen, Vandforsyningen, Telefonselskabet Københavns Politi, Statspolitiet etc. etc.

Ogsaa i mangfoldige Motorløb har *Nimbus* vist sin Overlegenhed over samtlige udenlandske Maskiner — selv de større og langt kraftigere anerkendte Mærker, ved Gang paa Gang at sejre i de længste og vanskeligste Løb, baade herhjemme og i Udlandet. I dette Foraar har *Nimbus* f. Eks. sejret i alle de Løb, hvori den har deltaget.

»*Nimbus*« er ligesom »*Nilfisk*« en glimrende Ekspertartikel, som udføres efter en stadig voksende Maalestok.

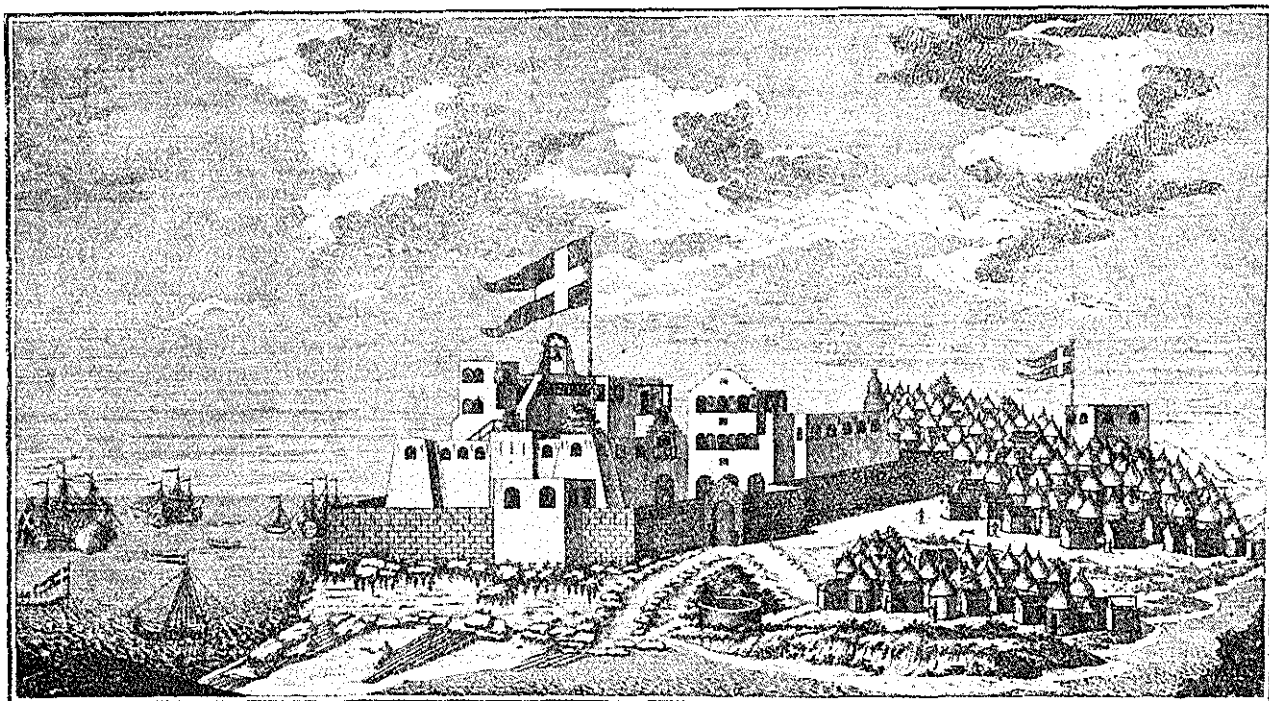
*Fisker & Nielsen's* Fabriker og Kontorer er indrettet i nye Bygninger paa Peter Bangsvej. I Kontorbygningen er eableret en Udstilling af alle »*Nimbuserne*« og »*Nilfiskerne*«. Udstillingen spænder over hele Stueetagen.

I vor, for Industrien saa vanskelige Tid læses ofte Ordene: støt dansk Arbejde — lad os her slaa fast — at *Fisker & Nielsen's* Støvsugere og Motorcykler ikke i nogenomhelst Grad i Kvalitet distanceres af importerede Produkter.



Fabriksbygningen.





Fæstningen CHRISTIANSBORG.

# Krøniker fra Guinea.

Af Kay Larsen.

Vor berømmelige Kolonitid har Forfatteren Kay Larsen skildret i en Række interessante Skrifter, bl. a. Krøniker fra Guinea, hvoraf »Vikingen« har bragt en Del. Hosstaaende fortsætter vi med to Krøniker, der giver et fængslende og troværdigt Billæde af den Iver og Tapperhed, Danske derud viste mod Flaget.

## Makkerne.

»G'vær ved Fott!« skingrede Fortchefen. Kolberne klaskede mod Fliserne i Gaarden. Genlyden faldt smældende tilbage fra Murene og smuttede pjattet omkring i Hvælvinger og Gange.

Paraden var endt. Foran Soldaternes røde Række stod Guvernøren, Fortchefen, Ljnt. Svedstrup samt Kommandérsergeanten, der noget febrilsk foldede en lang Navneliste ud.

I Skyggen under den østlige Mur stod en Flok Søfolk mellem Mulatterne og Negerne. Fra Vindueshuller og Glugger kiggede hvide og kulørte Ansigter frem. Blanke blaa og skinnende sorte Øjne fulgte Scenen i Gaarden.

Det var ingen almindelig Søndagsparade. Der lå ikke noget ligegyldigt »Træd af!« Der var sket noget, og der skulde ske noget.

I Aagnalandet var det galt igen. Slavehandelen florerede, og Karavanernes opkøbte »Stykker« drog forbi Fortet Prinsstenen ved høj lys Dag. Det danske Fort derude ved Beninbugten var i de foregaaende Aar sunket sammen hist og her og var kommet til at ligne en Ruin. I 1846 var der ikke længer nogen Besætning, men blot en

Sergeant, som med et Par Negersoldater havde »Opsyn« med Fortomraadet. Folkene maatte taale megen drøj Spot fra Slavehandlernes Folk og Byens unge Mænd.

Det kunde ikke gaa. Danmark, som havde været det første Land, som afskaffede Slavehandelen mellem sine afrikanske og amerikanske Besiddelser og det tredje i Rækken af Landene, som sluttede sig sammen til Bekæmpelse af Slavehandelen i det hele taget, tillod nu, at Slavekaravanerne frit drog gennem Land, som laa imellem danske Forter. Kom det frem i Stormagtspressen, vilde der blive Skandale.

Guvernør Carstensen krævede Hjælp hjemme fra og gav sig straks til at skabe en Basis for den Styrke, som Danmark maatte udsende. Der blev sendt Byggematerialer og væbnede Arbejdsfolk til Prinsstenen, som i Løbet af Aaret blev udbedret og gjort brugbart som Fort.

Quittærne og Augnaerne saa med onde Øjne til Fortbyggeriet, og de begyndte at indtage en truende Holdning. Det blev uomgængeligt nødvendigt at sende en Trop Soldater til Prinsstenen straks. Man kunde ikke vente, til der kom



Hjælp hjemme fra; — det kunde jo være for længe, inden den kom! Det maatte ikke ske, at Fortet blev taget af Slavehandlerne, i hvert Fald ikke, at den store Verden fik det at vide!

Den lille Trop Soldater, som kunde undværes fra Christiansborg, var for ubetydelig til, at den kunde vove sig paa den lange March gennem Augnalandet, hvor den vilde være viet til Undergang. Der maatte ventes paa Skibsøjlighed.

Den 10. December 1846 ankrede den Janske Bark »Heinrich Sørensen« paa Rheden. Kaptajn Kanopka paatog sig at føre Folk og Ammunition til Prinsenstein. Ladningen blev udlosset, og Gods fra Kysten taget ind, og i Dagene før Jul blev de sidste Anstalter gjort til Ekspeditionen.

Overstyrmand Lars Ericksen fra Faaborg og Styrmand Carl Lassen fra København fik travle Dage. En Mængde Kanonkugler, Krudt, Haandgranater og Raketter blev bragt ombord til Forsyning for det betrængte Fort og endda Tønder, Fustager og Sække med Levnedsmidler foruden Munderingsager og Rekvisiter. Man maatte jo gøre Regning paa en alvorlig Belejring.

Ved Mønstringen forefaldt en lille mærkelig Begivenhed. Der var udtaget 20 Arbejdsnegere, som ikke alene kunde haandtere Fredens Værktøj, men ogsaa tage et Tag med en Kanon og et Gevær. Yderligere skulde 15 Soldater og fremfor alt en dygtig Officer afsted til den udsatte Post. Kommandoen blev overdraget til Ljnt. J. W. Svedstrup.

Paa Paraden blev sluttelig de 15 Soldaters Navne raabt op. En for en traadte de ud af Geledet og gik over Fortgaarden til Ljnt. Svedstrup og hans Trop. Den sidste af dem lød Navnet Abraham. Han sjokkede nølende og ludende over til Ljnt. Svedstrups Afdeling, hvor en Korporal puffede ham ind paa Plads i Delingen. Abraham slæbte tungt paa Fødderne og saa sig længeligt tilbage.

»Kan den Slaphans bruges?« brummede Guvernøren.

»Ja, han er god nok til det, Deres Højvelbaarnehed«, svarede Fortchefen.

Dermed var den Ting foreløbigt forbi.

»Giv Agt! Ret!« Kommandoen blev gentaget af Cheferne for begge Afdelinger.

I samme Nu lød et Brøl fra den Trop, som skulde blive tilbage, og en Soldat kastede sit Gevær og krøb paa Hænder og Fødder jamrende henimod Guvernøren.

»Hvad vil det gale Asen?« raabte Guvernøren forbavset, næsten forskrækket.

»Ha, ha«, lo Fortchefen fripostig. »Det er den anden af Makkerne! Det er Isak!«

»Sagde jeg det ikke nok«, sagde Ljnt. Svedstrup højt og alvorligt. »Enten dem begge to — eller ingen af dem! Det er Synd!«

Isak, Mulatsoldaten, krøb uden at ænse noget andet hen for Guvernøren og kastede sig stønnende ned foran ham. Fortchefen og Ljnt. Svedstrup traadte til, gennede den strenge Kommandérsergeant til Side og forklarede Guvernøren en hel Del.

» — — — Der kan blive godt nok Brug for 16

Soldater, Hr. Guvernør«, sagde den brave Ljnt. Svedstrup sluttelig, — »og Abraham derovre hcs mig er, som jeg før har sagt til Hr. Fortchefen, ingenting værd uden Isa«.

»Ganske rigtigt! Han er ikke bedre værd end til den Tur«, grinede Fortchefen. »Han er ugift, fordrucken og mangler et Par Tænder dér i den underste Kæbeetage. Han er ikke for køn og heller ikke for god — — — «.

»Skidt, saa tag ham med! Det kommer ikke an paa en Pølse i Slagtetiden. Før ham paa Listen, Kommandérsergeant!«

Den knælende Mulatsoldat, som slog sit Hoved mod Fliserne, forstod ikke Sproget ret, men helt og holdent *Tonen*. Som en Fjer sprang han op, løb efter sit Gevær, foer over til Løjtnant Svedstrups Trop og gnubbede sig en Plads til ved Siden af sin Makker Abraham.

Op Abraham rettede sig som en Mand. Der var ikke rankere Mænd i Geledet nu er Abraham og Isak.

— — —

Juleaften blev tilbragt paa Christiansborg. I Løbet af Aftenen kom Forklaringen paa den ureglementerede Begivenhed i Fortgaarden. Det var den bedst stedkendte, den brede, roligt Ljnt. Svedstrup, som maatte fortælle, og som mod Sædvane diskede op med en længere Historie:

Abraham Hansen og Isak Tranekjær var født samme Aar paa Hovedfortet. Det gjaldt for dem begge, og sort var Mutter, og hvid var Fatter, og saadan blev begge Børnene Mulatter.

Som smaa Drengene havde de tumlet splitternøgne om i Sandet nedenfor Fortets hvide Mure. Da de blev fem Aar, overgik der dem den Ære, at de fik Bukser. Abraham først. Det var meget ubekvemt, men særdeles fint. Hudfarven fortalte om den medfødte Ophøjelse over det sorte, men Bukserne raabte højt, højt om virkelig og iøjnefaldende Kultur.

Ogsaa Isaks Moder var stolt af sin Benaadelse, men hun var tykkere og mere lad end Abrahams. Isak maatte i et Døgn uafbrudt og mandhaftigt plage sit gode, men fedttunge mødrene Ophav, før hun syede hans Faders efterladte hvide Frakke om til Hæderstegnet for sin vidunderlige, lille Næsten-Dansker, der lignede sin Fader mest paa sin Fordringsfuldhed.

Begge Fædrene var døde tidligt af Klimafeber og Drik, men de to Drengene var da allerede forlængst Venner. De var sammen i Leg og i Slagsmaal med Negerdrengene — og ogsaa i deres Dont. For Mulatdrengene maatte bestille noget paa Fortet, samle Kvas og Kalksten og være med til mangt og meget. Mellem de Danske fik de snart Navnet: »Makkerne«.

Da de var ti Aar, var de allerede store Knægte, men deres Venskab gik dog frem for deres Smaakærestier. Isak mistede to Fortænder i Underkæben i et Slagsmaal med en jævnaldrende Negerkamp om en Pige og vilde være bukket aldeles under, om ikke Abraham havde spændt Ben for den sorte Modstander, ubemærket og afgørende, i rette Øjeblik.

Fortpræsten konfirmerede dem, og saa blev de efter Skik og Brug ansat ved »Militzen«, Fortets



lille Soldaterkorps. Først var de Trommeslagere, saa blev de Rekrutter og endelig, 15 Aar gamle, »rigtige« Soldater med den pragtfulde røde Uniform, der næsten gav dem Rang med Grander og Høvdinger ude i Landsbyerne. De fik fin Chakot. Hovedet blev prydet, men Benene vedblev at være bare. Skotøj var en Lidelse, som kun de allerfineste i Kolonien maatte tage med.

Makkerne var et Par kønne, raske Fyre. Befalingsmændene saa paa dem som paa et Par Muligheder. De to kunde vel nok drive det til noget. Men der var andre, som saa paa dem med endnu mere beundrende Øjne. Og *de* ofrede Brændevin paa Beundringens Alter og endnu adskilligt mere, som Befalingsændene ikke kunde give. Der var Kvinder, som gav »alt« og der var nogle, som i Kraft af deres Foræringer fordrede »alt«.

En af Befalingsmændene sagde en Dag til dem: »I to store, stærke Tampe, I kunde jo faa Korporalsnoren og skønne Dag og maaske, *maaske* engang i Tiden blive Sergeanter ligesom jeg! Men saa maa I, saasandt, ligesom jeg, være nogenlunde ædru paa rette Tid og Sted«.

Det forstod de to Kumpaner ikke. De blev fulde, naar der blev budt dem meget Brændevin, og de var kun ædru, naar der ikke var andet at stille op.

Isak og Abraham naaede Tilfredshedens Tinde. De beholdt den skønne røde Uniform i Kraft af deres udmærkede Anstængelser om Morgenen ved Eksersitsen, — og derudover var der nok! Mad og Drikke, Dans og blødt Leje for Natten baade i og udenfor Fortet.

Den tossede Underofficer raabte dem endnu engang an: »Hej, Makkere, skal I ikke snart tænke paa at faa den nysselige Underofficersslire ved Siden, I Galgenfugle, — og et Hus for Jer selv og en lille god Kone derhjemme. Lidt til Side med Mokkerne og Bimplerne, saa har I Korporalsnoren om en Maaned!«

Et Hus! En Kone! Den bøffelbovede Sergeant! De to Springfyrer kunde faa Rum i mangt et Hus, hos mangan en Kone eller Pige. Verden er stor for en rask Mulatsoldat, mens han er fri, men vil han have en Hustru, Børn for egen Regning og Hus paa egen Bekostning, da bliver han en skurvet, ormsøgt Fattigmand. Og Skam faa sligt et Pjok!

Saaledes tænkte de to Makkere og saaledes udtalte de sig til hinanden, naar de en sjældnen Gang *talte* sammen under deres stadige Samvær.

Isak var af Naturen den værste Rumler, men Abraham fulgte ham i tykt og tyndt. Om Morgenen var de som Regel strunke og flinke ved Appellen, men hen paa Eftermiddagen blev de slappe, fjottet grinende og efterladende. — — —

Barken laa sejlklar paa Rheden, men de Danske vilde være sammen endnu denne Juleaften. Den stilfulde, elegante Guvernør gjorde Aftenen til en uforglemmelig Fest for alle sine Gæster.

1. Juledag gik Ekspeditionsdetagerne ombord, og straks efter lettede Barken. Stævnen blev verdt mod Øst, og det statelige Skib passerede Cinque-Sous-Banken og stod langs Lancet ad Beninbugten til, ført baade af Vind og Strøm.

Skibets Ankomst til Quitta Rhed blev en Overraskelse baade for sorte og hvide derude. Det var en forlængst afgjort Sag, at Fortet skulde ødelægges, men Augnaerne havde i rolig Tillid til deres Overlegenhed — smølet.

Det gik alt saa roligt og glat, at de sorte Krigere før sent blev klar over Sagen. Ljnt. Svedstrup samlede sin Trop paa Stranden og marscherede taktfast op til Fortet med en kæphøj Trommeslager i Spidsen. Den lille Styrke blev fulgt til Fortets Port af en Sværm af Indfødte, og det var ikke blot Venligheder, de Nyankomme blev hilst med, men først da Porten drønende faldt i og Negerne blev alene tilbage, steg Forstaaelsen — og Forbitrelsen med de Danske, som nu baade havde Fort, Folk, Vaaben og Ammunition.

Paa Fortet lavede man op. Hver Mand paa Prinsensten havde længe følt sig halvdød og troet, at Arbejdet var forgæves. Nu begyndte det at se anderledes ud. Og der djærve Ljnt. Svedstrup lovede endda, at der snart skulde komme et af Kongens Tordenskibe ud med Hundrede blaa bøssebevæbnede Søkrigere.

Ljnt. Svedstrup forstod baade at sætte Folkene i Trit og at holde streng Disciplin. Til Gengæld fik Folkene rigelige Rationer, ikke alene af Mad, men ogsaa Landsens Øl og dansk Brændevin, og blev en Mand syg, kunde han være vis paa omhyggelig, næsten kærlig Pleje. Særligt Soldaterne hang ved ham med Liv og Sjæl.

Den ihærdige unge Kommandant laa ikke selv paa den lade Side. En Fortchef, der havde sin nærmeste Overordnede et halvandet Hundrede Kilometer borte, kunde indrette sig ganske bekvemt i Guinea. Men Ljnt. Svedstrup var et Pligtmenneske. Om Dagen Arbejde, i Mørketiden Vagt. Søvn var et nødvendigt Onde, som af og til maatte tages med. Det gjaldt at have et Øje paa hver Finger — og et Øre overalt. Et er at være Kommandant, noget andet: at blive ved med at være det.

Om Aftenen saa og hørte Fortchefen mangt og meget, som vilde være undgaaet en »Grønksolling«s Opmærksomhed.

Der var ingen som kaldte ham ind i Sovekammeret med kælen Stemme, men der var *noget*, som lokkede ham til den Bastion, der var nærmest den lille Lund med de hellige Figentræer og Abebrødtræer, hvorunder Quittaerne plejede at holde Raad. Her lyttede han til Stemmer fra Mørket, her mødte han Ord, som for ham blev »memento mori«.

Ofte om Natten lyttede Vagtposterne paa Bastionerne og ved Porten til afmaalte, rolige Trin, som de saare godt kendte. Det var Fortchefen, der gik Ronde. Og saa syntes de, at Fortet var et stærkt levende Væsen, som havde en frisk Sjæl.

— Slavekaravanerne gjorde nu en Omvej uden om Fortet. De kom altid Vest eller Nordvest fra og søgte Øst paa til Udskibningssteder hinsides det danske Omraade. Af og til gjorde Ljnt. Svedstrup en Afstikker ind i Landet med en stærk Patrulje, for at komme disse Transporter paa Livet, men altid forgæves. Quittaerne havde Spio-



ner ude, og Slavehandlerne blev betids advarede. Men det skete Gang paa Gang, at Slaveeskorten efter endt Hverv vendte tilbage tæt forbi Fortet og sendte hovererende og spotterde Raab og Hilsener op til de danske Folk paa Bastionerne.

Svedstrup fik sendt Rapport til Christiansborg, og Guvernør Carstensen gjorde sig rede til en Københavnsrejse. Der var saa meget, der kunde og burde gøres i Kolonien. Rapporterne blev blot registrerede; maaske kunde det *talte* Ord gøre større Virkning! Han drog hjemad den 10. April 1847 og overnød midlertidige Styrelsen til den Næstkommanderende, R. E. Schmidt.

Det gjaldt jo nu ikke alene Plantninger, Skibsfart og Handel, — men at undgaa Skandaale! Det gjaldt Fortet Prinsensten og Danmarks Ære.

Derude paa den yderste danske Forpost trak det sammen Dag for Dag. Krepeerne mente som Augnaerne, at Prinsensten var en ond Byld. Og Quittaerne mente det endnu mere end de andre, for Ondet sad dem tættere paa Livet. Det var *dem*, som mest havde den Skam over sig, at fremmede »Uslinger« hindrede deres egen nationale og indbringende Handel med en Vare, som var saa efterspurgt og saa højt betalt af selveste de Hvide hinsides Havet.

De danske Taaber paa Prinsensten blev tilmed frækkere og frækkere.

En Nat gik Ljnt. Svedstrup ud med 8 af sine flinkeste Folk, deriblandt Makkerne, og lagde sig i Baghold i Nærheden af en lille Negerby ved Karavanvejen. Ved Daggry passerede en Karavane paa 48 Mandsslaver, som førtes Øst paa i 6 Troppe, hver paa 8 Stakler, som var bundne til Jærnlænker. Der var desuden 12 Negerinder, som bar Varepakker. Eskorten bestod af 30 geværbevæbnede Krigere. Et Par af Soldaterne vægrede sig ved at gaa mod den store Overmagt. Abraham og Isak stirrede blot med hundetro Øjne paa Løjtnanten, men han vilde ikke udsætte sig for et Nederlag, for Tort og Skam, — og Karavanen passerede.

Da Fortet var helt færdigt og rede til at tage Kampen op, lod Svedstrup ofte hele Egnen afpatruljere om Natten. Han opnaaede at gøre sin Pligt fuldt ud, men ogsaa at faa alle de mange Fjenders Had over sig. Slavehandlerne, Augnaerne, Krepeerne og Quittaerne rottede sig for Alvor sammen, og i Juni 1847 blev Gæringen til aabenlys Strid. Taalmodigheden brast. De Hvide skulde kastes i Havet og deres elendige blakkede og forræderiske sorte Hjælpere dø eller sælges som Slaver.

Den 3. Juni vægrede Negerne sig ved at levere Byggematerialier og gøre Arbejde, og da Ljnt. Svedstrup om Aftenen gik gennem Quitta By, blev han overfaldet af nogle unge, iltre Negere. Han værgede sig tappert og slog sig igennem, men blev forfulgt med blanke Vaaben.

Nogle Soldater fra Fortet ilede ham til Hjælp, og de to Makkere var med Fryd og Glæde mellem *dem*, der tog Sagen op med Skyderen som Talsmand. Det tunge Bæst havde altfor længe kun været brugt ved Eksersitsen. Nu blev der pludselig

lig munter Lejlighed til at more sig med det. Først med Mundingen og Krudtet, saa med Koiben. »Ej blot til Byrde, men ogsaa til Lyst!«

Der opstod en hidsig Kamp, hvorved en Neger blev dræbt og flere saarede. Angriberne blev kastet tilbage med Overlegenhed, og Porten lukkedes paa Fortet med Bevidstheden om et godt udført Dagsarbejde, men om Natten holdt Quittaerne Palaver, og næste Morgen troppede de op foran Fortet. Grander fra Quitta og Høvdinger fra Augna forlangt til Gengæld for den dræbte Neger to Soldater udleveret.

Svedstrup skottede op til Flaget, lo ved sig selv og spurgte saa med et langt Blik om i sine Soldaters Kreds. Soldaternes Øjne svarede: Hellere dø alle sammen end os to, Du vil udvælge! Fortchefen raabte da højt til Høvdingernes Budbringere, at de kunde gaa ad Helvede til, og Soldaterne indenfor Fortmurene grinede, tilfredse med Ordlyden.

Augnaerne og Quittaerne gik til Palaver, der blev til Krigsraad. Næste Morgen gjorde de Opbud, og om Eftermiddagen rykkede de op for Fortet med en Hær paa flere Tusind Mand.

Prinsensten blev omringet og belejret, og Augnaerne forsøgte at udhungre Fortet. Den kække Fortchef og han Folk gjorde imidlertid deres Pligt til det yderste.

Der blev foretaget et Udfald for at skaffe Proviant, men det mislykkedes. Overmagten var for stor. Den lille Udfaldsstyrke blev overvældet og trængt tilbage af Fjendernes tætte Skarer. I en rasende Kamp udenfor Forværket segnede tre af de danske Soldater og fire blev gjort til Fanger. Resten reddede sig med yderste Besvær og Fare indenfor Porten, som i sidste Øjeblik blev stængt.

Fra Murene blev Quittaer og Augnaer, som kæmpede i hjertelig Samdrægtighed, dænget til med Haandgranater, Kardætsker og Geværkugler. Under Haandgemængen var flere sorte Krigere bukket under, og nu styrtede en Mængde blødede til Jorden. Hver eneste én blev dog slæbt bort fra Valpladsen af deres Kampfæller.

Abraham havde i Kampens Hede et Øjeblik glemt Isak, fordi begge Makkerne først og fremmest og i skøn Enhed havde haft Løjtnantens Vel for Øje. Da Porten var lukket og Fjenden drevet bort, mønstredes Folkene, og det blev da først klart, at *Isak* var mellem de tabte. Abraham vilde straks ud igen for at hævne sin Makker, helst for at dø ligesom han, men Svedstrup tog ham fast i Kraven og forklarede ham, at han vilde dø omsonst nu, uden *Hævn!* Abraham skulde efterhaanden koldblodigt dræbe et Hundrede eller flere Fjender fra Bastionen som en Mand, men ikke dø som en syg Hund. Abraham skulde slagte, men ikke lade sig slagte før han havde faaet Hævn.

Løjtnantens Vilje blev Soldatens. Død over Augnaer, fremfor alt!! Abrahams ophidsede Muthjærne glemte alle kristelige Forskrifter, *alt*, blot ikke sin ophøjede Krigsøverstes blodtørstige, store Raad: Den *vældige* Hævn! Fra den Dag var



det Abrahams eneste Tørst, at følge den elskede Fortchef, om det saa blev baade gennem Himmel og Halvede, gennem sort, rødt og brandgult. For Fjenden var fælles. Døden kunde kun være en sølle Mellemstation. Hadet vilde naa lægt videre, hinsides alle Grænser!

Abraham gjorde adskilligt mere end sin Soldaterpligt. I sin Fritid, Dag og Nat, fulgte han Svedstrup som en Vagthund. Naar Fortchefen gik sin Ronde, maatte Sol og Maane finde sig i at afgive to Skygger, én oprejst og én ludende. En Herres og en Slaves.

Nogle Morgener efter saa Fortbesætningen et lidet lysteligt Syn. I Kanonskuds Afstand var der rejst to Stager og paa hvert af dem cingledet et Kranie. Ljnt. Svedstrup saa i Kikkerten, at Hovedskallen paa et af dem var aldeles knust ved Kølle- eller Kolbeslag, — men det var dog let at kende. Der manglede to Fortænder i Underkæben! Han kendte saa godt det lille tomme Rum mellem de skinnende hvide Rader. Man fik samtidigt at vide paa Fortet, at Augnaerne straks havde skaaret Hovederne af de tre Saarede og Dagen efter havde solgt de fire Fanger til en forbipasserende Slavekaravane.

Sidst i Juni stak Augnaerne og Quittaerne Ild paa alle de Negerhytter, som laa nærmest Fortet, i Haab om at sviče det af. Virden bar Flammerne ind mod Prinsstenen, med det lykkedes Ljnt. Svedstrup og hans Folk at slukke overalt, hvor Gnisterne fængede, og »Anslaget« mislykkedes. Branden bredte sig imidlertid i Negerbyen. Kommandant Svedstrup lod nu ogsaa Kanonerne tale for Alvor; Byen blev bombarderet, og inden Aften var hele Quitta gaaet op i Luer.

Alle Indbyggere, ca. 2000 Mennesker, flyttede til Nabobyerne, men Krigerne var til Stadighed ude paa Strejftog, og Belejringen blev opretholdt, om end paa længere Afstand.

Paa dette Tidspunkt kom en fransk Orlogsbrig paa Rheden, og da netop en Del bevæbnede Mænd var samlede paa Strandbredden, aabnede Brippen paa Ljnt. Svedstrups Opfordring Ilden paa Krigerne, der splittedes som Avner for Vind, efterladende en Mængde dræbte og saarede. Briggen sejlede derpaa videre, og bragte Efterretningen om Belejringen til Christiansborg.

Viceguvernøren og næsten alle de Overordnede paa Hovedfortet var syge, men en Ekspedition blev øjeblikkelig gjort rede til Undsætning for Prinsstenen. Man ventede netop Skib hjemmefra, og endelig den 11. Oktober ankom Orlogsbriggen »Ørnen« under Kaptljnt. C. Irminger, der var ude paa sit andet Guineatogt.

Det gippede i alle Orlogsgutterne, da de fik at vide, at de skulde paa et lille Krigstog! Iveren, Uroen og Spændingen derinde paa Christiansborg forplantede sig til Briggen med hver Baad, som kom ud. Men i Land var Uroen feberagtig, herude paa Søen festlig!

Skibet lossede i Hast, hvad der var bragt med til Hovedfortet, og indtog Vand og Proviant. Viceguvernøren kom ombord med 24 Remidorer (indfødte Rorkarle); der blev indskibet et Par

Feltkanoner og Ammunition, et Par store Kanoer blev taget paa Slæbetov, og den 15. Oktober afgik Briggen.

Dagen efter passeredes Mundingen af Rio Volta, og ved den østlige Pynt afskar Briggen en Kano med 12 oprørske Negere fra Way. Ved Byen Tewby gik »Ørnen« Landet nær og sendte en Del velrettede Projektiler ind mellem Hytterne under Forbifarten. Da Briggen naaede Prinsstenen, vajede Dannebrog næsten mod Forventning endnu over Fortet. Det var paa høje Tid, at Hjælpen kom.

Flere Gange havde Fortet været angrebet af tætte Skarer af Augna-, Krepe- og Quittakrigere, og erkendte af Mulatsoldaterne var begyndt at tabe Modet. Ljnt. Svedstrup havde stadig maattet være paa Pletten, hvor Angriberne trængte haardest paa, for at opildne Folkene. Heldigvis havde han en rigelig Beholdning Haandgranater og Rakter og forstod at bruge dem, og heldigvis havde han Folk som Abraham, for hvem Livet kun var lidt, men Hævnen og Fortchefen alt. Rent galt var det med Provianten, og Folkene var efterhaanden kommet paa saa smaa Rationer, at Rotter og Mus maatte med paa Menuen, for at den værste Sult kunde blive stillet.

Den berygtede Kabtsir i Byen Kiddy, som laa en lille Mil Øst for Fortet, havde mere end nogen anden været fremme i Angrebene, lige som til Spot og Chikanerier forinden. Quittaerne havde faaet svedt deres By af, og Folkene paa Prinsstenen haabede, naar Hjælpens og Gengældelsens Tid kom, at faa Lejlighed til at gøre det mere end afrikansk hedt for Kiddyerne.

Fortets Besætning var for udmattet til at vise jublende Glæde ved Orlogsbriggens Ankomst. Der følte blot en dragende Trang til at gaa paa i Stedet for blot og bestandigt at staa imod.

Orlogsgasterne var ikke mindre opsatte paa et rask Æventyr i Land. Først noget »grandiøst Hurlumhej med de store fireogtyvepundige Kanoner og saa lidt munter Leg inde paa selve Afrika med at køste Niggerne med Gevær og Banket op i Skovene til de andre Abekatte«. Saadan sagde en lyshaaret Nyboders Kanoner, og saaledes mente Flertallet ombord. Men dengang var det ikke Flertallet, som afgjorde Sagen. Det var der kun tre om. Viceguvernøren og Kaptajnøjntanten blev afhentet af Fortets store Kano. Fortchefen maatte tilsidesætte Høflighedens Fordringer, for at tilfredsstille Nødvendighedens Krav. Han blev paa sin Post og lod sine Overordnede komme til sig. De tre Herrer holdt et kort Konsilium, og det blev besluttet, at Fjenden kristeligt skulde advares. Først alvorstunge Ord, og om det ikke nyttede, saa det endnu sværere og mere overbevisende Bly. Gennem Mellemmand blev det forkyndt Fjenderne, at deres Byer og Marker vilde blive ødelagte, hvis de ikke faldt til Føje.

Da Truslerne ikke førte til noget, — som Ljnt. Svedstrup havde forudsagt —, besluttede Tremandsraadet at gribe til »alvorlige Foranstaltninger«. Byen Kiddy skulde bombarderes.



Kaptiljnt. Irminger var saa god en Mand paa »Ørnene, som Ljnt. Svedstrup paa Prinsensten. Viceguvernøren blev stiltfærdig mellem sine to Hjælpere, der oversatte hans bramfri Ord til det *Kanonsprog*, der maatte tales for de døve Øren, han selv ikke kunde raabe op.

Ved Daggry den 18. Oktober løb »Ørnen« Øst paa og begyndte Skydningen paa Byen Kiddy fra en Afstand paa 700 Alen. Kvinder og Børn flygtede ind i Landet ved de første Skud, medens Kriegerne fra Stranden skød ud mod Skibet med deres Bøsser.

Da Kanonerne var indskudte, blev de rettet mod Kabusirens store Hytte. Skibschefen ventede en lille Tid, til Kvinderne og Børnene var vel ude af Byen, og saa lod han Laget fra Briggens Bredside tordne løs.

Bombardementet kunde ses fra det lille ottekantede Taarn over Prinsensten, hvorfra Svedstrup og Sergeanten fulgte Begivenheden i deres Kikkerter. Paa den østlige Søbastion var alle Fortets Frivagtfolk samlede og stirrede mod Kiddy, der snart blev skjult af sorte Røg- og Støvmasser, — og mod Briggen, der hylledes ind i Taage af hvid Krudtdamp.

Der var Feststemning paa Batteriet, og Abraham dansede hvæsende en vild Dans med Trip-phen og Stampen.

Kiddy — Kabusirens Tilholdssted — blev ganske og aldeles ødelagt. Hytter og Kokustræer hvirvledes om, og Kanonkuglerne og Granaterne ryddede en vid Kreds om Stedet i Byen, hvor den anselige Høvdinghytte havde staaet. Derefter ledte Briggen igen, vendte og gik tilbage til Prinsensten.

Der blev gjort klar til Landgang. Om Morgenen den 20. blev et Matroskompagni sat i Land ved Fortet med Espigoler, men netop som Ekspeditionen skulde afgaa, kom Afsendinge fra Kiddy og flere andre Byer for at bede om Fred. Man kunde imidlertid ikke have Fred med Kyststæderne og Krig med Byerne inde i Landet, og Fredsunderhandlerne fik at vide, at en hel Række Byer vilde faa samme Skæbne som Kiddy, hvis ikke *hele* Folket, samtlige fjendtlige Stammer, bad om Fred inden en nærmere fastsat Tid.

Kabusirer og Grander fra hele Landet mødte saa den 23. Oktober op ved Prinsensten, og Fredspalaveren kom i Stand. Augnaerne maatte falde til Føje i alle Henseender. Kl. 6½ om Eftermiddagen var Palaveren endt, og to Kanonskud fra Fortet forkyndte, at Freden var sluttet.

De tre Hoveder fra Stagerne fordredes udleveret. Om Aftenen blev da afgivet og lagt ind i Fortgaarden for senere at blive begravede med alle Ceremonier. Den næste Morgen var stakkels Isaks defekte Kranie endnu mere mangelfuldt. *Underkøben* var forsvundet.

Det var ikke nogen helt uvigtig Sag. En besejret Fjendes Underkæbe var en læsten ligesaa ståtellig Sejrstrofæ som en hel Hovedskal, og der burde ikke være nogetsomhelst Trofæ tilbage hos den overvundne Fjende. Hvor kunde ikke den

tapre Abraham faa Grund til Klage! Fortchefen maatte skaffe sig tilbørlig Underretning.

I et ledigt Øjeblik kaldte Svedstrup Abraham for sig. Soldaten rettede sig for Fortchefen, men Øjnene stirrede ikke fast og hundetro ind i Løjtnantens. Svedstrup smilede lidt.

»Augnaerne har ikke beholdt *den*, vel?!«

Soldatens Mund mimrede. Det hvide i Øjnene skinnede flakkende, og Fingerspidserne bevægede sig uroligt; han gryntede uforstaaeligt og kviede sig.

»Skal vi lade det være som det er?!«

Abrahams Blik blev hundetro igen. Han saa varmt og forventningsfuldt sin Løjtnant i Øjnene.

»— Trød af!«

Den brave Fortchef lo ved sig selv. Den Sag var jo klart nok. Og nok om *den*..... »God Morgen, Hr. Kaptajn! Løjtnant. Alt saa tidlig paa Landjorden! En rigtig Cigar... Mange Tak!.....«

Abraham stolprede tilfreds og beroliget til sit Kammer, satte sig til at sy en Pung og lagde en lille hestekoformet Ting deri. Saa syede han Pungen sammen og stak den andagtsfuldt ind paa Brystet.

Krigen mellem Kongeriget Danmark og Republikken Augna var endt. Hs. danske Majestæt havde sejret, takket være Ljnt. Svedstrup, Kaptiljnt. Irminger, den tapre kulørte Fortbesætning paa Prinsensten, deriblandt Abraham og Isak, samt Kanonbetjeningen paa »Ørnen«.

De enkelte tilbageblevne Rester af Hs. sejrende Majestæts mandhaftige Soldat og Forkæmper Isak og de to andre Kranier blev begravet i Forværket med alle reglementerede militære Æresbevisninger, og en Salve affyredes over Graven.

Besætningen paa Prinsensten blev forstærket med nogle frivillige fra Orlogsskibet, hvorpaa »Ørnen« vendte tilbage til Christiansborg fra med Viceguvernøren og Remidorerne — samt Abraham! Paa Ljnt. Svedstrups Anmodning blev han sendt tilbage som »særdeles brugelig« paa Hovedfortet, men uhensigtsmæssig paa Prinsensten. Den tapre Soldat søgte nemlig ved hver en Lejlighed at yppe Kiv med Quittaer og Augnaer. Krigen var ikke endt for *ham*. Han vilde nu have noget privat Kamp og Hævn for egen Regning. Gang paa Gang overfusede han Indfødte med de mest oprørende og ophidsende Besudlelser og Skældord. Og nu skulde der jo dog gerne være varig Fred og god Forstaaelse.

Meget mod sin Vilje blev Soldaten Abraham Hansen sendt ombord. Med oprigtig Sorg forlod han sin store, gode Høvding og Herre, Ljnt. Svedstrup, men med rogen Tilfredsstillelse mærkede han Skindpungen paa sit Bryst. Sin Ven havde han endnu hos sig.

Menig Abraham kom tilbage til Christiansborg som en veltjent dansk Krigsmand, der høstede Ære og var selvskrevet til Avancement ved første Lejlighed. Men han kom som en *ensom*, ulykkelig Mand, trods alt. Som kristen og konfirmeret Mulat søgte han Kirkens Trøst, men fandt den



ikke, maaske fordi han endnu ivrigere trøstede sig med Alkohol, der dulmede mere end Ord.

Fetisjen i Skindpungen paa Brystet var i Længden noget kold og gav ham ikke helt nok. I sin Elendighed gik han saa hen og giftede sig, — og det blev til stor Nytte for ham. Fru Hansen tog nemlig næsten Halvdelen af hans Brændevin, og han opnaede saa godt som aldrig, forvænt som han var, en hel, fuldstændig topmaalt Rus.

Som en svag Erstatning derfor gav Lykken ham Avancementet. Han blev Korporal. De to Snore stivede ham af. Han mærkede først nu rigtigt, at han var halvvid og kristen, og som Underofficer gik han hver Søndag i Kirken med sin Frue.

— I 1850 blev Christiansborg og hele den danske Kyststrimmel i Guinea solgt til Englænderne. Det var ikke nogen stor Begivenhed for Korporalen. Det var jo ganske ligegyldigt, om Regenten boede i København eller London, i Solen eller Maanen. Men det var et usædvanligt festligt Guvernørskifte.

Og et godt, et fortræffeligt ét! For Abraham Hansen avancerede til Sergeant. Derved kom han endnu mere til at høre til det kristne Parti — og han blev ligesom en lille Kende lysere i Farven.

Den megen Lykke hjalp ham til at blive gammel. Omsider i 1907 døde han med en Bøn paa Læben og en Skindpung paa Brystet. Hans gamle, kloge Enke lukkede hans Øjne og foldede hans Hænder over Brystet.

Hun kendte hans sidste Ønske. Under Skjorten laa hans *Hemmelighed* i Skindpungen, han vilde have med i Graven.

Naturligvis kendte hun hans Hemmelighed; naturligvis havde hun faaet den lokket ud af ham til mindste Enkelthed! Men hun respekterede den, mest nu, da han var død! Og for at dække rigtigt over den, frigøre sig selv og gøre klart Bord, lagde han Bibelen paa hans Bryst, lige ovenpaa det Sted, hvor den hemmelighedsfulde Pung var og havde været altid, siden hun kom til.

## Sejrstrofæet.

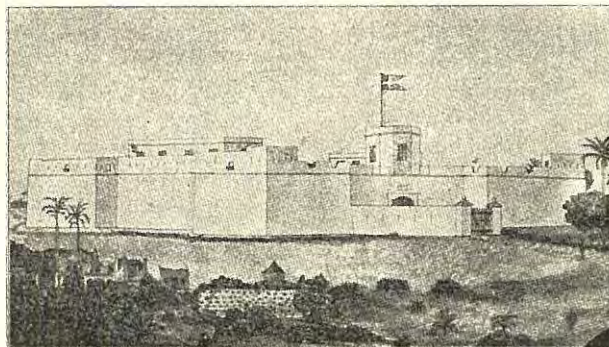
Det er sket, at Englænderne i Kolonierne har maattet søge Bistand hos de Danske. Det er sket, at Britternes Fjenders herligste Sejrstrofæ blev tilbageerobret af Mænd under Dannebrog.

Under en Krig med det kampøvede Asjantifolk var en Ekepedition blevet oprevet. Sir Charles MacChar-ty, den velædle Guvernør selv, og flere engelske Officerer var dræbt og deres afhuggede Hoveder ført bort.

Sir MacChartys gode, ærværdige Hovede blev præpareret og indsyet i Leopardskind, og det var Asjantikongens, Saï Oktobo's bedste Skat af alt Byttet. Det var i hans Nærhed, da han under sit Folks skingrende Jubelhyl, mens Trommerne støjede djævelsk, Glædessaluten rundt omkring sønderrev Luften og Bøffelhornene tudede, holdt sit Indtog i Kumassi. Siden den berømmelige Kong Osaï Tutu's Dage havde Krigslykken fulgt Asjantiernes Flinter, Assegajer og Knive. Alle sorte Folk skulde undertvinges og de hvide kastes i Havet, hvorfra de var kommet.

Hvert Aar i Høstens Tid, naar Krægerne let kunde faa Føden ude omkring, fandt ny Tog Sted, og Englænderne og Negerstammerne mellem Cape Coast Castle og Fort St. James havde aldrig Fred.

I Aaret 1824 trængte Asjantierne de engelske



Prinsenstenen.

Kystforter i Guinea haardt, særligt Cape Coast Castle, og nærmede sig mere og mere den Egn, hvor et af de daværende danske Forter, Christiansborg, laa.

De Danske vilde helst have holdt sig paa Afstand fra de stridbare, sejrsvante Asjantier. — Hidtil havde Guvernementet aarligt sendt den

mægtige Konge en »Eresgave« for at vedligeholde en venskabelig Forbindelse med ham, — men nu blev Faren for den danske Grund overhængende. Efter Englænderne vilde Turen komme til de Danske! Et Par af de »danske Negerstammer«, Akimerne og Akvapimerne, var allerede indviklet i Stridigheder med Asjantierne.

Det engelske Guvernement rustede sig til en alvorlig Kamp, samlede »sine« adsplittede Negerstammer og sendte indstændig Anmodning til det danske Guvernement om Hjælp. Inden Guvernør, Major Johan Christopher Richelieu, havde taget Beslutning derom, lød Krigstrommen ude i det vestlige Distrikt, og Negerstammerne kom i Krigsmaling og sendte deres Styrker til Hjælp for Stammefrænderne paa engelsk Grund. Guvernøren slog til, sikrede sig Erstatning af »Krigsomkostningerne« hos Englænderne og opbød saa alle de danske Stammer.

Da »Strandnegerne« (Mændene fra Kysten, Ursu og Ningo), »Reviernegerne« (Adamperne fra



Rio Voltas vestlige Bred) og »Bjergnegerne« (Shayerne, Krobboerne og Akvambøerne) var samlede, rykkede Majoren ud fra Christiansborg med en Trop Soldater og nogle Feltkanoner. Hele Styrken marcherede ind paa engelsk Grund, hvor de danske Akimmer og Akvapimmer, hvis Høvdinger førte Dannebrog foran deres Solskærme, sluttede sig til Majoren.

Ogsaa fra de andre danske Forter, Fredensborg, Kongensten og Prinsensten mødte smaa Kontingenter af Mulatsoldater og velbevæbnede og disciplinerede »Inventarienegere« op, og de danske Hjælpekorps talte ialt ca. 4000 Mand.

Under den afgørende Kamp var det de Danskes Styrke, som lagde det afgørende Lod i Vægtskaaalen. Blandt dem, der udmærkede sig mest, var den danske Planter H. Richter, der mødte op med 100 Mand for sin egen Regning. Dernæst Akimmerne, der kæmpede under Dannebrog med en sort Valkyrie — deres Dronning — som Fører, og Ursuerne under vor forlængst hedengangne sorte Broder Nothay Davunna

Korpset vendte hjem med Hæderens Laurbær. Guvernementet fik 2000 £ i Erstatning og lovede til Gengæld — med Tilladelse hjemmefra — Dronningen af Akim og Ursuernes Kabussér hver et Sølv-Eressværd og Richter Titel af Kommandant. De levende blev hædrede — og de døde glemt.

Alt havde saaledes været godt, hvis ikke Asjantierne havde været Asjantier! De rustede sig til nyt Krigstogt, og denne Gang skulde det være en Hævnens Færd mod de Danske, som skulde drives ud i Havet og deres Negere Ejemsøges med Ild, Sværd og Slavedom.

Guvernør Richelieu var rejst hjem, og Interimguvernør Niels Brock stod for Styret, da Uvejret trak op. Det var i 1826, hen paa Efter sommeren. Asjantierne nærmede sig det danske Omraade med en mægtig Hær, og nu var det kendt nok, at Togtet gjaldt Christiansborg.

De Danske ventede Skib hjemmefra med nye Forsyninger. Nu var det knapt nok baade paa Folk og Penge. Niels Brock vovede ikke at anmode Englænderne om Hjælp — af Frygt for de mange Penge, det kunde koste. Forterne blev gjort rede til Kamp, særlig Christiansborg, og Besætningen indøvedes.

I Slutningen af Juli naaede Asjantiernes Hær nær til den danske Grund, og alle Negerstammerne blev opbudt og sat Stævne ved Christiansborg. Bjærgnegerne, Akvamboer, Akimmer og Akvapimmer, — de mest truede, og de mest krigeriske, — var straks paa Pletten, og efterhaanden kom Kriegerne fra alle Stammerne, blot ikke Augnaerne, det østligste af Folkene paa dansk Grund, hinsides Ria Volta.

Richter mødte nu med 150 ensartet bevæbnede Folk, Fortkommandanterne sendte alt, hvad de kunde undvære, og Feltkanonerne fra Christiansborg maatte atter ud. Tilsammen var der ca. 5000 Mand. Asjantiernes Hær talte imidlertid 11.000 øvede Krigere.

Heldigvis benyttede Englænderne Lejligheden

til at komme den fælles Fjende til Livs og tilbød selv deres Hjælp. I Begyndelsen af August mødte Guvernørn paa Cape Coast Castle Major Purdon op paa Samlingspladsen med nogle Officerer, en Trop Soldater, 4 Feltkanoner og en anselig Mængde Ammunition og »Raketter«; desuden kom ca. 6500 Krigere fra det engelske Omraade, deriblandt 2000 Fantier, 2000 Denkeræer under deres tapre Kong Schebu og en Del Assinner.

Den kombinerede Hær samledes omkring vort Hovedfort, og Englænderne foreslog, at Fjenden skulde modtages under Fortets Kanoner, men det danske Guvernement kunde ikke skaffe Føde til den store Mængde Krigsfolk. Bjærgnegerne ønskede desuden at modtage Slaget hinsides deres Plantager paa den sydlige Skraaning af Bjærgene, for at Afgrøden ikke skulde ødelægges, saa Hungersnød blev Fjendens Forbundsfælle.

Da Fjenden naaede Bjærgene med deres Fortrop, satte Akimmerne, Akvamøerne og Akvapimmerne sig uden videre i Bevægelse og marcherede Nord paa, og Europæerne drog da med, fulgt af den øvrige Hær.

Efter nogle Forpostkampe stod da endelig Hovedslaget d. 7. August 1826, en blodig Mandag Morgen Kl. 8—12. Vor Hær var stillet i god Slagorden, da Fjenden langsomt nærmede sig i fast Fylkning. Paa nært Hold styrtede Asjantierne frem under vældige Kampraab og Gny. Over hele Linien flintrede Geværskuddene, fulgt af en Regn af Kastespyd. I et Nu var Asjantierne over vor Hær og gik løs med blanke Vaaben med en Færdighed og Iiterhed, som intet andet Negerfolk overgik dem i.

Inden ret længe var Fantierne Hærafdeling sprængt og i fuld Flugt. Heldigvis modstod Reserven Asjantiernes »rasende Indstyrtning«. Den var Kanonerne og Raketkasterne, der betjentes af Fortsoldaterne, hvide og sorte. Til Dækning af Skytset stod blandt andre Richter med sine raske Folk, der fik en drøj Dyst, da Centrum allerede var fuldstændig gennembrudt og Slagordenen opøst. Kanonernes Ild — og ganske særlig Raketterne — gjorde lyst i Fjendens Rækker, og Ordenen blev nogenlunde oprettet paa dansk Side, men Sejren var længe tvivlsom, særlig da Akvamboerne ikke havde ladet høre fra sig.

Kun en ringe Del af de tapte Akvamboer havde optaget Kampen paa deres Plads i Slagorden. Resten var ikke til at se. Pludselig dukkede de frem i Ryggen paa Asjantierne, omtrent 2000 Mand stærk. Under Hyl og Larm, der ikke gav Fjenden noget efter, angreb de Asjantiernes Reserve, splittede den og erobrede al Bagagen. Der blev straks stor Uorden og Forvirring i »Fjendens Arméer«. De danske Negere gik nu alle frem, visse paa Sejren, og Kampen endte med en Nedsabling af flygtende Asjantier. Det blev et Nederlag, som Asjantierne aldrig havde haft Magen til. De mistede 5—6000 Krigere, dels dræbte, dels fangne, saaledes 37 Høvdinger og »Løjtnanter«. Paa Tilbagetoget skal Kongen have aflivet sig af Frygt for at vende hjem til sin Hovedstad som en slagen Mand.



Blandt Byttets Klenodier var en *Bylt* det vigtigste Sejrstrofæ: Sir MacChartys æfhuggede, gustne Hoved, der endnu laa i Tigerskindet. Bylten blev af den danske Interimguvernør højtideligt overrakt Repræsentanterne for det engelske Guvernement.

Af danske udmærkede særligt Kommandanterne Aarestrup, Lutterodt og Overkrigskommissær Richter sig; Richter var blevet saaret i Laåret. En dansk Murer fra Fortet faldt, nogle hvide Soldater saarede, og nogle Tusinder af vore Negere var mærkede af Kampen. Vore Forter var længe efter overfyldte af Saarede, som nød godt af de danske »Kirurger«s Dygtighed og Omhu.

Slaget ved Duodava d. 7. August 1826 fik stor Betydning for Europæerne paa Kysten. Embedsmændene i Kolonien omtaler det Gang paa Gang, og det regnedes for en af de store Begivenheder i Koloniens Historie. Den lille aarlige Gage, som Kongen af Danmark 10 Aar forinden havde tilstaaet Asjantikongen, blev herefter givet til Akvamboernes tapre Overhøvding.

Danskerne fik Fred med Asjantierne, men Englænderne maatte, helt op til vore Dage, rykke i Lejing mod »Guldkystens Svøbe«, Asjantifolket, før dets Kraft var brudt.

*Store Isvanskeligheder paa Nordlandskysten. — Fra Bremø strækker Isen sig 10—20 Mil til Søs. 60 Skibe opholdt.*

Isen i den botniske Bugt bereder Skibsarten store Vanskeligheder i Øjeblikket, idet nordlige Vinde har drevet den Sydover. Navnlig synes det at staa galt til i Sundswall-Bugten, hvor Kalamiteten imidlertid skyldes østlige Vinde.

Efter hvad svenske Blade meddeler, er der nemlig i flere Dage drevet Is mod Land. Fra Bremø strækker den sig 10—20 Sømil udefter, saa at man overhovedet ikke kan se aabent Vand. Ved Iskanten ligger hen ved 30 Sejlskibe, som alle skal Nordover. I Sundswall Havn har 30 Dampere maattet søge Tilflugt, men det synes dog, som om Dampere med stærke Maskiner kan forcere Isen. I hvert Fald er det præsteret af Sreabolagets Dampere »Ragne«, som i øvrigt kommer her fra København.

#### »Danmark« hjemme igen.

Ø. K.s Motorskib »Danmark« har paa der smukkeste Maade fuldført sin første Rejse.

»Danmark«, der føres af Kaptajn C. Knudsen og laster 13.000 Tons, forlod København den 19. December i Fjor og har saaledes været 5 Maaneder om sin Tur ud til Østen. Skibet har Soyabønner med hjem, men de 7000 Tens af dem er losset henholdsvis i Valencia, Marseille og Rotterdam.

Næste Afgang bliver 3. Juni.

#### Danske og norske Hyrer.

Norsk Rederiforbund og norsk Matros- og Fyrbøderunion har i disse Dage sluttet en Overenskomst, der betyder Hyrernes Reduktion. Efter »N. H. & S. T.« bringer vi her Skalaen med de tidligere Hyrer angivet i Patenten: Tømmermænd 189 Kr. (210), Baadsmænd 189 Kr. (210), Matros 170 Kr. (185), Letmatros 90 Kr. (100) og Ungmænd 65 (75). Endvidere Motor- og Donkeymænd 189 Kr. (210). Fyrbøderne 175 Kr. (190) og Kullemperer 99 Kr. (110).

De tilsvarende danske Tal ser saaledes ud: Tømmermænd og Baadsmænd 190 Kr. 60 Ore, Matros 171 Kr. 60 Ore, Letmatros 83 Kr. 60 Ore og Ungmænd 39 Kr.

60 Ore. Desuden Donkeymænd 193 Kr. 60 Ore, Motorpassere og Fyrbødere 176 Kr., Kullemperer 117 Kr. 4 Ore, saafremt de er over 22 Aar, ellers 95 Kr. 4 Ore.

Hertil kommer de saakaldte Madraspenge, 10 Kr. om Maanedn til de Søfolk, der selv medbringer Madras, hvilket praktisk talt alle gør.

#### 25 Aars Jubilæum.

Den 23. Maj fejrede Maskinchef i »Tyr«, Førstemester L. Larsen, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i D. F. D. S. Maskinchef Larsen er født 1880 i Vejlbj, udlært i 1900 hos Frichs, Aarhus, tog derefter Eksamen og udmønstrede 1901 som Assistent med S.S. »Hjem«. Den 1. Marts 1921 fik Hr. Larsen Udnævnelse som Førstemester og har som saadan gjort Tjeneste i en Række af Selskabets Baade, »Esbjerg«, »Tunø«, »Frejr«, »Rhøne«, »Esbørn Snare« »Læsø« og nu altsaa i »Tyr«.

Ved sit elskværdige og imødekommende Væsen har Hr. Larsen skaffet sig mange Venner. Han er en dygtig Maskinmester, afholdt baade af Over- og Underordnede, dertil interesseret Foreningsmand og en god Kollega, saa man kan med Rette sige, at han er en Pryd for sin Stand.

#### Paa Broen.

Den nye, smukke Langelandsfærge »Langeland«, der skal gaa mellem Svendborg og Rudkøbing, skal føres af Kaptajn N. P. Nielsen

#### Svendborg Skibsværft likviderer.

Der er indkaldt til Generalforsamling i Aktieselskabet Svendborg Skibsværft Mandag den 31. Maj.

Dagsordenen lyder paa: Forslag til Likvidation af Selskabet og eventuelt Valg af Likvidatorer.

— Selskabet blev stiftet i 1916 med en Aktiekapital paa 1,500,000 Kr., og det første Aar gik godt, Aktionærerne fik 8 pCt. i Udbytte, for 1918 blev det kun 5 pCt., og dermed var det forbi med Dividenderne. Fra 1919—1922 gik det stadig den forkerte Vej, og i Juni 1923 skete der en Rekonstruktion, hvorefter den gamle Aktiekapital nedskreves til 75,000 Kr., og samtidigt tilfortes der Selskabet en ny Kapital paa 925,000 Kr. Paa samme Tid var Tabet paa Gevinst- og Tabskontoen imidlertid opgjort til 1,621,688 Kr. 77 Ore.

I en vis Periode beskæftigede Virksomheden 6—700 Mennesker, og det var bl. a. Tilfældet helt op til 1920.



# Søens Mænd



(L. H. Carls Beretning, fortsat fra sidste Nummer).

v.

Der blev straks taget Bestemmelse om, at »Rota« skulde gaa til Batavia igen. Vi afgik hurtigt med fuld Last af Stykgods og stod Kattegattet ud for vestlig Vind, som bragte mig lige over mod Lyngør, og da jeg kom under Land, blev det stille og uden Strøm, som ellers plejer at gaa vestenover. Jeg havde den Fornøjelse, at min elskede Marie kom ombord med Lodsbaaden fulgt af sin Far og blev ombord hele Dagen, da Skibet laa ganske stille ud for Lyngør. Da hun med sin Far forlod mig, begyndte en N.O. Vind at blæse, som holdt Stand hele Rejsen til Madeira, hvor den gik over til Passaten, og efter 90 Dages Rejse fra København ankrede vi paa Batavias Red, hvor vi efter Udlosning blev liggende i 4 Uger, før vi igen begyndte at laste Ris og Stykgods bestemt for København.

Hjemrejsen gik atter meget hurtigt og heldigt, og paa den 87. Dag passerede jeg igen Dover ligesom paa sidste Rejse. Da jeg kom til Kattegattet, fik jeg imidlertid Storm imod, og de fleste af Sejlene revnede, saa jeg maatte søge ind til Lyngør for at reparere dem.

Jeg maaatte imidlertid søge at forkorte Opholdet saa meget som muligt og tog derfor Sejlene i Land og op paa et Loft. Jeg fik Hjælp af en Sejlmager foruden af Folkene fra »Rota«, og paa 8½ Dage var vi færdige til at stikke til Søs. Efter 30 Timers Forløb naaede vi København.

Jeg skulde ikke begynde næste Rejse før sidst i Marts 1842 og rejste derfor til Romø for at besøge min Mor. Da Far jo var død i November 1841, trængte Mor til nogen Trøst, og jeg traf ogsaa min Broder Georg hjemme.

I Marts indtog vi en Ladning Træ og kompletterede i Göteborg for Oran. Vi havde en heldig Rejse dertil, lossede, indtog ny Last, fortsatte Rejsen til Batavia, og havde ogsaa en meget hurtig Rejse dertil uden nogen mærkelig Hændelse. Efter Losningen indtog vi igen Ladning for København bestaaende mest af Vædker, og efter 87 Dages Sejlads passeredes atter Dover, denne Gang uden en eneste Gang at have været nødt til at kommandere Skibet over Stag paa hele Vejen fra Sundstrædet, hvilket er et enestaende Tilfælde. Kattegattet maatte jeg imidlertid krydse igennem.

Ved Ankomsten til København fik jeg Lov til at rejse til Lyngør for at holde Bryllup. Det var Mening, at »Rota« skulde gaa til Havanna, og Styrmanden skulde saa føre den til Lyngør for at tage mig med ombord.

Da der dengang intet Dampskib gik til Norge, og da Landevejen var for besværlig og lang, tog jeg Passage med en norsk Slup, som skulde til Laurvig. Lykken, som

hidtil havde fulgt mig, førte mig ogsaa hurtigt til Lyngør. Vi var kun 1½ Dag om Turen til Laurvig, og derfra tog jeg straks en Lodsbaad, som skulde føre mig til Lyngør, hvortil jeg kom Dagen efter, nemlig den 18. December 1842.

Det var en stor Overraskelse for min elskede Marie. Jeg havde nemlig sendt Brev fra København, at jeg ikke kunde komme, da »Rota« skulde til Havanna, og jeg ikke ventede at faa Tilladelse til at rejse. Da jeg saa alligevel fik denne Tilladelse, havde jeg ikke Tid til at skrive, og Brevet vilde desuden være kommet senere end jeg selv. Glæden var naturligvis stor. Der blev straks løst Kongebrev, da der ingen Tid var til Lysning, og den 29. December 1842 stod vort Bryllup. I al vor Lykke og Glæde var der dog den Sorg, at vi hver Dag kunde vente »Rota«, der skulde komme for at hente mig, men endelig blev ogsaa den Sorg overstaaet, da jeg fik Brev fra Rederiet, at der var taget anden Bestemmelse. »Rota« skulde blive liggende til sidst i Marts for at afgaa til Batavia igen og skulde laste i København og Göteborg. Vi nød følgelig vore Hvedebrødsdage i Fred, og da Tiden led hen, fik jeg Lejlighed med en Skonnert fra Svendborg, som var kommet ind til Risøen og skulde hjem. Afskeden var jo noget tung, men min Marie spekulerede paa at træffe mig i Göteborg, da hendes Broder muligvis skulde laste der.

Efter min Ankomst til København begyndte jeg straks at udruste »Rota« til en Rejse til Batavia. Vi skulde anløbe Göteborg for at indtage en halv Ladning Jærnstænger, og jeg havde ventet min Kone dertil med sin Broder; men det var blevet forandret, da han ikke blev befragtet dertil. Min elskede energiske Kone vilde nu alligevel over at besøge mig og fik en yngre Broder til at leje en Lodsbaad, og han og to Lodser skulde saa sejle herde over til mig. Det var etoveligt Foretagende, som ogsaa mislykkedes, da det blev sønden Storm, saa de maatte vende om, og efter megen Fare og Besvær kom de tilbage. Jeg havde været meget angstelig og blev først beroliget, da jeg modtog Brev fra hende, at hun lykkelig og velbeholden var kommet hjem igen.

Da jeg afgik fra Göteborg, satte jeg Kursen efter Lyngør og fik ogsaa Lejlighed til at se og tale med min Elskede, før jeg gik paa den lange Tur.

Jeg havde atter en meget hurtig og lykkelig Rejse, og Hjemrejsen gjordes igen paa 87 Dage til Dover, saa der paa 4 Rejser kun var nogle faa Timers Forskel paa Rejsens Varighed fra Batavia til Dover, hvilket er meget mærkeligt med Sejlskibe, og det forekom mig, som om Forsynet styrede mine Rejser.

Efter Ankomsten til København skrev jeg til min el-



skede Kone, som efter vort Giftermaal var blevet hos sine Forældre, fordi jeg straks skulde afsted fra København, om snarest muligt at komme herved med vor lille førstefødte Datter. Hun var villig til at komme og afgik som Passager med en Slup og ankom her 3. Juledag (1843) efter kun 2 Dages Rejse. Ogsaa her syntes Forsynet at vaage over os, for det var vist urigtigt af mig at forlange, at hun skulde rejse paa denne Aarstid med sit lille Barn. Hendes yngre Broder fulgte ganske vist med, men at foretage en saadan Rejse midt om Vinteren i et lille Fartøj var uforvarsligt. Dog med Guds Bistand gik alt godt, og det var med stor og hjertelig Glæde, vi samledes her.

Desværre blev jeg kun hjemme en kort Tid, da »Rota« blev fragtet til at laste Planker i Helsingør for Nantes. Jeg afgik allerede en af de første Dage af Januar 1844 fra København, men rejste tilbage to Gange, medens Skibet laa under Lastning i Helsingør.

Rejsen gik nu til Paimboeuf (ved Loires Munding nær Nantes), derfra til Newcastle, Algier, Batavia og tilbage til København, og Heldet blev ved at følge »Rota«, saa jeg ankom til København Nytaarsaften. Min stakkels Kone havde hele den lange Tid været alene i København uden Familie og Venner. Dog havde hendes Forældre været i Besøg hos hende en kort Tid i Løbet af Sommeren.

Vi blev begge hjertelig glade ved at ses igen, og det syntes, som om Forsynet vilde lade os blive sammen en Tid lang, da Vinteren straks indtraadte og lukkede Sundet, saa Sejladsen blev stoppet indtil de første Dage i April, da jeg igen afgik til Batavia.

Jeg var kun 87 Dage om Rejsen fra København, hvilket giver en Gennemsnitsfart af over 7 Knob. Hjemrejsen gik ogsaa hurtigt, og jeg regnede allerede med at være hjemme om et Par Dage; men den Morgen jeg passerede Dungeness, løb en Lodskutter op paa Siden og meldte mig, at vi skulde gaa til Ankers under Dover for at modtage Ordre fra min Reder, da jeg sandsynligvis skulde gaa til Amsterdam med Risladningen istedetfor til København. Jeg lod Skibet holde under Sejl ud for Dover og gik i Land, hvor jeg ganske rigtigt modtog Ordre til at sejle til Amsterdam og losse Risladningen, men beholdt et Parti Vikker, jeg havde ombord, for København.

To Dage efter kom vi til Nieuwediep, og da det var sent paa Aaret, og det vilde koste omtrent lige saa meget at gaa med Skibet til Amsterdam som at losse Risen i Lægtene i Nieuwediep, besluttede jeg at blive dér og sende Ladningen til Amsterdam. Paa faa Dage var Risen losset og Ballast indtaget.

Jeg havde imidlertidfaaet Brev fra min Kone og gjorde derfor alt muligt for at komme afsted igen. Jeg maa her bemærke, at i 4 Uger var intet Skib afgaaet fra Nieuwediep paa Grund af Stormen, som endnu vedvarede; men da »Rota« var en udmærket Sejler, frygtede jeg ikke for at fortsætte Rejsen, naar jeg blot kunde komme ud til Søs, og jeg bestilte derfor Dampere til at slæbe »Rota« ud.

Første Dag vilde man ingen Dampere lade mig faa, da det blæste saa haardt vestligt; men Dagen efter tilledes det endeligt, skønt alle syntes, det var alt for farefuldt, da Vinden vedblev at blæse af Vest. Mange af Skibsførerne, der laa i Havnen, spadserede ud til Fyrtaarnet, for at se hvordan det gik. Vinden var N.V. til N.

med rebet Merssejlskuling, og saa snart Dampskibet havde forladt os, styrede vi bidevindt ud med god Fart. Kl. 5 om Eftermiddagen gik Vinden vestligere, og jeg vendte da nordover og passerede Texel Kl. 7 Aften. Vi havde nu meget haard Storm af S.V. Nordsøen over og ankrede efter 60 Timers Rejse paa Københavns Red.

Jeg blev nu en Maanedid hjemme hos mine Kære, og afgik da til Santos i Brasilien efter en Ladning Kaffe og kom tilbage i Juni (1846) efter en heldig Rejse.

»Rota« trængte nu til et Eftersyn, og jeg blev saaledes hjemme hos mine Kære et Par Maaneder og nød rigtig den danske Sommer, da jeg siden 1839 ikke havde været hjemme om Sommeren; derefter afgik jeg til Bureå for at laste en Ladning Planker for Rio de Janeiro. Der medgik 2 Maaneder til denne Rejse.

Jeg var nu i 81 Dage hos min Familie og afgik derefter igen til Rio de Janeiro, men havde en meget lang Rejse over Nordsøen og Atlanten, og først da jeg kom ind i Passaten, gik Rejsen raskt. Vi ankom lykkeligt til Rio, hvor Ladningen blev losset, hvorefter vi afgik i Ballast til Santos for at laste Kaffe til København. Hjemturen var uheldig, idet »Rota« sprang læg i Bougen, saa vi maatte pumpe hele Tiden, men vi kom dog lykkeligt til København. — — —

## VI.

»Jeg var nu noget ked af de lange Rejser og ønskede meget at faa et mindre Fartøj og selv faa Halvparten deri. Jeg kvitterede derfor »Rota«, som min (yngre) Broder Hans fik at føre »Rota« forliste i 1882). Nu satte jeg mig i Forbindelse med Höjlund i Göteborg for at høre, om der var et passende Skib tilfals der og fik et gunstigt Svar. Derfor rejste jeg af de første Dage af April 1847 til Göteborg og købte der en engelskbygget Skomert, som jeg kaldte »Confidencia«, hvormed jeg sejlede til Københavns Fed for at faa danske Papirer paa Skibet. Herfra sejlede jeg til Malmö for at laste Havre til Hull, og for første Gang fulgte min Kone og ældste Datter med.

Fra Hull fragtedes »Confidencia« til Narva og retur Kronstadt—London, men der var stor Forskel mellem »Rota« og »Confidencia«, da den sidstnævnte var en daarlig Sejler og et daarligt Søskib. Fuldstet med Kul var den rank, men i Ballast kunde jeg ikke nogen Henseende stole paa den.

Fra London sejlede jeg i Ballast til Hartlepool og hjem til København, hvorefter Baaden fragtedes fra Køge til Hull; men jeg lod min Styrmand Isbrandt føre Skibet denne Rejse og blev hjemme. Den kom først hjemover i Januar (1848) med en Ladning Støbejern og Kul, hvorefter jeg selv overtog den igen og sejlede med en Ladning fra Kalundborg til Hull og retur med Kul fra Hartlepool.

I Hartlepool fik jeg Underretning om Linjeskibet »Christian 8.«s Undergang. Min Broder Georg (født 1816, død 1848) var Styrmand der ombord og var sprunget i Luffter med den.

Fra København sejlede jeg til Assens, indtog Partiladning og sejlede til Odense Fjord for at komplettere, og derfra til London, lossede og afgik i Ballast til Hartlepool og derfra til København. Saa lastede jeg igen for England og retur med Kul. Efter Vinterturen, hvor »Confidencia« førtes af en Styrmand Petersen, gik den endnu et Par Rejser til England og fragtedes i For-



aaret 1849 for en Rejse til Island. Jeg afgik sidst i April til Havnefjord og Øfjord, tilbage til Havnefjord og hjemefter, men forliste paa Skager. paa et Vrag den 29. September.

Vi laa i Skagen i 6 Uger, og i den Tid strandede og grundstødte 6 Skibe, saa jeg fik derved Bevis for, hvor farligt Skagens Rev var, og hvor nødvendigt det var, at der blev udlagt et Fyrskib der. Jeg gjorde derfor alt, hvad der stod i min Magt for at bringe et Forslag istand i den Henseende, og fik det ogsaa saa vidt, at der kom en Ansøgning ind til Rigsdagen om et Fyrskib paa Skagens Rev, men uden at det gik igennem. Først 30 Aar senere blev der udlagt et Fyrskib der. Imidlertid var der kommet et nyt og større Fyrtaarn paa Skagen og et Fyr paa Hirtshals, og dog fandtes det tilsiøst nødvendigt ogsaa at faa et Fyrskib paa Skagen, som først burde være udlagt.

Ved »Confidencia«s Forlis var jeg blevet uden Eksistens, men jeg fik straks tilbudt et Skib at føre af Grosserer I. F. Eriksen, som jeg dog ikke tog imod, da jeg søgte at købe et Skib igen. Siden jeg købte »Confidencia«, havde jeg intet Held haft paa Søen paa Grund af det mindre heldige Køb af det ufordelagtige Skib. Der til kom, at der havde været Sorg i Familien; min Broder var sprunget i Luften med »Christian 8.«, og vor Datter Emilie, som havde været alles Yndling, var død den 3. Oktober 1849, og saaledes var min Kone og jeg meget nedslaaede. —

Man maatte jo imidlertid se at oppe sig igen, og i Januar 1850 rejste jeg atter til Gøteborg for at søge et Skib, men da jeg ikke havde mange Penge at sætte deri, maatte jeg se at købe billigst muligt og søge at faa et godt sejlene og fordelagtigt Skib.

Jeg fandt en Skonnert paa omkring 70 Laster, som var 3 Aar gammel og saa ud til at være en god Sejler, men kun daarligt udhalet. Jeg fik den imidlertid til en meget billig Pris, nemlig 6300 Rdl. Efter Købet rejste jeg tilbage til København og blev hjemme til først i Marts.

Jeg fragtede Skonnerten, jeg havde købt (den kom til at hedde »Thor«) fra Gøteborg til Liverpool, derfra med Kalk, og senere med Fisk til Messina, anløbende Gibraltar undervejs. Denne Rejse gik heldigt, da Skonnerten var velsejlende og fordelagtig, og jeg befandt mig meget bedre der ombord. Fra Messina afgik vi med Frugt til London, derfra til Hartlepool og hjem og ankom i Januar 1851. Efter et Par Turer paa England gjorde jeg en Tur til Messina med Brædder og retur med Vikker, og da denne Tur var fordelagtig, sørgede jeg for hvert Aar at gøre en saadan Tur.

Om Somren gjorde jeg flere Rejser dels paa England, dels paa Island og dels paa Finland og var altid heldig med dette Skib. Ofte blev jeg selv hjemme og lod Styrmanden, Anders H. Carl, føre det; dog var han ikke heldig og havde flere Havarier.

I 1854 modtog jeg et større Skib at føre for I. P. Eriksen, dog kun for en Rejse, mod at min Broder Hans H. Carl skulde afløse mig. Jeg gjorde en Rejse til Havanna og retur og kom hjem i August. Omtrent 3 Uger forinden var »Thor« ankommet fra Messina. Den havde Bundskade og skulde kølhales, men ved Uforsigtighed lod de Skibet synke ved Asiatick Compagnis Plads. Reparationen og Udrustningen kostede 4200 Rdl. Efter Reparationen afgik den til Karshama og derfra til Rio

Grande og Maroim (Brazilien) og kom tilbage i For-aaret 1855. hvorefter jeg igen selv overtog Førelsen og tog Fragt til London. Derefter gik jeg fra Newcastle til Malaga, Sevilla og Liverpool, hvor jeg fragtede den til Tampico og retur til Liverpool for £ 1056; men da jeg ønskede at blive hjemme om Vintren, lod jeg Anders H. Carl overtage den, og han udførte Rejsen meget hurtigt og heldigt.

Da jeg saa skulde hjem fra Liverpool, rejste jeg med en engelsk Dampet fra Grimsby, og paa denne Rejse opstod den Tanke hos mig, at Danmark ogsaa burde have Dampskibe paa England. Da jeg kom hjem, henvendte jeg mig til en Bekendt, C. P. A. Koch, der var Agent for flere Smaadampere paa Indlandet, som egentlig hørte hjemme i Glasgow. Jeg drøftede Sagen med ham, og endskønt han uden Held havde prøvet paa at faa en saadan Linje istand, vilde han dog forsøge igen, mod at jeg skulde føre og tage Part i en saadan Dampet. Og denne gang lykkedes det. Dog maatte der arbejdes meget for at faa Linjen igang, hvortil der skulde bruges tre Skibe, nemlig et paa Hull, et paa Leith og et paa London, alle til København. Men der gik lang Tid, og først i April 1859 modtog jeg som Fører det første Dampskib, »L. N. Hvidt«, som skulde fare mellem Hull og København.

Det var en meget uheldig Tid, vi havde begyndt med Dampskibsfarten. Handelskrisen forhindrede al Omsætning, og da Danmark var der intet Fragtgods at faa til England eller andetsteds. Vi maatte derfor søge Beskæftigelse mellem Königsberg og England, og derfra med Stykgods til København. Det gav kun liden Fortjeneste for Skibene, især da de var for smaa til Königsbergfarten, hvor Englænderne sendte Dampskibe af en anden Type, og de kunde derfor ikke konkurrere.

Jeg fik imidlertid en Fragt istand: at hente en Ladning Fragt fra Messina til København og Reval, som gav et meget godt Udbytte, og dette hjalp paa Aarsdividenden.

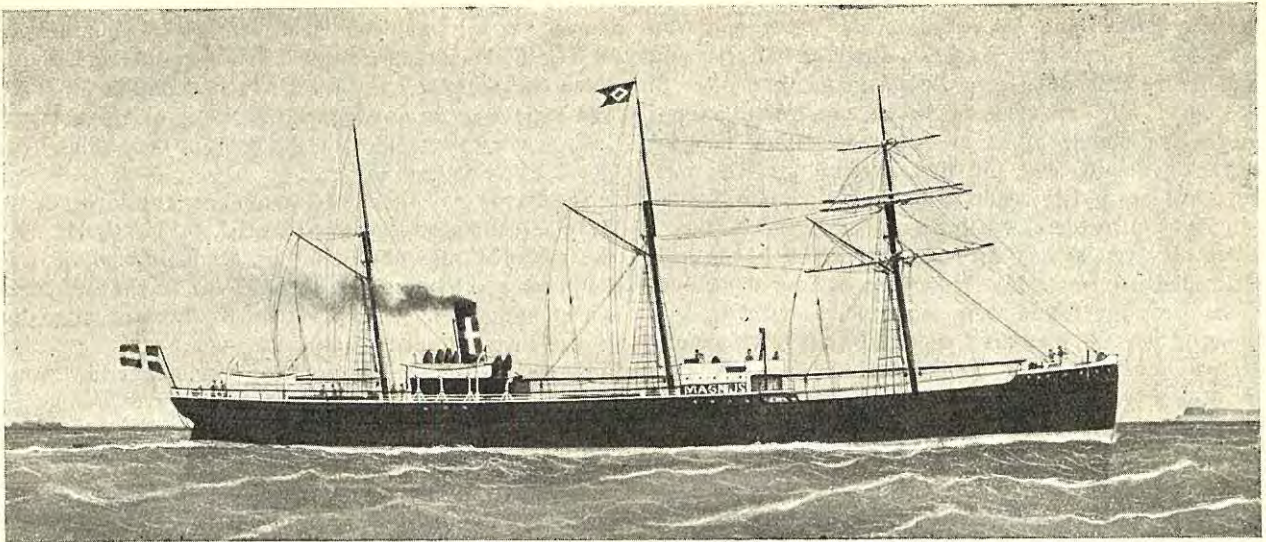
1858—59 slæbte sig igennem uden Dividende for Selskabet.

I Oktober 1860 mistede vi Dampet »Thor«, og der blev nu arbejdet paa at faa et nyt og større Skib istedet for. Med megen Vanskelighed fik vi endelig tegnet saa mange Aktier, at vi kunde kontrahere med Henderson & Son i Penfrew om Bygningen af et Skib, som skulde kunne laste sine 3000 Tons. Det blev straks sat i Arbejde, og Sommeren 1861 laa jeg i Penfrew for at paase Bygningen og fik endelig Skibet, der blev kaldt »Phoenix«, leveret i September. Det var et meget smukt og godt Skib, men lastede kun 2700 Tons istedet for 3000.

Jeg sejlede nu med den mellem Østersøen og England, og Selskabet slæbte sig nogenlunde igennem til 1866. Da samledes vi om at forene Priors, Kochs og vort Selskab, som kaldtes »Det almindelige danske Dampskibsselskab«, og det kom endelig i Stand sidst paa Aaret. Der var bygget 4 Dampskibe i Newcastle for et nyt Selskab, kaldet »Anglo Dane«, som aldrig kom istand, og de 4 Dampere blev nu overtaget af »Det færene Selskab«.

Jeg var imidlertid blevet ked af mit Forhold til Koch og »det færene« og søgte at virke hen til at blive selvstændig. Jeg havde nu været i Dampskibsfarten i 10 Aar og indsaa, at et fordelagtigt bygget Dampskib med Høj- og Lavtryk Maskine, hvorved der vilde indvirkedes





Damperen *Magnus* ført af Kapt. Martin Carl, Søn af L. H. Carl.

33 pCt. Kulbesparelse, vilde betale sig godt. Det gjaldt blot om at faa samlet en Kapital paa 125,000 Rdl., som et saadant Skib vilde koste.

Det var et stort Foretagende for en Mand i min Stilling, især da de danske Dampskibe kun havde bragt et maadeligt Udbytte. Jeg gjorde imidlertid Forsøget, opmuntret af min Kone, der viste sig energisk som faa, og ofte, naar jeg var ved at opgive det, var det hende, der opmuntrede mig til at blive ved. Endelig fik jeg samlet en Sum af 100,000 Rdl., saa jeg ansaa det for sikret. Jeg havde frie Hænder til at bygge, som jeg fandt rigtigst, ligesom jeg skulde overtage Bestyrelsen. Jeg gik nu som Fører ombord i Dampskibet »Valdemar«, et af de 4 Skibe, »det forenede« havde overtaget fra »Angle Dane«, og afgik til London.

Jeg havde underhandlet om Bygningen af et Skib med Høj- og Lavtryks Maskine, og som skulde kunne laste 1800 Tons, hos Henderson i Renfrew og rejste derfor snarest muligt personlig fra London til Renfrew, hvor jeg ankom Kl. 7, og gik straks i Gæng med at kontrahere. Det var strengt Arbejde, men jeg skulde være i London om Mandagen for ikke at opholde »Valdemar«. Om Aftenen havde jeg afsluttet Kontrakten mod Approbation af Tegningerne, som først skulde udarbejdes, og Søndag Eftermiddag rejste jeg tilbage til London, hvor jeg ankom Mandag Morgen.

Onsdag afgik vi fra London til Hull og indtog en Snygodsladning for København. Før jeg afgik til Hull, fik jeg baade Tegninger og Kontrakt i Order med Hendersons, hvorefter de skulde bygge et første Klasses Dampskib, 200 Fod langt, 28 Fod bredt og 17 Fods Dybgaaende, med Høj- og Lavtryks Maskine og saaledes, at Skibet skulde gøre 8 Knobs Fart med 12 Tøns Kulforbrug og laste 1960 Tons inclusive Bunkers. Prisen var £ 13,150, og Baaden skulde være færdig med 6 September (1867).

Jeg afgik nu med »Valdemar« for København, men da Bestyrelsen havde faaet at vide, at jeg havde afsluttet en Kontrakt for et Skib til mig selv, blev jeg meget unaadigt modtaget, og jeg maatte indfinde mig hos min gamle Reder, C. Broberg, for at faa Teksten læst. Men det endte med, at Broberg blev af samme Mening som jeg, at enhver maatte have Lov til om muligt

selv at bane sig en Vej uden Hensyn til, om det var med eller mod Bestyrelsens Ønske.

Jeg førte »Valdemar« til Königsberg, overgav den til Kaptajn Juhl og gik selv i Land, da Skibet kom paa Københavns Red. Jeg havde saa et Møde med mine Medredere — vi var ialt 21 Personer —, og det blev overdraget mig at fuldføre Kontrakten og overtage saavel Førelsen af Skibet som Ledelsen, og da jeg behøvede en Regnskabsfører her, blev Sonne antaget som saadan.

Sidst i Maj rejste jeg til Renfrew for at paase Bygningen af Baaden. I Juli kom min Kone over til mig. Den 11 September havde vi Prøvetur og afgik til Liverpool for at laste for København, hvortil vi ankom den 1. Oktober. Jeg havde kaldt Skibet »Danmark« og var meget tilfreds med dets Egenskaber, og alle Partihaverne syntes rigtig godt om det. Jeg afgik til Kronstadt efter at have losset det hertil bestemte Gods og ankom lykkelig 3 Dage efter.

Det traf sig meget heldigt, at der var Trang til Dampskibsrejser til Sverige, da der havde været Misvækst, og jeg sluttede »Danmark« med Rugmel for Stockholm, kom lykkeligt dertil og sluttede igen fra Kronstadt for Stockholm og denne Gang til meget højere Fragt. Jeg gjorde Rejsen paa 12 Dage, sluttede igen samme Tur til meget høj Fragt og gjorde Rejsen paa 7 Dage. Jeg havde paa mindre end 6 Uger gjort 3 Rejser mellem Kronstadt og Stockholm og indtjente en Bruttofragt af 48,000 Rdl., en Begyndelse som lovede meget.

Jeg lastede nu Havre i Nykøbing for le Havre, og efter et Par Dages Ophold paa Københavns Red afgik jeg til le Havre, hvorfra jeg rejste hjem for at fejre vort Sølvbryllup og vær ældste Datters Bryllup. Jeg overlod Førelsen af »Danmark« til Styrmand Böhme (L. H. Carls Svoger), som havde ført Skib i mange Aar og i den senere Tid havde sejlet som Styrmand i forskellige Dampere. Han skulde gaa til Newcastle for at laste Kul for Korsør, og denne Rejse gik med Guds Bistand lykkeligt.

Efter en Ferie paa en Maanedstid afgik jeg igen med »Danmark« fra Korsør til Danzig for at laste for London. I Danzig traf jeg sammen med min Søstersøn Hveyse, som førte en engelsk Damper, ogsaa bestemt for London. Han afgik et Par Dage før »Danmark«, og



det var sidste Gang, jeg saa ham, da Skibet, som han førte, gik til Grunde i Skagerak. Efter at han var søgt ind til Frederikshavn som Nødhavn, gik han efter til Søs og fik atter en voldsom Storm, som voldte Skibets Forlis. Jeg havde ogsaa en meget haard og farefuld Rejse og maatte søge ind til Lowestoft for Kal; men jeg havde et nyt og godt Skib, hvormod min Søstersøn Hveysel havde et gammelt og daarligt Skib. —

Jeg blev ved at fare med »Danmark« og havde godt Held med den, saa mine Medredere, og især den Regnskabsfører, jeg havde valgt, ønskede flere Skibe, og i Løbet af faa Aar blev der bygget 2 Dampere til, nemlig »Hroar« og »Helgek«, af hvilke dog »Hroar« kun blev faa Rejser gammel og gik til Bunds i Nordsoen, men der blev straks paabegyndt et nyt og større Skib istedet, kaldet »Rolf«.

Den Regnskabsfører, jeg havde valgt for »Danmark«, arbejdede hen til at blive Forretningsfører, og da han ofte havde Lejlighed til at tale med Aktionærerne, havde han ogsaa Udsigt til at faa det sat igennem; men da jeg ikke kunde finde mig tilfreds med denne Behandlingsmaade, efter at jeg havde sat Forretningen i Gang, bestemte jeg mig til at fratræde og begynde paa et nyt Selskab.

Jeg underrettede en Del af mine Parthavere og andre Venner om min Beslutning og fik en saadan Tilslutning, at jeg i Løbet af 8 Dage havde Kapitalen tegnet til et Skib paa 1400 Tons Drægtighed (Brutto?), og da jeg ønskede at gaa videre og bygge et Søsterskib, var dette ogsaa tegnet i Løbet af 10 Dage. Jeg forlod nu Selskabet »Danmark«, som jeg havde lagt Begyndelsen til, og rejste til Scotland for at kontrahere for 2 nye Baade, som blev kaldet »Gorm« og »Knud«.

Under Bygningen af disse 2 Skibe søgte jeg at arbejde videre paa Bygningen af Dampskibe, især da Priserne paa Materiale var meget lave, og jeg sluttede derfor Kontrakt med Henderson, Coulborn & Co. for to større Dampskibe paa ca. 1600 Tons (Brutto?) mod at have Kontrakten paa Haanden til 1. Juli (1871). Imidlertid op-søgte jeg Aktionærerne i København, og det lykkedes at faa dem til at tegne sig, saa at jeg den 1. Juli kunde underskrive Kontrakten. Jeg havde ikke haft nødig at indbyde til Tegning af Aktier i Bladene, alle Parthaverne i de to første Skibe strømmede til for at tegne sig, og det var mig en stor Tilfredsstillelse, at der vistest mig en saadan Tillid.

Efter at Kontrakten var afsluttet, steg Priserne paa Jærn og Arbejdsløn, saa det var i en heldig Periode, jeg havde afsluttet Byggekontrakterne. De første to Skibe kaldte jeg »Gorm« og »Knud«. »Gorm« blev færdig i Oktober 1871 og »Knud« i November. De to næste kaldte jeg »Svend« og »Erik«, men de blev først færdige i November 1872 og April 1873 paa Grund af Strejke blandt Arbejderne, der derved drev Arbejdslønnen op til 60 pCt.s Forhøjelse.

Med disse 4 Skibe arbejdede jeg med meget Held, og flere Selskaber dannedes her i København; men Priserne paa Materiale og Arbejdsløn vedblev at stige, saa jeg ansaa det ikke for rigtigt at kontrahere for flere Dampere. Dog havde flere af mine Parthavere ikke den samme Anskuelse som jeg, men opfordrede mig til at bygge igen, da de ellers vilde henvende sig til andre, som ønskede at bygge.

Jeg bestemte mig derfor til at indbyde til Tegning af

Parter i et nyt Dampskib eller eventuelt to, og bestemte, at Tegningen skulde foregaa i Løbet af 10 Dage. Kapitalen skulde være ca. 600,000 Kr., men før de 10 Dage var forløbne, var der tegnet 1,900,000 Kr., og da ingen vilde træde tilbage, blev det bestemt, at der skulde bygges 3 Skibe istedet for et.

Jeg havde paa Generalforsamlingen foreslaaet, at de 3 Skibe skulde udgøre et Aktieselskab, der skulde kaldes »Skjold«, men paa Grund af, at vore Skibe var opkaldt efter Skjoldungerne, blev det fra anden Side foreslaaet at kalde Selskabet »Carl« til Ære for mig, der havde begyndt med Dampskibe som Fragtfarere. Jeg ønskede ikke gerne at modtage denne Æresbevisning, men paa Grund af mine daarlige Talegaver kunde jeg ikke forsvare mig og maatte med Taknemlighed modtage den til ænkte Ære.

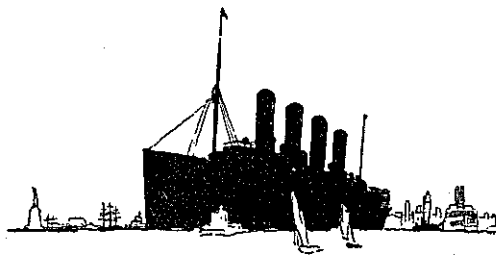
De tre Skibe blev nu paabegyndt, men paa Grund af Arbejdsforholdene tog det lang Tid, før de blev færdige. »Oluf«, som byggedes samme Sted som de fire første, blev først færdig i Februar 1874, og de to andre, »Vølmer« og »Harald«, som byggedes her i København, blev færdige i Januar og April 1875. Og desuden blev de meget dyre. Istedet for at »Gorm« og »Knud« havde kostet 228 Kr. pr. Ton, og »Svend« og »Erik« 244 Kr. pr. Ton, kostede de tre sidste 342 Kr. pr. Ton. Dertil kom, at Fragtmærkedet var gaaet meget tilbage, og desuden ramte flere Uheld de sidste Skibe, saaledes at Udbyttet ikke var videre tilfredsstillende.

Man maatte saaledes antage, at Lysten til Dampskibsaktier maatte blive ringe, især da Flovheden i Fragtmarkedet var vedvarende til 1881, men i 1880 gik Priserne paa Materiale og Arbejdslønnen saa langt ned, at Lysten til at købe Dampskibe igen opstod, og paa en Indbydelse af mig til Tegning til Bygning af et nyt Skib blev der straks tegnet, og ligeledes for et Søsterskib for Selskabet »Carl«. Det første af disse to Skibe blev færdigt i Juli 1881 og kostede kun 216 Kr. pr. Ton, endskønt det havde alle nye Forbedringer og var første Klasses Arbejde. Søsterskibet vil blive til samme Pris.

— Her ender L. H. Carls egen Beretning uden nogen Afslutning.

I December 1883 blev L. H. Carl udnævnt til Ridder af Dannebrog. Han var da 70 Aar, men stadig rask og rørig. Juleaften 1892 blev han udnævnt til Etatsraad, og faa Dage efter, den 29. December, fejrede han sit Guldbryllup, samtidig med at hans ældste Datter fejrede Sølvbryllup. Det var en stor Dag baade for L. H. Carl og hans Hustru.

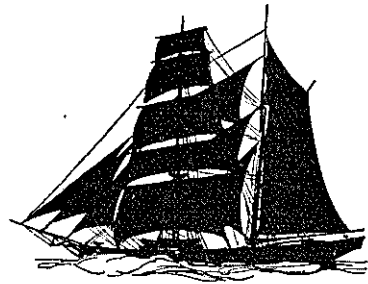
Hen paa Forsommeren 1893 blev han daarlig af Influenza, men kom dog ud paa Landet til Hellebæk. Her glædede han sig over at se Skibene sejle forbi. Han oplevede sin 80aarige Fødselsdag (den 10. Juli), men kun 14 Dage efter blev han daarlig, og den 21. August 1893 døde han, omgivet af sin Hustru og alle sine Børn.





# „Dikingen“s Skæbne.

Af Martha Sichtenberg Maasen.



Hvordan Bladet var kommet til at ligge inde i Folkeruffet, var der ingen, der vidste; men Fakta var, at »Vikingen« laa paa Boræet, da der skulde skaffes efter Udskejning. Maaske var det Styrmanden, som havde hevet det ind: for Skipperen selv kom sjældent paa disse Kanter.

Kokken greb efter Bladet straks, da han satte sig; men Baadsmanden slog efter ham med en Ende Spegepølse; ganske vist slog den ikke saa haardt, som han havde beregnet, at den vindtørre Pølse skulde; men den lavede da altid lidt Ravage i Kokkens blege Sommerhaar, saa han fik den sidste Stump af sin Lommekam frem for at frisere sig ind over Bordet.

»Vi havde ogsaa »Vikingen« ombord i »Haparanda«,« sagde Peter Matros. »Det vil sige, Første-Mester beholdt den —«.

»Det var tarveligt«, sagde Baadsmanden.

»Sjofelt«, sekunderede Søren Jungmand, der ellers aldrig sagde noget videre, men mest holdt sig for sig selv.

»Saa er Styrmanden her re'nok en anden en«, sagde Peter; »han stikker gerne sin Læsning hen til os, naar han er færdig.«

Kokken greb igen efter »Vikingen«; men Baadsmanden var der straks. »Bare rolig«, formanede han. »Bare rolig; der er Tid nok, min Gut, og skal vi blive ved at sylte rundt herude i Ballen, som vi har gjort de sidste fem Dage, saa varer det midst et Par Uger endnu, inden vi naaer Genua, og saa gælder det om, at Læsningen slaar til i Frivagterne.«

Man saa' lidt paa hinanden og sukkede. Sivertsen havde Ret: Læsningen skulde saa til. Saa talte man om, *hvordan* man skulde faa den til at slaa til. Og igen var det Baadsmand Sivertsen, der satte Kursen: man maatte læse een Side hver Dag, hverken mere eller mindre; om man saa var paa det mest spændende i Artiklerne, saa havde man at holde sig til den ene, paabudte Side. Om man saa var med de amerikanske Teclippere paa de mest spændende Togter, saa Haaret slog Gnist, eller man læste om Bunkerkuil-Depot, om Befragning, eller man læste om Motormaskiner, som man for Resten i Øjeblikket nok kunde have naaft morderlig Brug for om Bord, saa skulde man, splitte Baadsmandens Bramsejl, holde sig til den ene Side pr. Dag.

Een efter een nikkede, eftersom Sivertsens Forslag fremkom. Kun Søren Jungmand sa' lidt og rokkede, medens han forsøgte paa at faa begge Ender af Osten til at hænge fast paa Margarine-maden. »Naar jeg sitter her og læser om Aftnin-

gen«, sagde han, »saa er jeg al Tid saa knagende spændt paa Enden«.

Sivertsen saa' igen fra den ene til den anden, spørgende, afventende; men alle nikkede de endnu en Gang, og saa gav man hverandre Haandslag: Baadsmandens Forslag var vedtaget, altsaa een Side og ikke mere! Hver især maatte holde Kontrol og lovede at anmelde mulige Syndere til Sivertsen. —

De første Dage af Rejsen havde man haft om-trent Vindstille og havde krydset sig sydpaa; og da endelig der kom en Smule Blæst, var den lige stik imod, saa der var nok ikke saa meget forkert i, hvad Baadsmanden havde sagt: at det kunde godt vare tre Uger, inden man saa' Genua.

Tilsyneladende førte »Vikingen« i den Tid en upaaagtet Tilværelse forude; snart laa den paa Bordet, snart paa Bænken eller inde i en Køje. Men i Virkeligheden blev den slugt af hele Mand-skabet; kun sætte det altsaa i Smaapartier, Side for Side, som det nu en Gang var vedtaget. I hver Frivagt sad der en og holdt vaagent Øje med den, som i Øjeblikket var den begunstigede, og gjorde denne ene blot den mindste lille Bevægelse for at vende Blad eller blot med det ene Øje kigede paa næste Side — straks laa der en vejrbitd Lab over Bladet, og der lød et advarende: »Næ, min Søn! Der til og ikke længer!« Og saa havde den formastelige straks at aflevere »Vikingen« — hvad der jo ikke altid gik af uden Muggen i Geled-derne.

— Søren Jungmand hørte ikke til de Menne-sker, der var fyldt med Krudt, naar han skulde bestille noget; men hvad han gjorde, gjorde han godt. Og derfor var der endnu mindre Krudt el-ler andet Sprængstof i ham, naar han havde Fri-vagt, hvad naturligvis heller ikke var nødvendigt; men naar det var Søren Tur til at læse og Peter Matros' til at *rente*, saa plejede der at være smaa Skærmydsler inde i Folkeruffet.

»Det gøres vel ikke behøves, at du skal være en hel hal' Time om at læse en Side«, sagde Peter og trak i »Vikingen« for at faa den over til sig.

»En anden en har vel Lov til at læse det to Gange, det, der staar«, mente Søren, »naar bare man holder sig til Siden.«

»To Gange!« Peter Matros røg op. »Er du gal, Mand; det er der ikke vedtaget noget om. To Gange! Pøjt!« Og Peter vendte Skraaen.

»Men En skal vel huske det til næste Gang, det, man har læst, altsaa«, sekunderede Søren urokkelig.

Peter smed Jakken. »Saa kan jeg jo godt tage



mig en Skraber først, inden det bliver min Tur«, sagde han og gjorde saa meget Spektakel som muligt, da han skulde til Køjs. Søren smilede kun englelidt og begyndte for tredje Gang oppe paa Siden.

Men næste Gang var det Peter Matros, der drillede og krampagtig holdt paa Bladet, lod Pegefingern langsomt glide fra Ord til Ord, fra Linie til Linie, saa langsomt, at Søren irriteret spurgte, om den Pegefingern ogsaa havde Modvind, for saa kunde Peter jo bare tage Tommen til at skyde bagpaa.

Kokken sad og grinte ganske stille; højt turde han ikke mere give sit Besyv med siden den Dag, han havde gemt »Vikingen« under Voksduguet paa Bordet, og Peter til Straf havde tørt Grødsleven af i Kokkens Sommerhaar, saa det tog mere end en hel Pøs Vand og en halv Time at faa det vasket, fordi Grøden var bleven siddende, til den stivnede.

Men saa skete der en Dag noget forfærdeligt, noget, der var langt værre end alt andet om Bord: »Vikingen« var forsvundet, og ingen vidste, hvorhen.

Peter og Søren beskyldte naturligtvis til at begynde med hinanden for at have kastet den udenbords; men da de ved Hjælp af de drøjeste For-

sikringer havde kaldt baade Himmelens Velsignelser og et andet Steds sorteste Forbandelser til Vidne paa, at irgen af dem kunde være gemen nok til saa lav en Handling, saa sluttedes der Fred paa den Betingelse, at den, der først bragte Bladet til Veje, skulde ha' en Ekstrarivagt for den paa Hjemturen.

Peter Matros søgte som en gal; til sidst gav han Kokken Skyld for, at han havde kogt Suppe paa den sidste Søndag. Baadsmanden gav ondt af sig ved alle Maaltiderne, og Søren saa' saa uskyldig og altopgivende ud, at ingen mere gaa' tale til ham. Søren havde i Forvejen aldrig sagt meget; men nu forsnakkede han sig da endnu mindre, gik bare og dryssede rundt i Frivagten eller laa og sov bag Tovruller eller Vandtønde, eller ogsaa var Søren Jungmand slet ikke til at finde, gemte sig hen et eller andet Sted, og ingen bekymrede sig heller om den Ting, for bare han mødte til Tiden, naar der var Brug for ham — og det gjorde han —, saa kunde det jo være saa revnende ligegyldigt, hvor han ellers opholdt sig.

Nu syntes ellers baade Skippæren og Folkene, at det snart kunde være paa Tide at se Land og faa lidt Vind i Sejlene i det hele taget; og det hjalp da ogsaa, da de allesammen gav sig til at fløjte og ønske.

*Intet Ellis Island mere. — Ogsaa den danske Udvandring skal kontrolleres i Hjemlandet af amerikanske Embedsmænd.*

Et Telegram fra Washington har meddelt, at den af Indvandringsmyndighederne allerede over for England og Irland anvendte Metode: at foretage den nærmere Prøvelse af Indvandrigstilladelserne i Emigranternes Hjemland, fremtidig ogsaa skal praktiseres over for Norge og Danmark, da Maaden har vist sig at være hensigtsmæssig.

»Det betyder med andre Ord, at der fremtidig: intet Ellis Island bliver«, siger Kaptajn Holst, Skandinavien-Amerika-Liniens Leder, »i hvert Fald for vort Vedkommende. Formentlig vil der blive fulgt samme Fremgangsmaade over for os som over for England og Irland, hvor Systemet har været prøvet et Aar, nemlig saaledes, at der ansættes amerikanske Embedsmænd, der paa Stedet undersøger Emigranternes Kvalifikationer baade sundhedsmæssigt set og paa anden Maade. Siger disse Embedsmænd god for en Udvandrer, da er den Paagældende saa nogenlunde sikker paa at slippe igennem uden videre Formaliteter. Dog *garanteret* er de ikke. Nyordningen har stor Betydning for Danmark. Den indleder et godt Samarbejde og en ikke ringe Betyggelse. Den danske Tilbagesendelsesprocent er yderst ringe.«

*Krydseren »Hejmdal«s Togt.*

Krydseren »Hejmdal« er nu gaaet paa Middelhavstogt. Først vises Flaget i Holland.

Det er snart længe siden, at vore Marineskibe har været indenfor Gibraltarstrædet, og det lille Trip ind i

Middelhavet, som »Hejmdal« nu skal foretage, vil sikkert virke opmuntrende paa Besætningen, ikke mindst paa Søkadetterne og Søkadet-Aspiranterne, der paa dette Togt vil faa Lejlighed til Navigation i mørke Nætter saavel i aaben Sø som i Nærheden af Land.

Krydserens Ruteplan er følgende: Vlissingen fra ca. 31. Maj i ca. 2 Dage, St. Jean de Luz fra ca. 6. Juni i ca. 4 Dage, Barcelona fra ca. 19. Juni i ca. 4 Dage, Gibraltar fra ca. 26. Juni i ca. 1 Dag og Plymouth fra ca. 3. Juli i ca. 2 Dage.

Orlogskaptajn Trap er Chef for Skibet; den øvrige Officersbesætning er Kaptajn Albeck, der er Næstkommanderende, Kaptajnløjtnanterne Heiberg, Lichtenberg og Hempel-Jørgensen samt Søløjtnant Clausen.

Orlogskaptajn Hammerich er Kadatskolens Meddommer; Marineingeniør Heller er 1. Maskinist, og endvidere er Reservelæge Windfeldt og Intendant Hyrup udkommanderet med Krydseren, der har en Besætning paa 170 Mænd, heraf 11 Søkadetter og 10 Søkadet-Aspiranter.

Krydseren har, som omtalt, Danmarks-Filmen med ombord, og Opvisningen af Filmen i Barcelona vil blive ledsaget med Musik af Skibets Musikkorps.

*Speditørernes europæiske Organisation.*

Formanden for Københavns Speditørforening, Hr. Paul Lehmann, er rejst til Wien for som Repræsentant for »Nordisk Speditør Forbund« at deltage i den konstituerende Generalforsamling i den sidste Efteraar stiftede internationale Føderation af Speditør-Organisationerne i Europa.



Vinden vendte sig og tog for Alvor fat, og en dejlig, sollys Formiddag blev alle Sejl sat; det var Skipperen selv, der gav sine Ordre lige før Middag, og Styrmanden lod dem gaa videre, for med Vinden stik agten ind og Kludene ude — — naa da, hvor det skulde gaa fremad nu! Humøret blev højt, da man mærkede, at man ikke mere skulde ligge her og syltes.

Kokken var paa Vej hen agter med de brune Bønner til Kaptajnen, og naturligvis indrømmede han bagefter, at det var hans Fejl, at han havde glemmt at lægge Laaget paa Terrinen. Men i hvert Fald troede han, at hans sidste Time var kommen, da han traadte ud fra Kabysen, og han hørte noget vifte og flagre over sit Hoved for til sidst at daske ham med om Ørene.

Først troede han, det var selve Storsejlet, der faldt ned over ham, og bagefter, at det maaske var en Ørn, der havde lugtet Middagsmaden og vilde have en Tjans med, — men saa, da han netop vilde flygte fra alt det forfærdelige, som han troede, ventede ham, — saa dalede »Vikingen« ned i Terrinen, lige ned i de nylavede brune Bønner.

»Om Dannebrog jeg ved,  
den faldt fra Himlen ned —«.

sang Kokken, saa snart han opdagede, der ikke længere var Fare paa Færde; og saa kigede han til Vejrs op i Rigningen.

Der hang Peter Matros og Søren Jungmand paa Maven og tog den sidste Tørn med Sejlene.

»Hvad . . . . var'et, der drattede?« spurgte Peter og saa' ned.

»Jeg har jo sat her oppe hver Dag og læst »Vikingen«, tilstod Søren gemytligt, »for at faa Fred te'ed.«

»Ha'de — ha'de du den da ogsaa nu?« spurgte Peter og knurrede.

»Næ«, forsikrede Søren troskyldigt. »Jeg gemte den jo heroppe i Takkelagen fra Da' til Da', forstaas.«

»Det er gement«, sagde Peter, men grinte saa smaåt.

Men nede paa Dækket stod Kokken og maabede. »Hvor kom den fra?« spurgte han og tørte de brune Bønner af »Vikingen«.

»Hold Mund, Dreng!« sagde Peter. »Og sæt en anden Gang Laag paa Terrinen!«

Saa gik hver til sit, og »Vikingen« gik igen paa Omgang i Folkelugaret, til den var slugt til sidste Linje.

.....

*Det danske Sejlskibs-Rederi. — Skibsreder A. P. Møllers Beretning paa Generalforsamlinger.*

Det danske Sejlskibs-Rederi har afholdt Generalforsamling.

Formanden, A. P. Møller, mindede i sin Beretning om, at Selskabet blev grundlagt for at forandre, at en Flaade paa 22 danske Sejlskibe gik til Udlandet. Dette vilde have været beklageligt fra mange Synspunkter set, baade fordi Førere, Styrmand og Søfolk der-ved blev ledige, og navnlig fordi dansk Skibsart ikke net vel kunde undvære det sunde og hærdende Uddannelsesled, som Fart i Sejlskibe er. I 1924 var det lykkes at faa Driften til at bære sig, saaledes at der kunde svares Renter, men ikke afskrives. For 1925 stilledes Resultatet sig desværre mindre gunstigt. Vel havde den egentlige Drift lige baaret sig, men Renter af Prioritetslaanet, Omkostninger o. s. v. havde medført et Underskud paa Gevinst- og Tabs-Konto af 51,287 Kroner. Kronens hurtige Stigning havde været særlig medvirkende heri, idet Sejlskibe nødvendigvis maa slutes paa ret langt Sigt, og de Fragter, der blev taget hjem, blev naturligvis langt mindre end beregnet ved Slutningen.

Bestyrelsen havde dog det Haab, at Tiderne kunde bedres, og at det vilde være muligt at holde Foretagendet gaende, hvilket, set fra et alment Søfartssynspunkt, var meget vigtigt. For Tiden laa de fleste af disse Skibe, ligesom saa mange Dampskibe, desværre opagt, og man turde naturligvis kun sende dem ud, hvis Kalkulen viste, at det kunde ske uden Tab.

Sejlskibet »Gertrud«, der var gaaet fra St. Johns, New Foundland, den 25. Januar 1926 til Oporto, var ikke kommet frem og maatte vel desværre nu anses for

tabt. Besætningen, der bestod af 5 Mand, maatte desværre ogsaa betragtes som forulykket. Vejrforholdene havde jo været ualmindelig stormfulde i Aar.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Skibsreder Kromann, Marstal, blev genvalgt, ligesom ogsaa Revisoren Bankbestyrer Husen, Marstal.

Generalforsamlingen sluttedes efter en Diskussion om Selskabets Forhold, hvori Generalkonsul A. N. Petersen, Direktør Chr. Sass, Skibsreder Kromann og Formanden deltog.

*Et Forlydende. — Götaværftet som Køber til Øresundsværftet.*

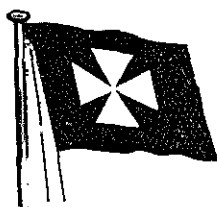
Den svenske Regering har, som før omtalt, bevilget den svenske Amerikalinie et Laan til Bygning af et Søsterskib til »Gripsholm«. Laanets Størrelse er afhængig af, hvor Skibet bygges. Bliver det paa et svensk Værft, da 8 Millioner Kr., i modsat Fald kun 6 Millioner.

Nu meddeler svenske Blade, at Götaværftet i Göteborg agter at købe Øresundsværftet i Landskrona, idet dette Værft er det eneste svenske Værft, der vil være i Stand til at bygge et Skib af »Gripsholm«s Dimensioner. Hvorvidt Købet gaar i Orden, staar imidlertid uafgjort hen endnu.

Skibsreder Albert Jensen var, som bekendt, Direktør for Øresundsværftet i en Aarrække. Formelt blev Værftet oprettet for dansk Kapital, men reelt var det Hugo Stinnes, der stod bag og i dette Tilfælde som ved andre Lejligheder brugte Albert Jensen som Straamand.

I Øjeblikket ligger Værftet stille, efter at der er tabt en enorm Mængde Penge paa det.



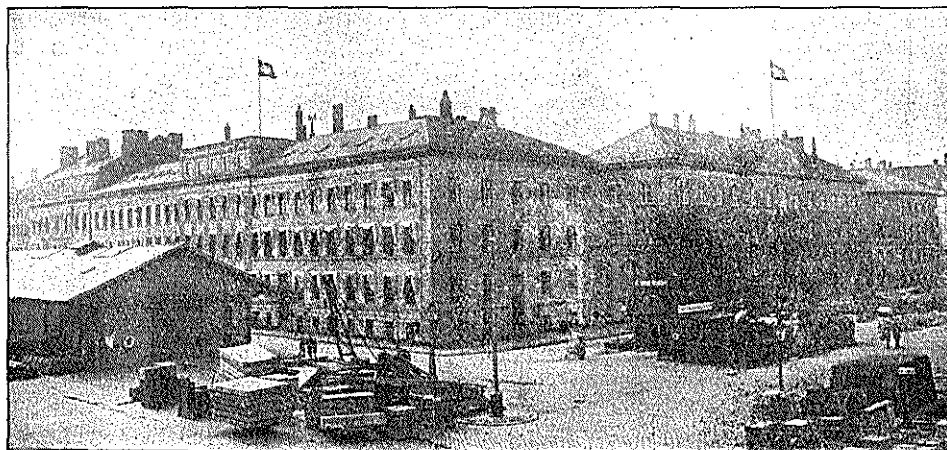


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

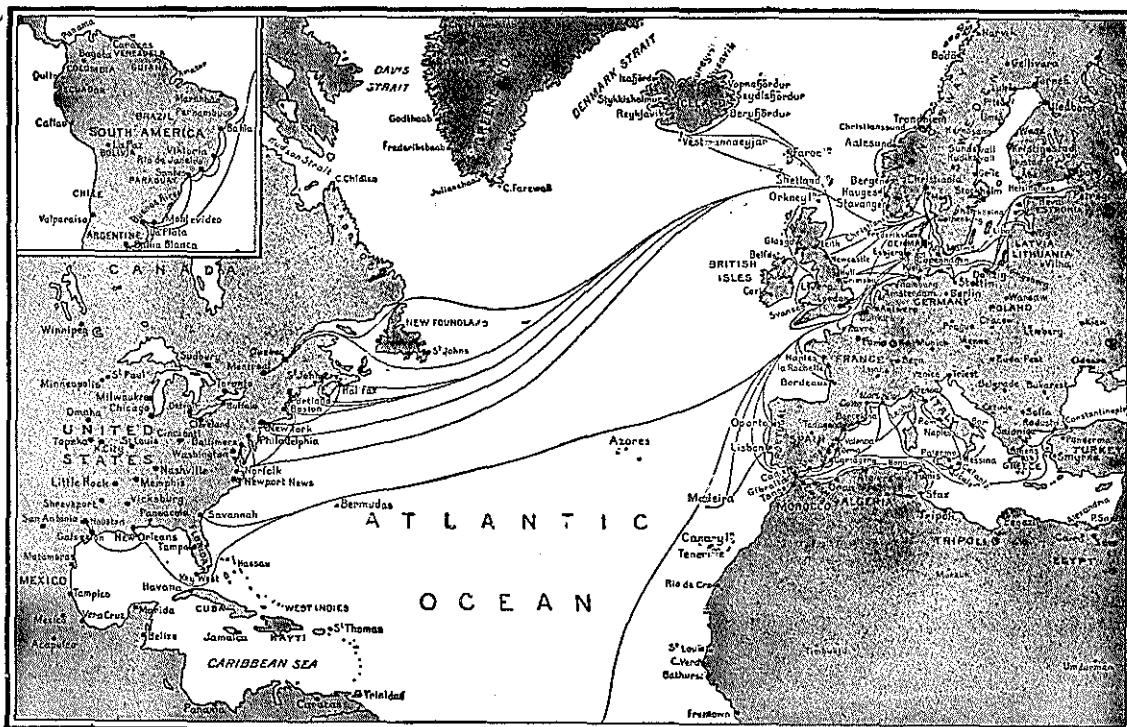
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



## RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





## Kinesiske Fiskere gaar ud.

Naar man tænker paa vore Vestkystfiskere, ser man dem for sig i Olietøj, Sydvest og Søstøvler, og man er klar over, at som Vejrtilgængeligheden kan skifte paa vore Breddegrader, kan det ikke være anderledes.

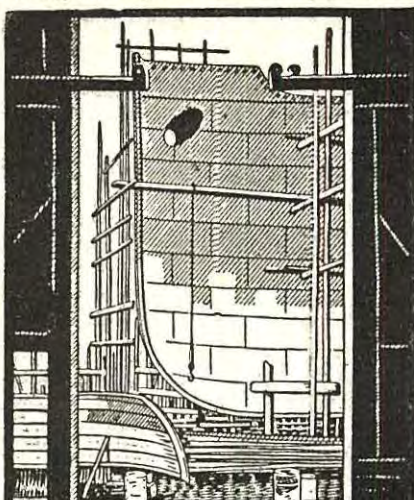
Anderledes er det derimod i Kina, som vist paa vort Billede. Her gaar Kinamanden til Søen i bare Ben paa en fladbundet Flaade af Bambustræ. Vandet er varmt, saa Kulden behøver han ikke at frygte. Fiskegrejer har han med, og Fiskedam er indrettet i Baaden. Her er dog ingen Siddeplads eller Tofte, saa Kinamanden maa, hvis han vil hvile, sætte sig paa Dækket med Benene udenbords. Det er lidt risikabelt, for Hajerne napper lige saa gerne en Kineser som en hvid Mand, og det skulde jo gerne være omvendt, da, blandt andet, Hajfinner anses for en stor Delikatesse. Hajer fanges jævnligt; de unge Hajer skal være en ren Lækkerbidsken. Ellers fanges Sanli, Helleflynder, Sild, Torsk og Havskilpadder. Der fiskes med Line, og kinesiske Fiskere gaar ofte langt til Søen trods de skrøbelige og smaa Fartøjer. Havskilpadderne gaar ogsaa langt ude og træffes ofte i rum Sø. Karakteristisk for den kinesiske Fiskerbaad er Aarernes Stilling og Kine-

serens Maade at ro paa. Han ror ikke højre Aare med højre Eaand, men omvendt. Det er noget akavet efter vore Vaner, men giver større Magt over Aaren.

Jydske Fiskere kender Vesterhavet ikke alene i Storm, men ogsaa naar det smilende og blankt lokker ham ud til Søen, men for ham som for Himmels Søen paa den anden Side Jorden gælder det om at agte paa det sig nærmende Uvejr. Som »Kræ Vester« kan vise Tænder, kan det kinesiske og det gule Hav det ogsaa, og der er ingen Tvivl om, at den overtroiske Kinamand har Navne til det vrede Hav, Navne, der ikke er nær saa fredelige som »Kræ Vester« og »den blaa Kapperand«. Nej en Kineser vilde ikke finde Sagen forklaret med at sige »Ching Øster« eller »Manden med den gule Kittel«, nej, Himmels Søen ved bedre Besked om Havet, hvor Taifuner kan rejse sig i Løbet af en halv Time; »De ti Tusinde Dødes Grav«, »Den gule Djævels Suppetallerken« eller »Manden, der bærer sort Kappe, som naar til Himmels Højder og Havets Bund« — saaledes titulerer Kinamanden den Vandmark, hvor han daglig henter Føde og Fortjeneste.



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A's



**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELBR. HOLZANDIA

*Stor norsk Fiskeriexpedition til Grønland. — Fiskeriet er anlagt paa Helleflynderfangst.*

En større Fiskeriexpedition til Grønland er nu under Udrustning fra Aalesund. Ekspeditionen har købt et Dampskib paa 5000 Tons, som skal være Moderskib. Desuden medfører Ekspeditionen 25—30 nybyggede Doryer, hvori der er installeret Motorer, og et større Motorfartøj, som skal tjene som Rekognosceringsfartøj.

Fiskeriet er særlig anlagt paa Helleflynder, som skal bringes fersk til Markedet, idet der paa Fangststedet holdes Trawler gaaende, som traadløst dirigeres til de forskellige Markeder.

Mandskabet bestaar af ca. 150 Mand. Fiskeriets Leder er Skipper Elias Stokker.

Denne store Fiskeriexpedition til de vestgrønlandske Farvande har længe været under Forberedelse, og med de værdifulde Erfaringer, de mange norske Fiskeribaade har, der sidste Aar deltog i Grønlandsfiskeriet, er den uden Tvivl veludrustet.

Forrige Aar gav Dory-Fiskeriet ikke det Udbytte, man havde ventet, fordi de første af disse Smaabaade var for smaa og for lidt modstandsdygtige i den svære Sø, der saa hurtigt rejser sig i Davisstrædet. De nye Doryer, som Telegrammet taler om, er sikkert bygget af meget sværere Kram, hvad den Omstændighed, at de er forsynede med Motorer, og saa tyder paa.

Lidt overraskende kommer Meddelelsen om, at Nordmændene særlig vil lægge an paa Helleflynderfiskeri. Hidtil har det nærmest været Torsken, der har interesseret. Der findes ganske vist adskillige Steder under Vestgrønland rige Helleflynderbanker, men de lange Afstande og Afsætningsforholdene har hidtil hindret, at denne Fangst blev lukrativ. Nu ser det ud til, at Skipper Elias Stokker vil forsøge at sende Fisken i fersk Tilstand til New York med en hur-

tiggaaende Trawler. Kan det lykkes, er der muligvis Betingelser for et lønnende Fiskeri.

Denne norske Fiskeekspedition viser, at Nordmændene ikke har tabt Mødet, fordi adskillige af deres Baaede ikke havde Held med deres Forsøg sidste Aar. Her i Danmark vil man uden Tvivl med betydelig Interesse følge de Resultater de driftige Nordmænd opnaar. De Penge, Nordmændene tjener, er jo samlet sammen paa Sømil uden for vor egen Dør.

*Trawlhed paa Værfterne.*

En Række Skibe, hvoraf flere i nogen Tid har været oplagt, er gaaet til Eftersyn og Reparation paa de forskellige Værfter.

Det drøjer sig om følgende Skibe: C. K. Hansens Læmper »Jungsholm«, Ø. K.s Motorskib »Danmark«, der netop har fuldført sin Jomfrurejse, endvidere to af Marinus Nielsens Dampere »Fylla« og »Absalon«, og endelig Konsul Lauritzens Dampere »Esther«.

»Esther« gik til Søndre Værft, alle de øvrige til B. & W.

*Et Jubilæum. — Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.*

I Oslo har man fornylig fejret 25 Aars Dagen for Stiftelsen af Foreningen for Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

Foreningen, der har udrettet et virkeligt Pionerarbejde, ejer 9 Sømandshjem, men kun de 7 af dem er i Drift for Øjeblikket. Hjemmene i Hamborg, Rotterdam, Rouen, Antwerpen, Hull, Cardiff og Liverpool. Fra alle tre skandinaviske Lande ydes der Statsstøtte om end i forskelligt Omfang. Sverige bidrager med 8000 Kr., Norge med 10,000 Kr. og Danmark med 2000 Kr. Fra 1923 er der indført gratis Lægetilsyn ved alle Hjemmene, der i de forløbne Aar har givet Husly til 100,000 Søfolk og skaffet Hyre til ca. Halvdelen heraf. Der hjemsendes eller opbevares betydelige Beløb af Foreningen, hvad man forstaar, naar man hører, at Summen alene for de sidste 5 Aar andrager omtrent 1 Mill. Kr.

Paa Jubilæumsmødet var Danmark repræsenteret ved Kommandør Kiær Grosserer Kai Leth og Kaptajn F. C. Pontoppidan.

**SADOLIN & HOLMBLAD**



**BUNDFARVER**  
**HVID EMAILLELAK**  
**SKIBSCOPALLAK**

FARVE- & LAKFABRIK · GRUNDLAGT 1777.



Da Tolderne skød med skarpt i Sundet. — Smuglerne undslap, men havde efterladt deres Papirer, Tøj og Sprillen i Baaden.

For et Par Maaneder siden laa en af Toldvæsenets Patrouillebaade »Carola« en Nat paa Vagt ved Sydspidsen af Amager med 3 Toldbetjente Sørensen, Christensen og Risager om Bord. Ved 1½-Tiden opdagede Tolderne i 1200 Meters Afstand en Motorbaad, der var paa Vej ind mod Kysten, og da den sejlede med slukkede Lanterner, var Tolderne straks klar over, at det var en Smuglerbaad. De satte Farten op, de skød flere skarpe Skud mod Baaden, men den gik ind paa flad Strand, og dér sprang 3 Mand i Vandet. De naaede velbeholdne i Land, men Tolderne fik fat i Smuglerbaaden, der blev bugseret til Havnen.

Det viste sig at være Motorbaaden »Erica«, der var indregistreret som tilhørende Grosserer Charles Olsen, »Den hvide Flip«, og Hr. Olsen forklarede, at han kort i Forvejen havde solgt »Erica« til 2 Mænd ved Navn Adolf Thorborg og Christensen.

Baaden fandtes foruden 3 Overfrakker og andre Garderobegenstande 57 Dunke, der indeholdt 520 Liter Sprit, samt nogle Papirer, der lød paa Navnet Aage Frederik Reedtz, der er en kendt Spritsmugler.

Der er blevet rejst Sag mod Reedtz og mod Baadens Ejere. Reedtz har forklaret, at han havde været i Kiel for at faa Baaden solgt, men det var ikke lykkedes. Paa Vejen hjem var han af 2 Tyskere Heine og Forsberg, der ligger med Depotskibet »Lübeck« sydfor Amager, blevet opfordret til at bringe noget Sprit i Land.

Toldvæsenet forlanger Baaden konfiskeret, og Dommen i Sagen ved Søndre Birk vil hurtigt afgøre Spørgsmaalet.

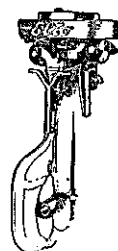
#### Søværts Vareimport fra Udlandet.

For en Række inden- og udenlandske Havnes Vedkommende udarbejdes der til Stadighed en almindelig Statistik over de Kvanta af Varer, som indføres og udføres over vedkommende Havn. For Københavns Havns Vedkommende savner man en saadan almindelig Statistik over Varebevægelsen, men det er under Overvejelse at tilvejebringe denne. Et første Resultat af disse Overvejelser foreligger nu i Form af et Forslag fra Havnedirektøren om at udarbejde en Statistik over den søværts Indførsel af Varer fra Udlandet, et Forslag, som vil komme til Behandling i Havnebestyrelsens Møde.

Forslaget gaar ud paa, at det nødvendige Materiale inddrages af de vareafgiftsopkrævende Myndigheder, nemlig de forskellige Toldkontorer, fra førstkommande 1. Juli samtidig med, at den reviderede Vareafgiftstakst træder i Kraft. Udgiften til Tilvejebringelse af denne begrænsede Varestatistik over den søværts Vareimport fra Udlandet, der senere vil kunne inddrages i en samlet Statistik over den søværts Vareimport og Vareeksport over Havnen, er anslaaet til 5000 Kr. aarlig.

#### MS. »Dan Broström».

Den svenske Amerika-Linie skal som bekendt have et Søsterskib til »Gripsholm«. En Indsender i »G. H. & S. T.« foreslaar, at Skibet faar Navn efter Linieens Stifter, aføde Skibsreder »Dan Broström«.



# Elto

Moderne driftssikker 2 Cylinder Baad-motor, 3—4 H. K., verdenskendt Fabrikat. — Lydclys Gang. — Let at starte. Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

Nedsat Pris **650 Kr.**

**Bohnstedt Petersen**  
KR. BERNIKOWSGADE 2. TEL. 1132

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENS-  
PRODUKTION AF  
**SKRIVEMASKINER**

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

## HEINRICH ROEPSTORFF

UNDERWOOD-HOUSE

KØBMAGERGADE 60. TEL. CENT. 7085, 11722, 12999

Vi har Færdigebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørsalg herhjemme.



## H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8

### SEJLDUGSLAGER

SEJL. FLAG & PRESENNINGER

TELEFON BYEN 4326



## Kedelrensning

Rustbankning  
 Ældst, bedst og billigst!  
 Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab  
 Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRF A/S  
 SUNDKROGSGADE 22. KALKBRÆNDERIAVAV



**Konstruerer og bygger  
 alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
 Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906  
 (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y)

## „ FALCO “

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**RADIAC A/S**

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## KAY DYHR

NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

**THEODOR ZEISE,**

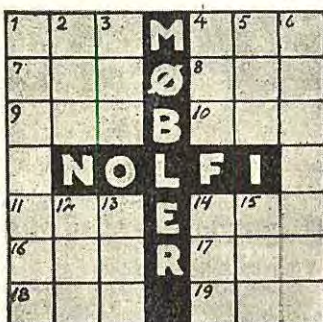
Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 5.

**Vandret:** 1. Knude (Sømandsudtryk). 4. Rundholt. 7. Kunstsprog. 8. I Paradiset. 9. Drengenavn. 10. Paa Marken. 11. I Sejlet. 14. Dansk Ø. 16. Over. 17. Svar. 18. 1789. 19. Sted.

**Lodret:** 1. Reolseng, Nolfi. 2. Gammelt Forholdsord. 3. Pr. Radio. 4. I Legemet. 5. Drengenavn. 6. Findes i Nolfi's Divaner. 12. Gl. poet. Udraab. 13. Restauration. 14. Fornode. 15. Tidsfordriv.



For at ogsaa Abonnenter i Ulandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 4**, først aabnede den 10. August, og Vinderens Navn publiceret i vort Sept.-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Olfert Fischersgade 21.

Vi henleder Rederiernes Opmærksomhed paa  
**KLAPSTOLE OG ULDTÆPPER FRA NOLFI**

Leverandør til Stat, Kommune og Marine.

København K. — Telefon 5405.

Skibsfarten i Januar Kvartal 1926. — Sammenlignet med Januar Kvartal ifjor.

Af Statistisk Departements Oversigt fremgaar det, at der i Januar Kvartal iaar var ialt 18,600 Skibsanløb i samtlige danske Havne. Skibenes Netto-Reg. Tonnage udgjorde 3,507,000 R. T., og der udlossedes 2,843,000 Tons Gods og indladedes 894,000 Tons.

I Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal 1925 er der betydelig Tilbagegang i Skibsfartens Omfang, hvad enten man tager Antal Skibsanløb, Reg.-Tonnagen eller den befordrede Godsmængde som Maalestok.

En Sammenligning med 1925 giver for Januar Kvartals Vedkommende Vedkommende det resultat, at der fra 1925 til 1926 er en Nedgang i Skibsanløbenes Antal fra 19,900 til 18,600, men samtidig en Opgang i Skibenes Reg.-Tonnage fra ca. 3,4 til ca. 3,5 Mill. R.-T. netto. Den udlossede Godsmængde er vokset med 161,000 Tons, medens der er indladet 28,000 Tons mindre. Forklaringen paa den samtidige Nedgang i Antal Anløb og Stigning i Reg.-Tonnagen er vistnok, at den indenlandske Skibsfart, som i højere Grad besørger af Smaaskibe, er gaaet tilbage, medens Farten paa Udlandet med de store Skibe er gaaet frem. For den indenlandske Skibsfarts Vedkommende er det ikke usandsynligt, at f. Eks. Transporten af Byggematerialer, som spiller en meget stor Rolle i denne Trafik, har været betydelig mindre i Januar Kvartal 1926 end i 1925.

At Stigningen i Reg.-Tonnagen, der gaar jævnsides med en Stigning i indgaaet Godsmængde, skyldes en Fremgang i Skibsfarten paa Udlandet, bekræftes ogsaa af Indførselsstatistiken, som viser, at der er tilført Landet betydelig større Kvanta i Januar Kvartal 1926 end i det foregaaende Aar. Der foreligger ikke samlede Tal for Vægten af Indførselen i de to Kvartaler, men Tallene for nogle af de vigtigste Varer viser følgende: Udenlandsk Brændsel er steget med 300,000 Tons, Oliekager er uforandret, og uformalet Korn er gaaet ned med 30,000 Tons, men denne Nedgang er mere end opvejet af en Stigning i Indførselen af mineralske Olier.

Skoleskibsspørgsmaalet i Tyskland. — Skoleskibsforeningen i Bremen har bestilt en Nybygning.

Sejlskibsfartens stadige Tilbagegang har medført, at Vanskelighederne for at skaffe Handelsmarinens vordende Befalingsmænd passende Uddannelsesmuligheder bliver stadig større. Men en Uddannelse paa Sejlskibe er nødvendig, fordi Regeringen thi Erhvervelsen af Styrmands- og Kaptajnspatent kræver en bestemt Fartid paa Sejlskibe, og der ikke findes noget Damperspatent i Tyskland. Af denne Grund har den tyske Skoleskibsforening i Bremen besluttet sig til at anskaffe en Nybygning i Stedet for det eneste Skoleskib, som det endnu ejer, og som er ret gammelt.

Til denne Nybygning, der er overdraget Værftet Joh. C. Tecklenborg, A.-G., har Riget erklæret sig villig til at yde Skoleskibsforeningen al mulig Understøttelse. Ogsaa Staten Preussen har lovet et Tilskud paa 100,000 Mark, og Bremens Senat har stillet Forslaa om, til Formindskeelse af Arbejdsløsheden paa nævnte Værft, at bevilge et Tilskud paa 50,000 Mark.

Desuden vil antagelig de store tyske Rederier deltage med et større Bidrag i dette ogsaa for dem betydningsfulde Foretagende.



La »Hermann Sohle« bjergede »Carmen«. — Eller var det omvendt?

Damperen »Carmen«, der var paa Rejse fra Abo til Rochester, kom den 5. Februar i Eekneb i Iser. Sammen med Fiskedamperen »Herman Søhøle« af Geestemünde forsøgte den at bryde sig Vej, men det frøs 30 Grader, og hver Gang en Rende blev brudt, frøs der til, saa at Skibene hverken kunde komme frem eller tilbage.

I »Carmen«s Skibsdagbog fortælles der om, hvorledes de to Kaptajner den 6. Februar sluttede Bjergningskontrakt. »Herman Søhøle« skulde hjælpe »Carmen« og Bjergelønnen skulde fastsættes i London. Det viste sig imidlertid, at begge Skibe var lige hjælpeløse. De brændte Blus og affyrede Raketter, men der kom ingen Hjælp. Under Isens Drift kom de i faretruende Nærhed af Grundene.

Efter 13 Dages Forløb dannede der sig Vaæger i Isen og Skibene blev fri, hvorefter de fyrede op og forsøgte at forcere. »Herman Søhøle« gik foran, og »Carmen« fulgte efter; men kort efter løb »Herman Søhøle« fast og maatte hjælpes ud af »Carmen«, som derefter gik foran. Den 20. Februar var Skibene endelig helt fri.

Under Søforhøret forleden i Sø- og Handelsretten forklarede Kaptajn Hansen paa »Carmen«, at han havde sluttet Bjergningskontrakt med »Herman Søhøle«, fordi han mente, at denne, der er et mindre Skib med en forholdsvis kraftig Maskine, lettere kunde klare Isen end »Carmen«. Efter at Skibene havde ligget 14 Dage i Isen, gik han ud fra, at Bjergningskontrakter var bortfaldet.

»Herman Søhøle«s Kaptajn hævder at have sagt, at Bjergningen skulde fortsættes, naar Forholdene bedredes, og at hans Skib blev liggende i Iser for at hjælpe »Carmen«; men de thenægter »Carmen«s Kaptajn bestemt. »Herman Søhøle« blev ganske simpelt liggende, fordi den ikke kunde komme videre! Har maner, at det stærkere er »Carmen«, der har bjergtet »Herman Søhøle« end omvendt.

Dei nye 3000 Tons Flettnerskib med 3 Rotortaarne.

I Fjor gik Ingeniør Flettners Skib »Buckan« — der nu under Navn af »Baden-Baden« er afsejlet til New York — over Nordsøen, men efter Turen tvivlede man i mange Kredse stærkt paa Opfindelsens Fremtid. I Tyskland var man dog ret ivrig for Tanken og besluttede sig til at bygge et 3000 Tons Flettnerskib.

Dette Skib søsættes i disse Dage, det bliver 270 Fod langt og 39 Fod bredt og skal være sejlklaart i August. Det rigges med 3 Rotortaarne, hvert 12 Fod i Diameter og 80 Fod højt over Vandlinien. Rotorerne skal give Skibet en Fart af 11 Knob i en Vind af 10 Meter pr. Sekund.

For Sammenlignings Skyld skal dette Skib sejle sammen med 2 motordrevne Søsterskibe af samme Størrelse og Bygning. Skibene skal først prøves i Frugtfart paa Middelhavet og derefter sendes til Vestkysten af Sydamerika. Man vil afholde sig fra den drabelige Rekame, der knyttede sig til »Baden-Bader«, og idet Skibet bygges af den tyske Handelsflaades Ledelse og disponeres af Slomans Rederi er der i Tyskland en vis Tilltro til Opfindelsen. Man er saa sikker paa, at det nye Skib vil bruge mindre Olie end Søsterskibene, at Tankene kun har en Kapacitet af 60 pCt. af Søsterskibenes Tanks og endvidere anføres, at Brændselsforbruget vil være 40—60 pCt. af Forbruget i Søsterskibene.





UDEN



OG

SKF  
KUGLELEJER



**KRAFTEN ER D Y R**

Af Transportomkostningerne udgør Arbejdslønnene en betydelig Del, thi til en stor Del af Transportredskaber anvendes Menneskekraft. Særlig ved høje Arbejdslønnings er det derfor af vital Betydning at indføre Arbejdsbesparende Anordninger.

Vor Brochure „Økonomisk Transportvognsdrift“ sendes paa Forlangende.



**JAKOB JENSEN**

BAADEBYGGER  
TUBORG HAVN  
TELF. HELRUP 1489

KØB DEN SPECIALISEREDE J. J. STANDARD BAAD  
FÆRDIGE NYE OG BRUGTE MOTORBAADE PAA LAGER

**FØR 8 ØRE NU 4 ØRE**

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.

EXTRA No. 2 VIRGINIA.



CIGARETTES

Udsalg  
af  
Wm.  
Christiansen's  
Vine.

**HØJ CHRISTENSEN**

ST. STRANDSFRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x





## AARHUS SØMANDSHJEM

HAVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperna. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

## CAFÉ-RESTAURANT „BROPALÆ“,

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra 1 Kr. Middag fra Kl. 12 à 2 Kr. Diner à 3,50.

Cabaret med varm Ret à 3,50. Smørgeas à 2,25.

CHR. J. KRAGH

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Forening=

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## H. B. HANSEN & CO.

TELF. 1229 - AARHUS - MINDEGADE 5

LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL-, FLAG- OG KOMPASMAKER

## J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering

Telefon: 851

Telegr.-Adr.: Jens Wied

Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

## FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

*Et Værft og dets Skæbne. — Svendborg Skibsværfts  
Likvidation besluttet.*

En Generalforsamling af ren formel Natur har nu truffet Bestemmelsen om, at *Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri* skal likvidere. Den fratrædende Bestyrelse valgtes til Likvidatorer, og disse udpegede igen Ingeniør *Ivan Clausen* som Formand for den Komitè, som nu skal afvikle Værftet.

Svendborg Skibsværft, som altsaa nu maa stanses, i hvert Fald indtil man har fundet en Køber, blev stiftet for 10 Aar siden, da Skibsfarten var i en fantastisk, men unaturlig Udvikling. Aktiekapitalen blev sat til 1½ Million Kroner, og i Begyndelsen formede Tilværelsen sig saare lys for Værftet. Det byggede slet ikke faa Skibe, fik flere større Reparationer overdraget, og naaede, da det var paa sit højeste, at give Arbejde til en saa anselig Styrke som ca. 700 Mand. Tilbageslaget kom imidlertid hurtigt, ja, faktisk allerede Aaret efter Starten, og trods mange forskellige Rekonstruktionsforsøg og Forsøg paa at skaffe Kapital, var der nu tilbage kun dette at likvidere.

Svendborg By er pinlig berørt af Begivenheden. Det førende lokale Blad, »Svendborg Avis«, skriver at det i Virkeligheden er beskæmmende for Byen, at hele den store Virksomhed har maattet standse.

I øvrigt menes Værftet at have en Køber i en kendt københavnsk Stor-Reder.

*Værre end hos os.*

Af den samlede amerikanske Handelsflaade Statsflaaden saavel som den privatejede, er ikke mindre end 68 pCt. lagt op for Tiden.

(Fortsættelse af FOR EGEN REGNING).

»Naa, saa var det den Ælfære med Fan-Tox-Sagen, kan jeg tænke?«

»Akkurat! De halvtreds Pænd for Opiums-smugleri.«

Kaptajn Homrions strøg sig nervøst over Panden. Du gode Gud! Pigebarnets kolossale Tro-skyldighed og Naturlighed tog ganske Pippet fra ham, og hans Nysgerrighed med Hensyn til, hvad hun *nu* kunde have fundet paa, trampede i hans Bevidsthed som jernbeslaaede Støvler.

»Og *nu* med Hensyn til dette, foreslaaede Trip altsaa! Hvad har De egentlig tænkt Dem med det?«

Han havde anstrængt sig for at tale saa roligt og tydeligt som muligt, og hendes Svar kom med sikkert Tonefald og et udfordrende Glimt i de graa Øjne:

»Jeg ønsker, De skal landsætte mig paa Moorish-Øen.«

Kaptajn Homrions lod opgivende Hænderne synke.

»Jamen, du gode Gud! Det er jo en levende Grav!« udbrød han og drejede sig om mod hende. »Der maa være noget under alt dette her. Før det eneste som findes dér paa Øen er Skilpadder, Mangrover og saa en Portion gennemstegt





# AALBORG - NØRRESUNDBY



**STEGMANN**  
**N.F.** SWORN SHIPBROKER  
 TELEPHONES 18-718-918 TELEGRAMS „STEGMANN“  
**NØRRE SUNDBY**  
 DENMARK

**JOHNS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2975 & 2200  
 Statstelefon 2

**AALBORG**

Telegr.-Adresse:  
 „UTZON“

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

**NORDJYLLANDS**  
**KUL-KOMPAGNI** <sup>A/S</sup>

KUL- & COKES-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

<sup>A/S</sup> **NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL**

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

**1. Klasses Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.**

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserves.

Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.

:: Maskin- og Dæksrekvisitter ::

Strandmudder og Sand. Hvad tænker De dog paa?»

»Jeg ser, at jeg atter maa minde Dem om vore Befingelser, Hr. Kaptajn Hommons,« svarede hun med engleblid Stemme.

Det var stærke, men stille Bemærkninger, Kaptajn Hommons forlystede sig selv med, da han greb fat om Rebet ved Faldrebstrappen og entrede ombord i »Arrow«.

### III.

Der var ikke den Ting, som kunde overrumple Styrmand Johnson. Hans uforstyrrelige Ro og ligevægtige Ansigt kunde til Tider bringe Kaptajn Hommons i et sandt Raseri. Men Johnson bare smilede og ventede med grundmuret Taalmodighed, til Uvejret var drevet over af sig selv. Og derfor viste han, dér hvor han sad oppe paa Agterdækket under Solsejlet, ingen Tegn paa Sindsbevægelse, da den saakaldte »Hr. Curtiss« ankom. Han mumlede bare saadan noget som »dér gik Pokeren« og fulgte med sit ene Øje Joller paa dens Vej rundt om Skønnerten til Faldrebstrappen. Han fik lige lettet sig til saameget som at »lette« paa den stærktplettede Panama,

da den unge Dame hoppede ombord hjulpet af Kaptajnen.

»Styrmand Johnson,« — præsenterede Kaptajn Hommons og fortsatte med en skjult Grimace: »Styrmand! De maa overlade Frøken Curtis Deres Kahyt!«

»Selvfølgelig,« svarede Johnson roligt og gik over mod Rælingen for at tilse Baadens Ophejsning. — — —

En Time senere rurdede »Arrow« Moonbay Pynt og fik saa et Par Dages Lensen for en støttig seksknobs Brise af Sydost.

I disse »samfulde to Dage« holdt Frøken Curtiss Kahytter, kun opvartet af Kori, der kendte alle hendes Ønsker og gik til og fra i den lille Salon nedenunder.

»Den lille forbistrede »Jap« gør mig helt nervøs,« klagede Kaptajn Hommons. »Aldrig hører man et Ord fra ham! Han bare glider frem og tilbage her, som et gult Spøgelse. Det eneste man faar ud af ham er et dumt Grin.«

»Han er jo stum,« svarede Styrmand Johnson stiltørdigt, og fskede taalmodigt med Horngaffelen i et Priclesglas.



# Brødrene Andersen



Østergade 9 Egl. Hølleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

»Stum!« udbrød Kaptajn Hommons og greb fat om Kniv og Gaffel, som om han vilde angribe Johnson. »Stum! Hvad, Fa'en er han stum for? Eller hvem har gjort ham stum?«

Johnson trak utaalmodigt paa Skuldrene og svarede kort:

»Det er gjort med enten Knibtang eller Kniv. »Med Kniv« er den pæneste Maade.«

Lidt efter tilføjede han eftertænksomt:

»Det er et forbandet Kinesertricks.«

»Jamen i Himlens Navn,« udbrød Kaptajn Hommons med let Skælven i Stemmen, »saa sig dog noget! De er ved Gud, den mest koldblodige Slagterhund, naar De er ædru.«

Han sprang op og gik over mod Trappen til Dækket, men standsede paa Vejen ved Frøken Curtiss' Dør.

»Dette her holder jeg ikke ud. Det er jo fuldkommen fantastisk, at en ung Dame som hun, smuk og dannet, farter rundt med en døv, indtørret og skævojjet Japaner! Og saa til Moorish-Øen! Det værste af alle Steder paa Jorden!«

Han tændte en Cigar med korte energiske Puf og fortsatte: »Johnson! De enøjede, hemmelighedsfulde Sphinks! Jeg vilde give meget for at komme tilbunds i Deres Hjerneboks! Hvad faar De ud af det?«

»Ingenting — saa godt som intet!«

»Jamen hvor meget?«

Styrmandens Øje var fæstnet i et stivnet Blik paa hans Tankers Nøddanker — den dinglende

Messinglampe, saa svarede han langsomt stille:  
»At jeg nok snart finder ud af den.«

\* \* \*

Den Aften var der dækket til tre i Salonen. Som et Tidernes Tegn havde den firkantede Ginflaske maattet vige Pladsen for Daaserne med preserveret Mælk og Frugt. Kori, som siden Rejsens Begyndelse havde overtaget Opvarmningen i Kahytten, og som nu med en udpræget tilfreds Mine listede omkring, lagde sidste Haand paa Værket, medens hans perleslørede Øjne uafsladigt vandrede fra Bordet og over til Styrmandens forhenværende Kahyt.

Kaptajn Hommons kom ned og saa forbavset ud.

»Kommer Frk. Curtiss ind?« spurgte han skarpt.

Den Lille Japaner svarede med en grinende Grimace og et let Buk.

Saa gik Kaptajn Hommons — med en svag Stigning i Puls — ind og trak i sit bedste Tropetøj.

Da den unge Pige traadte ud i Salonen, kunde det ikke undgaaes, at Atmosfæren ligesom blev ladet med et Stænk af Forfinelse og kvindelig Takt. Kaptajn Hommons bemærkede gennem et hurtigt Blik, at Skyggerne omkring de graa Øjne havde bredt sig og udlagde det som et Tegn paa Træthed eller Utilpashed.

»God Aften, mine Herrer,« hilste hun muntert.

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

### KUL OG COKES IMPORT



**ØRESUNDSFARTEN****DAGLIG PASSAGERTRAFIK**

TIL **MALMØ**: 8 OG 11<sup>30</sup> FM., 3 OG 7 EM.  
 FRA **MALMØ**: 8<sup>30</sup> OG 11<sup>30</sup> FM., 3 OG 6 EM.  
 SØN- & HELDIGDAGE TILLIGE  
 FRA **MALMØ** 9<sup>45</sup> EM. OG FRA **KBHVN.** 12 NAT

**HELSINGØRFARTEN**

GENOPTAGES DEN 23. MAJ (PINSEDAG)

ØVRIGT SE DAGSANNONCERNE  
 ÆNDRINGER FORBEHOLDES

**DAMPKIBSSELSKABET „ØRESUND“** A/S

TELEFONER CENTRAL 63-7789-7790

»Jeg er lige ved at tro, De finder mig meget egen-sindig. Men Sagen er, at jeg er en meget daarlig Sømand selv i det fineste Vejr.«

»Og jeg troede, vi gjorde dem forskrækket,« svarede Kaptajn Hommons alvorligt. »Jeg har ærlig talt haft en rædsom Masse Samvittigheds-nag over min Opførsel overfor Dem, da vi mødtes. Det var ikke helt saa hjerteligt, som det burde have været.«

»Gudbevares,« lo hun og tog Plads. »Jeg synes tværtimod det var storartet. De klarede Deres Overraskelse som en Helt.«

Kaptajn Hommons sad uroligt paa sin Stol, en ubehagelig Mistanke om at dette graaøjede lille Stykke Pigebarn gjorde tykt Nar ad ham. Og ydermere syntes han bestemt at opfange et ironisk Glimt i Styrmandens ensomme Øje og sendte saa til Gengæld dette »kolde Individ« et knusende og iskoldt Blik.

»Sig mig,« fortsatte den unge Pige efter en lille Pavse, »hvortil vil det for Resten være, inden vi naar Moristi Øen?«

»Imorgen Eftermiddag er vi der, hvis Vinden holder.«

Kaptajn Hommons Stemme var kold og afvisende, da han fortsatte:

»Jeg forudsætter, De ikke har forandret Deres Hensigt.«

Den unge Pige nikkede, en svag Rynken gik over hendes Øjenbryn.

»Det Smør dér er harsk,« afbrød Styrmanden stilfærdigt og rakte Haanden over mod hende. »Evis jeg var Dem, Frøken, smagte jeg det ikke.«

Hun takkede ham og gjorde et Par barnligt muntre Bemærkninger om dets Lindhed, idet hun lod Blikket ransagende glide hen over det.

Konversationen gled lidt efter over til at omhandle Provianten og Maaltiderne ombord i »Arrow« og Kaptajn Hommons mandede sig op til en morsom Historie fra et andet Skib. Men midt i Fortællingen standsede han med et Ud- raab:

»Hvad er der dog i Vejen?«

En knugende Stilhed hvilede pludselig over Salonen, og selv ved Lampens gule og svage Skær var det tydeligt at se, at den unge Piges Ansigt blev spørgelsehvidt. Med et ligesom hypnotiseret Blik havde hun Øjnene rettet paa et eller andet, som laa paa den hvide Dug ved Siden af hendes Tallerken.

»Aah,« hviskede hun i et næppe hørligt Gisp, som om hun havde modtaget et dødeligt Stik.

Kaptajn Hommons Stol knirkede forskrækkeligt, da han med et Sæt bøjede sig over Bordet

# 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.





**PALLE SØRENSENS BFTF.**  
Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690  
**Skibs-, Kontor- & Værkslødure**  
**Briller - Kikkerter**  
**Barometre**



**FLAG & VIMPLER**  
SYET AF DANSK FLAGDUG  
YACHTFLAG — KLUBSTANDERE  
INTERNATIONALE SIGNALFLAG  
— BEDST OG BILLIGT —  
*Flagfabriken København B*  
*at Jørns Vej Telf. C 3234*

**Max Møller A/s**  
Kvæsthusgade 5 - København  
**Telf. 7986 - 12536**  
Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

**Kassér ikke gammelt Tøvværk**  
Højeste Dagspris betales for Brugt *Mailla-*  
og *Hampetov*, tjæret og utjæret.  
**JULIUS MARSING**  
KØBENHAVN  
Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

**Nyt og brugt Tøvværk**  
købes og sælges.  
Alt til Skibsudrustning  
Specielt: Olie - Twist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvarer.  
**A. ALDENBORG**  
Forh. Forvalter hos Max Møller.  
**Nyhavn 44.** Telf. Byer 6444.  
Priv. Valby 1029.

Telf. Helrup 1619  
Værk. Dannelsøe  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

**HERSKIND & WULFF**  
P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dæmpkedler samt  
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-**  
**rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**  
Brug Kedelrensningsskriketten  
**„REN S O“**  
er syrefri og renser ufejlbalrigt.

for nærmere at betragte den mærkværdige Tingest. Han opfangede lige Indtrykket af en tyk Stump Ryghvirvel, en seks Tommer lang, og besat med hæslelige gule Pigge.

»Hvad Pokker! Det er jo et Stykke Ryghvirvel af en Pigrokke,« udbrød han forundret. »Jeg fik engang saadan en i Benet paa en Strandbred. Hvis jeg ikke havde været morderlig gesvindt med min Kniv og en Æske Tændstikker, saa jeg fik lavet Saaret større og brændt det ud, havde jeg mistet enten Benet eller Livet.«

Han gyste ved Tanken og fortsatte:

»Hvor i Alverden er den kommen fra?«

Han kastede et ransagende Blik over paa Styrmanden, og i samme Øjeblik fangedes hans Opmærksomhed af en Bevægelse bagved Styrmandens Skulder. Et halvkvalt Udbrud kom over hans Læber idet han ligesom stivnede et Sekund.

I det samme skingrede et Raab fra den unge Pige gennem Kahytten:

»Kor! Nej! Nej!« —

Bag Johnsons Stol stod den lille visne Japaner bøjet som parat til Spring. Hans Ansigt var endnu mere fortrukket end ellers, og Læberne var krænget tilbage fra Tænderne ligesom paa en ar- rig Hund. I den ene Haand holdt han en aaben Dolk.

Styrmandens Øje var gennemborende rettet mod der unge Piges Ansigt. Selv fortrak han ikke en Mine.

»Kor!« kommanderede Frøken Curtiss, medens hendes skælvende Læber tvang Ordene frem, langsomt som med den yderste Anspændelse! »Kori! Gaa! — Gaa — op — paa Dækket!«

Modstræbende betvang den lille Japaner sig. Han adød og trak sig tilbage. Lyden af hans Trin taabte sig langsomt hen over Dækket.

Udø af sig selv saa Kaptajn Hommons den unge Pige rejse sig og forsvinde bag sin Kahytsdør. Lige inden Døren smækkedes i, opfangede han et Glimt af hendes forskrækkede stivnede Blik.

»Johnson,« hviskede han hæst. »Hvad Djævelen betyder dette her?«

Styrmanden sukkede. Med en Kraftanstrengelse vendte han tilbage fra sin halvt drømmeagtige Tilstand.

»Ja, jeg vilde ønske, jeg vidste det,« mumlede han stille.

(Fortsættes i næste Nr.)

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**  
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.  
Tigr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.





## HILSEN TIL KRONBORG

*Vi hilser dig  
Du havombruste  
Stormomsuste  
Gamle Kronborg!*

*Vi er de Tusinder af Bølger blaa,  
Der kysser blødt dit Bryst —  
Vi er de Tusinder af Bølger graa,  
Som knuses mod din Kyst.*

*Vi er de Tusinder af hvide Skyer  
Fra Havets dybblaa Rand —  
For der er altid Dag, som gryer,  
Naar blot man vil — man kan!*

*Vi er de Tusinder af danske Flag,  
Du hilste, rødt og hvidt!  
Vi er de fremmede Nationers Flag,  
Der kippedes for dit!*

*Vi er de Tusinder af hvide Sejl,  
Der strøget blev fra Top —  
Vi er de Damp're, der i Sundets Spejl  
En Køl vandstreg trak op.*

*Vi er de Tusinder af Søens Mænd,  
Du hilste paa vor Vej,  
Naar vi drog ud — kom hjem igen —  
Her er de Danskes Vej!*

*Vi er Kartoverne, hvis Dundren lød  
Til Fest og Paukers Klang —  
Vi er et Ekko fra de Skud, som brød  
Den mørke Sky med Sang.*

*Vi er de Tusinder af svenske Folk  
Från Kusten hinsidan,  
Nu mødes Brødrefo'ket uden Tolk,  
Nu Fred vi holde kan.*

*Vi er de Tusinder af Tanker graa,  
Der klaged' i Hamlets Ord!  
Vi er en Verden, hvis Tanker naa  
Fra fjerntest — til Elsenor'.*

*Vi er de Tusinder, som drog Vest —  
Men Længslen drog os hjem.  
I Skibets Stavn, en Nat i Blæst,  
Til Kronborg dukked' frem!*

*Fra os herhjemme, Danmarks Børn,  
Hav Tak for Mindets Bog!  
Her mødtes Hamlets Sorg og Havets Ørn —  
Her vajer Dannebrog!*

Christian Bogø.  
Juli 1926.



# INDLEDNING OG INDHOLD

Naar Sommersolen lyser over et feststemt Helsingør, over middelalderlige Optog og Festspil, vil man med Digterens Ord kunne sige: *Der burde have været — Skibe!*

Det er nemlig i alleregentligste Forsand Skibsfartens Jubilæum, som nu fejres i Byen ved Sundet og de irgrønne Slotstage. Det er Scen og dens Mænd, i Krig og Fred, der har Lod og Del i alt, hvad som har taget Plads gennem Historien her paa dette Sted. Det er Søfart og Sønandel, det er Kampe paa Havet og Guld fra Havet, der er Rytme og Takt i Helsingørs Historie.

Lad os med Interesse følge Processionerne gennem Gaderne, Ridderspil og Skuespil i Kloster- og Slotsgaarde! Det er historisk og smukt og interessant! Men der burde have været Skibe!

Som i fordums Tid de store Svaner, fra Karavallernes Tid til Fregatternes og til Fuldriggernes, kom duvende ind fra det brusende Kattegat og drejede bi under de kobberbehængte Tages Tegn og foran de skraaladede Kanonmundingers Gab, for at erlægge den pligtige Skat for Gennemfart, akkurat som nu ved Kiel, Suez og Panama — saaledes burde det ikke alene være Optog, Skuespil og Festligheder i Land, der fejrede de

svundne 500 Aar. Som vi tidligere skrev: Der burde være en Hilsen fra fremmede og danske Skæskanoners Salut, fra Skruedampernes og Motorskibenes dybe taktfaste Brummen, naar Skruen pisker sin Skumkaskader; fra Baadsmands-pibernes skingrende Stormvarsler og i Skær af søfærende Nationers spraglede Hvalv af Signalflag

Saadan burde Danmark hilse et af sine stolteste Minder!

Ikke for intet er Mærket i Helsingørs Byvaaben, som i saa mangen danske Købstads, et Skib. Og tydeligere kan det ikke siges:

*Helsingør og Kronborg, de er begge Børn af den danske Søfart!*

— — Men nu til Fest!

Bestæbelserne for at gøre Helsingør til Centrum for Midsommerfesten i gammel Stil, fortjener al Ære og Tilslutning — ogsaa fra Udlandets Side.

VIKINGEN's Helsingør-Nummer er i denne Forbindelse og i Overensstemmelse med Bladets Program en Hilsen fra Søen og Søens Mænd, fra Minderne og for Fremtiden.

FORSIDEBILLEDE: ØRESUND. Allegorisk Maleri af Christian IV's Hofmaler Isack Isackz. Maleriet findes i Kronborg Museet. Farvegængivelse ved Chr. Bogø).

INDLEDNING OG INDHOLDSFORTEGNELSE.

VI HILSER DIG! *Hyldest til Kronborg*, Digte af Christian Bogø.

D. F. D. S. Det Forenede Dampskibs Selskab og Landbrugseksporten.

INTERESSANTE GAMLE HELSINGØR-MØNTER. Med Fotografi fra Den kgl. Møntsamling.

H. M. KONGEN, Helsebillede efter Fotografi af *Elfeldt*. CHRISTIAN IV, Kobberstik af Kilian, velvilligst udlaant fra »Kobberstikhuset«.

HELSINGØR.

KONG ERIK AF POMMERN. En Udredning af hans Betydning for Danmark som Helhed og Helsingør i Særdeleshed, hans Klarsyn vedrørende *Krogen og Øresund* som Skibsfart og Handel. Billeder: *Kejser Sigismundts Kendelse og Kong Eriks Segl* (Det kgl. Bibliothek), *Gobelinen fremstillerde Kong Erik* (Nationalmuseet).

KRONBORG. Kronborgs Historie. Billeder: Fotografier fra *Slotsgaarden og de underjordiske Kasemater*, fra *Slotsgraven og Slotskirken*. Endvidere *Frederik II's Gobelin* med hans, *Christian IV's og Tycho Brahe's* Portrætter. (Nationalmuseet.) Kronborgs

*Belejring af Svenskerne i 1658*. Kobberstik efter den berømte svenske Krigsingeniør *Dahlbergs* Kompositin. (Det kgl. Bibliotek.)

DEGNING CAROLINE MATHILDE SOM FANGE paa Kronborg.

KAPERDØGN OG KONGEDAG I HELSINGØR, SOMMEREN 1808, af *Kay Larsen*. Historisk maritim Skildring af Forholdene under Krigen med England. Illustration af *Christian Bogø*.

KRONBORG-MUSEET.

DYVEKES GRAV I HELSINGØR.

Helsebillede af FREDERIK IV. (Statens Museum.)

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI, Værftets Historie og Udvikling med Fotografier.

ERIK AF POMMERN PAA SCENEN: *Springende Løver-Hjertes i Brand!* Et Skuespil fra Folkevisernes Tid af *Christian Bogø* og *Axel Strøm*, med Musik af Domorganist *Jørgen Nielsen*, Aarhus — opført som *Genforenings-Festspil* paa Aarhus Teater under Medvirken af talrige nu i København feterede Skuespillere.

MØNTER FRA ERIK AF POMMERN'S TID, med Fotografier.

HVORLEDES SUNDTOLDENS PENGE SAA UD.

HELSINGØR—HORNBEK-GILLELEJEBANEN.

MARIENLYST.

TEXACO.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Udgiver af A S Bladforlaget VIKINGEN.

»Vikingen« koster halvaarlig 5 Kr. plus Portic: 70 Ø. Helaarlig 10 Kr. (Provins 11 Kr.).

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 2<sup>1</sup>, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

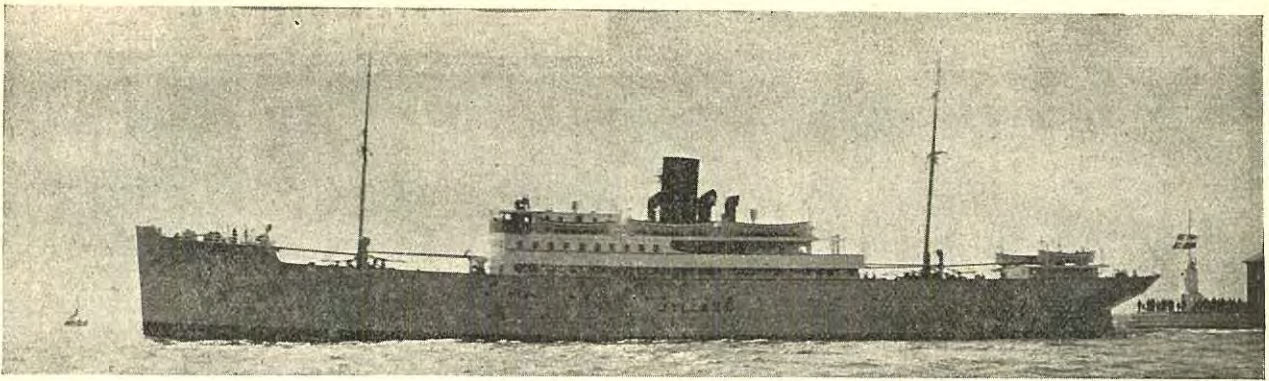
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





D. F. D. S.s nye Motorskib „Jylland“ til Eksport- og Passageruten Esbjerg—Parkeston.

# D. F. D. S.

## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

### OG

## DANSK LANDSBRUGS-EKSPORT.

PAA PRØVETUR MED »JYLLAND«.

Vi har andetsteds i Bladet udtaalt vort Savn af, at dansk Skibsfart og dens Betydning for Helsingør i Særdeleshed ikke har faaet den Plads i Festens Rammer, som tilkommer den. Vi skriver: Der burde have været Skibe! — og saa viser det sig, at D. F. D. S. i Dagene mellem 500 Aars Jubilæet og Turistfestlighederne Begyndelse paa den smukkeste Maade har manifesteret Skibsfartens enorme Betydning i denne Forbindelse ved Sættningen i Helsingør af Export-Motorskibet JYLLAND, et Søsterskib til det sidste Aar i Exportruten Esbjerg-Parkeston indsatte PARKESTON.

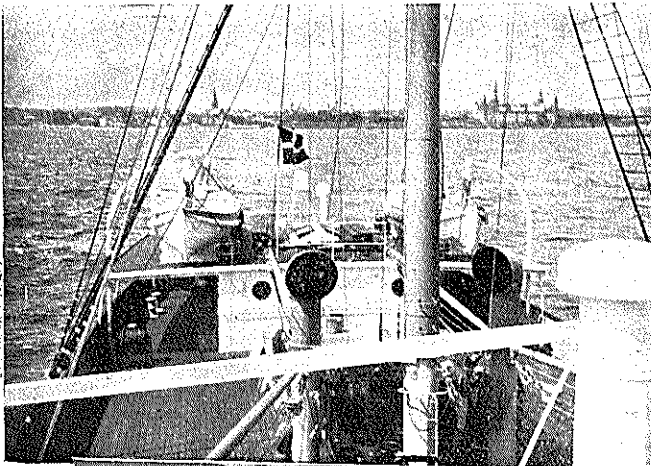
Naar man betænker, at D. F. D. S. for Parkeston betalte ca. 1½ Million Kroner mere for Skibet end det dengang kunde have været købt for i Tyskland, ser man let, hvorledes det endnu den Dag i Dag kan være Skibsfarten, som holder Helsingør oppe. Og naar man véd, at rundt regnet mere end en ¼ af Byens Skatteindtægt kommer fra Værftet, understreger denne Kendsgerning kun yderligere, hvad Helsingør endnu i vore Dage er den danske Skibsfart og dens Mænd skyldig.



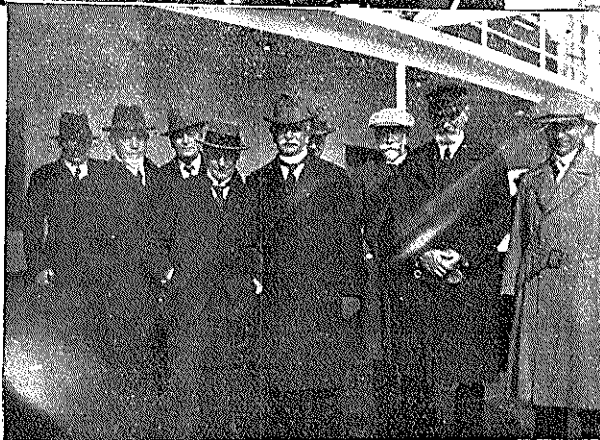
„Jylland“ sættes.

Det var i Fjor ved Nytaarstid, at Parkeston sættedes. Den 31. Juli foretoges Prøvesejlads, og allerede i 1. September modtog Værftet en ny Ordre — paa et Søsterskib — saa godt tilfreds var D. F. D. S. i alle Henseender. Den 7. Oktober lagdes Kølen til Jylland, og den 19. Juni i Aar foretoges den obligate Prøvesejlads, der i et og alt faldt tilfredsstillende ud. Som Gæster ombord befandt sig de ledende Teknikens Mænd med Repræsentanter for D. F. D. S.'s og Værftets Bestyrelse i Spidsen, fra Værftet: Kammerherre Tuxen, Maskindirektør Rasmussen, Admiral Carstensen, Direktør Busse, Grosserer Nissen og Konsul Wright, endvidere Direktør Christensen, Værftschef Jørgensen og Maskinchef Knudsen; fra D. F. D. S. Teknisk Direktør Korborg; fra Burmeister & Wain Direktør Blache, Overingeniør Randa Bolt og Driftsbestyrer Erichsen; fra Holeby (Hjælpe-motorer) Direktør Kayser; fra De Forenede Jernstøberier, Næstved, (elek. Termo-Inst. og oliefyrende Komfurer) Direktør Ussing; som Repræsentant for Lloyds, d'Herrer Ørbech, Kroho-





Fra Prøveturen.



Øverst t. v.: Udsigt over Agterskibet mod Land; t. h.: Der svinges Ud af Havnen, Værftet i Baggrunden. Nederst t. v.: Værftets Besyrelse, fra højre: Direktør Kørbøng, Admiral Carstensen, Groserer Nissen, Kammerherre Tuxen, bag denne Direktør Christensen, derefter Direktør Busse, Konsul Wright Maskindirekt. Rasmussen og Værftschef Jørgensen. Til højre: Direktør Købling gennemgaa kritisk de af Indikatorerne optegnede Diagrammer fra Motorerne.

fer og Macleod. Af Gæster var Maskininspektør Overgaard, Overingeniør Larsen (Statens Skibstilsyn), Maskinmester Hansen (tidligere Isbjørn, i Fremtiden den nye Diesel-Færge til Storebælt Ruten, Skibsinspektør Salomonsen (D. F. D. S.), Teknisk-Maskin-Insp. Cuiist og Bistrup, Direktør Joachim Prahl, Selskabets Dekorator Arkitekt Brummer og Ingeniør Møller (Ths. Th. Sabroe's Køleanlæg).

Desuden medfulgte en Stab af Teknikere fra Burmeister & Wain for at kontrollere Motorernes Ydeevne.

Jylland selv er 321 Fod langt, 4½ Fod bredt og har et Displacement af 3805 Tons (2761 Tons Brutto), laster 1525 Tons og løber efter Kontrakten 15½ Mil lastet. Dieselmotoranlægget (Burmeister & Wain) bestaar af 2 seks-Cylinders Hovedmotorer, hver paa 2100 Hestes Kraft, 3 Hjælpmotorer til Fremstilling af Elektricitet. Styremaskinen (Brown Brothers, Edinburgh) er elektrisk-hydraulisk (Scandinavian Shipping Co.), og Last-rummene er isolerede og forsynede, ligesom iverigt hele Skibe, med Køleanlæg fra Ths. Th. Sabroe, Aarhus. De hurtige Spil til Ind- og Udlosning er fra Thrige, Odense, Høleby har leveret Hjælpmotorer og Dansk Radio den raadlese Telegraf, desuden er naturligvis Undervandssignal og Marconi-Retningsfinder installeret De 6 af de 8 store og synkefrie Regningsbaade udsvinges ved Velin's Davider (Ernst Meyer), og Skibstelegrafen er af det kendte Mærke Chadburns, Ship Telegraph Co., Liverpool. Der er i Jylland Plads til flere 1. Kl. Passagerer, og 4 Mands Kamrene paa Mellemdækket er forandret til 2 Mands. Alt i alt er der Plads til 132 1. Kl. Pass. og 88 III Kl. Besætningen er fordelt saaledes: Dækket 16, Maskinen 14, i Restaurationen 23 og desuden 1 Marconi-Telegrafist. 1. og 2. Styrmand samt Radio-Telegrafist Tncr Jacobsen gaar over til Jylland, ligesom Maskinchefen Albert Hansen har foretaget Forandringen og er fulgt med. Tilligemed 2 Maskinmestre, 3 Assistent, 1 Elektriker og 4 Motormænd varetager han det komplicerede Maskineri, et moderne Diesel Anlæg af den Størrelse er. Og dog vilde der til Maskinen i en

Damper af lignende Dimensioner kræves 10 Mand mere! Prøveturen forløb heldigt, alt svarede til Forventninger og Beregninger.

En særlig behagelig Sørejse! Ingen Vibrationer!

Det nye er, at Svinghjulet paa Akslen er erstattet med Kontravægt paa Kramlapperne, hvorved Afbalanceringen er yderlig forbedret, og Rystelsen bortelimineres.

Og det er jo ikke nogen Barnehaand, som tager fat dernede i Motorrummet: 4200 Hestes Kræfter. Med 65 Atmosfærers Kraft drøner Stemplet gennem Cylinderen og presser herved Luften derinde op til en Temperatur af c. 600 Grader, saa blæses Brændselolien ind, og da Flammepunktet allerede ligger ved 220, sker Eksplosionen — og Kraften er vundet!

Under Lods Jensens kyndige Ledelse sejlede Jylland fra Bolværk til Prøvetur, men vendte hjem som D. F. D. S.'s værdifulde Forøgelse af Flaaden i Englandsfar-ten.

Hvad siger Englænderne, naar de kommer ombord? spørger vi Hovmester Rosenberg, som ogsaa har gjort Parkeston med.

»Oh, very, very nice! — and spotless cleaned!, svarer Rosenberg. Englænderne er meget begejstret for D. F. D. S.'s Baade. Hvad der imponerer dem, er foruden selve de gode Skibe, ærligheden og Præcisionen ombord. Naturligvis kan de faa helt engelsk Mad, men det danske Bord betragtes med megen Interesse (looks very nice) og smager dem. Det er heltigennem Ros og Tilfredshed!»

— Ved Frokosten under Prøvesejladsen udbragte Formanden for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri's Besyrelse, Kammerherre Tuxen, en Skaal for Skibet. Admiral Carstensen besvarede denne med et Leve for D. F. D. S.

Et Leve for D. F. D. S. var et Leve for Danmark!

Og et Blik paa D. F. D. S.'s Indsats med Hensyn til Export-Ruterne, vil vise dette.



# D. F. D. S. OG DETS RUTEDAM- PERE I FART FOR LANDBRUGS- EKSPORTEN

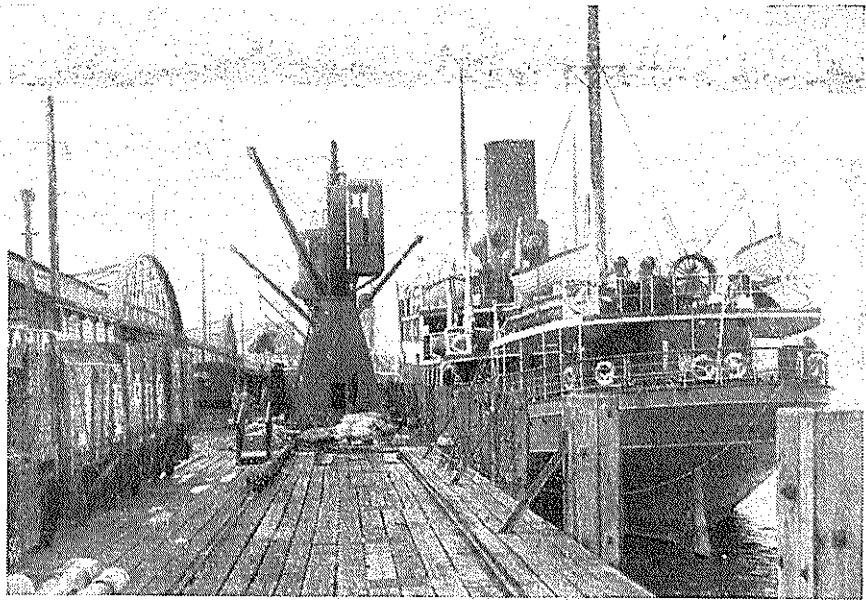


Billedet foroven:

„A. P. Bernstorff“ ved Kajen i Parkeston.  
Losning af Flæsk.

Billedet forneden:

„Dronning Maud“ ved Kajen i Parkeston.  
Smørdritterre losses.



Efter den sidste Fornyelse med de to Motorskibe »Parkeston« og »Jylland« omfatter Det Forenede Dampskibs-Selskabs Eksportflaade i Øjeblikket følgende Tonnage:

	Tons d. W.	Kbf. Lastr.	Kbf. Koler.
»Jylland« .....	1,500	84,000	46,000
»Parkeston« .....	1,525	89,070	50,340
»A. P. Bernstorff« .....	1,312	69,000	43,800
»Bellona« .....	1,030	77,000	37,050
»Dagmar« .....	2,360	128,000	62,350
»Diana« .....	915	79,000	40,500
»Dronning Maud« .....	1,087	54,000	35,700
»Ebro« .....	1,925	100,000	32,710
»Ficaria« .....	1,120	63,000	28,750
»Flora« .....	1,120	75,000	46,850
»Frigga« .....	1,488	90,000	57,150
»Hebe« .....	917	77,000	40,500
»Hroar« .....	1,496	89,000	56,300
»J. C. la Cour« .....	908	59,000	38,200
»Kong Haakon« .....	984	55,000	—
»Nidaros« .....	840	44,000	24,850
»Primula« .....	1,103	62,000	36,250
»Rhona« .....	1,718	99,000	31,300
»Rota« .....	1,030	77,000	37,050
»Thyra« .....	1,535	92,000	57,550
»Tyr« .....	627	41,000	21,350
»Vidar« .....	1,496	83,000	62,500

Den i de sidste Aar skete Forskydning indenfor Eksportflaaden dækker over en betydelig Forøgelse af dens Kapacitet. Faktisk er denne i Øjeblikket rundt regnet langt mere end en halv Gang større end for 5 Aar siden.

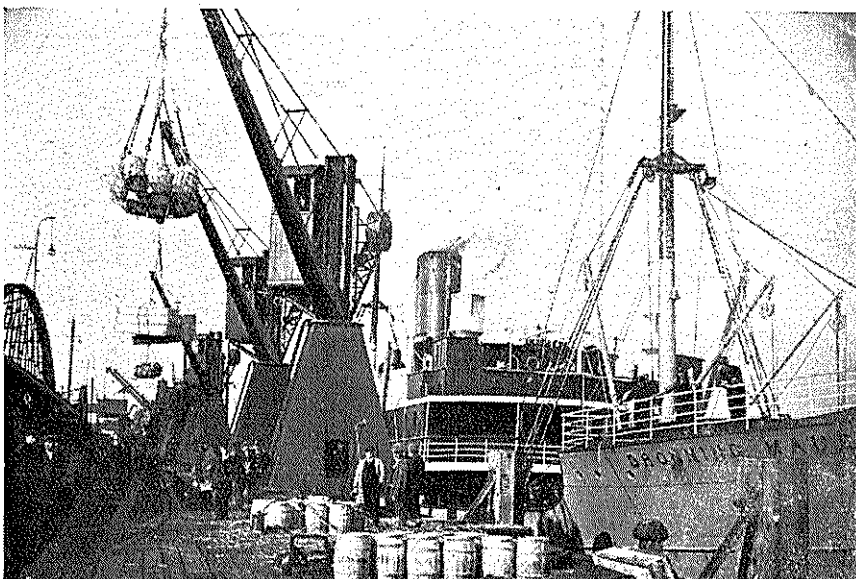
Bekostrungen herved har da ogsaa været meget anseelig, idet Selskabet til den for Eksportfarten nødvendige Ombygning af ældre Skibe og Anskaffelse af nye Skibe siden November 1921 har anvendt over 10,000,000 Kr.

Det økonomiske Problem ved Opretholdelsen af en omfattende Ruteart som den, der her er Tale om, er imidlertid ikke udtømmende belyst ved et enkelt løstrevet Tal, som det nysnævnte Millionbeløb. Afgørende for Belømmesen af den Indsats, Selskabet yder, er, at det til enhver Tid paa disse Ruter maa disponere over en Tonnage af betydelig større Kapacitet end den, der faktisk lægges Beslag paa. Med Henblik paa indtrædende Uheld og paa de nødvendige periodiske Eltersyn, er det nødvendigt at have Reserver at falde tilbage paa, men navnlig maa Tonnagen være indstillet paa at møde de i Omfang, under Indflydelse af de skiftende Sæsoner stærkt vekslende Eksportkrav. Det er jo ikke med Smør, Æg og Flæsk som med de fleste andre Varer, at de i Nødsfald kan henvises til en senere Damp — nej, her hvor det drejer sig om letfordærlige Fødevarer, oven i Købet om en Eksport, der er blevet en Hovedhjørnesten i Landets hele Økonomi — her gælder det om baade i Landbrugs og i Landets Interesse at faa Varerne

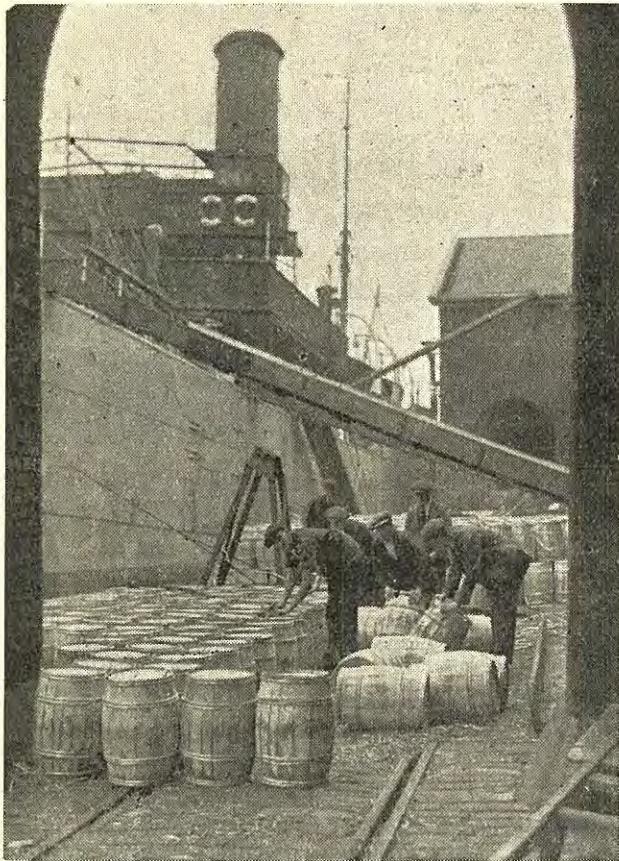
frem hurtigst muligt, med den mindst mulige Forsinkelse. Det Overmaal af Tonnage, der i Virkeligheden kræves til Opretholdelsen af en Fart som denne, stilles i interessant Belysning ved en Betragtning af den Varemængde, der faktisk transporteres, set i Forhold til den Tonnage, som anvendes dertil. Lad os da se, hvorledes dette Forhold har stillet sig i 1923 og 1924!

### Eksportmængde og Skibsrøm.

I Løbet af Aaret 1923 befordre Eksportbaadene fra danske Havne Landbrugsvarer til et samlet Omfang af 360,810 Tons, der bestuvede cirka 29,641,000 Kbf. Transporten af disse Varer krævede ialt 748 Afgange, der fordelte sig, som følger:







Kajen i Grimsby. Kontrollører udsorteter de forskellige Mærker.

Til Antwerpen/Dunkirk .....	52	Afgange
- Grimsby .....	108	—
- Hull .....	24	—
- Leith .....	53	—
- London .....	36	—
- Newcastle .....	121	—
- Parkeston .....	354	—

Ialt .. 748 Afgange

Ved disse 748 Afgange stilledes der ialt 47,048,000 Kbf. Rum til Disposition, eller ca. 60 pCt. mere Rum, end Transporter. vilde have behøvet, hvis den havde været ligeligt fordelt med fuld Ladning hver Rejse.

Disse Tal giver et interessant Indtryk af Forholdet imellem der transporterede Varemængde og det dertil udkrævede Skibsrum, men en Betragtning af Tallene for indeværende Aar stiller Forholdet endnu skarpere — man kan næsten sig endnu grellere — frem. I de første 3 Kvartaler af 1924, fra 1. Januar indtil Udgangen af September, er der i Eksporten fra Danmark befordret ialt 281,727 Tons, der har bestået ca. 23,259,000 Kbf. Transporter. har krævet ialt 580 Afgange, der fordeler sig saaledes:

Til Antwerpen/Dunkirk.....	39	Afgange
- Grimsby .....	74	—
- Hull .....	24	—
- Leith .....	40	—
- London .....	55	—
- Newcastle .....	77	—
- Parkeston .....	261	—
- Southampton .....	6	—
- West Hartlepool .....	4	—

Ialt.. 580 Afgange

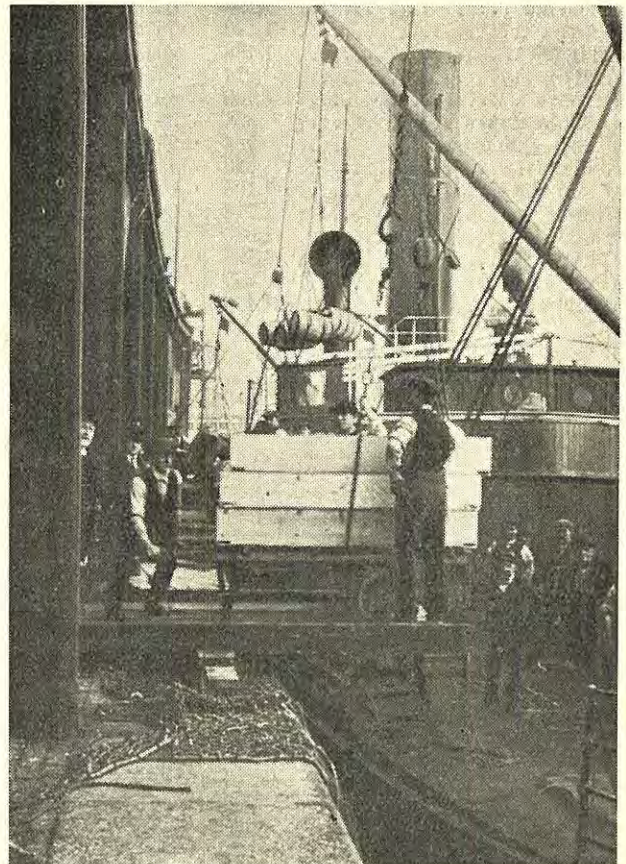
Gennem disse 580 Afgange stilledes ialt 41,759,000 Kbf. Rum til Raadighed for Afsk.berne, d. v. s. ca. 80 pCt. mere Rum, end Transporten vilde have krævet, hvis den havde været fordelt ligeligt med fuld Ladning hver Rejse.

Som det vil ses, kan man ingenlunde, selv om man kender Eksportmængden, ved simpel Reguladetri regne sig til det Skibsrum, der udkræves for at holde Farten i regelmæssig Gænge paa en saadan Maade, at Afskibningskravene til enhver Tid kan fyldestgøres. Det siger sig selv, at et privat Selskab altid vil være indstillet paa den Økonomi, som lader sig forene med en forsvarlig Røgt af den Opgave, det påtager sig. Ikke desto mindre kræves der da, som Talene viser, et meget stort Apparat — ogsaa en meget betydelig Indsats af Kapital — for at holde Eksportruterne i Gang.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har altid stillet sig imødekommende overfor de Ønsker, som nu og da har været fremsat, om forsøgsvis at aabne nye Eksportruter ud over de alt indarbejdede. Men Forsøgene er ingenlunde altid blevet kronet med Held.

For at vise, hvor rivende Udviklingen er gaaet frem, og hvorledes D. F. D. S. stadig har holdt Tritt med denne, ja endda været forud, vil vi gaa nogle Aar tilbage i Tiden.

Den første direkte Dampskibsforbindelse mellem Nørrejylland og England etableredes i 1847 mellem Hjørtting og London med det Formaal at bringe de fædede jyske Stude direkte til det engelske Marked, i Stedet for at følge den gamle Vej Syd paa over Tønning. I de følgende Aar op til 1855 foretoges, gennem forskellige, tildels engelske Rederier, en Række Afskibninger over Hjørtting, men Forsøgene havde en noget spredt og usikker Karakter, og det var først efter at *Esbjerg*



Kajen i Newcastle. Losning af Flæsk fra Damperen „Diana“.





Havn var blevet bygget, at det lykkedes at skabe en virkelig regelmæssig Forbindelse imellem Jyllands Vestkyst og engelske Havne.

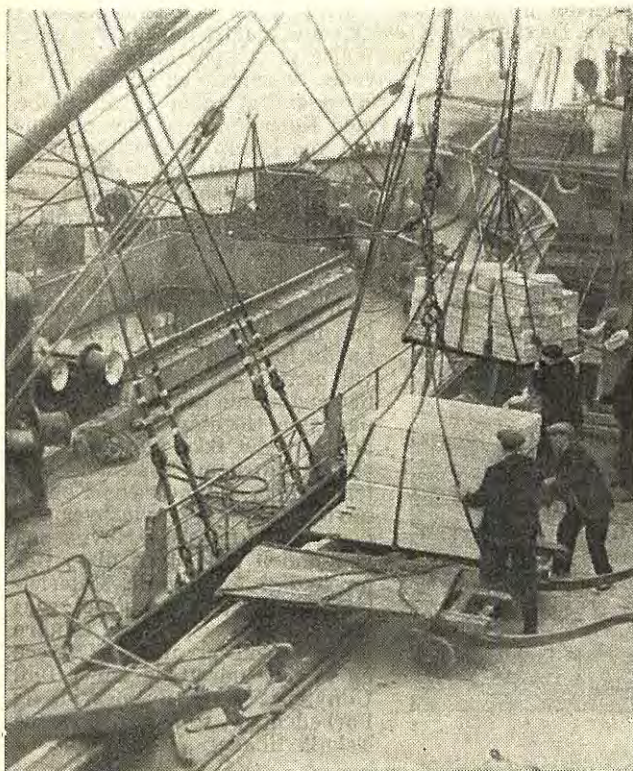
Der udfoldedes i Aarene efter 1864 baade fra dansk og engelsk Side ivrige Bestræbelser for at skabe en fast Forbindelse. Ved *Det Forenede Dampskibs-Selskabs* Oprettelse forefandt der allerede to Navne, der siden hen ned gennem Tiderne har været knyttet til Englands-Farten, *James Currie & Co.*, hvis Skibe endnu løber i Fart København—Leith med Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant her paa Pladsen — og *Thos. Wilson Sons & Co.* (nu *Ellerman's Wilson Line, Ltd.*), hvis Baade vedblivende alternerer med *Det Forenede Dampskibs-Selskabs* paa Linien København—Hull. Desuden etableredes i Slutningen af 60'erne og Begyndelsen af 70'erne en Række Smaaselskaber med Fart paa England for Øje, de fleste med Hjemsted i danske Provinsbyer.

Selv traadte D. F. D. S. først ind i Englandsfarten med Ruten *Esbjerg—Thameshaven*, der aabnedes den 24. Juli 1875 med en ny Hjulbaad »Riberhuus«. Endnu inden Aarets Udgang overtog D. F. D. S. er Dampere »Esbjerg«, der med et lokalt Selskab som Reder havde drevet Fart paa England, og Aaret efter oprettedes en Forbindelse *Esbjerg—Newcastle*. I det hele taget viste *Esbjerg-Ruternes* raske Udvikling, at deres Oprettelse havde imødekommet et virkelig Behov.

Medens D. F. D. S. saaledes havde organiseret Farten over *Esbjerg*, var Englandstrafikken iøvrigt, som allerede ovenfor omtalt, stykket ud mellem en Række mindre Dampskibsselskaber. Fra 80'ernes Begyndelse forsøgte D. F. D. S. imidlertid at samle hele denne Trafik paa sine Hænder. Indledningen blev gjort i Foraaret 1880 ved Overtagelsen af Ruten *København—Newcastle*, og allerede i 1884 var hele denne Udvikling i alt væsentligt fuldbyrdet. Det var en anselig Tonnage, som derigen-nem samledes paa Selskabets Hænder, saa anselig, at Selskabet ved en Tilrettelæggelse af den samlede Eng-landsfart kunde udskyde tre af de cvertagne Dampere til anden Anvendelse.



Kajen i Grimsby. Smørdritter og Baconballer under Udladning.



Losning af Æg og kondenseret Mælk ved Hay's Wharf i London.

Fra det Øjeblik, *Det Forenede Dampskibs-Selskab* gik ind i Englandsfarten, har det med megen Omsigt og med aabent Blik for de Krav, Eksporten maa stille, organiseret hele denne Trafik, og Selskabets Historie for disse Ruters Vedkommende giver en nøje Afspejling af selve den danske andbrugs-Eksports Historie. Det er Selskabets Ære, at det har forstaaet at holde Trit med denne Eksports Udvikling og har bestræbt sig for at lægge alt saa gunstigt som muligt til Rette for den, baade ved Indretning af egnede Skibsrums og ved at skabe gennemgaaende Takster for Forsendelse til en Mængde engelske Pladser.

Oprettelsen af *Esbjerg—Thameshaven-Ruten* tog i det væsentlige Sigte paa *Kreatur-Eksporten*, der ligeledes dannede Basis for de andre Englandsruter.

Kreatureksporten paa Ruten *København—Newcastle* var for en ringe Del Transithandel med svensk Kvæg, men en Sygeepidemi fremkaldte et engelsk Forbud.

Paa dette Tidspunkt var en Omlægning af det danske Landbrugs Drift allerede forberedt. I Løbet af 80'erne havde *Andels-Systemet* bredt sig ud over Landet, og Resultatet havde været en fra Aar til Aar stigende Ud-førsel af Smør, saaledes at denne ny Eksportvares Kvan-tum i Løbet af 80'erne var tredoblet.

Allerede herved aabnede der sig i nogen Grad Mulig-hed for en Erstatning for den sammenbrudte Kreatur-Eksport, og netop i disse samme Aar dukker en helt ny Eksportvare — det *let saltede Flæsk* — frem. I Jylland var man kommen ind paa at producere Sengsvin, der opkøbtes af hamborgske Eksportslagterier, som sendte Flæsket til England. I Efteraaret 1887 overførtes imid-ler-tid Svinepesten fra Sverige til Sjælland, og dette be-virkede, at Tyskland udstedte et absolut Forbud mod Indførsel af Svin og Svineprodukter fra Danmark. Virk-



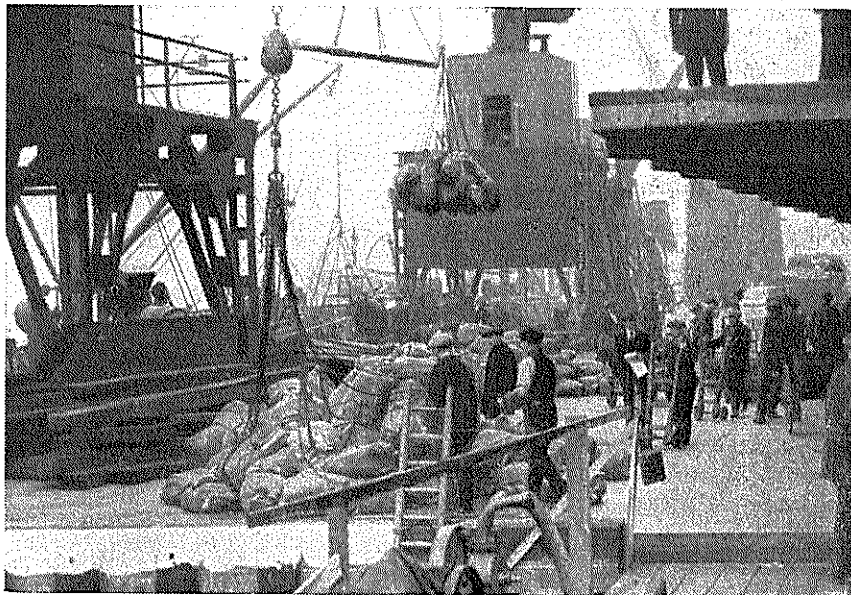
ningen var ganske overvældende, idet Eksporten af levende Svin, der i 1887 havde været 262,000 Stykker, faldt til 16,000 Stykker i 1888. Med en i Virkeligheden beundringsværdig Beslutsomhed svarede Landbruget med *brat at lægge Produktionen om*: I Stedet for, at man hidtil havde overladt Hamborgerne at forsyne det engelske Marked, besluttede man *selv* at fremskaffe det dér saa stærkt efterspurgt Bacon, og — uden Mellemmænd — at føre det direkte til England. Landet overskød Andelslagterierne i Vejret i stort Tal, og hele Omlægningen foregik saa ekspedit, at der allerede i 1889 var 24 Andelslagterier i Virksomhed, og Aaret efter var Antallet yderligere vokset til 34.

Oprindelig gik Det Forenede Dampskibs-Selskabs Esbjerg-Rute jo til Thameshaven, hvor der forelandtes de fornødne Stalde til Kvægets Modtagelse, men efterhaanden som Kravene til en voksende, og navnlig efter at Selskabets Baade var begyndt at tage ogsaa andre Varer med, vanlig Smør, tilfredsstillende Forholdene ved Thameshaven ikke længere, og Selskabet rettede da Opmærksomheden mod *Harwich*, der som Anløbshavn bød den Fordel, at Sorejsen betydeligt afkortedes, samtidig med, at Jernbanekørslen til London kun forøgedes med en Time. Der aabnedes da Underhandlinger med *Great Eastern Railway Company*, og det lykkedes at naa til en Ordning, hvorved det nævnte Selskab sørgede for at tilvejebringe alle de Faciliteter, som krævedes af Hensyn til Varernes bedst mulige Behandling, igesom der tilvejebragtes de nødvendige gennemgaaende Takster. *Great Eastern* lod da bygge en mægtig Kaj i Parkeston, hvor Skibene kunde lægge til ved enhver Vandstand, og alt tilrettelagdes saa praktisk, at Losningen af Varerne direkte til Jernbanevognene kunde begynde umiddelbart efter, at Skibet havde lagt til.

Den Opgave, Det Forenede Dampskibs-Selskab stilledes overfor, da det danske Landbrug mod Sluiningen af 80'erne skiftede Signaler, var *nationalt* set af overordentlig Betydning, og fra Statsmagtens Side indsaar man da ogsaa, at hele Byrden ikke kunde lægges over paa et privat Selskab. For at støtte de Bestræbelser, der udfoldedes fra Selskabets Side, vedtoges det da i 1888 at yde en Subvention til Esbjerggruterne. Denne Subvention bortfaldt imidlertid fra 1. April 1912.

I Øjeblikket er Landbrugs-Eksporten organiseret gennem følgende faste Ruter, som Selskabet opretholder til Stadighed:

*Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay), Esbjerg*



Losning af Flæsk ved Hay's Wharf i London.

*til Grimsby, Esbjerg til Antwerpen og Dunkirk, København til Hull, København til London, København via Aalborg til Newcastle, Nakskov via Odense og Aarhus til Newcastle, og Odense via Aarhus og Aalborg til Leith.*

Det danske Landbrugs høje Standard er blevet noget af et Ordsprog. Eksporten af danske Landbrugsprodukter er blevet en betydningsfuld Faktor i hele Landets Økonomi, til Ære for Landbrugets Udevere og til Gavn for Landet. Men Landbruget har haft sine *Hjælpere*, uden hvilke de straalende Resultater ikke vilde være naaet. Med Rette har man prist det danske Landbrugs Mænd for den Resoluthed, hvormed de i sin Tid lagde Driften om, men Købmandens Indsats ved dette Vendepunkt i dansk Landbrugs Historie, hans ansporende og retledende Virksomhed og det Pionerarbejde, han øvede ved Indførelsen paa de fremmede Markeder, var ikke mindre værdifuld. Og som den tredje i Samarbejdet har dansk Skibsfart, repræsenteret ved *Det Forenede Dampskibs-Selskab*, ned gennem Aarerne ydet — og yder daglig — sit afgørende Bidrag til, at de danske Landbrugsvarer naar frem til de udenlandske Konsumenter i den gode Kondition, der betinger Varens Yndest og Løje Pris.

Naar man taler om »Det Forenede Dampskibs-Selskab« som nationalt Foretagende, er det i første Række *denne* Side af dets Virksomhed, Tanken hæfter sig ved. Selskabet har paa en Maade, der tjener det til største Ære, stadig paa dette Omraade været paa Højde med Udviklingen, og det har under Arbejdet paa at organisere hele denne Trafik, intet Øjeblik ladet sine Dispositioner bestemme ved smaalige forretningsmæssige Hensyn, men har altid været parat til de Ofre, som Opgavens bedst mulige Røgt krævede.

Det er foran omtalt, at Det Forenede Dampskibs-Selskabs første Eksportruter oprettedes i Kreatur-Eksportens Dage med den Opgave at transportere det levende Kvæg over Nordsoen. Da Landbruget foretog den berømte Overgang fra Fedning af Kvæg til Fremstilling af Mejeriprodukter, blev de Krav, der stilledes til Selskabet som Transportens Formidler, væsentligt ændrede. Smør, Flæsk og Æg er letfordærlige Varer, og hvis de ikke naede frem til de udenlandske Købere i frisk og god Tilstand, vilde Forretningen blive umuliggjort. Materiellet maatte derfor formes efter den ændrede Opgave. De tidligere Kreaturbaade maatte udrangeres eller omdannes, og til Bestridelse af Eksportfarten erhvervedes efterhaanden en Flaade af et væsentligt andet Tilsnit, Skibe med Kølerum, hvor Temperaturen ved Hjælp af kraftige Kølemaskiner holdtes nede paa det lave Niveau, som krævedes for at Varerne kunde naa frem i frisk og appetitvækkende Tilstand.

Det, der her foregik var med andre Ord en Omlægning, *parallel* med den, som Landbruget havde foretaget, men Selskabet var ganske klar paa, at det ikke hermed kunde lægge sig til Hvile paa sine Gerninger. Efterhaanden har det ikke blot udbygget et fast samstemt System af Ruter mellem henholdsvis København og danske Provinsbyer paa den ene og engelske Havne paa den anden Side, men disse Ruter stadigt forbedrede, Materiellet er fornyet og suppleret, saaledes at de ældre og mindre Skibe er blevet afløst af nyere og større, indrettede under fuld Udnyttelse af de Fremskridt og Forbedringer, som den moderne Teknik tillader.



# Interessante gamle Helsingør-Mønter.



I vore Dage »præges« Mønten af Staten og kun et Sted, paa »Mønten« i København. Anderledes i gamle Dage, da lod Kongen »slaa« Mønt hos forskellige »Møntmestre«, der havde Mønttilvirkningen i Forpagning. Det var en højt anset Beskæftigelse, ofte endda indbringende, saaledes at Møntmesteren for at vise sin Erkendelig maatte afse adskillige »Breddalere« af Guld, (den største Mønt i øverste Gruppe), som Kongen brugte til Gaver ved forsk. Lejligheder.

Fra 1607 til 10—11 var *Hans Flemming* ansat som Møntmester i Helsingør.

Ovenstaaende er gengivet nogle af hans Mønter, præ-

get med Christian IV's Navnetræk. Den øverste Gruppe er Guldmonter. Foruden den store Bredcaler ses her den bekendte 3 dobbelte ungarnske Gylden fra 1608. Ungarnske Gylden er allerede da et gammelt Navn for Dukat og Tegn paa, at Mønten var særlig god (lavet af Guld fra de rige Miner i Siebenbürgen). Den mindre Mønt er en enkelt ungarnsk Gylden. (Mønterne vises med For- og Bagside).

I nederste Gruppe (Sølvmonter), ses t. v.: En dansk Specie-Daler (1609); i Midten: En dansk Løve-Daler og t. h. dens Forbillede, den hollandske Løvedaler, der er noget lettere. Den lille Mønt er en dansk Sølv-Mark.







# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

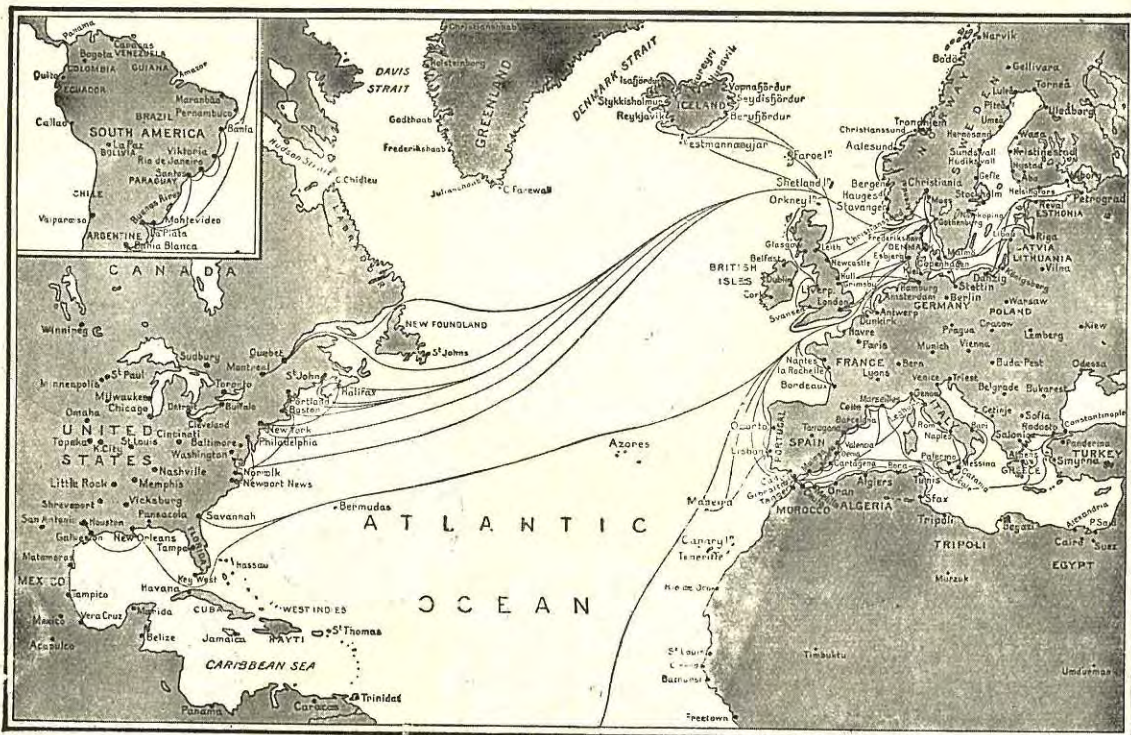
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



## RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





Privatbillede. Foto. Elfelt. Eneret.

**HS. MAJESTÆT KONG CHRISTIAN X. AF DANMARK**

**H. M. CHRISTIAN X, KING OF DENMARK**



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledr.)  
" 50539 (udenfor KontorId)  
" 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.

Amallegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT.

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn

Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

$\frac{1}{s}$  THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.





CHRISTIAN IV

H. M. KING CHRISTIAN IV

(Kobbers:ik fra Tiden af Kilian, for Kummelmann, velvilligst udlaaet fra Kobberstikhuset.)





Grundlagt 1875

# Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

TELF. 1243-12843.  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

### EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

#### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



## NORDISK FLAG

TELF. 9752 OG FANEFABRIK TELF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>1</sup>

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.

## Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telef. 8332, Øbro 1862 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Krocos Titanhvidt og Harsa Kedelstensremedium

Telegr. adr. »Proviant«

## Translatørskolen

Valkendorfsvej 30. — Byen 3635

— Begyndere og Viderekomne —

## H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger.

Telefon Byen 4326.

FOUNDED 1797

## HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: »HECKSHERS«

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL — COPENHAGEN — BALTIC



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

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: F A C A O

## Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Prilager Nr. 55

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

AMALIEGADE 37.

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATØRER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/s</sup>

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS



BELLS UNITED  
ASBESTOS CO. LTD.

Telefon Nr. 1403

M·B·COHN  
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr. Adr.: Amiante

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

BELLS UNITED ASBESTOS Co.  
LONDON

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER <sup>A/s</sup>

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K



**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

**PRAHL & SØLVER**

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
 Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



Telgr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 & 840.

**F. ESZLINGER'S**

kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.

**BP BRITISK PRODUKT BP**

Persisk Dieselolie

“BP” Benzin Fuel Oil

Persisk Petroleum

England Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af Danmark.  
 og er saaledes Landets største Kunde.

Støt derfor britisk Industri,

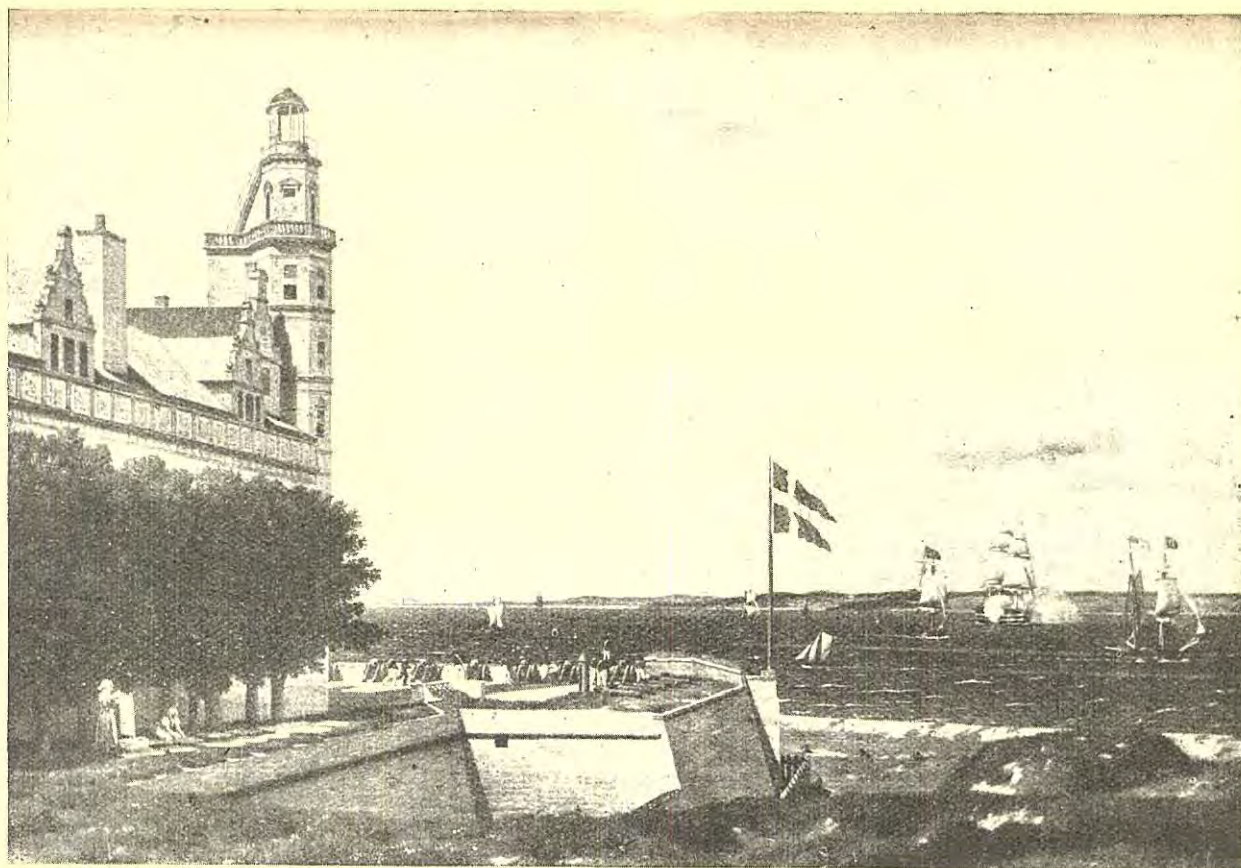
hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

TELEFON 5455.

AMALIEGADE 22

**BP DET FORENEDE OLE KOMPAGNI A/S BP**





*Fra Sundtoldens gyldne Dage. Maleri af Eckersberg paa Statens Museum, foresillende Kronborgs Bastioner med Udsigt over mod Kullen. En Orlogsmænd som staar Sandet ind saluterer.*

## HELSINGØR

Det var altid Skik i Danmarks graa Oldtid, at Byer opstod, hvor Fæstninger eller Borge var anlagt. Begyndelsen var næsten altid et Fiskerleje, forøvrigt ligeledes i god Fortsættelse af Udviklingen, idet Landets ældste Indbyggere jo hovedsagelig bredte sig over Landet ad Kystvejene i deres Træbaade. Ja selv op i Vikingetiden kan man regne med, at Bebyggelsen i Landet altid begyndte langs Kysten. Først senere »rydder« man Skovene og underlægger sig Landet i det Indre.

Der er derfor sikkert gaaet lang Tid, inden man trængte frem gennem Nordsjællands Skove, hvor nu de mange Bynavneendelser paa »rød«, »drup« og »strup« viser, hvor der tidligere har ligget store Skove.

Hvornaar de første Nordboere er trængt igennem de nordsjællandske Skove, kan ikke siges, men Sandsynligheden taler for, at længe før dette er sket, har der allerede fra Bronze- og Stenalder tid været Fiskerlejer langs Sjællands Østkyst helt op til og forbi det nuværende Helsingør. De store Sildemarkeder i Skanør, Malmø og Købmannshavn udvides senere ved Sildestimernes Vandring nordpaa til Stranden omkring Pynten ved Sundets Nordgrænse, et stort Fiskerleje med

tilhørende Boder for udenlandske Købmænd er fremstaaet, og højt oppe paa Bankerne er af Danerne rejst en Borg »Flynderborg«, hvis Navn tydeligt forklarer dens Oprindelse.

Lejet vokser og antager Karakteren af en By. Helsingør nævnes tidligst i Valdemar II's Jordebog som Helsingør og Helsingher og ved sit latinske Navn Helsingora, der udledes af Helsing: Halsen eller Snevringen i Øresund. Der er endda Sandsynlighed for, at det i Sagaerne nævnte Haløremarked er identisk med førnævnte Sildemarkedsplads, hvor det omtales, at »Øreflaaden« samledes. 1231 nævnes Byen som Købstad og afbrændes 1289 af den norske Kong Erik Præstehader. Under denne Fejde flygtede Indbyggerne ud til Flynderborg, hvis Voldsted sløjfedes, da Nordbanens sidste Strækning anlagdes 1889.

At Flynderberg paa det sidste ingen Betydning har haft, da Hansastæderne plyndrede Helsingør 1312 og 1369, ses bedst deraf, at den slet ikke nævnes. Dette er jo ganske forklarligt, da den har været anlagt paa en Tid, da en Række Palisader var nok til Værn, medens man nu, saa langt senere, er begyndt at bygge med Sten og har haft stærkere Belejringsmateriale.

Stenmaterialets Betydning ses ogsaa deraf, at

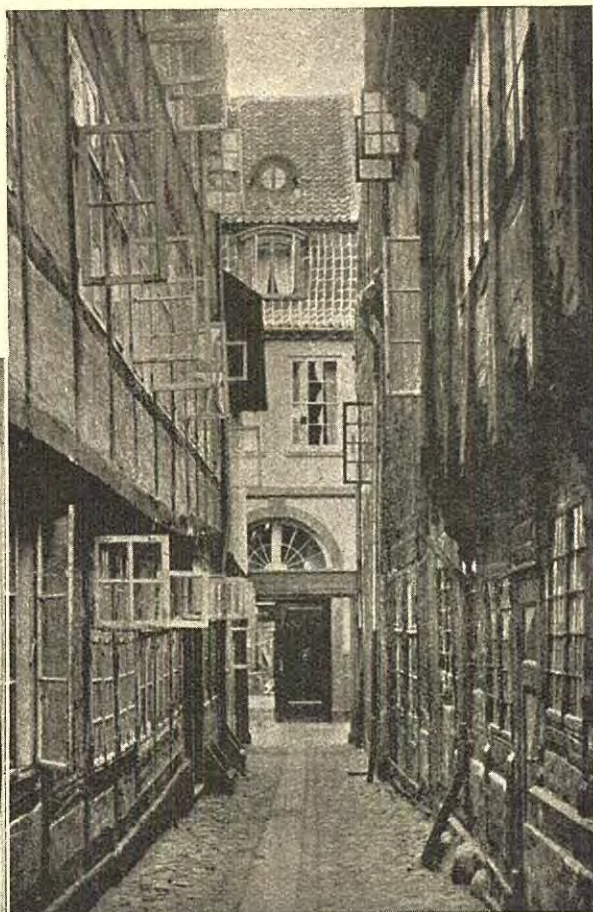


*Billedet til venstre:*

Hovedskibet i *Sct. Maria Kirke*. Til venstre i Billedet ses de fyrstelige Kirkestole, Rokoko og Renaissance, bygget op mellem Pillerne.

*Billedet til højre:*

Et gammelt Stræde i Helsingør mellem Stengade og Strandgade. Bygningen til højre har Bindingsværk fra det 15 aarh. i gothisk Stil.



Helsingørs Hovedgade bærer Navnet Stengade, en Reminicens fra de første Stenhouses og Stenbrolægningens Tid, og i Erkendelse af Sædets Betydning lader da Kong Erik af Pommern det gamle Flynderborg nedbryde og bygger 1423 i Stedet en moderne Befæstning *Krogen* ude paa den yderste Pynt, hvor nu Kronborg ligger. Samtidig gav han, som andetsteds nævnt, Byen store Begunstigelser og Købstadprivilegier og lod opkræve *Sundtold*, Enehersker som han var af Indsejlingen til Østersøen, og som Erstatning for det Arbejde hans Flaade havde med at holde Farvandet fri for Sjørøvere. De sidste Rester af det senere nedrevne *Krogen* ses endnu i det sydvestlige Hjørne af Kronborgs Mure, men fra samme Tid er endnu i selve Helsingør bevaret flere store Bygningsværker, nemlig Byens to Kirker, *Sct. Olai* og *Sct. Mariæ*, og de tre Klostre, *Graabrødre-klostret Sct. Olai* fra 1425 og *Karmeliterklostret Vor Frue* fra 1426. Desuden havde Byen et *Sct.*

*Jørgenshus* for Spedalske, et *Sct. Jacobshus* og flere Gildeshuse som *Sct. Knuds*, *Sct. Gertruds* og *Hellig Trefoldigheds*.

I den følgende Tid skifter Lykken op og ned. Byen har sine Indtægter af de opankrede Skibe og Kronen sine af den deraf flyderde Øresundstold, men Lübeckerne plyndrede Byen 1523 og 1535, og Pest hærger 1536 og 1580.

Omkring denne Tid ophører Søborg at være Købstad, og dette giver forøget Handel med Oplandet, og da saa *Frederik II* 1574—83 opfører *Kronborg* paa det gamle Krogens Plads, er dermed en ny Æra for Byen indledet.

Det er her, som for de fleste Købstæders Vedkommende, atter Skibsfarten, som løfter og bærer.

Hvad Erik af Pommern havde skabt, en Nytid for dansk Skibsfart, Søhandel ogsaa for Helsingør, det bærer fra nu af og til vor Tid de rigeste Frugter. Thi ikke alene betyder Øresundstolden

## „La Promenade“

Restaurant & Selskabslokaler

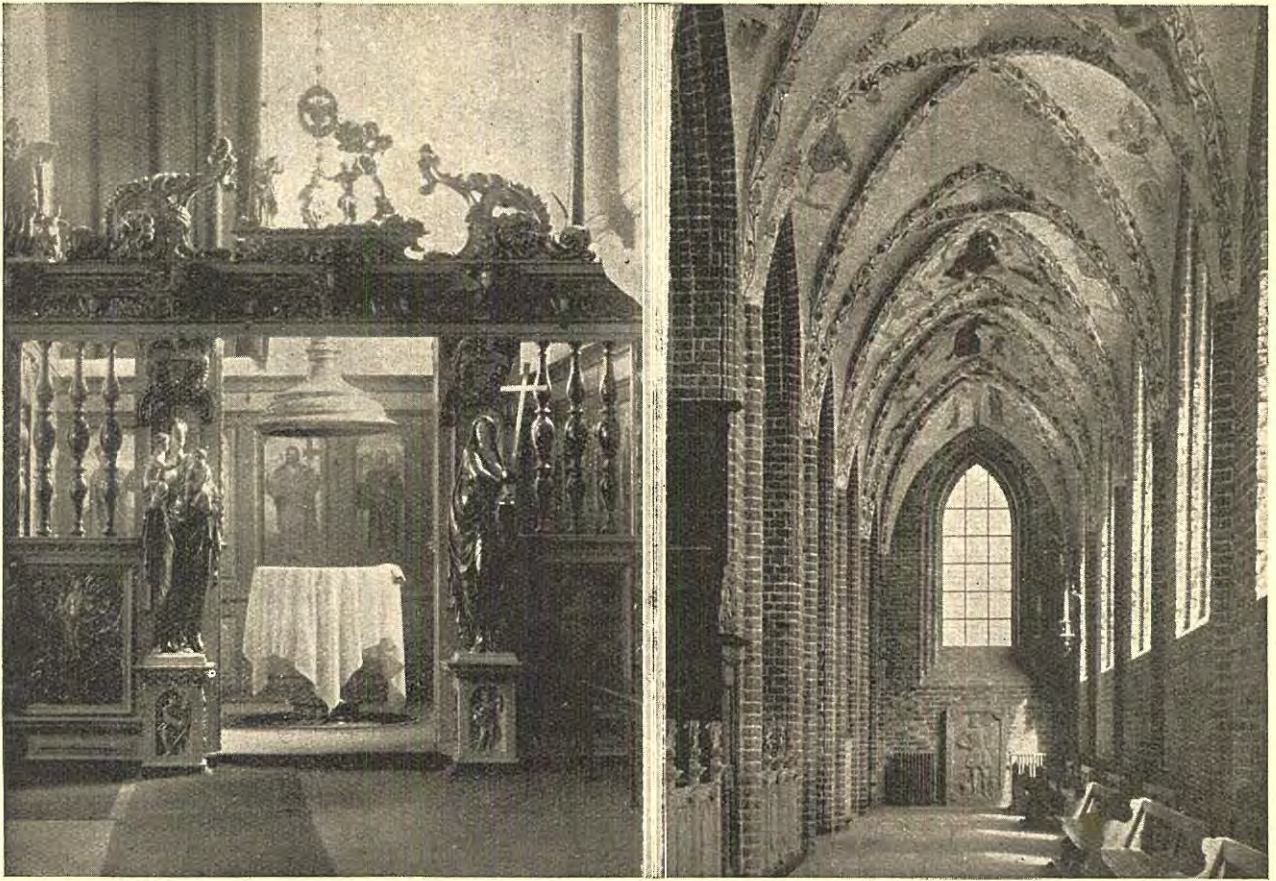
Kay Cár. Jensen.

Helsingør

Tlf. 97.

BYENS BEDSTE OG BILLIGSTE SPISESTED — DAGLIG KONCERT





Interiør fra *Sct Olai Kirke*. Døbefonden. Billedskærerarbejde fra Renaissance-tiden; ved Indgangen to Figurer symboliserende *Troen* og *Meineskekærligheden*, foroven allegorisk Fremstilling af *Johannes* der døber *Jesús*. Aaret 1741 lod Helsingør Borgere Træværket male og belægge med Guld, hvilket betragtedes som en meget stor Bekostning. Til højre ses Sideskibet i *Sct. Maria Kirke* med de pragtfulde middelalderlige Loftsdekorationer, der fornylig er bleven afdækket, ligesom Kirken i det Hele er ført tilbage til sit oprindelige Udseende, idet Kalkpudsens er fjernet.

en forøget Omsætning i Byens Handel, men Kronen og dens Afløser, Kronborg, betyder hyppige Kongebesøg og voksende Liv og Anseelse. De muntre Kongedage paa Kronborg præger ogsaa Byen, hvor et mylrende Havneliv fylder Gader og Havneplads. Pest og Svenskernes Besættelse af Kronborg virker ganske vist hæmmende paa Byen, men da den 1766 fik en rigtig Havn, gaar det atter fremad, og indtil vore Dage har Byen hævdet sig som Sjællands største Købstad næst efter København.

Men tillige som den første!

Helsingør er Sindbilledet paa den levende Historie. Krigsbulder, Brand, Plyndring og Pest, Besøg af Konger, Dronninger, Prinsener og Prinsesser, store Glæder og megen Sorg gaar som der røde Islet gennem Byens skiftende Liv, og over det hele Shakespeares Aand i Hamlets u dødelige Skikkelse!

Og atter her kan det siges, at det var den danske Skibsfart, som bragte os Handel, og som derved yderlig gjorde Helsingør, *Elseneur*, kendt over den ganske Verden.

Om Shakespeare selv har været i Helsingør, kan ikke afgøres, men Sandsynligheden taler ikke herfor. *Havde* han været der, vilde han, der

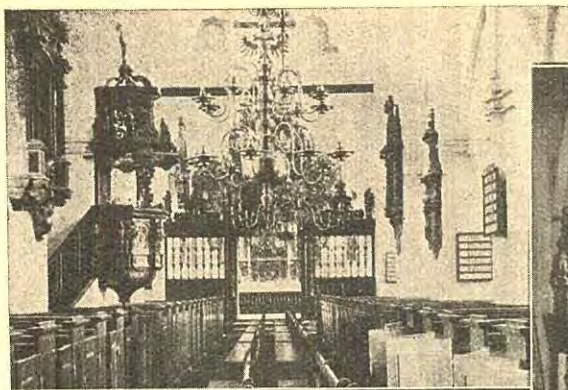
dog var saare kendt med Kronologien, Rækkefølgen i Kongerækken, og som har skildret sit Hjemlands Fyrster, den ene efter den anden, saa vilde han sikkert ikke have taget i Betænkning ved at nævne Tingene, altsaa ogsaa Kongen ved sit rette Navn. Thi Hoffet i Danmark paa den Tid, Frederik II's, var sandelig ikke en Myte blot, et Sagn hvorom man kunde digte frit og tage fejl af Tid og Sted; paa Kronborg formæledes i 1585, altsaa seks Aar efter dets Opførelse, den skotske Konge Jacob med Prinsesse Anna. Og en Begivenhed, der forefalder i Shakespeares egen Levetid, maa vel nok siges at være saa nær inde paa Livet af ham, at han ikke behøver at tage fejl. Nej, naar Shakespeare lader Hamlet foregaa i Helsingør, er det, som af andre paavist, sikkert af den Grund, at Byen allerede paa det Tidspunkt var en af de navnkundigste i Europa! Som Nøglen til Østersøen og Handelen paa dennes Kyster var der en kosmopolitisk By af Rang, et Singapore! eller Gibraltar! mod Nord, et Sted, som Alverdens Konger og Søfarende kendte enten af Navn eller personligt Besøg! Et Sted, der ved sin Historie og internationale Betydning i sig selv var den mest virksomste Baggrund. Hertil kom, at vi stod i den allerintimeste Forbindelse med England og Skotland, og at talrige Eng-



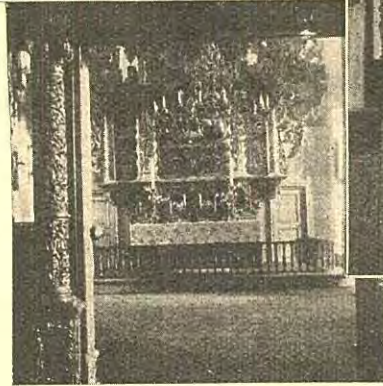
lændere og Skotlændere var bosiddende i Byen og regnedes mellem Byens Honoratiorene. Det er jo nemlig afgjort, at det ikke kan være *Hamlet*, der har bevirket den store Tilstrømning af Engændere og Skotter, altsaa er Sandsynligheden for, at det er omvendt, tilstede. Allerede 1510 havde Skotterne deres eget Alter i Byens Hovedkirke for den skotske Helgen *Sct. Ninianus*, og talrige Stednavne viser Størrelsen og Betydningen af den skotske Invasion. *Skottestrædet* er det nuværende *Bramstræde*, *Skottebakken* (nu Kirkegaard), *Skottehuset* (Stjernegade 29), og af Skattelsten ses alene i et enkelt Aar flere skotske Navne. Et helt Aarhundrede igennem beklæder for Eksempel den adelige skotske Slægt Lejel Embeder

som Raadmænd, Borgmestre og Toldere, og paa Stengade staar deres gamle Gaard (Nr. 74), ligesom Slægten har et pragtfuldt Epitafium i Kirken. Paa Shakespeares Tid og Tiden derefter finder vi engelske Navne som *Richardus Wedderhorns Vinstue* (Stengade 55) og *Gertrud Engelsskvindes Hus* paa Hjørnet af Skottestrædet. Her boede engelske Skuespillere og sværmede for Værtindens Datter *Elsabe*, hvorom *Bauditz* har skrevet: »Komedie paa Kronborg«, og en Engländer eller Skotte vilde saaledes udmærket føle sig hjemme i denne kosmopolitiske By.

Men Shakespeare kunde meget let faa en grundig Beskrivelse af Byen, Slottet og dets Omgivelser, thi i 1556 gæstede hans Ven og Samtidige Skuespilleren *Kemp Helsingør*, og flere andre Skuespillerselskaber optræder her i dette Tidsrum, og blandt disse var flere af Shakespeares



Øverst. Hovedskibet i *Sct. Olai Kirke*. Prædikestolen fra *Frederik III's Tid*. Nederst: Det store pragtfulde, ud-skaarne Alter.



Til højre: Sideskibet i *Sct. Olai Kirke*. Støtten til venstre er *Herluf Trolles*, og bærer endnu hans Navnetræk og Vaaben skaaret i Eg

Fæller. Disse Forhold ligger klart belyste og fortjener et særskilt Afsnit, men saa meget kan siges, at Shakespeare, der i sine Arbejder var en Mand af store Linjer og aldrig gik af Vejen for en direkte Skildring af en historisk Skikkelse, ikke kunde lave faaet den samme Handling ud af det, hvis han havde ladet den daværende Konge, *Frederik I*, være *Hamlets Fader*, og havde han været i *Helsingør* og Hoffet paa nært Hold, vilde han slet ikke kunne have begaaet den Handling, men lavet et historisk Skuespil. Da han samtidig, med sit Kendskab til *Hamlet-Sagnet*, véd, at *Hamlet-Skikkelsen* hører langt tidligere Tider til, bruger han ganske vist Motivet, men er selvfølgelig klar over, at *Kartover*, *Kanon*, *Kaarder* og selve *Kronborg* slet ikke kan forenes med *Sagnet* *Hamlet*.

Men da saa godt som alle hans Stykker fore-

## JERNBANEHOTELLET HELSINGØR TELF. Nr. 4 og 768

ENESTE HOTEL MED UDSIGT OVED ØRESUND  
1. KL. RESTAURANT - BERØMT KØKKEN - UDSØGTE VINE

TELEFON 478

UNDER SAMME LEDELSE  
**SOMMARIVA**

TELEFON 478

SOMMERTEATER OG RESTAURANT

VED STRANDEN I MARIENLYST SLOTSHAVE  
BELIGGENDE MIDT I 5 TD. LAND SMUK GAMMEL PARK



gaar indenfor historisk bestemte Tider eller Samtiden, er det da kun naturligt, han henlægger Handlingen til en By, der har Aktualitetens Interesse og er kendt Verden over. *Købmanden i Venedig* er en Parallel hertil, og paa samme Maade, som Handlingen her lige saa godt kunde foregaa et andet Sted, lader Shakespeare en af Dattiden meget kendt Handels- og Søfærts By være Skuepladsen for en stærkslaet Handling, thi kun i saadanne Stæder er Plads, og kun her kan man lade Fantasiens spille og Handlingen faa ubegrænset Raaderum. Som Helsingør er Skibsfartens By, er Venedig det ogsaa, og begge Steder spiller Hændelser paa Søen ind, men Shakespeare, der, hvis han havde haft personligt Kendskab til Helsingør, Frederik II og Kronborg med Omgivelser, let vilde kunne have svælget i Sceneforandringer, nøjes med de laante Beskrivelser fra Vennerne. Og disse Beskrivelser har da været af en saadan Art, at de har kunnet inspirere.

Det er altsaa Skibsfarten, der i alleregentligste Forstand har henledt Shakespeares Opmærksomhed paa Helsingør, og altsaa den, vi kan takke for, at denne herømmelige Figur levendegøres i den danske Prins.

Livet i Byen gaar højt. Hollændere, Tyskere og Englændere fylder Byen, og mange af dem faar store Embeder. Dalere, Sterling og Døkater springer over Disken, og Lübsk Øl, Braunschwiger Mumme og ædle Vine ikke alene glider forbi som Fragt, men ogsaa i en bred Strøm gennem de helsingørske Vinhuses Stebe og Bowler Hvor Godtfolk er, kommer Godtfolk til, og da Frederik II paabegyndte Ombygningen af Krogen, fandt han det betimeligt at sende Magistraten et Brev, hvori han besværede sig over det forargeelige Levned,

som man illod at florere: »Utugtigt Levned af løsagtige Kvindfolk, som søger did mere end noget andetsteds formedelst de fremmede Søfolk, som kommer der i Sundet, Gud til Fortørnelse og ærlige Folk til Forargelse«. Han befaler, at disse Kvindfolk skal »stryges til Kagen« og udvises af Byen. Og hvis de da kommer igen, skal begge Øren skæres af! Hvis de da ydermere viser sig indenfor Byens Omraade, skal de bindes i en Sæk og fersænkes«!!

At det skulde være bleven bedre under Frederik II og senere, er tvivlsomt. Kongens overdaadige Drikkelag og Fester med Mad, Vin, Dans, Ridderespil og Fyrværkeri ved Fyrstebesøg og Formælinger er jo velkendte og var til lige saa megen Glæde for den hele Befolkning som for Hoffet alene. Af og til maatte der dog gøres noget, og saa hængte man et Par Slyngler eller brændte et Par Hekse, altsammen ogsaa til Menigmænds Fornøjelse.

Ved Christian IV's uheldige Krige med Sverrig om Magten i Østersøen led Byen en Del, men mest, da Svenskerne 1658 under *Carl Gustavs* Krig med *Frederik III* besatte Slottet og Byen. Ogsaa den skaanske Krig og den store nordiske under *Frederik IV* bragte den mange Trængsler. 1731 er der af næringsdrivende Borgere kun 350 i Staden, desuden »de øresundske og andre kgl. Betjente« o. s. v.; henved et Hundrede af Borgerne holdt Køer, hvilket giver et ganske karakteristisk Billede af Forholdene.

Men atter er det Skibsfarten, som er Helsingørs Redning. Danmarks voksende Skibsfart bringer ogsaa Guld til Helsingør og dermed Velstand, og Slutningen af det 18. Aarhundrede kan betegnes som en Guldalder for Byen. De store Kolonikrige mellem England og Frankrig, England og Hol-





land giver nye Chancer til den neutrale danske Skibsfart. Stolte Skuder ankrer paa Byens Red, og det er ikke alene Sundtold, som erlægges, danske Sejlskibe maa endnu som i gamle Dage ankre for Modvind. Ganske vist er vi naaet til den Tid, hvor i Realiteten de første Dampskibe har set Dagens Lys, men endnu er der langt til, at de kan faa nogen Betydning. Byens Udseende forædles, store og pragtfulde Bygninger opføres, saaledes som f. Eks. *Raadmand Dahl's* paa Stengade (1740), *Stephan Hansens*, Strandgade (1760), *von Oesten's*, Trentmartels og Putschers den staelige svenske Konsulatsgaard. Mest fremtraedende er vel nok *Jean Jac. Claessens* »Palæ« (1791) ved Strandgadens østre Ende. Ogsaa Slottet »Marienlyst«, der i disse Aar opførtes efter Tegninger af *Jardin*, fortjener at nævnes, ikke mindst fordi det er den berømte Frederik II's Pavillon, som derved ombygges (omtalt hos »Hamlet« som Haven, hvor Kongen hvilede ud).

I hvor høj en Grad Skibsfarten og Eegivenhederne til Søjs præger Byen, ses bedst i ovenforomtalte Claessens Skæbne. 1791 blev han Indehaver af Byens største Skibsklarererforretning »Salig Arent van Deur's Enke & Co.« og drev i de følgende Aar desuden Proviantering af Skibe, Rebslaaeri, Skibsværft og Ankersmerie, foruden at han omgikkes med Planer om Anlæggelse af en ny Havn ude ved Søndre Strandvej. Han havde mange Skibe i Søen og ejede flere Gaarde i Byens Nærhed, ligesom han beklædte flere høje Tillidshverv i Byen. Men med Fastlandsspærringen under Napoleonskrigene og Danmarks Stilling her til kom Omslaget, der i Bund og Grund ødelagde det mægtige Handelshus, saa alt maatte sælges og splittedes for alle Vinde.

Men atter løfter Skibsfarten og Øresundstolden Byen ud af Dødvande, og i Tiden til op imod 50-erne, da Sundtolden inddrages, sætter den sit

Præg paa Byen. Efter Sundtoldskonferencen i København 1856 undertegnedes Aaret efter en Generaltraktat om dens Ophør, hvilket indbragte Staten over 30 Millioner Kroner. Man skulde synes, at Toldens Ophør fuldstændig vilde have læmmet Byen, og en Tid saa det ogsaa saadan ud, men endnu pløjede danske Sejlere Havet og lagde af og til Ei for at vente paa Vind eller provianteres, og paa samme Maade gik det fremmede Skibe, saa stadig er det Skibsfarten, der gav af sit Behov eller Overflod.

Derimod blev paa en Maade Tekniken Aarsag til Byens Stagnering, det var Overgangen fra Sejl til Damp, der betød et føleligt, eller paa det særlige Omraade, katastrofalt Slag. Aar for Aar tog Sejlskibenes Antal af, og Dampernes steg. Dampene sejlede forbi, og Købmandshusene lukkede, eet efter eet.

Men endnu engang skulde det blive Skibsfarten, som blev Helsingørs Redning!

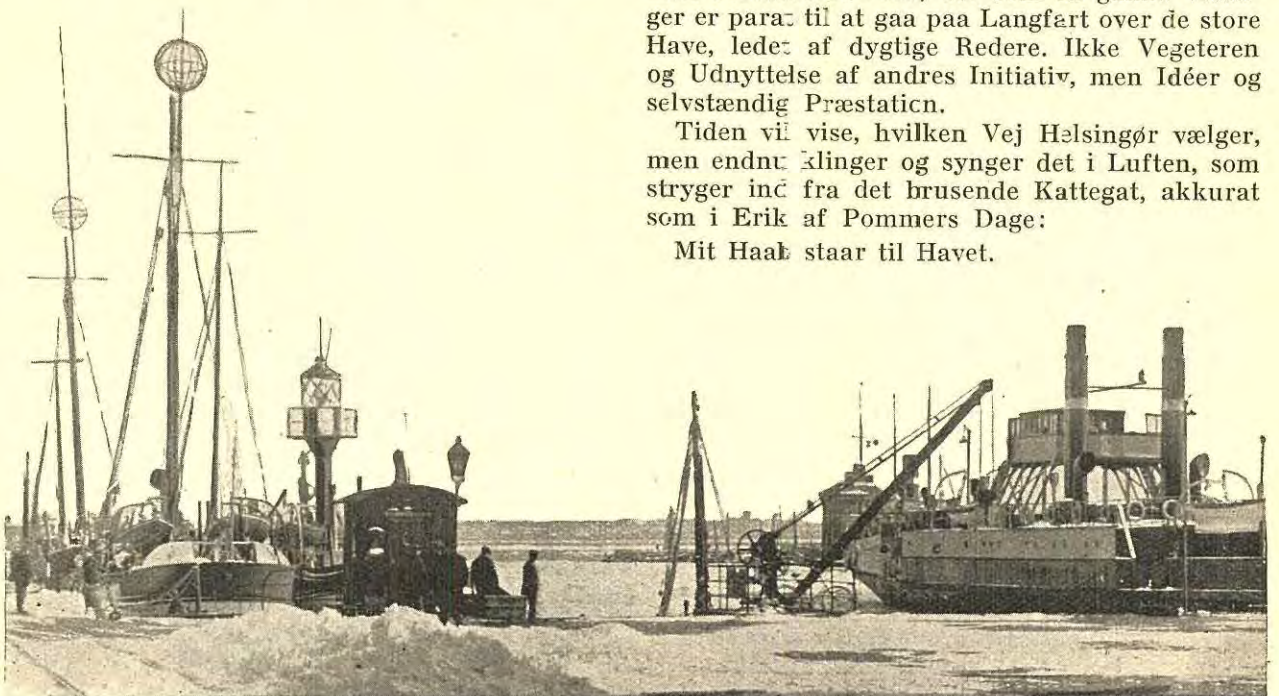
Dog Kapitlet om Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri er et Afsnit for sig indenfor Byens Historie, og derom paa en anden Plads.

Den Stilling indenfor Trafikvæsenets Omraade, Helsingør med Rette kunde tilkomme, fik den aldrig. København tog baade Skibsfarten og Transithandelen og Trafiken østpaa. Man har opkastet det Spørgsmaal, om ikke Helsingør havde staaet sig ved at forblive den gamle, hæderværdige By med de stolte Minder: Slottet, Hamlet, de gamle Huse og — et mordænt Badested; men sikkert er det, at eet af to vilde have været det rigtige. Enten Fortidsminderne og den mulige Guldfloed, som kan rinde af saadanne, eller aaben Kamp om mulige Chancer: Havn, Trafik, Fiskeri, Lufthavn og stor selvstændig Skibsfart.

Men deril kræves et stærkt og initiativrigt Borgerskab — og først og fremmest Sømænd. Ikke Søfolk, der kommer i Land for en glad Aften, men bosiddende Folk, der som de gamle Vikinger er parat til at gaa paa Langfart over de store Have, ledet af dygtige Redere. Ikke Vegeteren og Udnyttelse af andres Initiativ, men Idéer og selvstændig Præstation.

Tiden vil vise, hvilken Vej Helsingør vælger, men endnu klinger og synger det i Luften, som stryger ind fra det brusende Kattegat, akkurat som i Erik af Pommers Dage:

Mit Haab staar til Havet.





# Kong Erik af Pommern.



Kong Eriks Segl.

**E**RIK AF POMMERN, Konge af Danmark, er først af de seneste Historikere (f. Eks. Kr. Erslev) draget frem fra den Skammekrog, hvori tidligere Slægtleds Omdømme havde sat ham. Nu senest ved 500 Aars Jubilæet er han bleven hædret som Byen Helsingør's Velgører, og det er, hvad Offentligheden. Folk i Almindelighed har faaet at vide om den Ting.

Men paa en Tid, hvor Genforeningsmonumenter rejses Landet over, og hvor Hundred Tusinder valfarter til Helsingør, skal det siges her paa dette Sted, at vi er som Folk, som Nation endnu langt fra at have vist vor Skyldighed mod denne Regents Minde — —

*Thi Kong Erik af Pommern, Konge af Danmark, er alt i alt, set med en Danskers Øje, en af vore betydeligste Skikkelser, alle Forhold medregnet, maaske den danske, den mest klart-seende og mest villende af alle danske Konger.*

*Kong Eriks Fortjenester er mange og store, saa store, at det paatænkte Genforeningsmonument før eller senere maa faa en Gentagelse i et Mindesmærke for Erik af Pommern.*

Thi Kong Erik af Pommern maa ses ikke alene i den nye, klare og retfærdige Belysning, hvori vore Dages Historikere har stillet ham. Hans Gerninger kan nu bedømmes under eet selv af en Lægmand. *Det er ikke nok at samle historiske Kendsgerninger, man maa rent psykologisk betragte Mandens samlede Indsats, og taget under eet viser hans Storsyn sig med næsten uhyggelig Klarhed.*

Hvor har vi dog gjort denne Mand Uret, ikke mindst formodentlig fordi han hidtil bedømtes i Skyggen af sin Frænde Dronning Margrethe! *Men hvor har dog hans Storsyn og Alsidighed været forud for sin Tid!*

Allerførst dette, at han i Aaret 1424, altsaa ca. 500 Aar før »Genforeningen« med Sønderjylland fandt Sted, indankede netop Spørgsmaal til Sønderjylland til Afgørelse for en international Domstol — og virkelig fik Sønderjylland, »det ganske Land« tilkendt Danmark »til evig Tid«.

Ikke ved Strid og ikke ved List, men med retslige, gode danske Beviser, tilkendtes Sønderjylland Danmark ved en Kendelse, fremsagt af tyskromersk Kejser Sigismund tillige med »talrige Fyrster, Prælater og Lovkyndige«, den Tids højst ansete Domstol i slige Sager.

Lad os give Erik af Pommern, hvad hans er! Lad os hylde ham i Sommer, for hvad han betyder for Helsingør, men lad os her i korte Træk ridse op, hvilken Stormand han var for Danmark!

Thi foruden det, at han, omend han fulgte hendes Politik her, straks indsaa det umulige i den umulige og meningsløse skandinaviske Union, som hans Fostermoder Dronning Margrethe saa stærkt er berømmet for, og straks vendte sit Blik mod Syd, viste, saaledes som Tiden gav ham Ret, at han havde set rigtigt.

Men ikke alene om Sønderjylland, »Danmarks Hjærte«, tog han ømt og varmt, ham var det,



der aabent og klart brød med Hansastæderne, fratog dem deres altoverskyggende Rettigheder i de danske Købstæder og lagde Grunden til den danske Købmands Forret og Handels paa Danmark ved at give Kjøgstæderne *Privilegierne*.

*Han var Skibsfartens Mand!*

Den danske Sømagt og Handelsflaade faar af denne Regent, der saa sandelig ikke var nogen Sildeføding, men tværtimod af Holstenerne blev kaldt »Odderen, der ikke kunde faa Halen op af Vandet«, fordi hans Flaade til Skræk og Advarsel holdt Søen i maanedvis, *den danske Skibsfart faar af ham sine første og stærke Støttepunkter: Københavns Kongeborg, Krogen (senere Kronborg), Landskrona og Malmø*.

*Han fratager Roskilde Bispestol Købmandehavn og lægger den ind under Kronens Ejendom, gør med andre Ord København til Landets Hovedstad!*

*Han bygger den første københavnske Kongegaard og forstærker Absalons Fæstning.*

Hvorfor gjorde han København til Rigets Hovedstad?

*Svaret er: Det dybe Vand!*

*Han indsaa, først af alle danske Statsmænd, at Danmarks Vej, det er Havet.*

Og ingen tør benægte, at Kong Erik med sit Klarsyn, der gjorde Købmandehavn til Hovedstad, ikke skulde kunne have tænkt sig Betydningen af at have store Havne mod Syd, f. Eks. udover Flensborg endda en Havneby mod Vest som Modvægt mod Hanseaterne. *Husum* havde jo allerede dengang en meget betydelig Handel med Omverdenen, bl. a. Kreaturhandel. Og med Datidens lavtgaende Skibe vilde en eventuel Kanalvej gennem de lave og let oversvømmelige Marskegne til Østersøen ikke have været noget utænkeligt. Dronning Dagmars Dannevirke vold er jo et meget talende Bevis for, at man allerede flere hundrede Aar tidligere var indforstaaet med storstaaede Bygningsanlæg.

Hvorledes vilde Historien have tegnet sig, om man i disse Tider havde kunnet anlægge en stor og betydelig dansk Havn (eller et udvidet *Husum*) som *Modvægt mod Hamborg!* Alene Anlæggelsen 1621 af det nære *Frederiksstad* og dens Havn, viser hvilken Opmærksomhed man viste disse Egne.

*Øresundstolden!*

Paa det Punkt vil mange finde, at hans betydelige Indsats ligger. *Øresundstoldens Indførelse*.

I Kraft af sine Borge paa begge Sider af Sundet, Krogen og Helsingborg, kunde han hævde

Danmarks Overherredømme denne Alfarvej vedrørende, og hævdede den.

*Denne Øresundstold, gennem flere Aarhundreder Danmarks eneste sikre og stadig rindende Indtægtskilde, viser i et Pennestrøg hans geniale Statsmandsegenskaber.*

Men Kong Erik har Øjnene rettet langt ud over Landets Grænser. Sømand, som han er, en ægte Ætling af de gamle Vikinger, følger han med Interesse de paabegyndte store Opdagelsesrejser ude i Verden. Han træffer 1424 ved Kejser Sigismunds Hof Udsendinge fra den portugisiske Prins Henrik (*Søfareren*), og det vides (jvf. Prof. Larsen), at en anset dansk Søfarer *Valarte* (antagelig *Walther*) i Aaret 1448 som Kaptajn paa en af Prinsens Karaveller fandt Vej til Kap West paa Afrikas Kyst.

*Saa tidligt havde en dansk Konge Forbindelse med The Seven Seas!*

Hans Indsats paa dette Punkt kan praktisk talt siges at være intet mindre, end at *det var Erik af Pommern, som indirekte gav Anledning til Amerikas Opdagelse c. 60 Aar, før Kolumbus naaede derover.*

Sagen er i Korthed følgende: Prins Henrik, Søfareren, havde hidtil med sine Expeditioner haft Sydvejen om Afrika for Øje, men nu aabnede der sig pludselig Mulighed for ham til at finde *Søvejen til Kina nord om Europa*. Der gik paa den Tid det Sagn, at en saadan Rejse havde været foretaget, det var en Englænder *Mandeville's* Beretning, som laa til Grund herfor. Disse blev dog betragtet som vild Fantasi. Mere Tiltro fæstede han til den danske Geograf *Claudius Clavus*, hvis *Nordens Beskrivelse netop var udarbejdet paa Opfordring af Erik af Pommern* i Tiden 1424—1434. Dette Arbejde var næppe kendt udenfor Europa, men Kong Erik var jo ved sit Giftermaal med den engelske Konge *Henrik IV's* Datter kommen i Familie med *Kongen af Portugal, Johao I*, som var gift med Kong Henriks Søster. *Kong Johao's* næstældste Søn *Dom Pedro*, en Broder til Prins Henrik, Søfareren, traf sammen med Kong Erik under dennes Ophold hos *Kejser Sigismund*, og da han var i høj Grad interesseret i sin Broder Henriks Foretagender, er det kun rimeligt at antage, at Kong Erik senere har sendt ham en Afskrift af det Værk, han selv havde ladet udarbejde.

For Prins Henrik var det af stor Betydning at stifte Bekendtskab med dette Værk, thi her var Forhængen draget til Side for den Del af Verdenskloden, man i Sydeuropa kun kendte meget lidt til. Det hed sig nemlig bl. a. i Beskrivelsen





### Erik af Pommern.

Et af de III Gobeliner, som Kong Frederik II lod være, hvert forestillende en af de foregaaende danske Konger. Paa det ovenstaaende Billede af Erik af Pommern's Gobelin er Kongen, i Lighed med, hvad der er Tilfældet paa de øvrige, fremstillet med de mest fremherskende Træk fra hans Regeringstid symboliseret ved et eller andet. En opmærksom Jagttager vil let finde Kronen ved hans fod. Det er Danmarks Krone han gav tilkald paa, da man ikke vilde følge ham i Valget af Efterfølger. Ligeledes ses tilhøjre en Odder, der halvvejs er Trøbet op af Vandet, hvilket, som omtalt i Artiklen, sigter til hans langvarige Sotogter: „Odderen, der ikke kan faa Halsen op af Vandet“. Men den stærkeste Karakteristik har vi i den danske Faaede i Baggrunden. Her er med al Tydelighed understreget, at Kong Erik af Pommern: først og fremest var Søens Mand.



af Grønland (jfr. Prof. Sophus Larsen): »Øen Grønlands Halvø strækker sig ned fra et mod Nord utilgængeligt eller paa Grund af Is ukendt Land. Dog kommer, som jeg har set, de vantro Kareler stadigt ned paa Grønland i store Hærskarer, og det uden Tvivl fra den anden Side Nordpolen. Altsaa beskyller Oceanet ikke det faste Lands Grænse lige under Polarcirklen, som alle gamle Forfattere paastaar, og den ædle Ridder, Englænderen Johannes Mandeville, løj altsaa ikke, naar han sagde, at han fra Kina var sejlet hen ad en af Norges Øer til«.

*Han er den første danske Regent, der ansøger den da enevældige Pavestol om Tilladelse til Oprettelse af et Universitet i København!*

Og dermed var Grunden lagt til det Universitet, som senere Kristian I indviede.

Endelig lykkedes det Erik af Pommern at samle den danske Adel med fælles Front udadtil, netop ved Hjælp af det sønderjydske Spørgsmaal. Hvad der ikke tidligere var lykkedes, og heller ikke for Dronning Margrethe, lykkedes altsaa for ham. Og i danske Byer vil Borgerne i kommende Aar have Anledning til at mindes ham.

Det er saaledes ikke alene paa det ægteste danske Omraade, at han, skal vi sige, saa storpolitisk overlegent fremsynet paa Forholdene. Ogsaa kommercielt, søfarts- og søhandelsmæssigt, »byplanmæssigt« og kulturelt, han har gjort sig værdig til Nationens Tak.

Erik af Pommern var Søn af Hertug *Vartislaus* af *Pommern-Stolpe* og Marie, en Datterdatter af Valdemar Atterdag. Danmarks Dronning *Margrethe* var hans Moders Søster og Slægtskabet altsaa ikke fjernt. Det kan derfor ikke undre, at Dronning *Margrethe*, da hendes egen Søn *Oluf* døde 1387, udsaa sig Erik som Tronfølger. 1389 fik hun ham anerkendt og valgt som Konge i Norge, i 1396 valgtes han baade i Danmark og Sverrig, og paa Unionsmødet i Kalmar 1397 kronedes han paa een Gang som de tre Nordiske Rigers Konge. 1401 erklæredes han for myndig og ægtede faa Aar efter den engelske Konge Henrik IV's Datter, *Filippa*.

Endnu medens den gamle Dronning levede, maatte Erik naturligvis træde i Skyggen. Til Norge foretog han i denne Tid en længere Rejse og medtog fra sin kloge Fostermoder mange og gode Raad. 1412 døde Margrethe ombord paa et dansk Orlogsskib, efter Sigende af Pest, den sorte Død, som i disse Aar rasede over hele Europa, ogsaa Danmark, og lagde store Dele af Landet fuldstændigt øde. Dronning Margrethe, der, følgende Faderen, Valdemar Atterdags Poli-

tik, med List og Lempe var naaet saa vidt, maatte dog stadig udstaa Kampe med de holstenske Hertuger om Sønderjylland, og det var da under hendes Flaades Belejring af Flensborg, Døden indhentede hende.

Erik, der nu var eneraadende, fulgte vel nok hovedsagelig Linjerne for hendes Politik, men han synes alligevel mindre at være besjælet af Troen paa Varigheden af Sammenholdet mellem de tre Riger, end at være klar over, at Danmarks Gærde, det var Forholdet til Sønderjylland.

Man har i vore Dage fra visse Sider svært ved at forstaa Berettigelsen i Begrebet: gammelt dansk Land. Man hævder, at Danskhedens Ret kun naar saa langt, som dansk Tunge tales, men Konsekvensen heraf ses bedst i f. Eks. det uløselige *Ulsterspørgsmaal*, der betød intet mindre end Borgerkrig i det gamle Storbritannien. Ingen vil nu tidtids benægte, at de geografiske Forhold ogsaa spiller en Rolle. F. Eks. Skaane, Halland og Blekinge, som i gamle Dage ved de uhyre Skovbælter var skilt fra det nordligere Sverrig, kunde paa den Tid, ogsaa rent trafikmæssigt, lettere betragtes som danske Landsdele end svenske, men ingen vil kunne nægte, at trods de en vis Tid sproglig set var danske, saa var det kun »Naturens« Orden, at de blev svenske. Paa samme Maade var Sønderjylland fra Arilds Tid gammelt dansk Land, her taltes dansk Sprog, dømites efter Valdemars jyske Lov, Kirker og Navne var gamle danske, og ikke mindst havde Landet stadig været knyttet nær til Danmark, selv om personlige Aftespørgsmaal (Holsten) havde forplumret Spørgsmaalet en Gang imellem.

Kong Erik var da, som nævnt, klar over, at her var Danmarks Hovedhjørnesten og søgte straks, retfærdighedsfølsom som han var, en retslig Afgørelse. Dronning Margrethe havde blandt alle sine gode Gerninger utvivlsomt begaaet een Dumhed: For at faa Fred til at ordne Spørgsmaalet Sverrig, havde hun givet Hertug Gerhardt Sønderjylland som arveligt Len, og da nu Hertugens Efterfølgere paa Trods af Aftaler og Løfter havde ført Krig mod Danmark, mente Erik, med god Grund, at deres Lensret var forbrudt. 1413 gav det danske Danehof, hvortil Holstenerne var indstævnet, Kongen Medhold, og ved at opbyde alle tre Riger lykkedes det næsten Kong Erik, at vinde hele Sønderjylland tilbage.

Kong Erik kunde, stadig med god Ret hævde, at der overhovedet ikke eksisterede nogen Arveret i Danmark, saa at Schauenburgerne ikke paa nogen Maade havde Ret til Hertugdømmet. Og for yderligere at understrege denne Danmarks







Ret foreslog han, 500 Aar før den nu afgjorte Genforening, at indanke Spørgsmaalet for den tysk-romerske *Kejser Sigismund*.

Fra nu af er Kong Erik en af de interessanteste Skikkelser i den danske Kongerække. Klogt politisk har han holdt sig paa Rettens Grundlag og endda faaet Hansastæderne og den prøjsiske Højmester til at love sig Støtte, men Barn af sin Tid, foretager han, samtidig med at drager til Kejser Sigismund, en Rejse til det hellige Land for at bede for Danmark ved Kristi Grav. Dønningerne fra de store Korstoges Tid var endnu ikke hendøet, og kunde Vestens kristne Riger ikke erobre det hellige Land, saa kunde dog Regenten som ydmyg Pilgrim dvæle ved den hellige Grav og nedkalde Guðs Beskyttelse for hans Land. Uheldet vilde, at Kong Erik paa Rejsen blev taget til Fange af Saracenerne, vistnok ved Svig fra en østeuropæisk Fyrste, der havde ladet hans Billede male og sende det forud, og det var ikke faa Løsepenge, Kongen maatte betale for at slippe fri.

Kejser Sigismunds Kendelse, der, efter Tidernes Forhold er et storpolitisk Aktstykke, gav Kong Erik fuldstændigt Medhold, og *tilkendte Danmark Sønderjylland indtil Danevirke*.

Dette skete 1424. Og Kendelsen opbevares endnu i Rigsarkivet. Dette historiske Dokument, der mere end noget andet viser Kong Eriks Fortjenester, gengives andetsteds i Bladet.

*Kong Erik stod nu nær sine Ønskers Maal, og havde ikke andre Forhold gjort sig gældende, er det tvivlsomt, om Sønderjylland nogensinde var bleven fravristet Danmark.*

Men Kong Erik, der vilde sit Lands bedste og saa indadtil, interesserede sig for dansk Handel og Søfart saaledes, at det vakte Hansastædernes Mishag. Hidtil havde saa at sige al Handel paa Danmark været i deres Hænder, ja Pengene, der handledes for, var endda hanseatiske, idet Danmark ikke selv havde ladet »slaa« Mønt, og Kong Erik gav nu danske Købmænd og Byer Forret til Handel (Privilegier). Endvidere søgte han at modvirke de talrige hanseatiske Sørvøerier, der afstedkom talrige Strandinger og Vrag, ved at forlange alt Vraggods inddraget under Kronen. (*Begyndelsen til Hævdelse af Territorialgrænsen.*)

Hanseaterne stillede sig som Svar paa Holsternerne Side, 1426, og fra nu af gik det tilbage

med Eriks Magtstilling. Svenskerne har klaget over de store Udgifter og Skatter — og anden Hjælp — de maatte udrede til Hjælp til Kong Eriks Kampe, men Kong Erik klager (ifølge Huitfeldts Krønike) over, at 118 Mand er alt, hvad Sverrig stiller.

Tilsidst overvandt vel Kong Erik 1427 Hanseaternes Flaade og Aaret efter tilbageslog hans tapre Dronning deres Angreb paa København, men til Landis maatte Kong Erik 1432, og senere 1435 slutte Fred i Horsens, men hævdede dog Kronens fulde Ret.

Det kan ikke undre, at som Tiderne var og det voksende Danmarks Fjender talrige, at Uenighed kunde opstaa, ikke alene mellem Kongen og (det ligelædes voksende) Rigsraad, men mellem de nordiske Lande, hvoraf Sverrig var meget misfornøjet navnlig med de idelige Skatter. I 1436 tog Kong Erik Ophold paa Gotland, hvor han havde bygget sin faste Borg, Visborg Slot, og da Rigsraadet 1439 i Stødet for den af ham til Efterfølger udpegede Fætter Bugislav af Pommern valgte hans Søstersøn, den uduelige Christoffer (af Bayern), var Bruddet endeligt. I Sverrig havde Bønderne under Engelbrekt Engelbrektsson afrystet det danske Herredømme, men da den senere svenske Konge, Karl Knutsson, rettede et alvorligt Angreb paa Gotland, lod Eriks danske Sindelag sig ikke fornægte, og det lykkedes ham at overgive den til de Danske, som derefter havde Øen fast i over 200 Aar.

I 10 Aar havde han ført en Søkonges Tilværelse med Visby som Basis. Hans velbevæbnede Karaveller og Butser havde kapret mangan hanseatisk og svensk Skude (maaske en dansk imellem, som Tidens Vaner var). Men lige stolt og ukuelig var han.

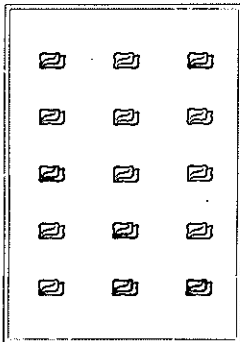
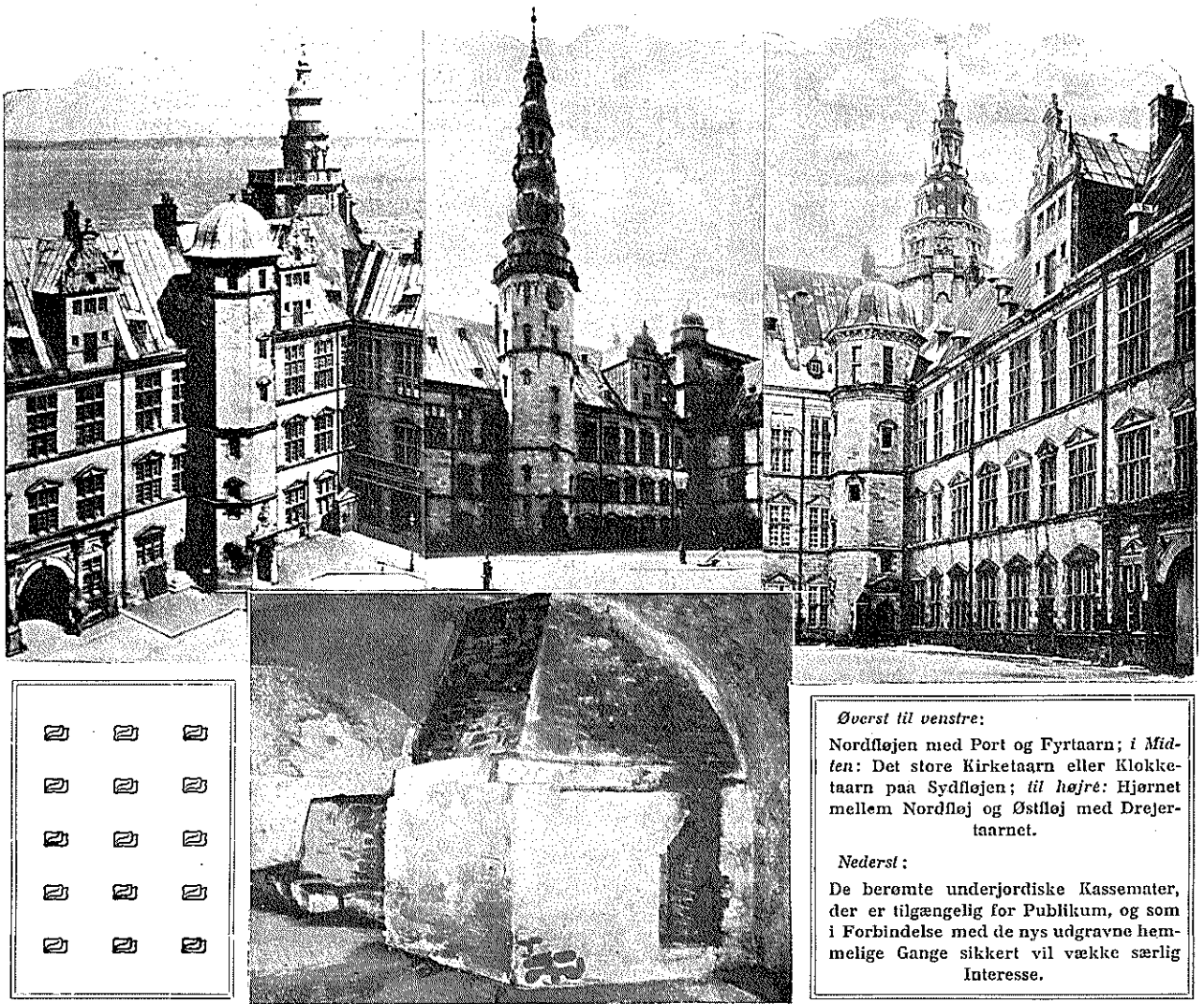
Ene, og miskendt af sit Land drager han til Pommern. Og i Hjemlandets Skove frister den fordums Kong Erik af Pommern Livet, levende hæderligt af at kriges med de rige Købmænds bevæbnede Karavaner, for tilsidst at dø i Fattigdom.

Den lille By Rügenwalde gemmer hans jordiske Levninger.

Hvad om det danske Folk rejste sin gode Søn, Danmarks gode Konge et Monument!

*Christian Bogø.*





*Øverst til venstre:*

Nordfløjen med Port og Fyrtaarn; i Midten: Det store Kirketaarn eller Klokketaarn paa Sydfløjen; til højre: Hjørnet mellem Nordfløj og Østfløj med Drejertaaonet.

*Nederst:*

De berømte underjordiske Kassemater, der er tilgængelig for Publikum, og som i Forbindelse med de nys udgravne hemmelige Gange sikkert vil vække særlig Interesse.

## KRONBORG

Det var Christian III, som ikke fandt Erik af Pommerns Krogen moderne nok som Fæstning, der indkaldte den sachsiske Fæstningsingeniør Hans von Diskow for at lade ham lede Arbejdet med at udbedre Fæstningen, og senere lod Frederik II Arbejdet skride videre frem. Men efter den lykkelige afsluttede Svenskekrig — og navnlig i Betragtning af den stigende Skibsfart — besluttede Kongen ikke mere at nøjes med at udbedre det gamle »Krogen«, men bygge en helt ny Fæstning, selv om man bibeholdt den gamle Borgs Fundamenter og Grundmure. Rester af disse kan endnu paavises i Kronborgs Murværk, f. Eks. i Nord- og Vestfløjen og det store firkanterede Taarn. 1574 begyndte Ombygningen, som forestodes af Bygmester Hans Paasche. Denne afløstes senere af den fra Belgien indkaldte Antonius von Obergen, og 1585 var Slottet færdigt.

Mester Antonius var en streng Herre, der egenmægtig under Kongens Bortrejse beklædte de røde Mure med graa Sandsten og derved i høj Grad fordyrede Bygningen og forsinkede dens Fuldfø-

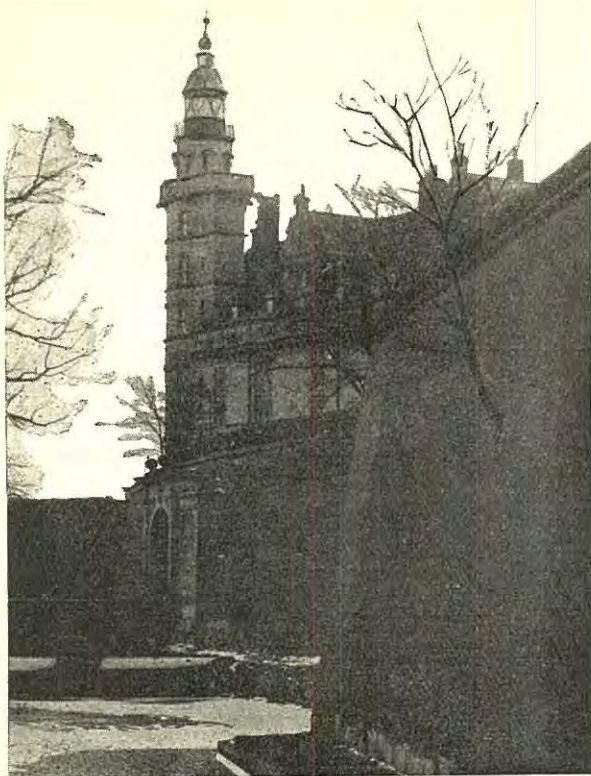
relse. Til Gengæld skabte han en Bygning, et Slot, som endda Samtiden berømmede som Europas smukkeste. I en af Murene lod Kongen indsætte en Sten, der fortalte om Bygningens Fuldførelse og samtidig paalagde alle at kalde Slottet Kroneborg og ikke Krogen som hidtil. Enhver, der overtraadte Paabudet, vilde blive straffet og idømt en Bøde paa mindst en Okse.

En Ejendommelighed ved Slottet er de udstrakte underjordiske Kassemater under Bastionerne og rummelige nok til at kunne huse en Besætning paa flere Tusind Mand. Uhyggelige og fugtige, som de er, har de dog i Krigstider tjent til Opholdsrum eller Fængsel mere end een Gang.

Oprindeligt havde Slottet kun tre Fløje, mod Nord, Syd og Vest, saaledes at man over den forbindende Bygning mod Øst havde fri Udsigt over Sundet og over til Skaane, og inde i Slotsgaarden opstilledes 1583 en mægtig Springvandsfontæne udført i Bronze af *Georg Labenwolff* i Nürnberg.

Christian IV var syv Aar, da Faderen døde. Senere, da han som Konge flyttede ind paa Kron-





borg, benyttedes særligt den nordlige Fløj som Bolig, og en Del Loftsmalerier, Karme og Kaminer fra den Tid er endnu bevaret. Kirken i Østfløjen var rigt forsynet med udskaaret og dekoreret Træværk, Stolestader, Pulpitur og Kongestol, altsammen endnu bevaret. Derimod brændte det meste af Kronborgs Indre 24. Septbr. 1629, ogsaa de fleste af de uerstættelige Gobeliner, Frederik II havde ladet udføre. Af disse Gobeliner med Fremstilling af 11 danske Konger forud for Frederik II, opbevares endnu nogle faa Stykker i Nationalmuseet. *Maaske var der nu ved Militærets Forflyttelse og Søfartsmuseets Udvidelse Anledning til at føre dem tilbage til deres oprindelige Plads!*

Branden kom forøvrigt saa pludselig over de kongelige Beboere, at selv Kirstine Munk, som laa i Barselseng, kun med Nød og Næppe undkom. Med stor Energi søgte Christian IV trods de pengeknappe Tider at føre Slottet tilbage til sin oprindelige Skikkelse, hvilket ogsaa til Dels lykkedes. I mange Aar var Kronborg Bolig for Kongen, hvis fleste Børn er født her, og endnu lyser hans Navnetræk fra Gesimser og Mure. Herfra drog han ud paa sin kongelige Norrlandsfærd, og her gik han i Land ved Tilbagekomsten. Herfra modtog *Ove Gjedde* Danmarks sidste Hilsen i Form af en dundrende Salut, da han drog ud paa sit Togt til de fjerne Østens Riger, og herfra hilstes Fjenderne første Gang velkommen med danske Kugler. Kun altfor lidt fik Kronborg Lejlighed til at gøre sig gældende som Fæstning, hvilket hverken skyldtes Anlæg eller Besætning, men mangelfuld Bestykning.

1644 gik en hollandsk Flaade igennem og forenede sig med den svenske, og i 1658 maatte Kommandanten *Paul Benfeldt* overgive sig til

Svenskerne. Hvem husker endnu ikke fra Carit Etlæs meget læste Drengeroman om Svenskerne paa Kronborg Ole Steenwinckel's, Rostgaard's og Henrik Gerner's 1659 mislykkede Forsøg paa at tilbageerobre Slottet? Og hvem har ikke med Gysen betragtet den fugtige Kælderhvælving nede i Kronborgs Kassemater, hvor de stakkels Fanger efter utallige Pinsler som Tak for Forsøget henslæbte Maaneder i Mørke og knugende Stilhed fyldt af Helvedes Kvaler?

Og da Svenskerne efter Freden drog bort, tog de Springvandsfontænen med sig.

Christian V udvidede Fæstningsanlægene betydeligt, og flere Gange var Kronborg i Kamp med fjendtlige Flaader, saaledes med Englænderne og Hollænderne i 1700 og 1801.

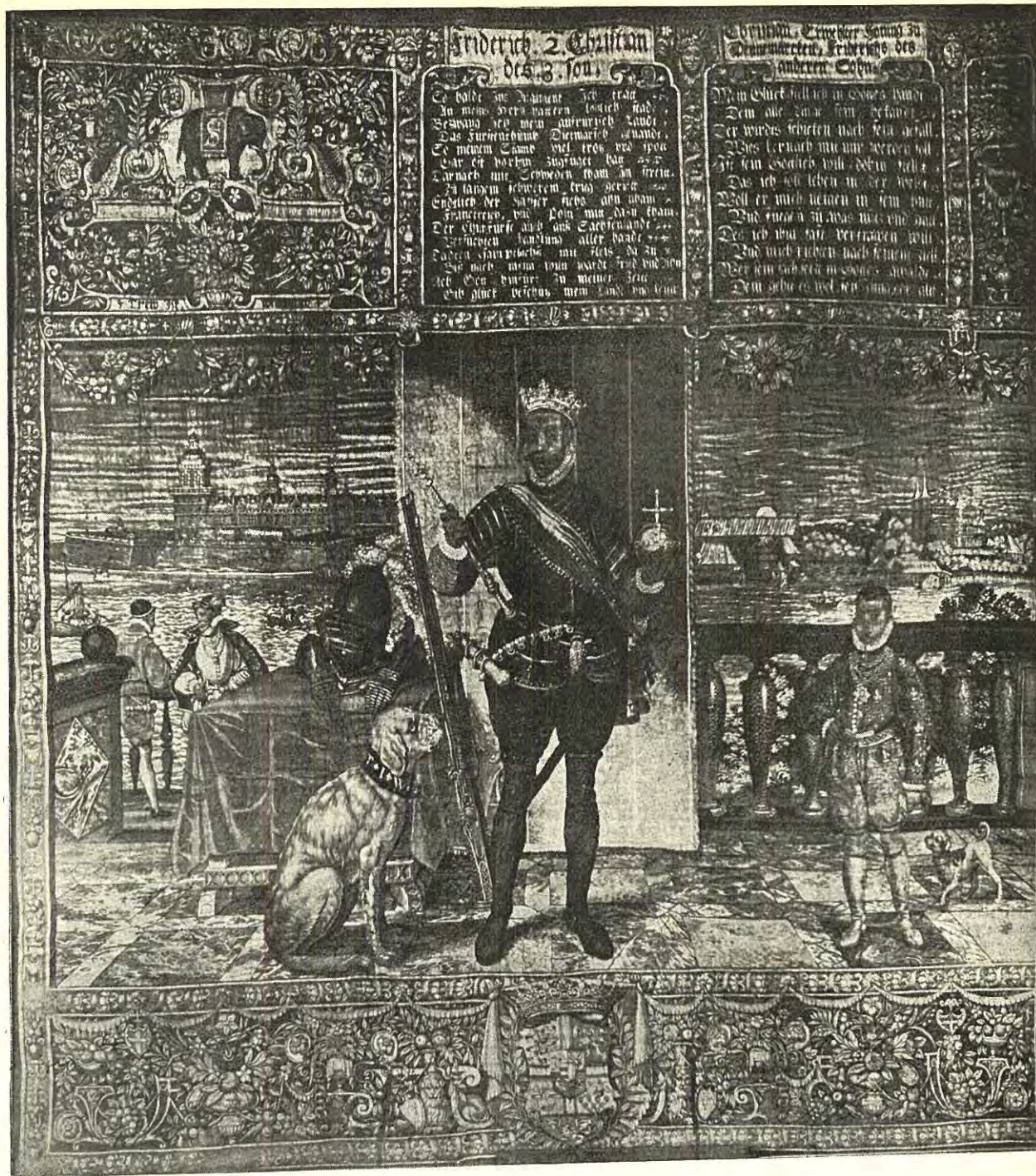
Har Kronborg gennem Tiderne ikke haft afgørende Betydning som Fæstning i vore Kampe, saa har det til Gængæld paa en forunderlig Maade været Symbolet paa Danmark og Vartegnet for danske Søfarende. Dets grønne irrede Tag og slanke Spir og Taarne, de grønklædte, munkestensrøde Bastioner og det smeldende Dannebrog paa den yderste Vagt-Bastion mellem mosgroede gamle »Brumbasser« var den kæreste Hilsen om Danmark, naar vi kom hjem og den sidste, naar vi drog ud.

Som Historien og Sagn lever bag Slottets Mure, blev det Baggrund for Verdens største Digters



Øverst: Fyrtaarnet ved Voldgraven med Indkørselen til Slottet; i Midten: Interiør fra Kronborg Kirke; forned: Indgangen til Kronborg Kirke.





### Kong FREDERIK II og hans Gobeliner.

Som bekendt lod *Frederik II* Kronborgs Bygherre væve en Række pragtfulde Gobeliner til Kronborg. De fleste gik tabt ved Ildebrand men enkelte reddedes, af disse bringer vi to, ovenstaaende og Erik af Pommerns. Disse Gobeliner som er af uerstattelig Værdi, hænger nu paa Nationalmuseet. Paa Gobelinen af *Frederik II*, ses denne alligemed sin Søn, den senere *Christian IV*. I Baggrunden ses *Kronborg*, med det store Spir, og nedenfor dette *Tycho Brahe*, et vennets Udslag af Kongens Forstaaelse af denne Mards Betydning for Danmark. Forøvrigt tilbragte *Frederik II* en stor Del af sine Regeringsaar paa *Kronborg*, hvor han levede et lykkeligt Familieliv med sin Dronning og Børnene, medens han, til andre Tider, med Venerne, Fyrster og Adelsmænd prokulerede til den lyse Morgen. *Frederik II* havde et større Meel end Dronning *Margrethe*, Nærdens Erhed. For ham var det: *Herredømmet paa alle de Kæve, der beskyller Danmark og Norge*. Og det lykkedes ham at raa dette Maal ved Hjælp af en stor og stærk Flaade, hvoraf store Afdelinger stadig laa uikommanderet paa Tøgt. Han holdt paa denne Maade Farvanderne rene for Sørovere, anlagde Fyr paa *Skagen*. *Anholdt og Kullen* og tvang fremmede Skibe til Erlæggelse af en højere Told og at stryge Topsejlet som Hilsen: *Tegnet paa det danske Herredømme til Søs: Kronborg. — Igen en Skibsfartens Mand!*

Fantasi og blev dermed alle Nationers aandelige Eje. Jævnside med at Alverdens Søfarende kender *Kronborg* i hvert Fald af Navn som Østersøens Vogter, har *Hamlet*s kikkelsens hemmelighedsfulde Manen hvisket det i Ørene paa den hele civiliserede Verden.

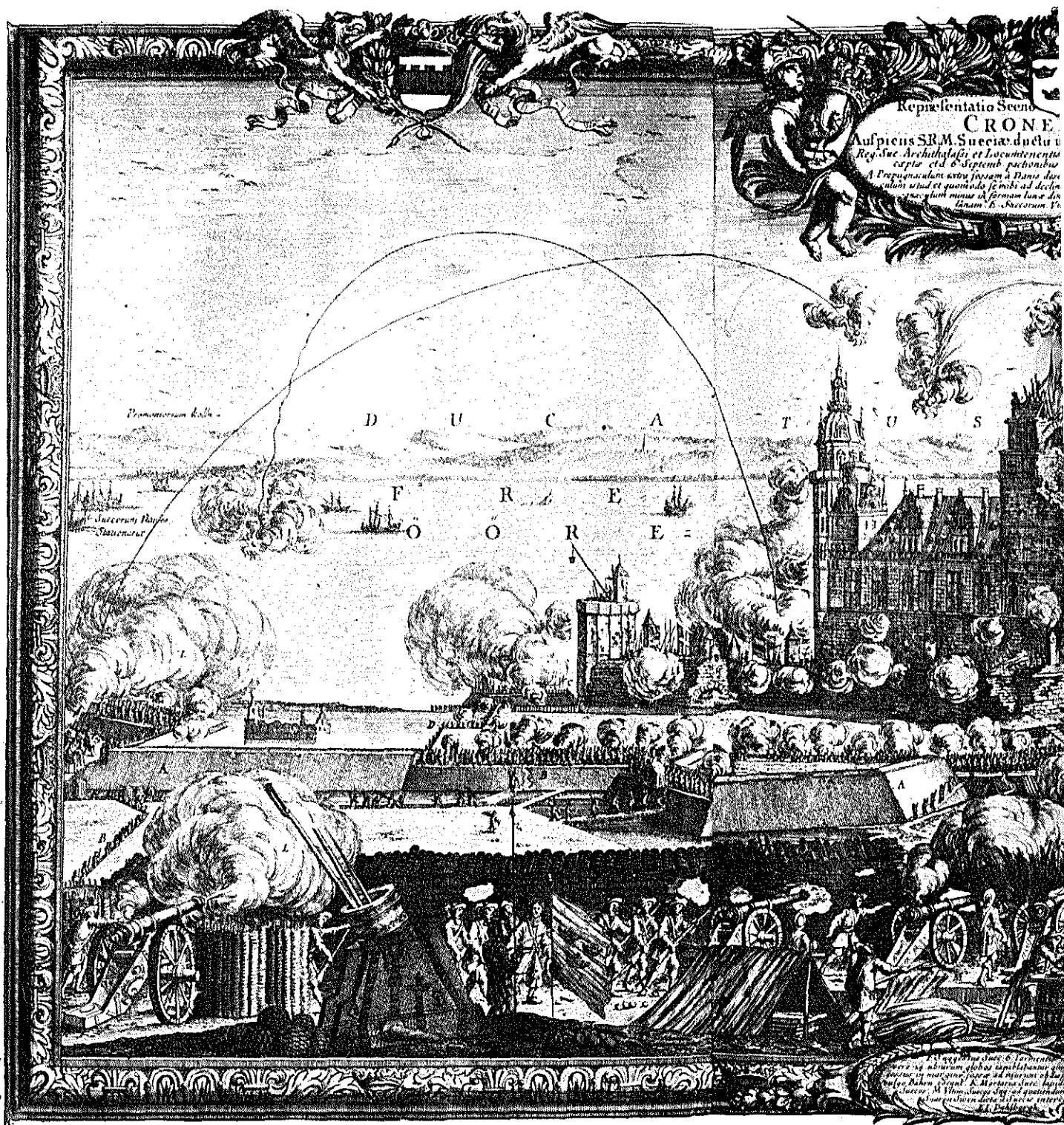
Og nu er *Kronborg* fuldt og helt givet den danske Nation til Eje. Lad da Slottet blive Samlings-

stedet for store nationale Fester, hvor Fremtidens fredelige Gerning kan søge Kraft og Styrke i Mindernes stolte og skønne Billedbog!

Men lad os først og fremmest faa Slottet helt og frit, som det Mindesmærke for Skibsfart og Søens Historie, det er i sig selv.

Og hertil tjener mere end noget andet, *Kronborg Museet!*





Ovenstaaende Kobberstik af den berømte svenske Ingeniør Officer *E. J. Dahlberg* viser den Belejring, som førte til Kronborgs Fald 1658. Dahlberg, der gjorde alle Svenskekrigerne i Tyskland med, som Generalkvarttermesterløjtnant, var den, som tilskyndede Overgangen over de islagte Bælter og som senere vilde have angrebet København med det samme, hvač der afgjort vilde have ført til Byens Fald. Dahlberg har efterladt flere Hundrede saadanne kunstnerisk udførte Planer og Stik.

Paa ovenstaaende Stik er Forgrunden optaget af den svenske Belejringshær og dens Artilleri. Mørsere og Kanoner udspyr Ild og Projektiler, og som det vil ses, er Spiret paa det store firkantede Taarn skudt ned, ligesom der er skudt en Bresche i selve Muren bag Slotsgraven. Læseren vil let i Forgrunden kunne skelne Enkelthederne og deraf følge Slagets Gang. Dækket af Skansekurve og opstillede Sivvægge tordner de svenske Kanoner løs, en enkelt Mørser i Forgrunden er holdt i Reserve, medens andre udspyr en Regn af Kugler og Jernblokke. Ved et Felt





vajer det svenske Flag med de tre Kroner; ved et Bord klinkes der paa Kronborgs Fald, og i Nærheden drager en saaret Krieger sit sidste Suk, hjælpeløs og forladt, udstrakt paa et Halmleje med en Tønde som Hovedpude.

Tilhøjre i Billedet skimtes Helsingør gamle Byport og flere sønderskudte Huse. I Billedets Mellegrund ses de svenske Regimenter at have erobret Udenværkerne og derfra rette Kancner og Bøsser mod Slotsvolden og dens Mure. Stormstigerne staar parat, men endnu er Slottet ikke fortabt, og Forsvarerne kæmper bravt. Saavel fra Volden

som fra Murenes Skydeskaar lyner Kanon- og Bøsseld, Forsvarerne skal ikke alene klare Angriberne fra Landsiden, men ogsaa dem ude i Øresund, hvor Fregatterne baade nordfra og sydfra bombarderer.

Som bekendt faldt Fæstningen af 3 Ugers Belejring, da ingen Undsætning kunde ventes, og et dansk Forsøg paa at tilbageerobre den ved Hjælp af Bønder og Borgere mislykkedes. Ved Fredsslutningen blev Slottet rømmet af Fjenden.



## Dronning Caroline Mathilde som Fange paa Kronborg.

Øverst: Karraværelset, hvor Dronningen sad længst, hvorfra hun stirrede ud over Sundet efter det ventende engelske Krigsskib, som skulde føre hende bort.



Nederst: De tilgitterede Vinduer i Østfløjen. Bag disse Ruder og Giltre sukkele Dronning Caroline Mathilde forgæves efter Friheden, og fra Bastionen nedeunder gav Skildvagtens Trin Genlyd mod de blylædfattede Ruder.

Mellem Kampe og Sejre, fjendtlig Besættelse og Sundtoldens gyldne Dage skulde Kronborg ogsaa opleve det at have indenfor sine Mure den skønne og uheldige Dronning *Karoline Mathilde som Statsfange*. Værelserne, som stilledes til Dronningens Disposition vises endnu og har Navn efter Begivenheden.

Karoline Mathilde var Datter af den engelske Prins af Wales, Frederik Ludvig, Georg II's Søn og Augusta af Saeschen-Gotha. Saa tidligt som i 1751, samme Aar som Karoline Mathilde fødtes, skal Georg II have lovet den danske Kong Frederik V en af sine Sønnerdøtre til Prins Christian. Ægteskabsforhandlingerne indlededes 1764 og den 8. November 1766 formæledes hun med den danske Kong Christian VII og blev kronet sammen med ham 1. Maj 1767.

For dette Barn, der kom fra et strengt alvorligt, næsten klosteragtigt Hjem, maa Forandringen have været en Ulykke. Det letfærdige danske Hof og Kongen selv, hvis Udskejelser var berygtede, maatte for dette rene Væsen aabenbare sig som et Helvede. Saa afholdt og saa anset var Hjemmet, hvorfra hun kom, at det i Skillingsviserne herhjemme ved hendes Ankomst lød:

kun kom fra England,  
derfra kun Engle komme kan,

Overhofmesterinden, Fru von Plessen, var ikke Situationen voksen. Istedet for at hjælpe med til

en Forstaaelse, opfordrede hun straks Karoline Mathilde til at møde Kongen med al mulig Kulde og Foragt. Barnet, der fødtes, den senere Frederik VI, bragte ingen Forandring, en saadan indtraf som bekendt først, da Kongen efter sin store Udenlandsrejse hjemførte *Struensee* som sin Livlæge.

Fra først af var Struensee klar over, at det tjente hans egne ærgerrige Planer bedst, om et bedre Forhold mellem Kongen og Dronningen var muligt, og hans Eestræbelser i saa Henseende kronedes med Held. Uagtet Kongen i sin sjøve Tilstand i og for sig ikke forandrede sin fornærmede Opførsel overfor Dronningen, afløstes denes hidtil kedelige og ensformige Liv dog snart af alskens Fest og Forlystelse, hvori hun var det straalende Midtpunkt. Tonen ved Hoffet var imidlertid ikke bleven bedre, men Tilliden til Struensee og der Taknemlighed, Dronningen havde vist ham, forandredes langsomt men uundgaaeligt til et Venskab, der tilsidst gled over i et direkte Forhold.

Politiske Forhold spillede ind, og hvad der hidtil var taalt, blev nu Anledning til Struensees Fald. Den Datter, Dronningen fødte Juli 1771, Louise Augusta, kunde kun gøre Forholdets Følger aabenbare, og Juristen Henrik Stampe, maatte i den paafølgende Skilsmisssag votere, at flere stærkere og overflødige Beviser, end der i denne Sag Hayes, kan vel næppe nogensinde ventes eller faaes i en Sag, som anlægges til at erholde Skilsmissseddom.

Sammensværgelsen ved Hoffet kom til Udførelse 17. Januar 1772 og samtidig med Struensee og hans Venner, faldt naturligvis Dronningen. Ordren til at fjerne hende fra Hoffet blev til under dramatiske Omstændigheder. Ved Midnatstid samledes Struensees Fjender i Kongens Forgemakker, hvorefter man trængte ind til den forskrækkede Konge. Under Foregivende af at en Sammensværgelse mod hans Liv kun kunde afværges ved at han øjeblikkelig sendte Dronningen bort og udstedte Arrestordre mod Struensee og hans Venner, tvang man ham Pennen i Haanden.

Og i en sildig Nattetime maatte Karoline Mathilde med sit lille Barn ved sit Bryst som Statsfange gøre Turen til Kronborg, hvor endda Kommandanten maatte stille sine Værelser til Disposition, indtil andet kunde ordnes.

Struensee's Opførsel og senere Skæbne skal vi forbigaa her, Ægteskabet med Kongen dømt opløst, og efter bitre Forhandlinger mellem det danske og engelske Hof, tilbagebetalt Dronningens Medgift. Den 30. Maj gik hun ombord i et engelsk Krigsskib, som første hende til Byen Hull. Men selv Barnet fratog man hende, og kun en smertefyldt Afsked med Datteren blev hende forundt.

Kong Georg II overtog selv Underholdningen af sin Søster og hendes Hofstat. Et romantisk og forvirret Forsøg paa at befri hende, planlagt af Englænderen Sir Wraxall, overflødiggjordes ved hendes pludselige Død.

Som ovenfor nævnt er næppe nogen uden-





DRONNING CAROLINE MATHILDE 1751 — 1775

The happy and beautiful English Princess (Sønsdatter of H. M. Geogr II) who became an unhappy Queen.

landsk Dronning modtaget med større Forventning og Glæde end netop Karoline Mathilde blev det af det danske Folk. Forholdet til Struensee blev bekendt, men atter slog Stemningen om og vendte sig særligt med Enkedronningen Juliane Marie.

Og det kan vel siges, at hvad man end maatte kunne indvende mod Karoline Mathildes Brøde, saa er den Skyld, andre havde deri, saa stor, at

den ulykkelige Dronnings Minde altid vil blive bevaret i nænsom Forstaaelse. Thi slettere og uslere Omgivelser end de, hvori hun modtoges som Danmarks Dronning, vil Historien lede længe efter. Og tilbage bliver ca Mindet om en lille og saare skøn Kvinde, der ved den rette Mands Side sikkert vilde have kunnet hævde den Værdighed, Grandessa og Charme, som var hendes lille kongelige Person beskaaret.



# Kaperdøgn og Kongedag i Helsingør, Sommeren 1808.

Af Kay Larsen.

Hvad talte man om i Helsingør i det Ferrrens Aar — man tør jo ikke sige: det Fandens Aar — 1808? Om den ulyksalige Krig!!! Om Røverskibene, d. v. s. de engelske Orlogsmænd, om vore egne Kanonbaade — og ikke mindst om Kaperne, for Helsingør var en Kaperrede af første Skuffe. Og saa blev der talt meget om det ventede Besøg af hans Majestæt, af Frederik den Sjette.

Det var nu sin egen Sag for Kongen at gæste Helsingør. Det var noget lignende som Christian den Niendes Besøg i Dybbøl Skanser 1864. Fjenden var saare nær. Næsten under hele Krigen laa der et engelsk Lineskib ved Helsingør. I Juni 1808 var der flere Orlogsskibe, men de havde ankret nærmere Kullen.

Takket være Kronborg, blev Fjenden holdt paa Afstand; dengang var Kronborg ikke en fredet Bygning med Musæum. Det var en *Fæstning*, en *stolt Fæstning*, den stærkeste i Danmark, Norge og Hertugdømmerne.

Som befæstet By stod København øverst, og Helsingør langt nede i Rækken, under Fredericia, ja selv under det fjærne Trankebar. Tillands var der fri Adgang, men paa Søsiden anlagdes det ene Batteri efter det andet. Og det vrilledes med væbnede Mænd.

Langs hele Kysten Nord og Syd paa var der Militærvagt, og Rytterpatrouljer travede Døgnet rundt ad de sandede Veje. Paa Kronborg laa 3 Batailloner af det rødkjolede Kronens Regiment og 1 Bataillon af norske Livregiment. Paa enkelte af Byens Skanser og ved Kronborg Kanoner stod det kongelige Artilleri, men de fleste af Byskanserne betjentes af det borgerlige Artilleri. Der var der talrige uniformerede Brænderkorps, Politiet og en Del kongelige Ryttere. Udfor Byen var der stationeret en Afdeling Kanonbaade, — og saa var der Kaperne!

Helsingørs Færgemænd og en Del Fiskere havde slaaet sig paa det autoriserede Kaperi. De havde ingen Uniform og ingen regelmæssig Bevæbning, — men det var Karle med Pistoier og Huggertter i tarvelige Livremme eller fantastiske Skærf. Der var barfodede Kapergaster og Gaster med Søstøvler og Kaperkaptajner med de allerfineste blanke Kvastestøvler fra Østergade og Vimmelskaffet, — ja fra London!

Der var Kaperførere med trekantet Hat og med Sluproere med Sølvskilt paa Hatten. Paa Sølvskiltet prægede den berømmelige Skudes velkendte Navn. Man kunde se Kapergaster med Gevær — og andre kom med Baadshage.

Borgerskabet syntes vel endnu, at den fine Portion var *Kongens Folk*, men den flotte Portion

var dog Kaperne, og mangen en Soldat og Matros ærgrede sig overfor Kvindekønnet og overfor Beværterne. Hvor de gav Skillinger ud, kunde det klinge med Dalere fra Kaperfolkene.

Det kunde være godt nok, naar Premierløjtnant den og den steg i Land og gik op i Byen, men der var mere »Spænd«, naar en Kaperfører gjorde det samme. Kom han gnaver og mut for at reparere, saa gav det dog Arbejde for Byens Folk, og kom han med en Prise, saa var han Øvrigheden velkommen og blev baaret paa Hænder af Menigmand.

Særligt Helsingørs egne Kaperhelte. Der var Bagge og Raaber og flere andre. Dertil kom Casper Wulffsen jun., Lind og nogle flere, som ofte havde deres Krydsplads i Sundet eller umiddelbart Nord derfor.

I min Bog om »Danmarks Kapervæsen 1807—14« har jeg fortalt om Kaperens store Betydning under Krigen. Her skal blot fortælles lidt om Røret i og omkring Helsingør i Sommeren 1808 ved den Tid, Kongen gæstede Byen. Kaperskonnerten »Mandal«, Casper Wulffsen, bragte i Juni Prisen, den amerikanske Tremaster »Merididu« ind til Helsingør, og gik saa Nord paa igen. Sammen med en anden Kaper tog han et svensk Fartøj, ladet med Mahognimøbler og andre gode Sager. Det skulde føres til København, forbi Helsingør, men det kom Wulffsen og hans Makker til at betale dyrt. Paa et hængende Haar var han aldrig kommet paa Kryds mere.

»Mandal« blev i Sundet angrebet af 9 Orlogsfartøjer, og da der næsten ingen Vind var, maatte Wulffsen tage Kampen op. Fra et engelsk Orlogsskib ved Hveen sendtes 4 armerede, tætbesatte Barkasser mod Kaperen, og Syd-Øst fra kom en engelsk Kanonbaad. »Mandal« vendte og stod for Sejl og Aarer Nord i; det var udfor Vedbæk. Da den var naaet udfor Nivaa, begyndte Skyzningen for Alvor.

Tropperne og Militsen i Land alarmeredes og samledes ved Sletten under Major v. Scholten. »Mandal« stræbte at naa op under det Batteri, der var anlagt ved Humlebæk, men forgæves. Wulffsen lod kaste Anker ud for Sletten ved Telegrafbakken omtrent 150 Skridt fra Land.

Kanonbaaden lagde sig 2000 Skridt derfra og skød løs, og der kom nu en Kanonbaad og tre Barkasser til fra et engelsk Orlogsskib, som laa ved Ramløse. Det blev 9 Modstandere med ca. 350 Orlogsgaster. Fra Humlebæk kom en Artilleriløjtnant til med en Haubitz og en Feltkanon, som kørte ned paa Stranden og deltog i Skyzningen. En Time efter mødte en Løjtnant med 2 Feltka-





Midt under Kampen spurgte Wulfsen sine Folk, om nogen vilde i Land; de svarede med et muntert Hurra.

noner fra Vedbæk; han fik dem kørt op paa Telegrafbakken og stemte i med i Køret. I Løbet af 3 Timer faldt der 200 Skud fra hver Side. En Deling Skarpskytter fra Sletten kom til og skød, naar de fjendtlige Fartøjer nærmede sig.

Midt under Kampen spurgte Wulfsen sine Folk, om nogen vilde i Land; de svarede med et muntert Hurra. Derimod kom fra Land en ung Artilleriofficer v. Recke ud til »Mandal« før at bistraa ved Skydningen. Det gik isvrigt godt nok.

Den ene Kanonbaad havde faaet en god Træffer i Agterstavnen, saa Splinterne var røget til alle Sider. Alle Karduser blev skudt bort, og der maatte ofres en Del Flag. Otte Mand sad i Krudtrøgen og syede Karduser af dem og fyldte dem.

Englænderne opgav Tanken om Entring, men søgte at ødelægge den velkendte Kaper. Heldet var ikke med dem, og da det luftede op ved 2-Tiden, trak Fjenden sig bort fra Kysten og drog hver til sit. »Mandal« var sluppet let; Takke-



lagen var noget forskuddt, men ikke mere end at den kunde gaa under Sejl og lægge sig for Anker for Natten under Humlebæk Batteri. Næste Formiddag repareredes Skonnerten i Helsingør. Mange af Folkene havde Strejfskud og Saar af Splinter, men ingen var døde eller haardtsaarede. I Land var en Soldat dræbt, 1 haardtsaaret og 4 lettere saaret.

— Adskillige Kaperfartøjer løb ud og ind i disse Dage, men »Mandal« var ved at blive Helsingørs Hjærtebarn. Alle i Byen kendte dens slanke Skrog og dens høje Rigning, og adskillige havde med Benndring set dens renskurede Dæk med de otte lange firepundige Kanoner.

Øvre paa Svenskesiden var der et Fartøj med et ondt Ry hos Dansken. Det var den stærkt bemandede Orlogsgalej, som paa den danske Kyst gik under Navnet »Gedebukken«, de danske Kaperes, Fiskærnes og de fredelige Kystfareres Skræk. Den kunde sejle som en Sørøver, ros bedre end en Kanonbaad, og tilmed havde den en vædderformet Stavn.

»Mandal« fik et Sammenstød med »Gedebukken« den 20. Juli paa en Fart fra København til Helsingør. Den blev straks om Eftermiddagen observeret fra Svenskesiden, og Landkrona og Helsingborg alarmeredes.

Vinden lagde sig mere og mere. »Gedebukken« var løbet ud fra Helsingborg og lagde sig med aabne Kanonporte og klar til Kamp ved Hveen. Fra Helsingør havde man set den forhadte »Gedebuk« løbe ud og den kære Skonnert »Mandal« komme op. Begge Skibe begyndte Skydningen paa lang Afstand. Vinden var ved at lægge sig helt, og Galejen lagde Aarene ud.

Den helsingørske Kanonbaadsflotille roede da ved Nitiden om Aftenen ud, — til Helsingørborgernes store Tilfredshed — dels for at støtte Wulffsen, dels for at afskære Galejen. Det engelske Linieskib kunde under de ugunstige Vindforhold ikke lette, men advarede Galejen ved Signaler. »Mandal« holdt sin Kurs, dog tættere under Sjællandskysten end før. »Gelebukken« fandt Stillingen uholdbar, vekslede nogle Skud med »Mandal«, — og vendte. Kanonbaaden fyrede paa den, og Svenskerne svarede med et enkelt Skud inden den søgte Havn igen.

En Timestid efter ankrede Kaperskonnerten ved Helsingør i Følge med Kanonbaadede.

Saaledes kunde Kaperne bringe Røre i Farvandet, og det var morsommere for Helsingør Folk at se ud over Sundet end at stirre i Aviserne i Skænkestuerne. Gangen havde Byen ikke sin egen Avis; den havde haft, og fik efter Krigen igen. Man var tilfreds med det trykte Nyt, Postvognen bragte fra Hovedstaden, »Dagen«, »Kjøbenhavns Skilcerie«, o. s. v.

Medens man i Helsingør rustede sig til at modtage Majestæten, pudsede Kanoner og Haandvaaben, og fiktede op paa Munderinger, gav Hestene den fineste Strigning, afrundede Skanser og skaffede fri Forplejning tilstede for Selvherskeren over de to Monarkier og de to Hertugdømmer, passede Kaperne deres Dont. Udbyttet var vel

sparsomt netop i de Dage, og det var igen Kaperfører Wulffsen, som vakte mest Opmærksomhed. Den 24. Juli tog han under Svenskekysten et Fartøj, ladet med Stenkul fra Höganäs. Besætningen flygtede i Land, hvor det svenske Militær trak Folkene op paa Stranden og sendte Skud efter »Mandal«s Baad. Det hvirvlede om Øerne paa de danske Gaster. Byttet var kun af ringe Betydning, men der var al Grund til at berømme Kaperens Mod og friske Paagaahed. Det kongelige svenske Militær ofrede en god Del Krudt, Kugler og Aarvaagighed paa dem.

Samtidig fik man i Helsingør Underretning om, at den forhadte »Gedebuk« under Fægtningen den 20. var blevet ramt. Det er maaske sandt, men Ønsker kan være saa stærke, at Sandheden maa bøde derfor.

Tiden for Kongebesøget var inde. Det var Meningen, at han skulde komme Mandag Aften den 25. Juli, og da Postvognen naaede Helsingør, bragte den intet Nyt om Forandring i Rejseplanen med ud. Kongen vilde køre ad Strandvejen til Helsingør. Derfra vilde han til Fredensborg og mønstre Husarer — og derefter til Frederiksværk og tilse Krudtværk, etc. etc.

Mandag Morgen kort før Daggry havde armerede Fartøjer fra de engelske Skibe været ved Kysten Nord for Kronborg. Ved Hornbæk havde de opsnappet en tom Galease, der skulde laste Brænde, og slæbt den med.

Op ad Dagen ringede Kirkeklokkerne og Flagen vadede paa halv Stang. Sølhelten, Prmljnt. A. C. Lütken blev begravet. Saluten drøede, Der var en alvorlig Stemning over Byen, ikke festlig Glæde over Kongebesøget. Af og til lød dumpe, fjerne Brag af Skud fra Skibene ved Kullen, — maaske kun Varsel- eller Signalskud, men hvem borgede for, at Majestæten ikke fandt Død og Undergang i denne udsatte By?

Henad Aften brød der et Tordenvejr løs, indledet af en kortvarig, mærkelig »Orkanvind«, der hvirvlede Sand og Grus op i Luften. Saa pladske Regner ned i stride Strømme. I flere Mils Omkreds blev de daarlige Landeveje næsten ufremkommeige. Der kom dog ogsaa snart Bud til Helsingør, at Majestæten havde søgt Ly undervejs. Først Kl. 12 om Natten kom Kongen til Staden.

Næste Morgen, Tirsdagen, var alle tidligt paa Benene. Mønstringen skulde begynde Klokken 6. Mange Øjne saa ud over Havet: Om den lede Britte skulde have faaet Nyt om Kongens Rejse og »allerhøjstammes« Ophold i Helsingør? Nogle tænkte saa smaat paa Bombardement. Men der saa ret fredeligt ud i Sundet. Kanonbaadene laa kampberedte, og Patruljebaade havde om Natten været ude at »observere«.

Før 6 stod Besætningerne paa deres Skanser og Infanterigarnisonen var opmarscheret paa Grønnehavn i stiveste Puds.

Paa Slaget 6 lød Kanonsaluten fra Kronborg og forkyndte Majestæten Komme til Grønnehavn. Trommer og Piber, Kommandoord og Raslen af Geværer afløstes af dyb Stilhed. Officererne sæn-



kede Sablerne, Fanerne bøjedes, og Borgermændene blottede deres Hoveder. Kongen med sit store Følge inspicerede sine røde Krigskarle.

De tre Batailloner af Kronens Regiment og Bataillon af norsk Livregiment blev nøje set efter i Sømmene, viste nogle Øvelser og »passerede Revue«. Af og til hørte man Kongen sige: »Det var godt Karle« og »I have gjort det ret godt«. Det tog 4 Timer!

Under aaben Himmel, i Skyggen af Grønnehaves Træer, indtog Kongen, Staben og de øverste Garnisonsofficerer en let Frokost.

Kongen inspicerede saa Kronborg. Det kongelige Artilleri skød nogle Skud ud over Havet i Retning af »Røverskibene«. Dernæst gik Turen til Skanserne. Det borgerlige Artilleri maatte vise Folkenes Færdighed og gjorde det til Kong Frederiks allernaadigste Tilfredshed. Alle Stæder blev der skudt. Kl. 12 kørte Kongen ad Strandvejen til Geværfabrikken og til det ny Batteri med de ny Skanser og først Klokkeren halv tre var Kongen tilbage.

Der var endelig Tid til Taffel. Ialt var der 44 »Opdækninger« for Følget og nogle Gæster

Den utrættelige sjette Frederik fortsatte saa Arbejdet; *alt* vilde han se. Nu gik Vejen om ad Strandgade til »Byens Batteri« og saa til Smedehavens og Skandsøres Batteri, som alle var besat af det borgerlige Artillerikorps. Skandsøre kunde glæde sig ved Kongens længste Ophold. Der var Vognene kørt op. Uden Hvil vilde Kongen videre til Fredensborg, men inden han kom afsted, blev der meldt ham om en mærkelig lille Begivenhed, der var foregaaet, medens Majestæten var paa Kronborg.

Alle havde været saa optaget af Kongen, Inspiceringen og Skydningen, at en Del af Slaverne havde set deres Snit til at luske ud, uset af Bevogterne.

Ved Skottets Østside laa to Drengene med en Baad. Det var Embedsmandssønner fra Kronborg; de havde set nok af Kongen og hørt nok af Skydningen — og var gaaet i Vandet. Netop som de var kravlet op i Baaden og havde faaet Skjorten over Hovedet, masede Slaverne ned fra Stranden og sprang i Baaden. Ote af de stærke-

ste Slaver tog den i Besiddelse og væltede Resten tilbage paa Stranden eller i Vandet, og saa stødte de fra Land. Drengene gav sig til at raabe efter Hjælp, men fik Knubs og onde Trudsler, og mens de fortumlede trak Bukser og Trøje paa, roede Slaverne af alle Kræfter over mod Svenskesiden.

Fra Kanonbaadene kunde de ikke ses — og fra Fæstningen blev de ikke set. En gammel Fisker havde hørt Raabene, og da han lidt efter sejlede forbi Wulffsens Priseskib, raabte han Styrmanden an. Ingen kunde se, at det var Slaver, der var ude; de havde kastet Trøjerne i Vandet, men da Styrmanden i Kikkerten saa deres elendige Roning, usøvante Adfærd og illsomme Stræb efter at naa Svenskesiden, kommanderede man Sluppen frem og sprang i den med nogle raske Folk. Huggarter og Pistoler var rede, og et Par Geværer toges med. Og saa begyndte der en Roning!

I Land og paa Skibene bemærkede man Jagten — og fulgte den spændt. Der kunde for Drengenes Skyld ikke være Tale om Kanonskud; det gjalt nu, om Kaperne kunde naa dem. Slaverne havde kun det korteste Stykke tilbage. Der blev roet paa Kapersluppen, saa Knoerne blev hvide! Og »Jagten« lykkedes! Kaperstyrmanden sendte en Kugle efter Slaven, der stod til Rors. Han faldt ned i Baaden med Kuglen i Skulderen. Der blev Tummel og Halløj; nogle tabte Aarerne, og inden de kunde komme til Rette igen, var Sluppen dem paa Siden.

Fra Svenskesiden var Militæret kommet frem og begyndte at skyde efter Baaden, men Kaperne havde i Hast taget Drengene ombord og Baaden paa Slæbetov — og saa gik det tilbage til Danskysten. Styrmanden sad skævt paa Toften med Rorpinden i den ene Haand og Pistolen i den højre, om Slaverne skulde »have mere«.

Kaperne fik ogsaa Del i Majestædens Naade paa denne Kongedag i Helsingør. Da Styrmanden havde afleveret de to Drengene, Baaden og Fangerne paa Kronborg, blev det meldt Kommandanten, som da var hos Kongen paa Skandsøre. Kongen fik Meldingen og udtalte allernaadigst sin Tilfredshed med Kaperstyrmandens Adfærd.

Saa kørte Kongen til Fredensborg, og mangan en mødig Mand i Helsingør tog sig et godt Hvil.

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT





Direktør E. F. S. Lund, Museets Grundlægger og den ivrige Forkæmper for Slottets Bevarelse som historisk Minde — og for Militærets Fjernelse.

# Kronborg- Museet.

Sukkere og mere værdig Anvendelse af Kronborg end som Musæum for Dansk Søfart kunde ikke tænkes. Længe var de Kronborg Kanoner med i Legen, mangt et cystert og djærvt Ord har de talt, men nu er deres Munde forstummet. Tilbage fra Kampenes Tiid og Sundtoldens gyldne Dage er Mindet — og Slottet, det dejlige.

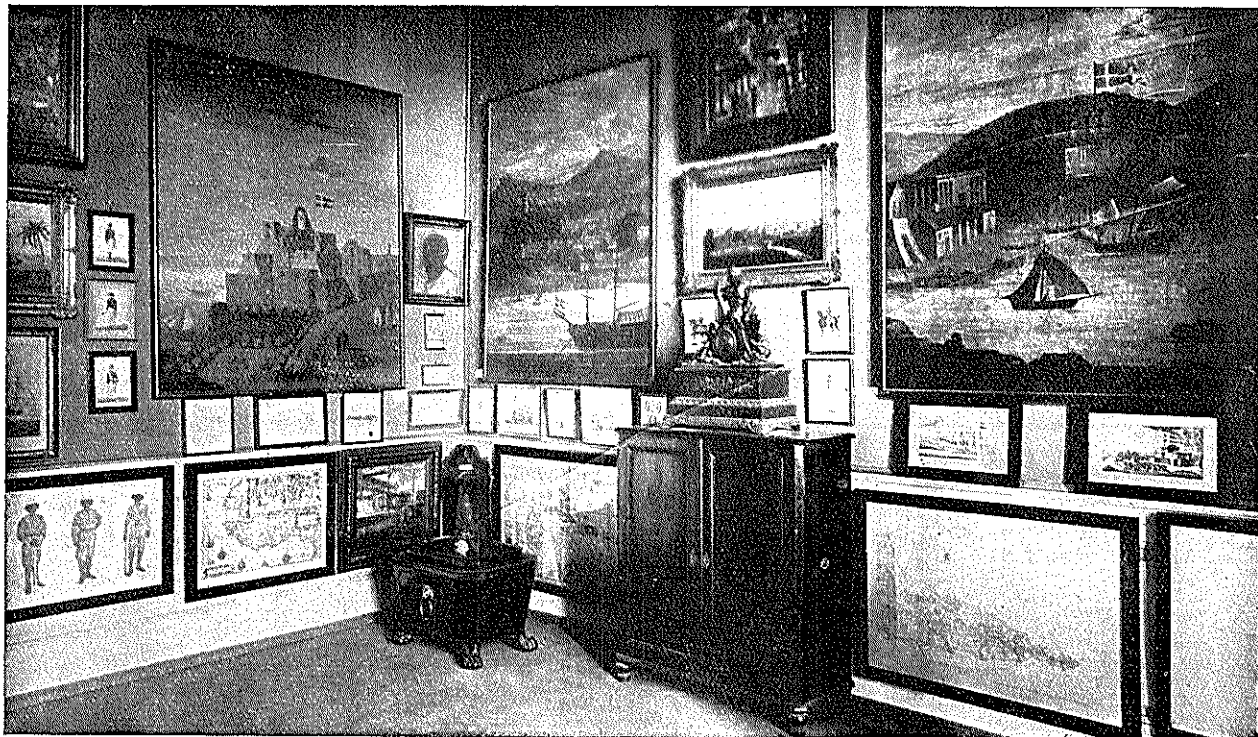
Ingen kunstelskende kan blive træt af at lade Øjet hvile i dets skønne Linjer og i de stemte Farver i Bastioner, Voldskrænter, Mure og Tage, men som et forjættende Blink glimter det i de smaa blyndfattede Ruder, thi herinde bag samles nu Minderne fra de svundne Storhedstid.

Fra en ringe Begyndelse er det lykkedes Museets Skaber, Direktør E. F. S. Lund, at samle mange og værdifulde Sager. Rigere og rigere bliver Samlingerne, og Skibsfartens ledende Mænd

har Gang paa Gang beredvilligt ydet deres Støtte til dette nationale Værk. Eller rettere uden deres forstaaende Offervillighed og Medvirken havde det aldrig kunnet blive, hvad det er, og hvad det i Fremtiden bør blive.

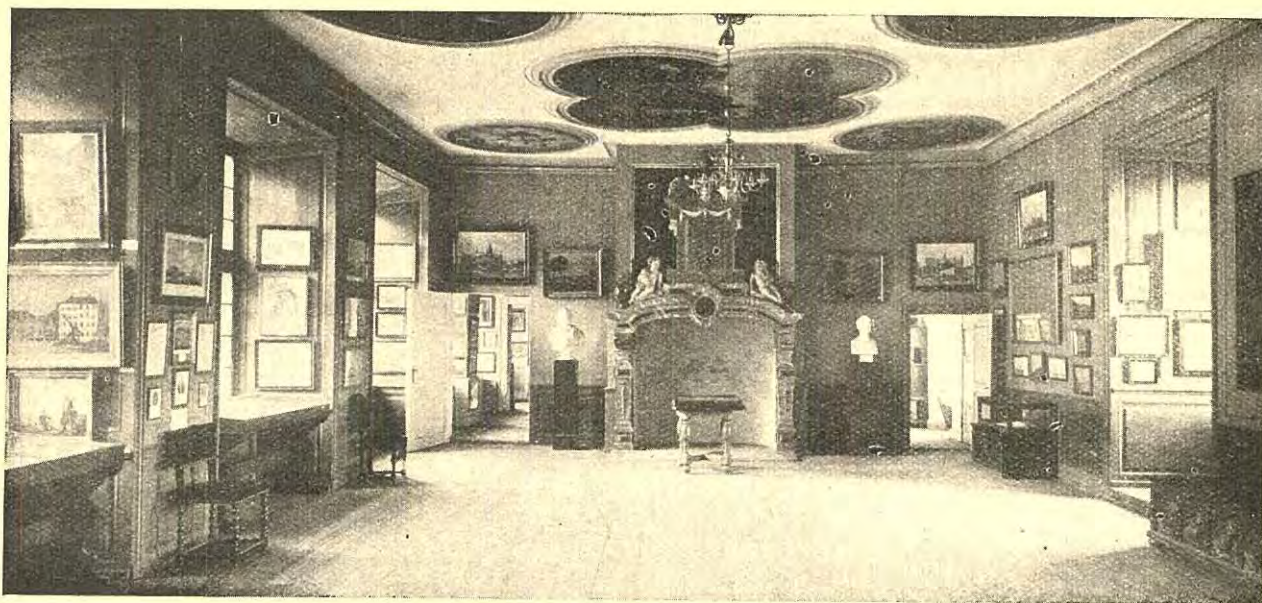
Danmark var fra Tidernes Morgen en søfarende Nation, og smukt og klart er allerede nu Linjerne for Udviklingen trukken op gennem en righoldig Samling Modeller. Naar man betænker, at Museets Alder kun kan regnes fra 1914, maa det undre, hvad der allerede er skabt. Men samtidig vil den, der har Føling med dansk Skibsfart og dens Betydning let kunne forestille sig, hvad der endnu kunde skæbes her af Seværdigheder.

Det er forhaabentlig kun et Tidsspørgsmaal, naar ogsaa Orlogs-Marinens Samling flyttes til Kronborg, der mere end nogen anden Plet i Dan-



Vestindisk Værelse.





Kronborgsalen indeholdende Billeder af Kronborgs Bygningshistorie samt Møder om Sundtolden.

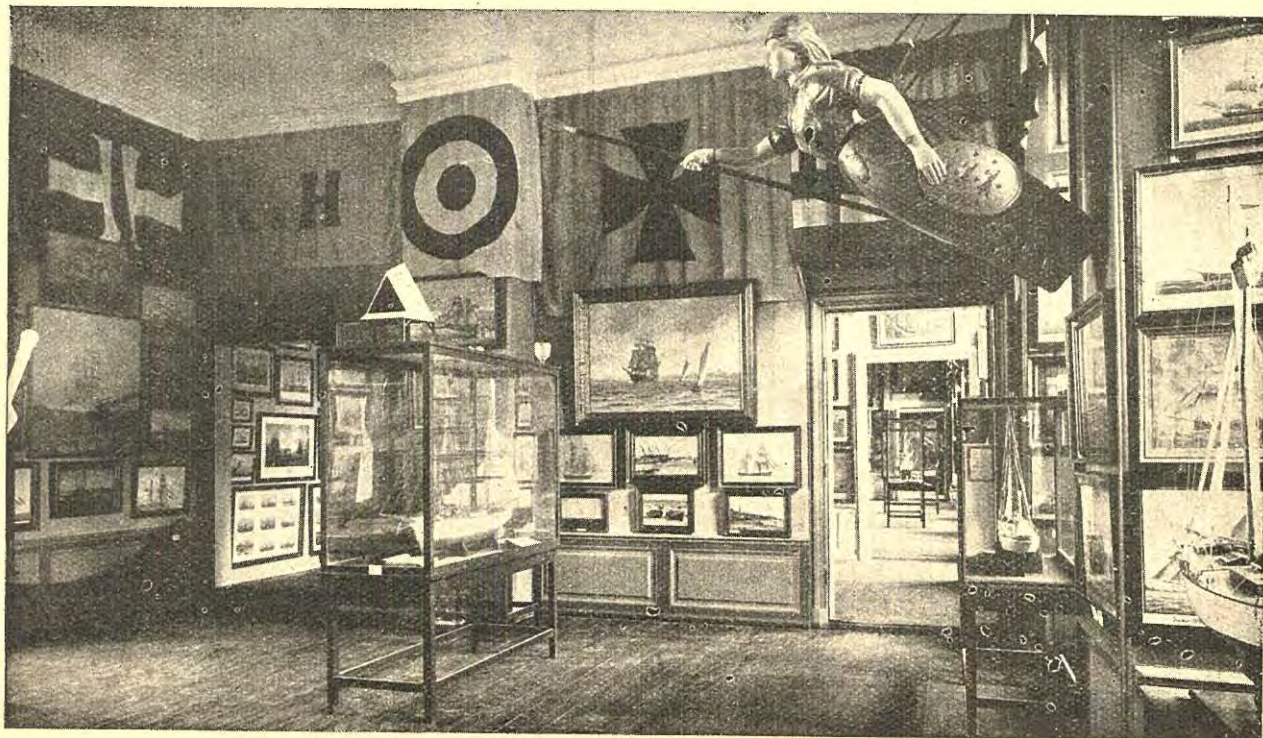
mark er Symbolet for Danmarks stolteste Erhverv — Skibsfarten.

»Orloge wille wi icke«, svarede Hansakøbsterne, da Kong Erik af Pommern samtidig med at indføre Øresundstolden lagde Grunden til »Krogen« (Slottet før Kronborg) og samtidig rejste faste Borge til Værn for dansk Skibsart i Byer som København, Landskrona og Malmö. De stolte danske Traditioner fra Vikingernes og Valdemarernes Tid havde herved faaet værdig Efterfølgelse, og fra nu af hyder danske Flaader Fjenden og Sørøvere Trods.

Helt op til vor Tid fortæller Museets Samlinger os om Udviklingen. Og ikke mindst vor egen Tid med dens rivende Fremgang er belyst. — —

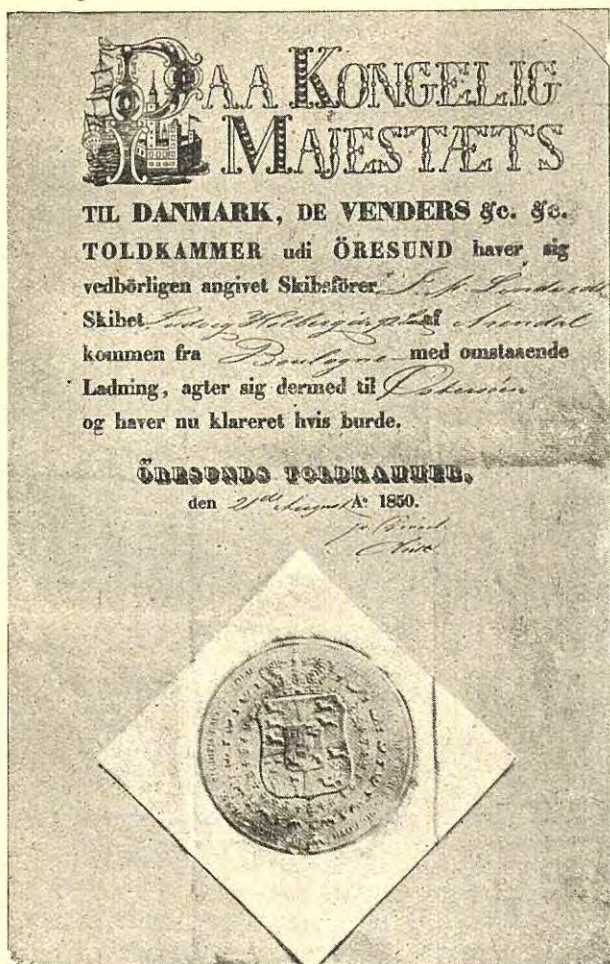
Der er i Modsætning til andre Museer en egen frisk Søluft over Kronborgmuseet, ikke underligt! Thi udenfor blinker det solglitterende Sund mod Syd, og fra Nord, fra det dybblaa Kattegat bruser Brændingen over Pyntens saltglinsende Rullesten, og Vinden fra de store Have staar ind gennem Porten mellem Kullens Toppe og Nordsjællands høje Brinker.

— — Og kommer man fra den ærværdige Trappe gennem Forværelset videre frem, staar man straks i et af Slottets Sale, det tidligere »Dronningesalen«. Her har vi Afdelingen for navtisk Astronomi, der viser Instrumenternes Udvikling, ja helt fra Vikingetidens primitive Beregningsmetode, til vore Dages ret komplicerede Ud-



Seskibenes Værelse.



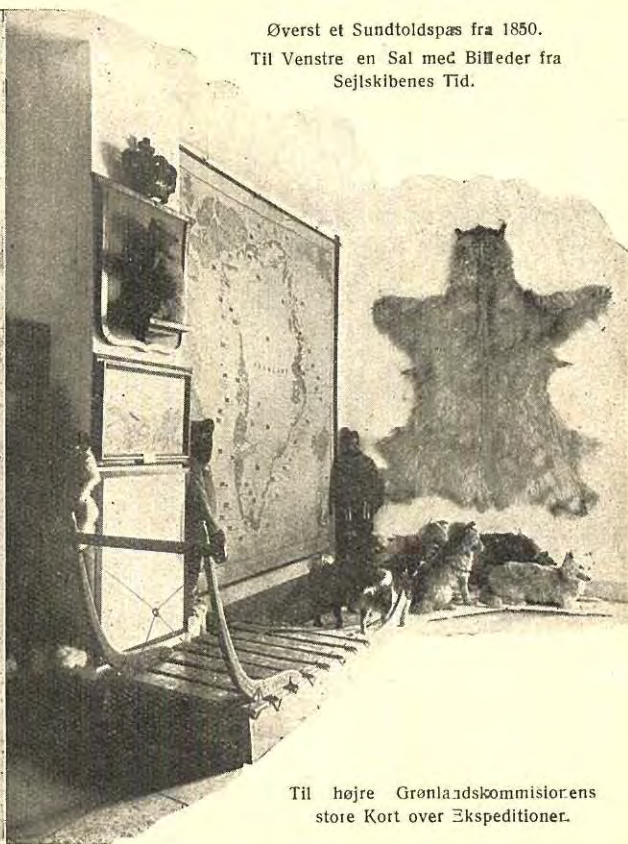


strumenter. Og her har Museet skabt en stor og værdifuld Samling fra vor egen berømte *Tycho Brahes* Tid. Blandt andet ejer Museet Bogen om den nye Stjerne, Brahe opdagede og betegnede, men forøvrigt er alt vedrørende hans Observatorium paa Hveen, Uranienborg og Stjerneborg og hans Arbejde her righoldigt repræsenteret. Ogsaa det af *Ole Rømer* opfundne Maaleinstrument findes her, og desuden en Del gamle Søkort. Med stor Interesse kan man fordybe sig i det rige Materiale af Billeder vedrørende Korvetten »Galathea«s Verdensomsejling, Nordskiøld og Amundsens Rejser.

Kronborgs Historie har sin egen Sal og i nær Tilknnytning hermed flere Erindringer om Öresundstolden. Gamle gulnede Dokumenter fortæller deres eget Sprog om den Tid, da Skibene »erlagde« den skyldige Tribut.

Ved Siden af Kronborg-Salen findes Portræt-Saalen, og derefter træder vi ind i »Ø. K.«-Salen. Man faar et levende Indtryk af dette verdensomspændende Selskabs Udvikling gennem Betragtning af de taarige Billeder og Modeller, ikke alene af Skibe, man ogsaa af de verdensberømte Motorer. En pragtfuld Repræsentant for den nuværende Ø. K. Flaade har man i en stor Mødel af Motorskibet »Fiona«, men forøvrigt gaar Afdelingen helt tilbage til de stolte Sejlere i Ostindiefarernes Skikkelse.

Grønland har ogsaa sin Afdeling, hvor blandt andet paa et stort Vægkort er indtegnet de forskellige Forskerrejser, ligeledes findes flere Erindringer fra *Mylus-Erichsen* Ekspeditionen. Ligeledes har Esøland og Norge store Afdelinger, der



Øverst et Sundtoldspas fra 1850.  
 Til Venstre en Sal med Billeder fra  
 Sejlskibenes Tid.

Til højre Grønlandskommisjorens  
 store Kort over Ekspeditioner.



paa anskuelig Maade fortæller om deres nære Forbindelse med dansk Skibsfart.

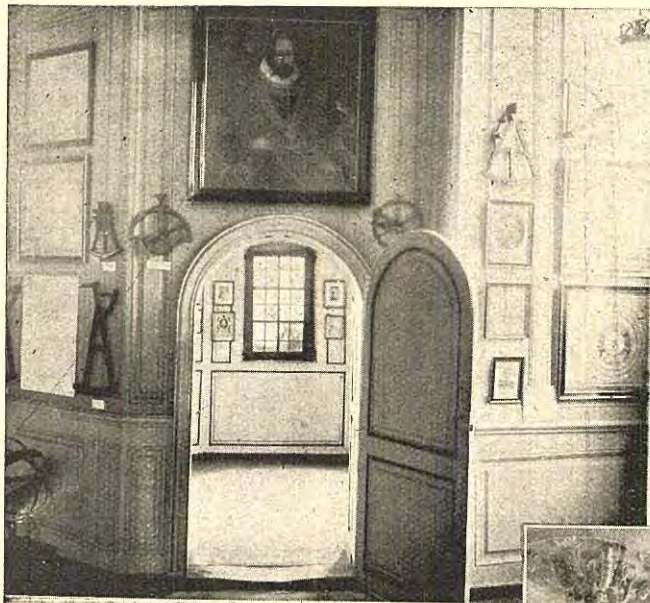
I den øverste Etage findes de særlige Afdelinger for Søfart: Handels og Orlogsmarinen. Den forreste Sal er helliget Bjergningsvæsenet bl. a. vises her *Svitzers* Udvikling fra en ringe Begyndelse med to Pramme til det nu hypermoderne Materiel med Stationer rundt om i Europa. Endvidere ses Modeller af Redningsbaade og særskilte Konstruktioner til Apparater for Livredning ved Stranding eller Skibbrud.

En ti-stødede Sal indeholder Minder fra den danske Orlogsflaades Historie, ved Siden heraf findes Modellsalen med talrige smukke og interessante Modeller, og i den store Marinesal, tidligere Slottets store Festsal, findes alt, hvad hidtil har kunnet undværes andetsteds a<sup>o</sup> vor Flaades glørværdige Historie.

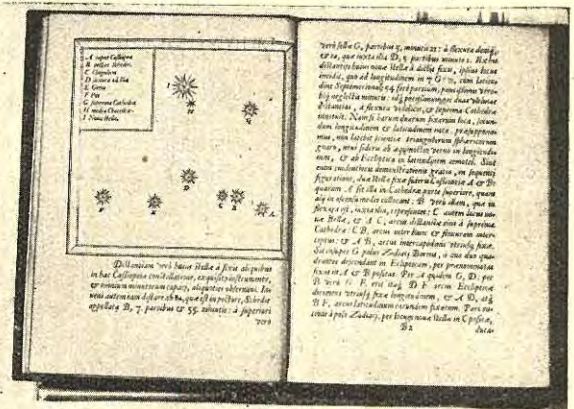
En egen Verden danner den egentlige Skibsfartsafdeling bestaaende af Modeller, Malerier, Tegninger, Flag m. m. Sejlskibene har deres Sal, Dampene deres, og her dominerer selvsagt vor store nationale Foretagende *Det Forenede Dampskibsselskab*. Ogsaa *Burmeister & Wain* er repræsenteret, bl. a. ved en Motormodel, som ved Hjælp af komprimeret Luft kan holdes i Gang i længere Tid og som ved sindrige Mekanismer er indrettet saaledes, at Publikum kan følge, hvorledes de enkelte Dele arbejder.

Tusinder er de Ting som her er og som ikke kan naa at blive nævnet. Hvert lille Kontorflag, selv fra vore moderne Rederier, er jo dog Tegnet paa en Indsats af Kapital, Vilje og Energi. Ikke alene har disse Sager historisk Interesse, alle som en, men hver lille Ting har sin lille Fortælling om Livet derude. Hvad kan ikke den gamle Skibslarterne fortælle? Og Rattet! Hvor mangen barket Haand har ikke knuget om det i mørke Nætter, hvor Himmel og Hav stod i eet! Og Kompasset? Hvad kunde det ikke fortælle om Haab og Sejr, om Kamp i Taage, Mørke og Storm.

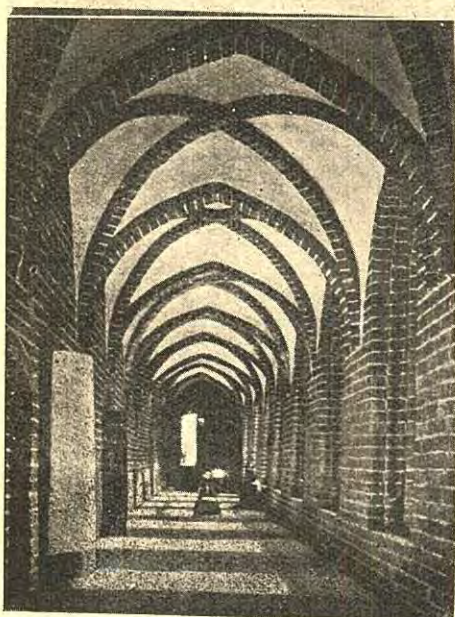
Museets Betydning ligger ikke alene deri, at det for kommende Sægtter kan vidne om vor Tids Indsats paa Havet og om vor Vilje til at samle, hvad der gik forud. Men ganske særligt har Museet Bud til vor egen Tid. I disse stille og store Sale hænger de tavse Vidner til vore egne nulevende Søfolks Gerning derude paa Havet. Lad Tiderne skifte og Materiellet forandres. Havet er dog evigt det samme, og Danmarks »gyngende Landevej« udenfor Vinduerne fører stadig udad, ud til de store Have, hvor »Kamp og Sejr« endnu i vore Dage er lige saa glørværdig som nogensinde, ikke mindst, som da den danske Sømandsstand mødte »Fjenden« vaabenløs og kun det rød-hvide »Neutralitetsmærke« som Værn.



Øverst t. v.: Tycho Brahe Selen paa Kronborg med Tycho Brahes Portræt; t. h.; Tycho Brahes Bog om „Den nye Stjerne“, udgivet 1573. Med store Eekostninger er dette sjældne Pragtværk sikret Søfartsmuseet af de's Venner. Nederst t. v.: Billede af Murkvadranten paa Uranienborg og Tycho Brahes Portræt; t. h.: Brahe Selen med den astronomisk nautiske Afdeling.







Til venstre: Klostergangen med Dyveke's Grav. Til højre: Værelse i det gamle Hospital. Mure og Loft er endnu som paa Erik af Pommerns Tid (Pommerske Bjælker).

## Dyveke's Grav i Helsingør.

Hvem erindre ikke fra de tidlige Timer i Danmarkshistorien den smertefyldte Vemod, som Beretningen om den skønne Dyvekes Død foraarsagede? Med Beundring i landet Mistillid lærte man om Mor Sigbrith, paa eengang dygtig og dog saa hensynsløs? Om Torben Cxe, hvis ulykkelige Kærlighed og forgiftede Kirsebær kostede ham hans Hoved? Og om den ulykkelige og ensomme Konge?

Men skønt man som Regel vidste god Besked med slige fremtrædende Personers Liv og Død og sidste Hvilested, havde man for Dyvekes Vedkommende kun Traditionen at holde sig til. Ganske vist fortæller Arild Huitfeldt i sin Krønike, at Dyveke laa begravet i Karmeliterklosters Kirke i Helsingør, men dér kunde man ikke finde nogen Dyveke-Grav. Men Traditioner, der trods sin Tilfældighed af Mellemlid saa ofte taler sandt, fastholdt altså, at Christian II's Elskerinde laa begravet i Klosters nordvestlige Hjørne, maaske rettere i Klostergangens Nordfløj og mod Vest. Her var da ogsaa, indtil Klosteret i 1907 blev restaureret, en Indgang

fra Haven, og lige indenfor skulde Graven findes. Af Besøgende i Helsingør vil sikkert de fleste have staaet paa dette Sted, under den lave Krydshvælving og med Andagtsfølelse have fornemmet Stedets milde Alvor. I Muren ved den ene Side findes endnu en Aabning, hvorigennem der uset kunde tales med den afladgivende Munk, og flittigt er Stedet sikkert bleven benyttet, thi den Gravsten, som i sin Tid havde sin Plads paa Gulvet, var forlængst sidt glat som desværre saa mange Gravstene i Kirkerne, og Skiften ganske gaaet tabt. Ved en Udgravning i Fyrreerne fandt man en Del Knogler under Stenen, men ellers intet af Oplysning; alligevel var der en Sandsynlighed for, at Dyveke laa begravet her, thi det vides, at hun i 1516—17 har opholdt sig i Helsingør, fordi hendes Moder *Sigbrith* paa dette Tidspunkt netop var i Helsingør for at styre Sundtolden.

Det er Direktøren for Helsingørs historiske Museum, Overlærer *Laurits Pedersen*, der i Karmeliterklosteret har paavist Stedet. I et gammelt Haandskrift paa det

Brødrene  Andersen

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler





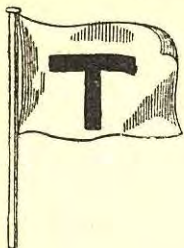
kongelige Bibliotek fandt han paa et løst Ark en Afskrift af Ligstenen over Dyveke. Haandskriften stammede fra det 15. Aarhundrede og skulde være den berømte danske Historiker *Anders Sørensen Vedels*; den lød saaledes:

HIE LIGT BEGRAFFEN DUEF OTTIKES DOCHTER  
/ DIE STARF AO. MDXVII DEN XXI DAG SEPTEMBR.  
SEINE SEELE GOTT SEGNE.

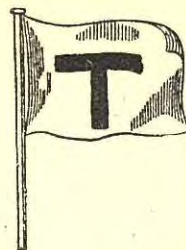
»Duef« maatte være en Forkortelse af Duefken (Dyveke), og Trivl var udelukket. Anders Sørensen Vedel, der selv rejste rundt og samlede sit Materiale til sin store Danmarkshistorie, har givet Cplysningen videre til Arild Huftfeldt, og da der endnu op mod 1800 Tallet fandt Begravelser Sted i Klostergangen var Sagnet forsaavidt bekræftet.

I Klosterkirken i Helsingør fandtes tidligere hosstaaende, afbildede Altertavle (nu i Nationalmuseet i København), og paa denne har Kunstneren i Forgrunden afbildet Kong Christian II og hans Dronning, Elisabeth, knælende ved deres Bedepule, medens Traditionen har hævdet, at den nøgne grimme Kvinde tilhøre i Billedet skulde være Dyveke. Dette sidste kan dog ikke være Tilfældet, thi den lybske Historiemaler Renuer Kok har hævdet, at Dyveke var en overnaade smuk Kvinde, og har i 1532 været i Helsingør, hvor han har set Billedt. Snarere kan den grimme Kvinde være tænkt som Sigbrit, medens man da maa haabe, at Dyveke, den elskelige og ulykkelige, skønne Dyveke, er den unge Kvinde, som Jemfru Maria fører op til Himlen.





# THORNYCROFT



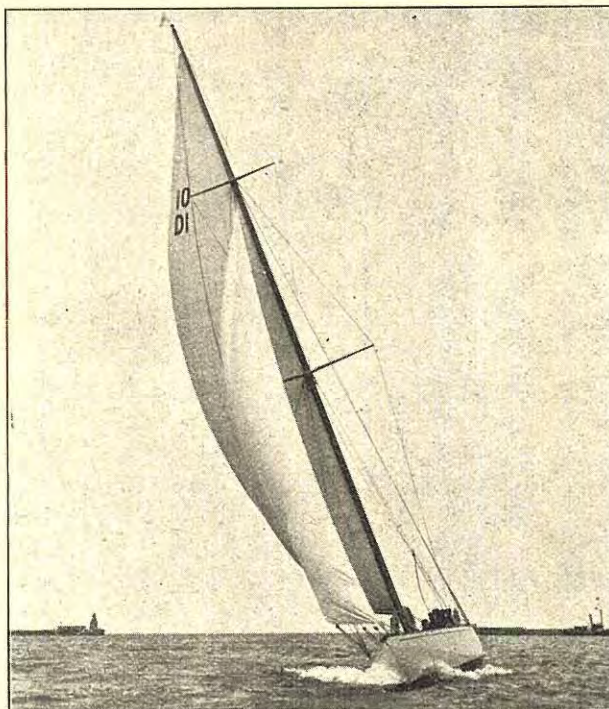
SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930

Paa vort nye moderne  
Værft præstager vi os  
BYGNING &  
REPARATION samt  
BUNDBEHANLLING  
af alle Stags Fartøjer og  
VINTEROPBEVARING  
af samme.

THORNYCROFT's  
BAADMOTØRER  
samt  
MOTORBAADE  
bygget efter Thorny-  
croft's originale Tegn-  
inger og med Garanti for  
H.K., Materiale, Arbejde  
Forbrug og Fart.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.



RITA IV  
Tegnet af Fife bygget paa THORNYCROFTS Værft, København.  
Tilhører H. M. Kongen.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7½—75 H.K. for  
Benzin Start og Petro-  
leum Gang.

„Thornycroft“ Propel-  
ler er anerkendte som  
de bedste over hele  
Verden.

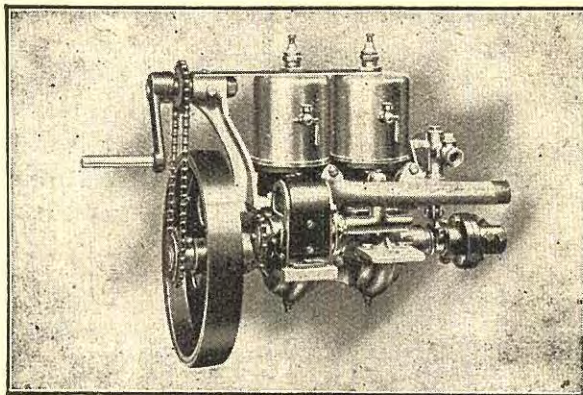
PATENT ELEVATOR  
for  
Ophaling af Fartøjer.

Vi indbyder alle Sejl-  
og Motorbaad-interes-  
serede til at bese vor  
Virksomhed. Ring til  
Central 3930 og aftal  
en Tid.

Vi er Generalrepræsentanter for

## Watermota

En lille let engelsk Motor af  
første Klasses Konstruktion —  
Størrelse 3 og 6 EK forsynet  
med vendbar Skruer eller Re-  
servgear.



Motorene findes paa Lager i  
København. Forlang Pristilbud  
og nærmere Oplysninger.

6 HK Watermotor.

MOTORBAADE - BAADMOTØRER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

TELEFON  
CENTRAL 3930

SCANDINAVIA A/S





FREDERIK IV 1699 — 1730

Under ham fortes den store nordiske Krig, hvor bl. a. *Tordenskjold* indlagde sig Berømmelse.





**„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

**G. V. FRYDENLUND & SØN**  
**G. W. HARNISCH**

Tlf. Byen 3284 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
 KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

# OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA VERDENSMARKEDET

**Fabriken „OLSKIND“**  
 ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
 København S.  
 Telefoner: Amager 3230 — Amager 3231.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
 KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**  
 Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

**THE ENGELHARDT DECKED LIFE BOAT CO.**



AMAGER BOULEVARD — KØBENHAVN C — TELEFON AMAGER 980

**AXEL MORTENSEN'S**  
**BAADEBYGGERI**

KALKBRÆNDERIHAVNEN  
 KØBENHAVN Ø. — TELEFON STRAND 1859



MOTORBAADE - KANOER - ROBAADE - KAJAKKER

**AUG. OLSEN**  
 SEJL, OVERTRÆK OG PRESENNINGER  
 TELEFON 11057 — KNIPPESBROGÅDE 8

# Alpina

det bedste Uhr.

Paalide.igt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.  
 Største Udva'g i Skandinavien af alle Slags Uhre.

**F. O. Carlssons Eftf. (Carl Jonsén)**  
 Amagertorv 31. Grundlagt 1878.  
 Forlang Katalog. Uhre repareres godt.

**Køleanlæg til Skibe!**

**FRIGIDAIRE** Køleanlægene, der fabrikeres af DELCO LIGHT COMPANY, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde: 1) Frigidaire kræver ringe Plads. 2) Frigidaire arbejder automatisk. 3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør. 4) Frigidaire anvender ikke Brinevæske. Kompressoren kan installeres ved Skabet eller indtil 35 Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strømförbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.  
**GENERAL MOTORS FABRIKAT**  
**J. INGVARSEN**  
 KATTESUNDET 4 TELEFON 12526  
 KØBENHAVN B.

# UNIFORMER

samt civilt 1. Klasses Skrædderi

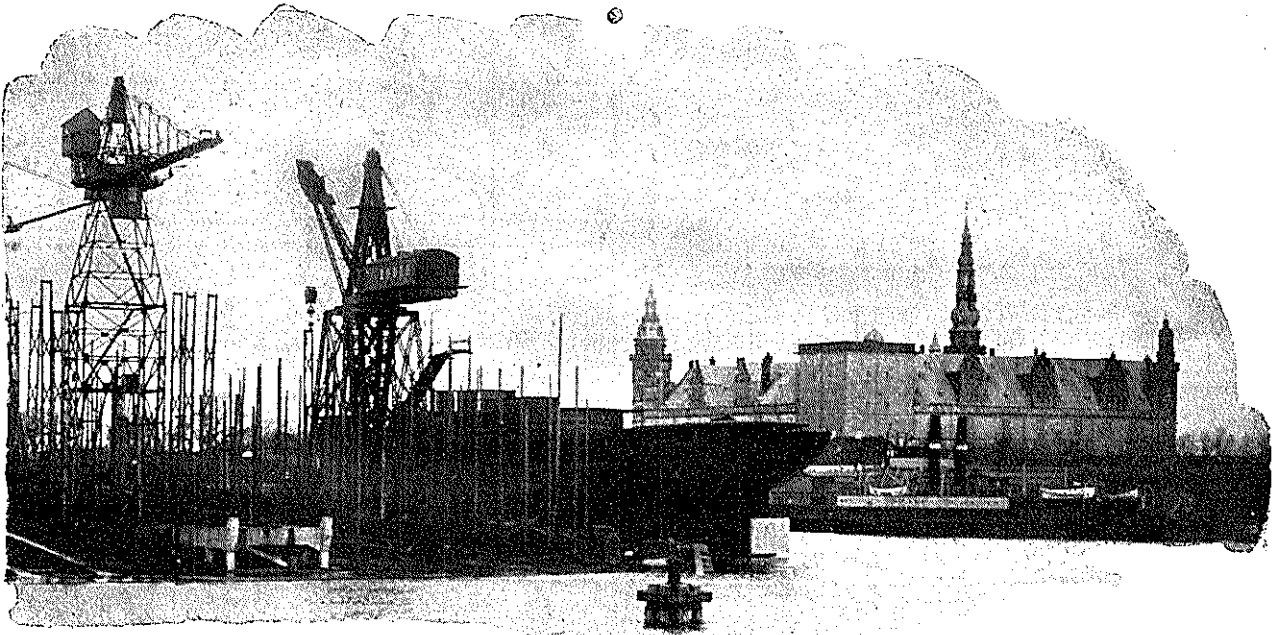
**P. V. JENSEN**  
 PRINSESEGÅDE I — TELEFON AMAGER 6392 v.  
 Leverandør til Kommunen og Havnevæsenet.

**Søløve- Oletøj**



**N. J. Petersen & Søn Oletøjsfabrik**  
 Telf. 89 & 789 HELSINGØR Telf. 89 & 789





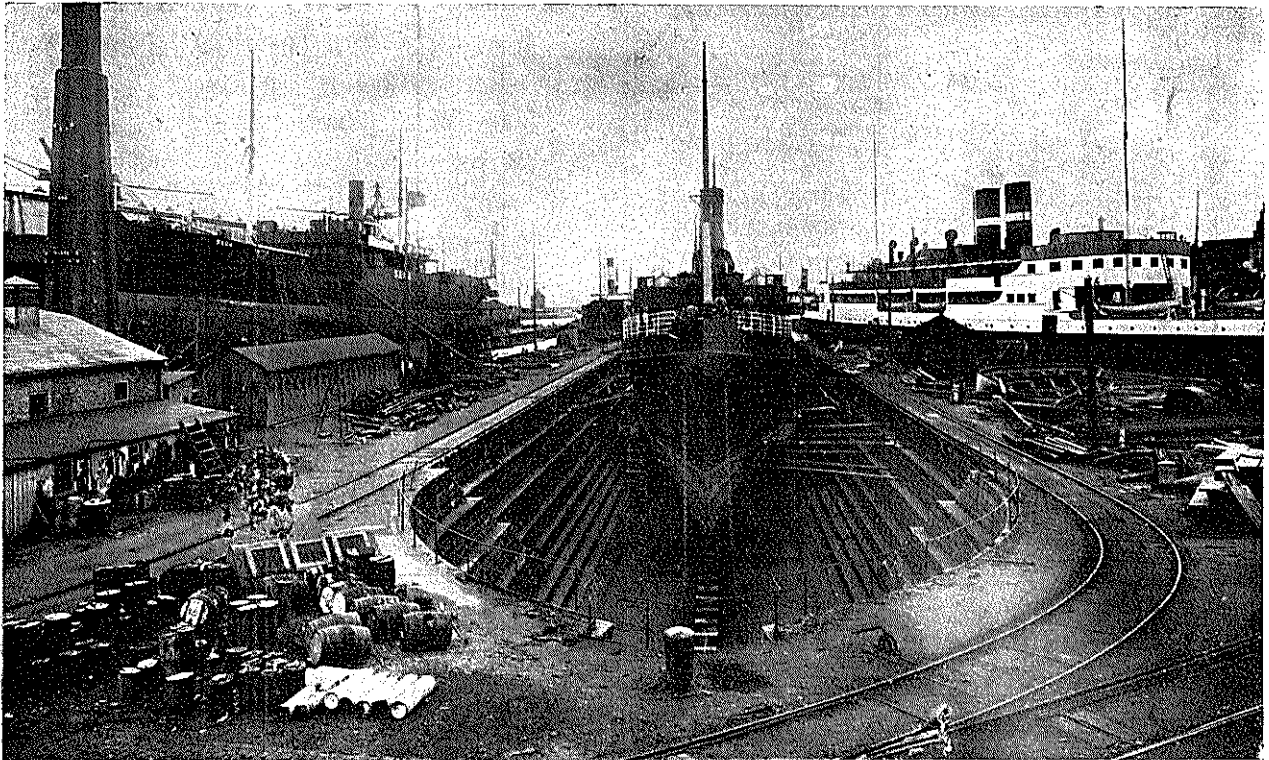
Værftet under Kronborgs Mure.

## AKTIESELSKABET HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI.

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri er anlagt i Aarene 1882—1883.

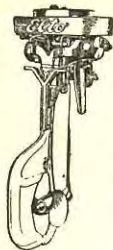
Værftets Tilblivelse skyldes Skibsbyggeren og Skibs-

rederen M. C. Holm, der El. a. ogsaa stiftede Dampskibsselskabet »Norden«. Den 29. November 1881 udstedtes Koncession paa Drift af et Jernskibsbyggeri i



Døkker og Beddinger.



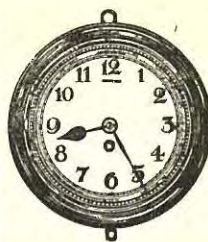


# Elto

Moderne driftssikker 2 Cylind. Baad-  
motor, 3-4 H. K., verdenskendt Fab-  
rikat. — Lydlys Gang. — Let at starte.  
Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

**Nedsat Pris 650 Kr.**

**Bohnstedt Petersen**  
KR. BERNIKOWSGADE 2. TLF. 1132



## PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre



### FLAG & VIMPLER SYET AF DANSK FLAGDUG

YACHTFLAG — KLUBSTANDERE  
INTERNATIONALE SIGNALFLAG

— BEDST OG BILLIGT —

Flagfabrikken København B  
Ct. Jernv. 21 Telf. 2 3234

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



## Max Møller A/s

Kvæsthusgade 5 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk & Maskin Stores.

## Kassér ikke gammelt Tovværk

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

### JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

## Nyt og brugt Tovværk

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

Specielt: Olie - Twist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvare.

### A. ALDENBORG

Fcrl. Forvalter Los Max Møller,

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.

Priv. Vålby 1029.

# UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENS-  
PRODUKTION AF

### SKRIVEMASKINER

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

## HEINRICH ROEPSTORFF

UNDERWOOD-HOUSE

KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7085, 11722, 12999

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt  
Kontormaskine. Det er fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har  
faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 2. KALKBRÆNDERIHAVN



### Konstuerer og bygger alle Arter af Fartøjer

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906

(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Telf. Helrup 1619  
Værk. Danmøse  
Øbro 4198  
Kirseisgade Nr. 7

## HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Køntor 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 ufejlbarlt.

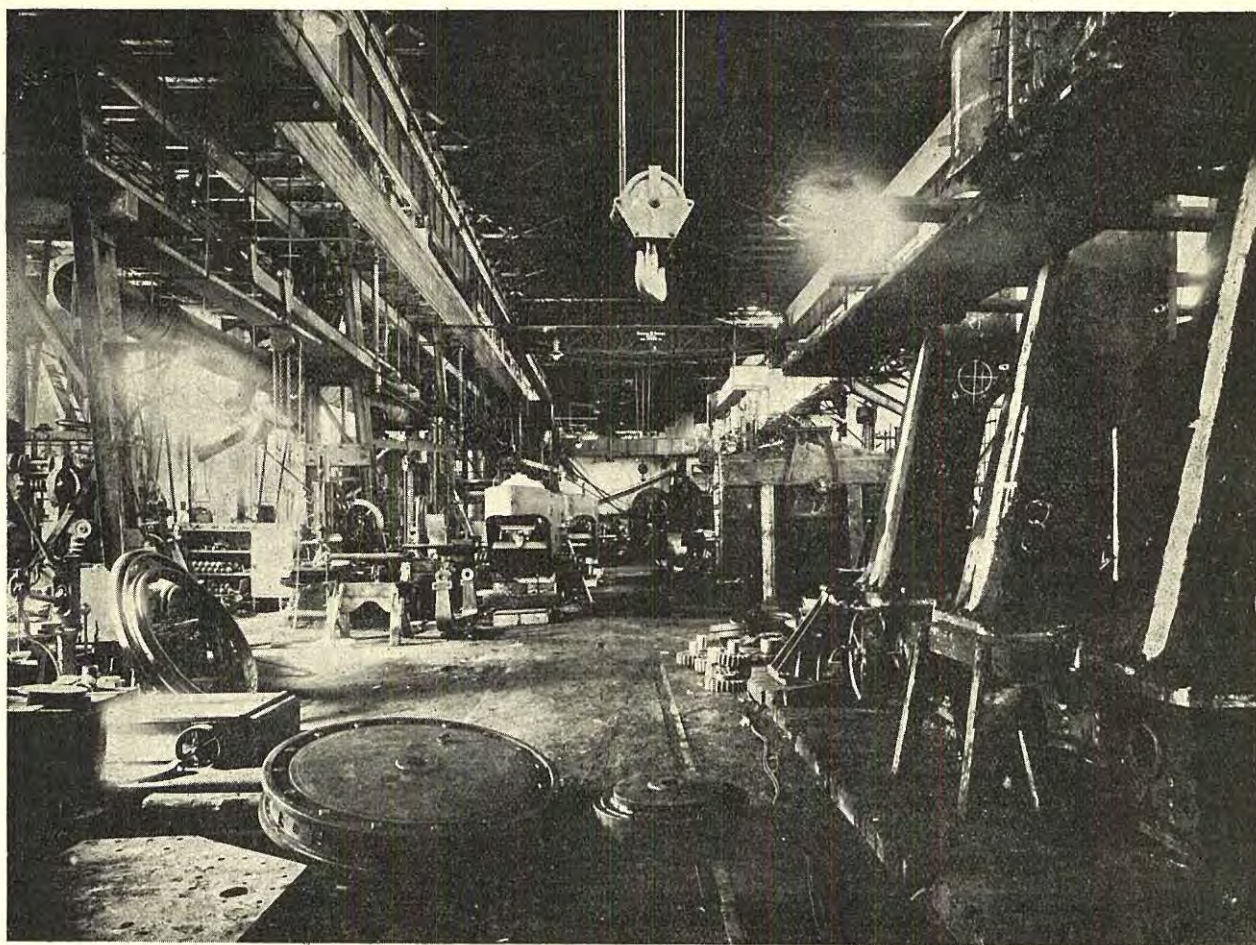
## Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.





Interiør fra Maskin-Hallen.

Helsingør og paa Grundlag heraf stiftedes i December samme Aar et Aktieselskab med en Kapital paa 1,6 Mill. Kroner. I Marts 1882 paabegyndtes Anlægget af Værftet.

Efter en omfattende Restaurering i Aarene 1922—1924 fremtræder Værftet nu som et i enhver Henseende tidsvarende Skibsbyggeri og Maskinfabrik, raadende over moderne Værktøjsmaskiner, Kraner og andre tekniske Hjælpemidler af nyeste Konstruktioner.

Værftet har Byggebeddinge for Skibe indtil 400'—0" Længde, Dokker og udstrakte Værkstedsanlæg for Bygning af moderne Dampskibsanlæg, Kecler etc.

Der er indtil nu udgaaet fra Værftet 174 Damp- og Dieselmotorskibe (Passager-, Last-, Ejergnings- og Bugserfartøjer, Jernbanefærger, Isbrydere etc.), ialt ca. 199.200 Brutto Tons, samt Maskiner og Kedler for ialt 126.000 ind. H. K. Desuden fremstiller Værftet Overhedere (Vilh. Schmidts Patent), saavel til nye Skibe som til Indbygning i ældre Fartøjer.

Af de Arbejder, der hidtil er udgaaet fra Værftet, kan

af de seneste Aars Produktion nævnes Dampfærgen »Prins Christian« og Dampfærgen »Danmark« til Gedser-Overfarten, Passagerdamperen »A. P. Bernstorff« og Motorskibene »Parkeston« og »Jylland« til D. F. D. S.'s Esbjerg—Parkeston Rute, Passagerdamperen »Kjøbenhavn« til Aarhus Ruten og 7000 Tøns Fragtdamperen »Nevada« etc. Værftet har i sin Tid bygget Lange-liniebroen over Østbanegaardens Terræn og har af større Reparationsarbejder bl. a. udført en Forlængelse af Gedser Færgen »Prinsesse Alexandrine«.

Til Trods for de meget vanskelige Forhold er det hidtil lykkedes at holde Værftet ret godt beskæftiget. Under Bygning er for Tiden en Passager- og Lastdamper til Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, en Dampfærgen til Sydfyenske Dampskibsselskab, Svendborg, samt en 3-sporet Dieselmotor-Jernbanefærgen til De Danske Statsbaners Storebæltsoverfart.

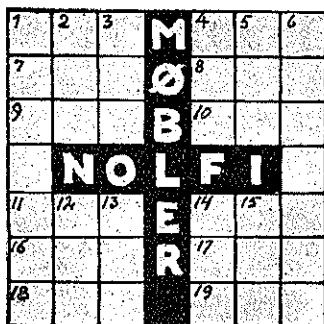
Desuden er Maskinanlæg for Skibe, som bygges ved andre Værfter, i Arbejde.



## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 6.

**Vandret:** 1. Nødvendige for Dampskibe. 4. Haler man. 7. Tropelugt. 8. Undersøge et Skibs Drægtighed. 9. Findes Iser i Sejlskibe. 10. Nederst paa Skibet. 11. Faas ved Paasejng. 14. Dækshus. 16. Pigenavn. 17. Stille. 18. Skjul. 19. Jag.

**Lodret:** 1. Forlæng dette hos Nolfi. 2. Larm. 3. Lav Plante. 4. Paa Geviret. 5. Dansk Ø. 6. Centr. 5405. 12. Føde. 13. Kant. 14. Takkelage. 15. Mekanik.



For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 6**, først aabnede den 10. August, og Vinderens Navn publiceret i vort Sept.-Num.

Løsningen indsendes til **VIKINGEN's** Kontor, Ollert Fischersgade 2<sup>1</sup>.

1. Præmie: En Nolfi Klapstol. 2. Præmie: En Aarg. af **VIKINGEN**

Vi henteder Rederiernes Opmærksomhed paa **KLAPSTOLE OG ULDTÆPPER FRA NOLFI**

Leverandør til: Stat, Kommune og Marine.

København K. — Telefon 5405.

# „FALCO“

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

## RADIAC A/s

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.



## JAKOB JENSEN

BAADEBYGGER  
TUBORG HAVN  
TELF. HELRUP 1489

KØB DEN SPECIALISEREDE J. J. STANDARD BAAD  
FÆRDIGE NYE OG BRUGTE MOTORBAADE PAA LAGER

# KAY DYHR

NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

## THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.

## FØR 8 ØRE NU 4 ØRE

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.

EXTRA No. 2

VIRGINIA.



CIGARETTES

Udsalg

af

Wm.

Christiansen's

Vine.

## HØJ CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x

# SKF

Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F.

Bredgade 33.

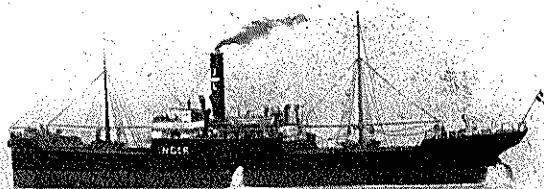
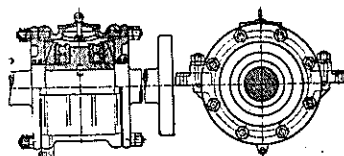
Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propeller  
til Optagelse af Skruens Tryk i 6 af vore Dampskibe paa ca. 2000  
Tons med 620 HK. Maskiner og disse har været i Drift siden Aug. 1922  
kan vi udtale, at Lejernes siden Monteringen har fungeret udmærket  
og uden mindere Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har  
været udsat for paa Grund af kaardt Vejr og Tæknidringer.

Med Høflighed

*J. Lauritzen*

København, den 26. Maj 1924

Lejernes fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



### Vore Nolfiopgaver. —

Vinderne af Nolfi-Opgave Nr. 3 er denne Gang:

D. Børre, Lundeborg, Gudme, 1. Præmie, en Nolfi-Klapstol og

Navigationsslærer Emil Andersen, Grenaa, Havn, 1 Aargang af »Vikingsen«.

Rigtig Løsning er: Vandret: Aks, Mod, Lim, Itu, Tre, Lap, Emu, Ode, Tal, Box.

Lodret: Alt'iet, Kur, Sne, Mil, Ota, Duplex, Mai, Ulf, Obo, Don.

## ØRESUNDSFARTEN

DAGLIG PASSAGERTRAFIK

TIL **MALMØ**: 8 og 11<sup>30</sup> Fm., 3 og 7 Em.

FRA **MALMØ**: 8<sup>30</sup> og 11<sup>30</sup> Fm., 3 og 6 Em.

SØNDAGE TILLIGE

FRA **MALMØ** 9<sup>45</sup> Em. og FRA **KBHVN.** 12 Nat

### TIL HELSINGØR

1. Juli indtil videre.

DAGLIG FART

FRA **KØBENHAVN** 9 og 12 Mid., 2<sup>15</sup> og 5<sup>15</sup> Em.

FRA **HELSINGØR** 11<sup>45</sup> Fm., 3 og 8<sup>00</sup> Em.

ENKEL TUR KR. 1,75. TUR OG RETUR KR. 2,50.

TIL SØNDAGE SÆLGES KUN ENKELTBILLETTER FORUD

IØVRIGT SE DAGSANNONCERNE

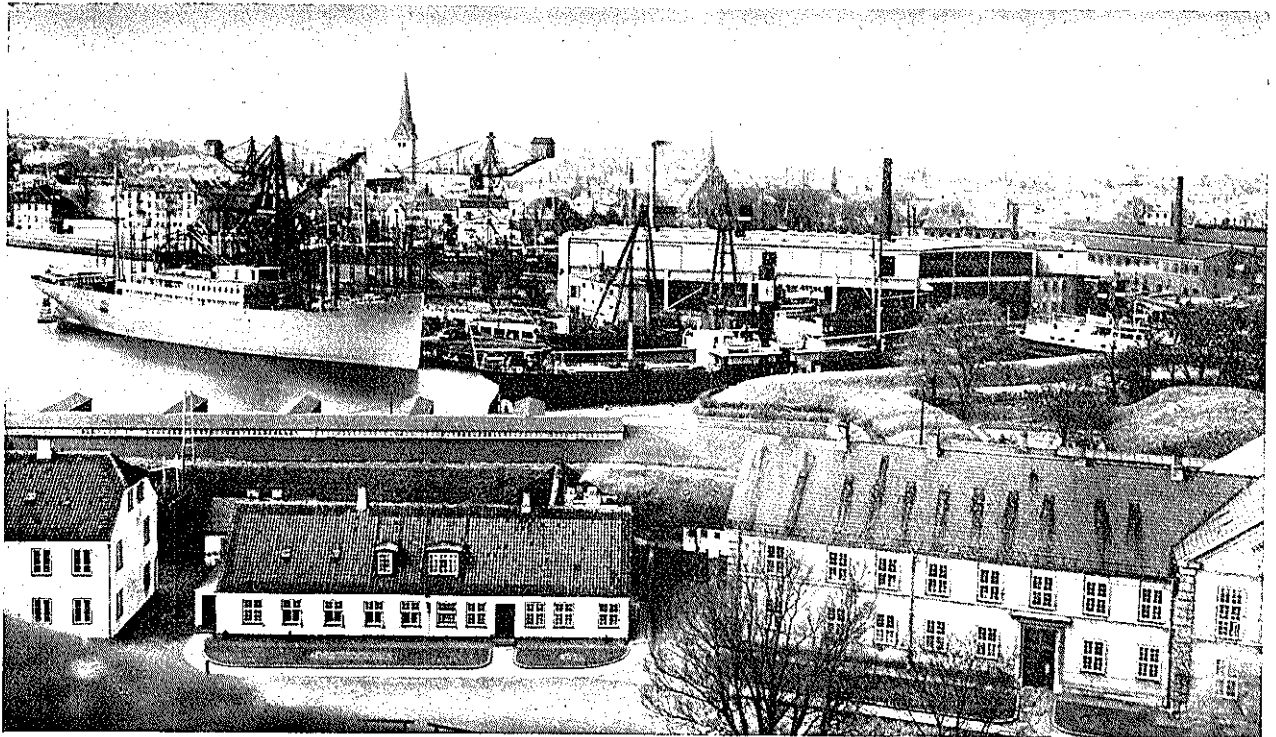
ÆNDRINGER FORBEHOLDES

## DAMPSKIBSSELSKABET „ØRESUND“ 1/8

HAVNEGADE 49.

TELEFONER CENTRAL 63-7789-7790





Udsigt fra Kønborgs Mure over Værft og By.

Som en Specialitet udføres endvidere motordrevne Vejtromler af en ny, særlig praktisk Type.

Værftets Aktiekapital er nu Kr. 4.200.000,—.

Værftets Bestyrelse bestaar af: Kammerherre J. C.

Tuxen, Formand, fhv. Statsbanedirektør C. Busse, Admiral C. Carstensen, Direktør J. A. Kørbing, Grosserer L. Nissen, Direktør A. H. M. Rasmussen og Konsul A. Wright.

S. O. S.

Gennem længere Tid har man beskæftiget sig internationale Søfartskredse med Nødvendigheden af en Reform vedrørende Signalet S. O. S. Naar et nødstedt Skib har faaet Undsætning, underretter det ikke, som Forholdet nu er, de omliggende og tililende Skibe herom, hvad naturligvis ofte afstedkommer anedige Kalamiteter. Nu har den svenske Regering imidlertid givet Ordre til, at alle svenske Skibe øjeblikkelig skal broadcaste

det, naar de er uden for Fare. Bestemmelsen siger:

Tre Gange kaldes der S. O. S. Derefter følger Skibets Navn, dets Position og endelig følgende Ord: *Faren er ovre — Assistance ikke længere nødvendig — vær saa venlig at bekræfte Meddelelsen.*

Radiotelegrafisten i det paagældende Skib skal tilmed forvisse sig om, at Udsendelser er opfattet af de omliggende Skibe og Stationer.



## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDINGER

Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT“.

Telefon 1859. - Statstelefon 55.

### ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN

— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES —  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

### ODENSE SEJLMAGERI

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.

NØRREBRO 82. ODENSE





## AARHUS SØMANDSHJEM

HÅVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler - Billige Priser. - Propre Værelser.

## CAFÉ-RESTAURANT „BROPALÆ“,

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra **1 Kr.** M.ddag fra Kl. **12** à **2 Kr.** Diner à **3,50.**

Cabaret med varm Ret à **3,50.** Smørgaas à **2,25.**

CHR. J. KRAGH

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## H. B. HANSEN & CO.

TELF. 1229 - AARHUS - MINDEGADE 5  
LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL, FLAG- OG KOMPASMAGER

## FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

## J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering

Telefon: 851

Telegr.-Adr.: Jens Wied

Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

## AALBORG - NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. SWORN SHIPBROKER  
TELEPHONES 18-718-918  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
NØRRE SUNDBY  
DENMARK

## JOHS. UTZON

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKE-IMPORT

NØRRESUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

## A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBÅK

TELEFON 3760

1. Klasses Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserver.  
Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.  
:: Maskin- og Dæksrekvisitter ::





Riddersalen paa Krogen, hvor Kong Erik modtager Hanseater og Holstener.

## ERIK AF POMMERN PAA SCENEN

„SPRINGENDE LØVER — HJERTER I BRAND“

Et Skuespil fra Folkevisernes Tid.

Det kan ikke undre, at et saa indholdsrigt Liv, som Erik af Pommerns, en saa interessant og interesseret Personlighed har maattet afgive Stof til et Skuespil. Under Titlen: »Springende Løver — Hjerter« opførte den »Jydske Nationalscene«, Aarhus Teater, i Tiden efter Genforeningen en Dramatisering af »Hjortens Flugt«, Folkeskuespil i 8 Akter af *Christian Bogø* og *Axel Strøm* med Musik af Domorganist *Jørgen Nielsen*. Stykket blev en stor Succes, der i lange Tider



Axel Strøm som Kong Erik af Pommern. I Beggrunden Pynten, hvor Krogen rejses, og længst ude, den svenske Kyst.

fylde Teatret og interesserede ved sit Indhold saavel som ved Spillet, hvor flere nu af Københavnerne feterede Skuespillere medvirkede.

Som bekendt har *Christina Winther* skrevet »Hjortens Flugt« og, hvad der er mindre kendt, henlagt Handlingen til den Tid, da Folkevisedigtningen stod i sit fejreste Flor, til Erik af Pommerns Tid. I

Overensstemmelse med den dengang raadende Opfattelse af Erik af Pommern gøres han da til en udelig og vankelmødig





Dronningens Vævestue. *Edgar Hansen* som *Folmer Sanger* synger for Dronningen og hendes Terner. Dronningen er *Ingeborg Gandrup*, længst tilhøjre, bag hende ses *Oldfruen Fru Walén*, og i Midter i Forgrunden *Fru Else Skovbo* som *Jomfru Ellen*.

Person, hvem den letsindige, men meget smukke Ritra har fuldstændig i sin Magt, saa han glemmer baade Dronning og Rige.

Imidlertid giver Forfatterne til Stykket, i Overensstemmelse med Historien, Kongen den af ham fortjente Oprejsning og baserer bl. a. Stykkets Handling paa hans Optræden ikke alene i den sønderjydske Sag (Kejserkendelsen) som omtalt andetsteds, men overfor Hanseater og danske Købmænd. Ind i Handlingen snor sig saa Moti-

verne fra »Hjortens Flugt« i al deres bedaarende Folkeyisestemning.

*Axel Strøm* selv spillede Kong Erik af Pommern, *Else Skovbo* *Jomfru Ellen*, *Hans W. (Petersen)* en Bondeknøs, *Peter Christansen* Narren, *Kronbeck* den gamle Munk alias Peder Jernskæg, *Fru Kornbeck* den onde og forføriske Ritra, *Ingeborg Gandrup* Dronningen, *Fru Walén* Oldfruen og *Edgar Hansen* *Folmer Sanger*.



Billedet t. v.:  
*Fru Kornbeck* som *Venderpigen Ritra*.

Billedet t. h.:  
*Else Skovbo* som *Jomfru Ellen*, synger sammen med *Junker Strange*: „Hvor tindrer nu min Stjerne“. —



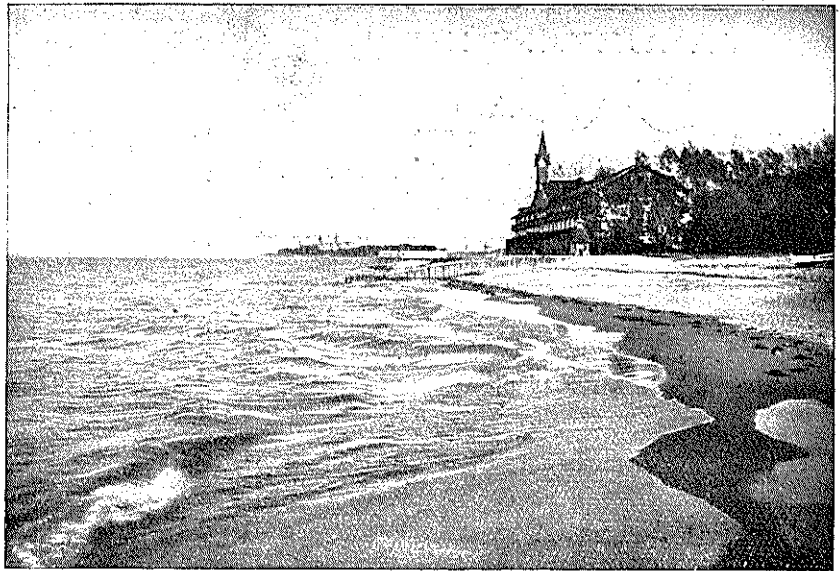


# MARIENLYST

KUR- OG SØBAD  
I DET SKØNNE HELSINGØR

Hvilket Væld af lyse og glade Minder strømmer ikke ved dette Navn den i Møde, som for et længere eller kortere Ophold paa dette af Naturens Haand saa rigt udstyrede Sted har lært den nordiske Sommers vidunderlige Skønhed at kende?

Og hvilke Skær af Poesi og Romantik er der ikke langt over denne Egn, til hvilken *Shakespeare* har knyttet Sagnet om *Hamlet* og *Ofelia*, og fra hvilken Navnene *Helsingør*, *Hellebæk*, *Kronborg*, *Gurre* fremmaner en Rigdom af herlige Naturindtryk og historiske Minder, der er en udtømmelig Kilde for Digterens Pen og Malerens Pensel.



Stranden ved Marienlyst.



Parti fra Parken.

Og her midt i denne gudvælsigede Egn, støttet op til Skrånten, hvor man viser *Hamlets* sidste Hvilested, og i Skyggen af det gamle *Kronborg Slot*, i hvis Kasmatter Danmarks Skytspatron, *Holger Danske* sidder slumrende ved Stenbordet, her ligger det verdensberømte Kur- og Søbad *Marienlyst*, »Mindernes *Marienlyst*«, som Nordens store Lyriker, *Holger Drachmann*, kalder det.

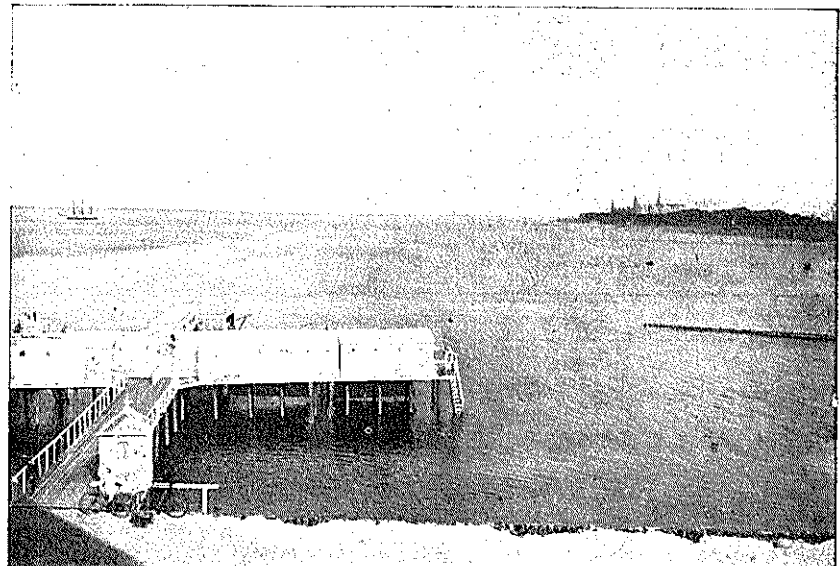
Skønt er her, naar Sundet ligger stille, båret i Solskin, skønnere dog, naar den lyse Sommernat lægger sin Sølvglans over Kattegat, og Sejlerne tegner deres sorte Silhuetter paa Vandet, medens Helsingborgs tusinde elektriske Lys, Skibslanternerne og Kronborgs rødblinkende Fyr lyser over Sundet som en glimrende Illumination.

Marienlyst Kur- og Søbad, som for et halv Aarhundrede siden blev grundlagt ved kongeligt Pri-

vilegium, omfatter et Areal, der i Størrelse og Udstrækning kun naas af meget faa europæiske Badersteder, men af ingen i Skønhed og herlig Beliggenhed. Foruden det mægtige Kurhotel, hvis Spisesal alene kan rumme 1000 Personer, hører til Anstalten 30 større og mindre Villaer, der er spredte omkring i Terrænet, idet nogle er byggede umiddelbart ved Søen, medens andre er beliggende i den saakaldte »*Nationernes Alleé*«, der i hele sin Længde gennemskærer Parken, hvis Fladeindhold er 175,000 Kv.-Meter.

Strandbadene ved Marienlyst med det stærke Bølgeslag fra Kattegat er berømte for deres styrkende og forfriskende Egenskaber, men desuden findes der en Varmbadeanstalt med medicinske Både og varme Søbade.

Der forefindes *Casino* og *Spiltesale*, Koncerter og *dansants* hver Dag.



Marienlyst Badeanstalt.



## LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

## fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

## Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottenborgsden)

Rensning og Presning af Herretøj paa faa Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

## SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53

::

TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfarende.

Gode Spisevarer.

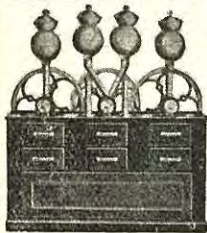
Billige Priser.

B I L L A R D

Stort Bladhold.

Post modtages.

Erbødigt Jøns Gabrielsen



A. Jørgensen &amp; Co.

157, Jagtvej,

Copenhagen L.

Telegramadr.:  
»Frigangfab.«Største Specialfabrik  
i Skandinavien.

## Frigangs AJO Kaffemøller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udløsning for  
Søm, Sten o. l. (Frigang).Fineste Konstruktion.  
Bedste Formaling.  
Billigst i Drift.  
Største Garanti.BARBER- &  
DAMEFRISØR-SALON  
V. HANSEN

AMALIEGADE 35

TLF. PALÆ 2158 Y.

Industrien har med Hensyn til Laasefabrikation som med Hensyn til saameget andet, afløst Haandværket, hvis Produkter ogsaa i denne Branche dog ofte var af høj Standard og færene Soliditet med en vis kunstnerisk Værdi. Men Kleinsmedens Laas, — selv om det var, en Mestersmød, der præsterede Arbejdet, — kunde selvfølgelig dog langtfra optage Konkurrencen med de fabrikmæssig fremstillede Laase, hverken i Prisbillighed eller i teknisk Fuldkommenhed.

I lang Tid havde udenlandske Fabrikslaase Overtaget, og de hjemlige Forsøg, der blev gjort for at tage Kampen op, resulterede kun i Nederlag overfor de paa et glimrende finansielt Fundament opbyggede Koncerner. »Aas Laas«, »Hafnia Laas« og »Cylinder Laas« er Navnene paa nogle af de danske Firmaer, der maatte bukke under i den ulige Kamp. Men for fem Aar siden lysnede det endelig for den danske Laaseindustri, idet Fabrikken Oval — nu Landets eneste Special-Laasefabrik — startede med en patenteret Laasstype, hvis Værdi laa i, at den ikke krævede dyre Materialer.

Denne nye Laas slog saa godt an, at Fabriksvirksomheden krævede en Udvidelse, og nu fremstiller »Oval« alle mulige almindelige Laasetyper foruden den omtalte, af hvilken København alene i de sidste Aar har aftaget godt 100,000 Stykker.

Skønt »Ovale« baade i Prisbillighed og i andre Henseender med Lethed tager Kampen op med de udenlandske Fabrikater, er Kaarene dog vanskelige for dansk Laaseindustri i Øjeblikket. Det er blevet en paa gammel Tradition baseret Overtro herhjemme, at det fremmede er det bedste og det billigste. Medens Københavns Kommune og flere store Industriselskaber og Handelselskaber har beryttet danske Laase og været udmærket tilfreds med det, lader derfor de fleste Nybygninger sig stadig nøje med udenlandske Produkter, hvilket baade er uklogt og i mange Tilfælde endogsaa ulovligt — forsaavidt som Loven om Laan fra Statsboligfonden udtrykkelig angiver, at Byggelaan kun ydes, naar man lader sig betjene ved dansk Arbejde. Det synes imidlertid, som om Byggeindustrien i nogen Grad lukker Øjnene for dette Krav, naar der er Tale om Laase, — og dette har selvfølgelig givet Fabrikken Oval et grundigt Afbræk, saa den danske Virksomhed maa kæmpe haardt økonomisk. Vi bør imidlertid alle støtte vor hjemlige Industri, og følgelig ogsaa »Oval«, hvis Laase ogsaa er af en saa fortrinlig Kvalitet, at alle vil være godt tjent med den.

Et Lyspunkt er det, at i alt Fald Orlogsværftet og Burmeister & Wain virkelig har indset, at »Ovale« Laase kan staa paa Højde med de udenlandske Fabrikers, baade hvad Kvalitet og Prisbillighed angaar. Og uden Tvivl vil ogsaa andre Industrier, Skibsværfter etc. indse, at det ikke alene er værd at støtte den danske Laaseindustri, men ogsaa at tage Hensyn til Besparelse af Penge og Tid, ved at entrere med denne hjemlige Fabrikation.

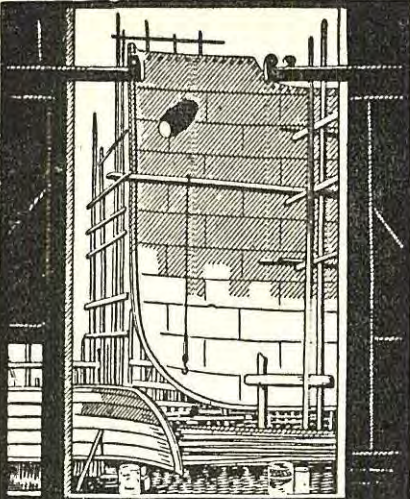
Osv. H.

CORONA

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE \* 3  
KØBENHAVN



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



**HOLZAPFEL'S**  
PATENT-SKIBSFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

**NIC. PEDERSEN**  
HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 20.

**Zeiss**  
Projektører med Taagelys  
Førtøjs- og Automobillyskastere.  
A/S **MARSMANN, GROTH & Co.**  
Holbergsgade 3      Telefon. 14264.

**Toldbodens Cigar- og Vincental**  
3 Toldbodgade 3.  
Se mit store Cigar- og Vinlager. Største Udvalg. Billige Priser.

**Radioanlæg i Baaden**  
nemt at installere. — Pris fra **Kr. 38,00.**  
„ELECTRIC“  
Ingeniørfirma, M. Ing. F.  
Østerbrogade 19.      Telefon 12,600.

Hver Dag forevises  
*Hvortil et „Primus“ kan benyttes*



ved Apparater fra Carl Petersen, Sølvtorvet

Man kan benytte et **Primus** apparat til: Bgning, Stegning, Dampkogning, Henkogning. Ny Kaffekande uden Pose, hurtigkogende Kedel. — Transportabel Petroleumsovn, som absolut ikke oser. Specialitet: Skibs-Køkkenudstyr. Telf. 6671 & 6672.

**CARL PETERSEN, Sølvtorvet.**

Det landskendte Firma A. Jørgensen & Co., Jagtvej 157, Specialfabrik for Frigangs-Kaffemøller, er et af de danske Firmaer, hvis Fabrikat man træffer paa i hver Krog, man kommer. Frigangs-Kaffemøllens store Udbredelse er at føre tilbage til selve Systemet, som er blevet banebrydende for al Fabrikation af Kaffemøller. Systemet er beskyttet ved flere Patenter i Danmark saavel som i Udlandet.

Den ualmindelige Udbredelse, Frigangs-Kaffemøllen har opnaaet, er et Bevis for Fabrikatets store Overlegenhed baade hvad Konstruktion og Udførelse angaar. Det er en gennemprøvet Maskine, som kun Aarenes Erfaring paa dette specielle Omraade kan frembringe. Kværndelene er præmierede, og yderligere har Firmaet ogsaa forskellige Patenter saavel herhjemme som i Udlandet paa deres Værktøjsmaskiner til Fremstilling af Kværndelene; disse bliver derved matematisk nøjagtige og tjener Formaålet bedre end noget andet, der eksisterer. Formningen af Kaffen bliver den tænkelig bedste. Kaffen udnyttes til det yderste, og Aromaen fremdrages.

Den originale Frigangs-Kaffemølle er den eneste Kaffemølle med virkelig automatisk Udlesning for Søm, Sten o. l. Før vorre Patenter paa Frigangs-Kaffemøllen kom frem, var det en alvorlig Ulempe ved Kaffekvær-

**Danske Ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.**  
A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.



ne, at Malelegererne blev ødelagt af Søm og Sten, som findes i Kaffen; dette undgaas ved Frigangs-Kaffemøllen, de fremmede Legemer fjernes automatisk, uden at man behøver at skille Møllen ad.

Den originale Frigangs-Kværn fabrikeres i 5 forskellige Størrelser passende saavel for den mindste som for de største Forretninger og leveres baade i meget enkel Udstyrelse og i det eleganteste og fineste paa dette Omraade.

Alt er dansk Arbejde udført paa egne Værksteder og er helt igennem Præcisionsarbejde.

**PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN**  
**PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.**  
STATSANERKENT      STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionsorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.  
Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over **9 Millioner Kroner** aarlig.



**SADOLIN & HOLMBLAD**

**BUNDFARVER  
HVID EMAILLELAK  
SKIBSCOPALLAK**

FARVE- & LAKFABRIK GRUNDLAGT 1777

# Nilfisk

den danske Støvsuger.



## BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

**Dansk Forsikring**  
Hovedkontor:  
**BREDGADE 42**  
København K.  
Telf. 40 58  
Telegramsadresse: BALT-ASSU



RING TIL  
**3650**  
OG FOR-  
LANG  
KATALOG



## Nilfisk

Støvsugeren  
er uundværlig i ethvert  
Rederikontor.

A/s Fisker & Nielsen

Peter Bangsvej 30, København F.

TAG MED HELSINGØR — HORNBÆK — GILLELEJE-  
BANEN GENNEM DANMARKS SMUKKESTE EGNE.

Det er en haard Kamp, den lille udmærkede Bane har at udstaa med den voksende Biltrafik, men ufortøvet fortsætter Banen til Publikums stigende Tilfredshed, med at bringe Sommergæster op langs Kysten. Helsingør Kommune og den dygtige Ledelse, personificeret i Er. Driftsbestyrer Schwensens altovervaagende Skikkelse, har Ære af dette Foretagende, der bør støttes af Publikum i videste Udstrækning.



Interessante Mønter fra Erik af Pommerns Regeringsaar.



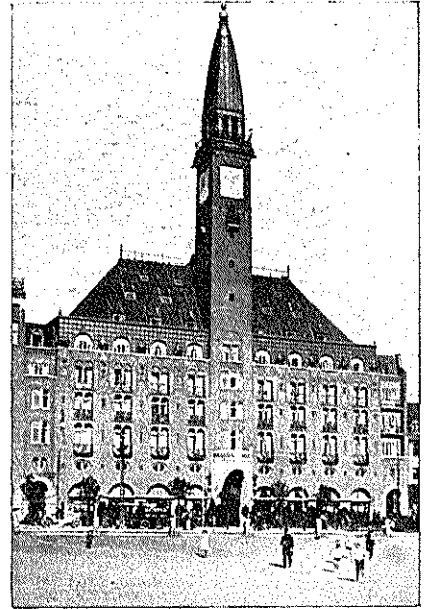
# MARIENLYST

## KUR- OG SØBAD

### HELSINGØR

---

SPLENDIDLY SITUATED AT THE ENTRANCE TO THE SOUND, NEAR THE CASTLE OF KRONBORG — LARGE RESTAURANT — DAILY CONCERT — TENNIS — FIVE O'CLOCK TEA — AFTERNOON AND EVENING DANCING EXCELLENT SALT SEA-BATHING (SANDY BOTTOM) HYDRO-PATHICS — MASSAGE — ETC. — TELF. HELSINGØR 41. —

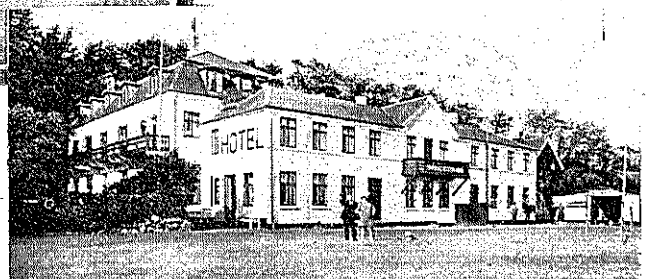
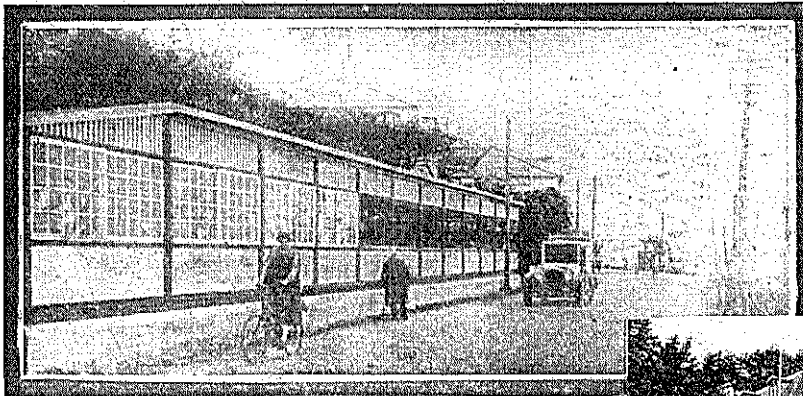


### PALADS-HOTELLET

#### COPENHAGEN

RESTAURANT — GRILL-ROOM — MARBLE COURT — SPLENDID SOCIAL ROOMS NEWLY RE-FITTED. APARTMENTS WITH OR WITHOUT PRIVATE BATH TELEPHONE & HOT AND COLD WATER IN EVERY ROOM — — TELF. CENTRAL 40.0 —

---



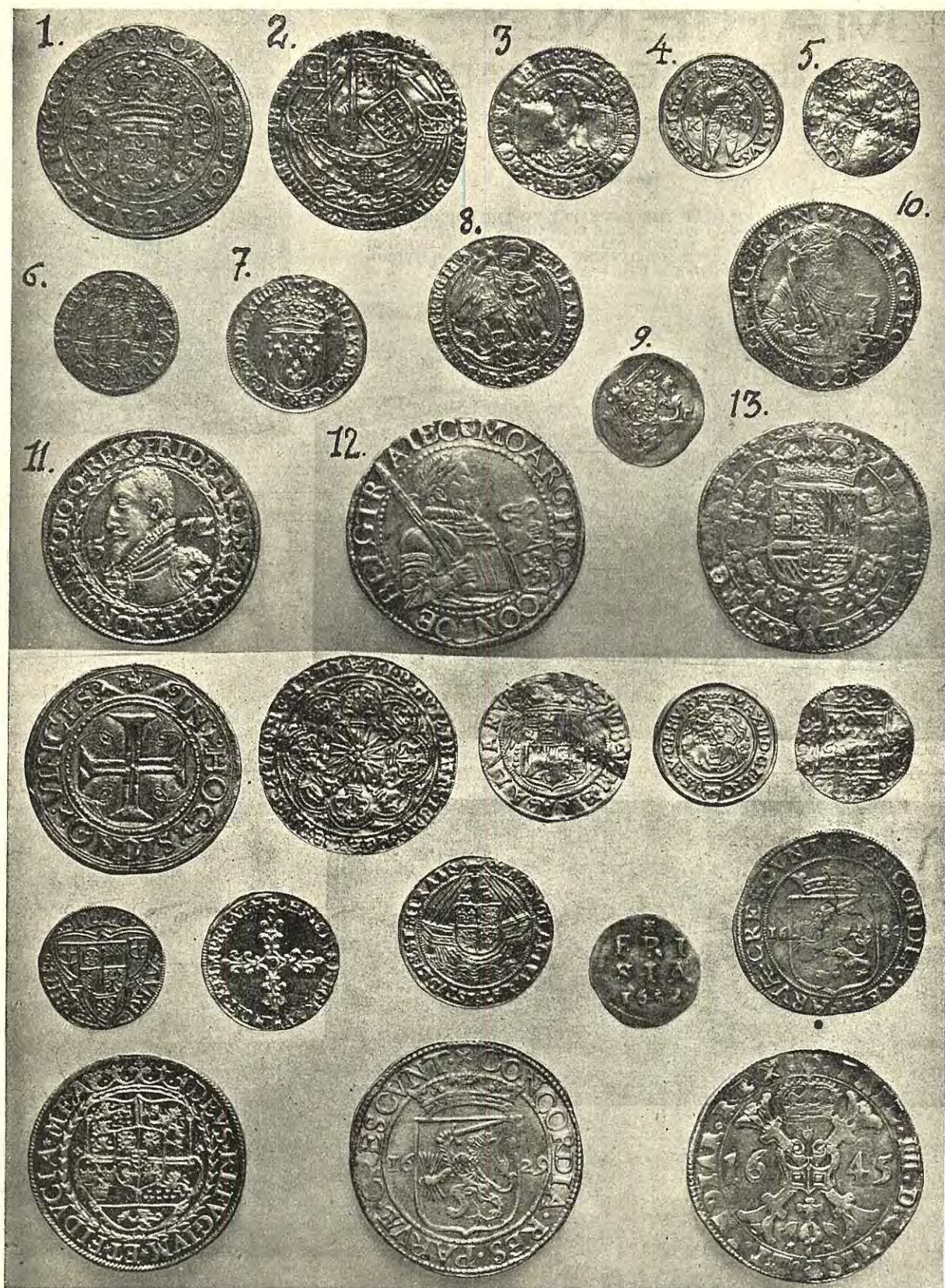
# SNEKKERSTEN HOTEL (KRO)

HOLGER SCHLÜNTZ

SKØNNESTE BELIGGENHED VED KYSTEN

NY VERANDA MED PLADS TIL 150 MENNESKER





### FRA SUNDTOLDENS GYLDNE DAGE!

DA »PORTUGALØSERE«, »ROSENOBLER«, »DOBBELDUKATER«, »ENGELOT'S«, FRANSKE »KRONER«,  
 »GYLDEN«, »PATAGONERE«, »DOBBELTSTUYVERE«, »RIJKSDAALDERE« OG »SPECIEDALERE«  
 SPRANG OVER DISKEN ELLER I KONGENS KASSE!





The United Oil Company's Head-Office — Amaliegade, Copenhagen.



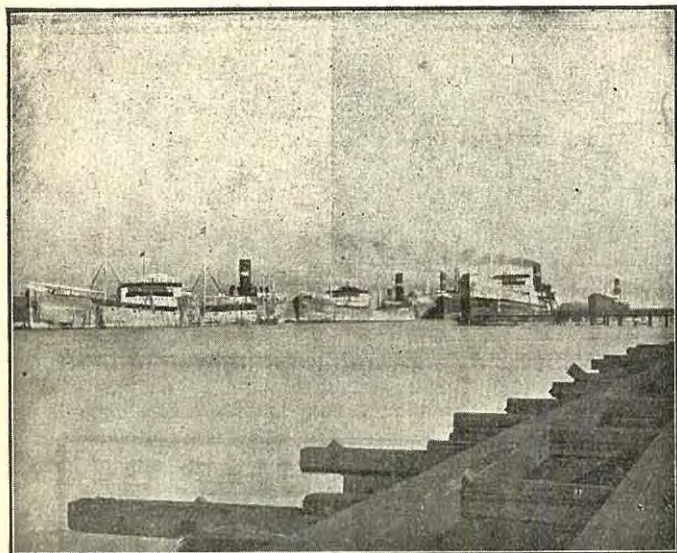
Britannic House, the new home of the Anglo-Persian group of Oil Companies, Finsbury Circus, London.

## DET FORENEDE OLIEKOMPAGNI THE UNITED OIL-COMPANY

Most of the old patrician houses in Copenhagen have now practically disappeared due principally to the exigencies of modern times for a more advantageous utilisation of the expensive grounds. There are, however, in the quarters around Amalienberg still some of the old houses left and passersby will hardly miss to notice amongst these, the old aristocratic residence,

Amaliegade No. 22 opposite Fredericiagade, in which the famous poet Adam Oehlenschlaeger passed his last years.

At the present day, however, only the externals of the house possess their original character. If you pass through the large gate and climb a narrow passage which in many ways remind you of these in the old anti-

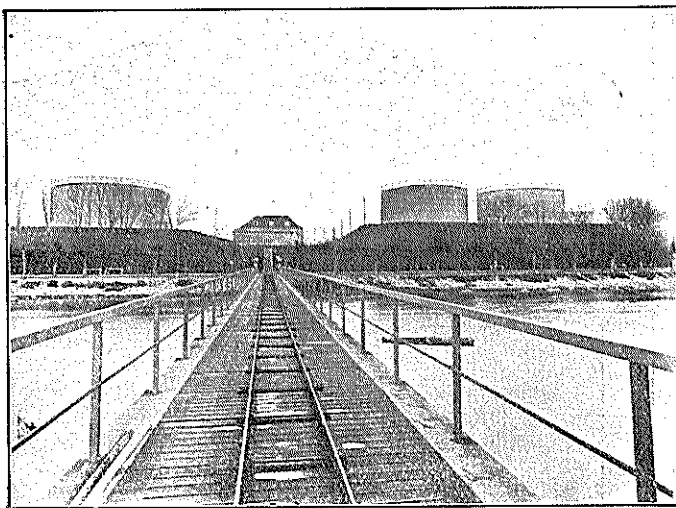


A group of Anglo-Persian Tankers in the Dock at Swarsea.



H. M. S »Niels Juel« bunkering at the Company's Station in the Freeport of Copenhagen.





The United Oil Company's Ocean-Depot, Fredericia.

quated commercial houses in London — narrow and old-fashioned as it impresses you — you will arrive at the first floor. There you will be astonished when opening the door to hear the clattering of typewriting machines, while the buzzing of busy messengers in the corridors proves that a modern activity has taken possession of the old house of the »King of Poets« and transformed same into headquarters of an important enterprise, viz, that of »The United Oil Co. Ltd.«, whose operations through its english Mother-Company »The Anglo-Persian Oil Co. Ltd.«, extend throughout the world.

»The United Oil Co. Ltd.« which was established in 1920 is an affiliated Company of one of the three largest world-known Oil-Companies, namely that of the genuine British »Anglo-Persian Oil Coy. Ltd.«, the head-quarter of which we illustrate in the present issue.

This Coy whose largest oil springs are situated in Persia (Irak and Mosul) is at the present employing some 50,000 functionaries and workmen, out of which about 20,000 are of British nationality, and disposes of a fleet of oil-tankers exceeding 600,000 tons, which incessantly throughout the year transport the crude oil from Persia to England where it undergoes the transformation into Persian Diesel-oil, Fuel-oil, Kerosene and »BP« Benzine in the most modern and up-to-date refineries.

The refined products are then re-exported from England to Copenhagen and Fredericia, where the »United Oil Coy. Ltd.« has its head-depôts in Denmark and thence distributed by the Coy's motor tank-boats and Railway tank-waggon amongst its 40 depôts scattered all over the country.

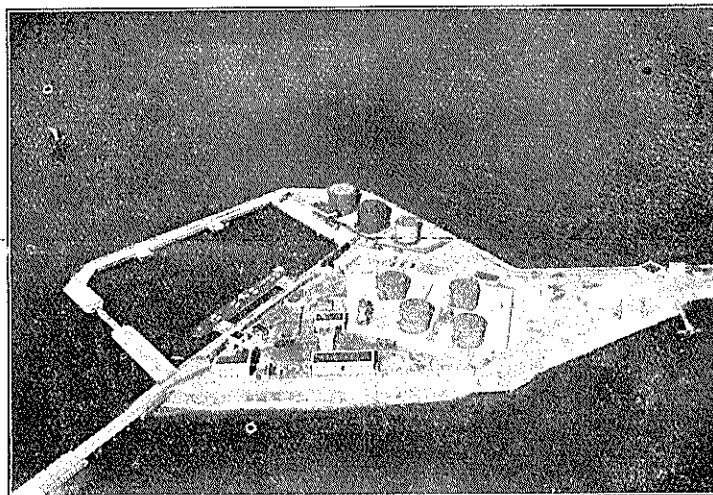
The Benzine, Oil and Kerosene is thereafter transported to the Customers by the Company's »Fleet« consisting of some 100 motorlorries.

Seeing that use of oil is constantly increasing in modern shipping, both for the purpose of the Dieselmotors as also for fuel to the boilers, the Company has established an oil-depot at the Free-port of Copenhagen, where even the largest

boats can berth and without delay, by day or night, be provided with oil which is pumped directly into the ships' tanks (450 tons per hour).

As »The Anglo-Persian Oil Co. Ltd.« are purveyors of fuel-oil to the Royal British Navy all over the world »The United Oil Co. Ltd.« therefore can supply any ship which touches Copenhagen with an oil in quality equal to that, which is used by British »Men of War«.

Amongst the boats which the »United Oil Co. Ltd.« supply with fuel-oil and Diesel-oil may, besides those belonging to the Royal Danish Navy, be mentioned those of »The East Asiatic Co.« (Burmeister & Wain's Diesel-engines), »The United Steam Ship Coy.« and the »Great Northern Telegraph Coy.« The Company's tank-depôts in Denmark possess, at the present time, a capacity exceeding 40,000 tons.



The Benzine-Harbour in the Freeport of Copenhagen.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 5 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.





# VIKINGEN

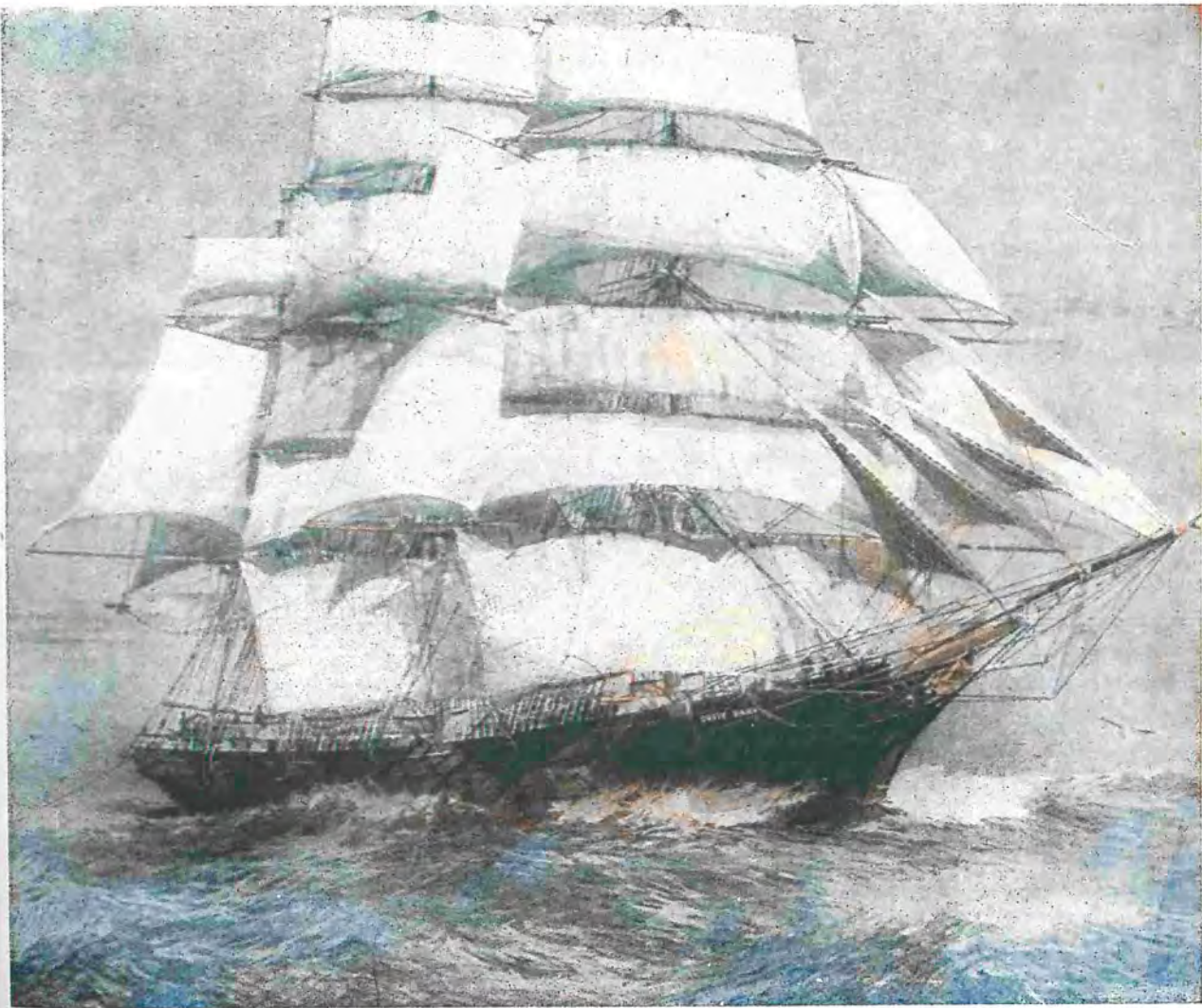
HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Skibskrediter, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handels- og Fiskefart, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havre- og Værftforbundet, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri og de internationale Parter og The International Seafarers Federation. . . . .

## "THE VIKING"

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

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



DEN GAMLE, BERØMTE TE-CLIPPER „CUTTY SARK“

(SE TEKSTEN INDE I BLADET)

NO. 8  
1926

AUGUST  
3. AARGANG

**VIKINGEN**  
koster nu  
kun

**50 ØRE**

**Spændende  
Fortællinger  
Talrige Illu-  
strationer.**

DANMARKS INTERESSANTESTE ILLUSTREREREDE MAGASIN





# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S  
KØBENHAVNS SYDHAVN  
VESTER TEGLGADE

TELEFON CENTRAL 3930



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 Thorny-  
croft's originale Tegn-  
inger og med Garanti for  
H.K., Materiale, Arbejde  
Forbrug og Farl.

„Thornycroft“ Motorer  
3—375 H.K. for Benzin.



RITA IV  
Tegnet af Fife bygget paa THORNYCROFTS Værft, København.  
Tilhører H. M. Kongen.

„Thornycroft“ Motorer  
fra 7½—75 H. K. for  
Benzin Start og Petro-  
leum Gang.

„Thornycroft“ Propel-  
ler er anerkendte som  
de bedste over hele  
Verden.

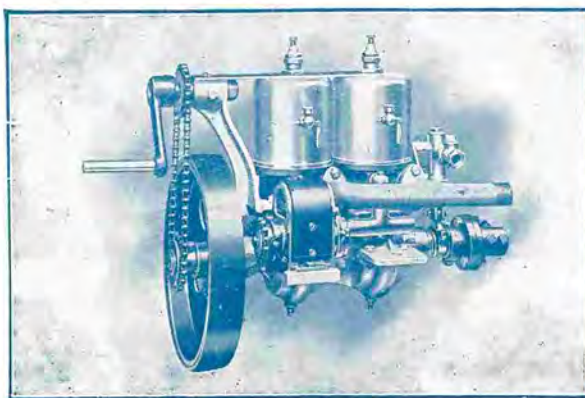
PATENT ELEVATOR  
for  
Ophaling af Fartøjer.

Vi indbyder alle Sejl-  
og Motorbaad-interes-  
serede til at bese vor  
Virksomhed. Ring til  
Central 3930 og aftal  
en Tid.

Vi er Generalrepræsentanter for

# Watermota

En lille let engelsk Motor af  
første Klasses Konstruktion —  
Størrelse 3 og 6 HK forsynet  
med vendbar Skrue eller Re-  
servegear.



6 HK Watermotor.

Motorerne findes paa Lager  
København. Forlang Pristilbud  
og nærmere Oplysninger.

MOTORBAADE - BAADMOTORER - STATIONÆRE MOTORER - LASTAUTOMOBILER

KØBENHAVNS  
SYDHAVN V.

# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

TELEFON  
CENTRAL 3930

## Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

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

København K.  
Telegram-Adresse: PACAO

## Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Prilager Nr. 55

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

AMALIEGADE 37.

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER  
BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT  
Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER  
L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER  
ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.  
AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.  
ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER  
ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS



BELLS UNITED  
ASBESTOS CO. LTD.

Telefon Nr. 1403



TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr. Adr.: Amiante

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR  
BELLS UNITED ASBESTOS Co.  
LONDON

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.  
Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.





# IVER C. WEILBACH & Co.

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

PRAHL & SØLVER

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonlometre).

AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

Telgr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 & 840.



## F. ESZLINGER'S

kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landsforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.

### INDHOLD

Indledning om Prisedsættelsen.

»Cutty Sark«. (Efter Spurling i The Blue Peter.)

Barken »Sorine« af Fanø. Fortalt af Styrmand Jespersen. Talrige Fotografier. En sandfærdig Skildring af en dansk Barks Havari i Atlanten og dens tapre Besætnings heltemodige Kamp med Elementerne og besværlige Arbejde med at rigge et Nødror ud.

Under kinesisk Flag, af Kaptajn i det kinesiske Toldvæsen Carl Larsen. Talrige Fotografier. En interessant Beretning om Opiumsmuglere og Oprørere.

Te-Clipperen »Cutty Sark«, dens Historie og Tildragelser ombord. (Fortsættes).

Naar Kæmperne dør. Fotografier og Tekst om de amerikanske Krigsskibes Endeligt.

Over Verdenshavene. Fortsatte Skildringer med Fotografier af danske og udenlandske Skibschefer og Skibe, Verdenspressen omtaler. Kaptajn Mecklenborg og »Frederik VIII«.

Vikingernes Baalfærd med Billede.

Over Atlanten i gamle Dage. (Billede).

En Hilsen fra den anden Side Jordkloden til Viking.

En glad dansk Besætning.

Ekspeditionen til Sydhavet (med Billede).

Paa Jagt efter Misvisninger (med Billede).

Gamle Mynter fra Sundtoldens Dage.

Nolfis Opgave.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 21, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

## BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Dieselolie

„BP“ Benzin Fuel Oil

Persisk Petroleum

England Køber for over 1 Milliard Kroner aarlig af Danmark.  
og er saaledes Landets største Kunde.

Støt derfor britisk Industri,

hvor denne ikke konkurrerer med dansk Arbejde.

TELEFON 5455.

AMALIEGADE 22

## BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP



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

BERG & LARSEN  
NYHAVN 53 SKIBSPROVIANTERING KØBENHAVN  
TELEGR.-ADR.: BERGLARSEN - TELF. C. 120

TELF. 1243-12843.

TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



NORDISK FLAG

TELF. 9752 OG FANEFABRIK TELF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26

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 Sø som til Virksomheder i Land.

Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8882, Øbro 1862 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr. »Proviant«

Translatørskolen Valkendorfsgade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —

H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8



Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

FOUNDED 1797

HECKSHER & SON SUCCSRS.

COPENHAGEN

Telgr.: »HECKSHERS«

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.  
Central 72 (10 Ledn.)  
Telf. { 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.

Bunkerul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn  
Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm  
Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

SKIBS- OG MASKINBYGGERI  
3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

<sup>A</sup>/<sub>S</sub> THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## Jens Munch & Søn

Herluf Trollesgade 23. — København K. — Telefon 15037.

Lager en gros af: Skibsartikler, Tougværk, Sejlgarn & Kortevarer m. m.

  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT  
Gøthersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
København K

### Til vore Læsere!

Med dette Nr. af VIKINGEN kan vi bringe vore Læsere den glædelige Meddelelse om en betydelig Reduktion af Prisen. VIKINGEN vil fra og med dette Nr. (August-Nr.) koste:

- For enkelte Eksemplarer i Løssalg (før 1 Kr.) nu 50 Øre.
- » Helaarsabonnement (12 Ekspl.) (før 10 og 11 Kr.) portofrit tilsendt, ..... nu 6 Kr.
  - » Halvaarsabonnement (6 Ekspl.) (før 5.70 Kr.), portofrit tilsendt, ..... nu 3 Kr.
  - » Kvartalsabonnement (3 Ekspl.) (før 2.50), portofrit tilsendt, ..... nu 1 Kr. 50 Øre.

For de Abonnenters Vedkommende, hvis Abonnement efter den gamle Pris endnu ikke er udløbet, vil en i Forhold hertil passende Regulering med Forlængelse af Ab. naturligvis finde Sted.

Endvidere vil de forskellige Abonnementer reguleres hen til en fælles Termin med Begyndelse fra Januar, saaledes at de opkrævede Beløb vil skifte lidt, til det hele ligger ensartet. Dette er nødvendigt for at kunne fremme en hurtig Ekspedition og Forenkling af samme, idet dette atter vil bringe Bladets Driftsudgifter ned og derved muliggøre en snarlig Udvidelse uden Prisforhøjelse.

For Helaarsabonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe (med Skibsadresse i Udlandet) vil Prisen trods den dyre Porto dog kun blive 6 Kr., og dette Offer bringer Bladet gerne i Haab om, at det til Gengæld kan vente den allerstærkeste Tilslutning fra Søens Folk.

VIKINGEN vil, trods en Prisnedsættelse til det halve, dog fremtræde i samme Udstyr med farvetrykt Forside og med et Sidetal, der skønt reduceret dog ved Økonomisering af Plads og Skrifttyper tilnærmelsesvis vil bringe samme Antal Ord som tidligere. Og vi kan love vore Venner, at ingen Prisforhøjelse vil finde Sted, selv om Sideantallet i en nær Fremtid forøges.

VIKINGEN vil for Fremtiden udkomme regelmæssigt og være fremme de første Dage i Måned, og Bladets Indhold vil med Hensyn til Alsidighed og Righoldighed ikke blive ringere — men bedre.

Bladets eneansvarhavende Redaktør vil nu som hidtil føre Bladet videre absolut neutralt og uafhængigt til alle Sider i den Aand, hvori det er startet — dette være sagt for at undgå enhver unødige Misforstaaelse.

Vi takker vore trofaste Venner, hver eneste, som har fulgt os i de første og vanskelige Tider, men vi beder Dem samtidig:

Hjælp os ved at skaffe nye Købere, nye Abonnenter!

Om blot De, den enkelte af vore Venner, skaffer blot een ny Køber eller Abonnent, hjælper De os paa Vejen frem til hurtigere at kunne give et større Blad for de samme Penge!

Og sidst, men ikke mindst: Da hjælper De os i Arbejdet for at gøre Søen, dens Mænd og dens Arbejde til Allemands Hjærtetern!

At kende Skibsfartens Indsats er ligesaa nødvendigt for Danmark, som dens Udøvere har gjort dem fortjent til, at Danmark kender deres Indsats.

Alene vort sidste Helsingør-Festnummer har vist Bladets Mission! Vi var det eneste Blad, der paaviste Skibsfartens fundamentale Betydning for Helsingør, Kronborg og Sundtolden!

Og i de forskellige Blades stigende Interesse for maritime Emner tør vi nok tilskrive os en Del af Æren!

Tak, hver og een!

Og nu fremad!

Løsenet maa være:

Hos hver Viking — Vikingen!

København, Juli 1926.

CHRISTIAN BOGØ.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

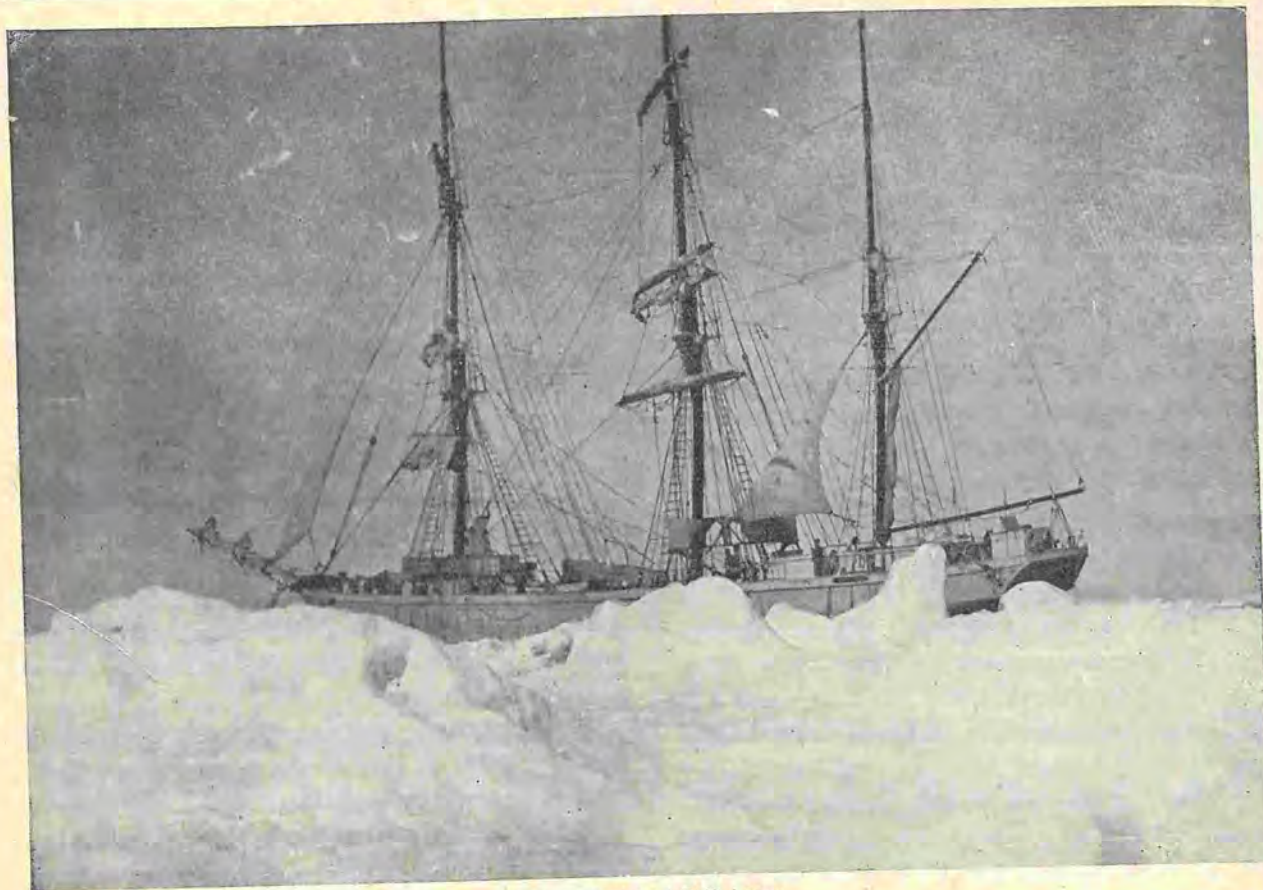
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





Barken »Sørine« i Drift i isen.

## Barken »Sørine« af Fanø.

En farefuld Rejse skildret af en af Deltagerne nu Styrmand Jespersen.

At »VIKINGEN« staar i al-lernærmeste Rapport til Søens Folk, modtager vi jævnlig Beviser for. Her er et af dem, og tro mod vort Program, at lade Søens Folk selv berette om Kampene derude, gengiver vi hosstaaende Skildring.

I jævne Ord fortælles her om en farefuld Rejse, om Kæntring, Kapning af Master og Nødror, som maa rigges ud i rum Sø. Vi formener, at Eksemplet er den bedste Læremester, og her er det danske Søfolk, som giver Eksemplet.

Barken »Sørine« var bygget ca. 1890 i Nordby paa Fanø og lastede 500 Tons, den førtes af Kapt. A. C. Andersen, der var fra Nordby.

Den 24. Juni 1909 mønstrede Kapt. A. C. Andersen Besætning i Hamborg til »Sørine«. Besætningen bestod af Kaptajnen, to Styrmand, en Tømmermand, to Matroser, to Letmatroser, en Dæksdreng og en Kok.

»Sørine« lastede Stykgods i Hamborg, og den 27. Juni var Lasten inde, og Kl. 8 Fm. slæbtes »Sørine« fra Hamborg.

Efter en god Rejse paa 50 Dage kom »Sørine«

til Bahia. Her blev Stykgodslasten losset, hvorefter der blev indtaget Ballast, og den 19. September fortsattes Rejsen til Barbados for Ordre.

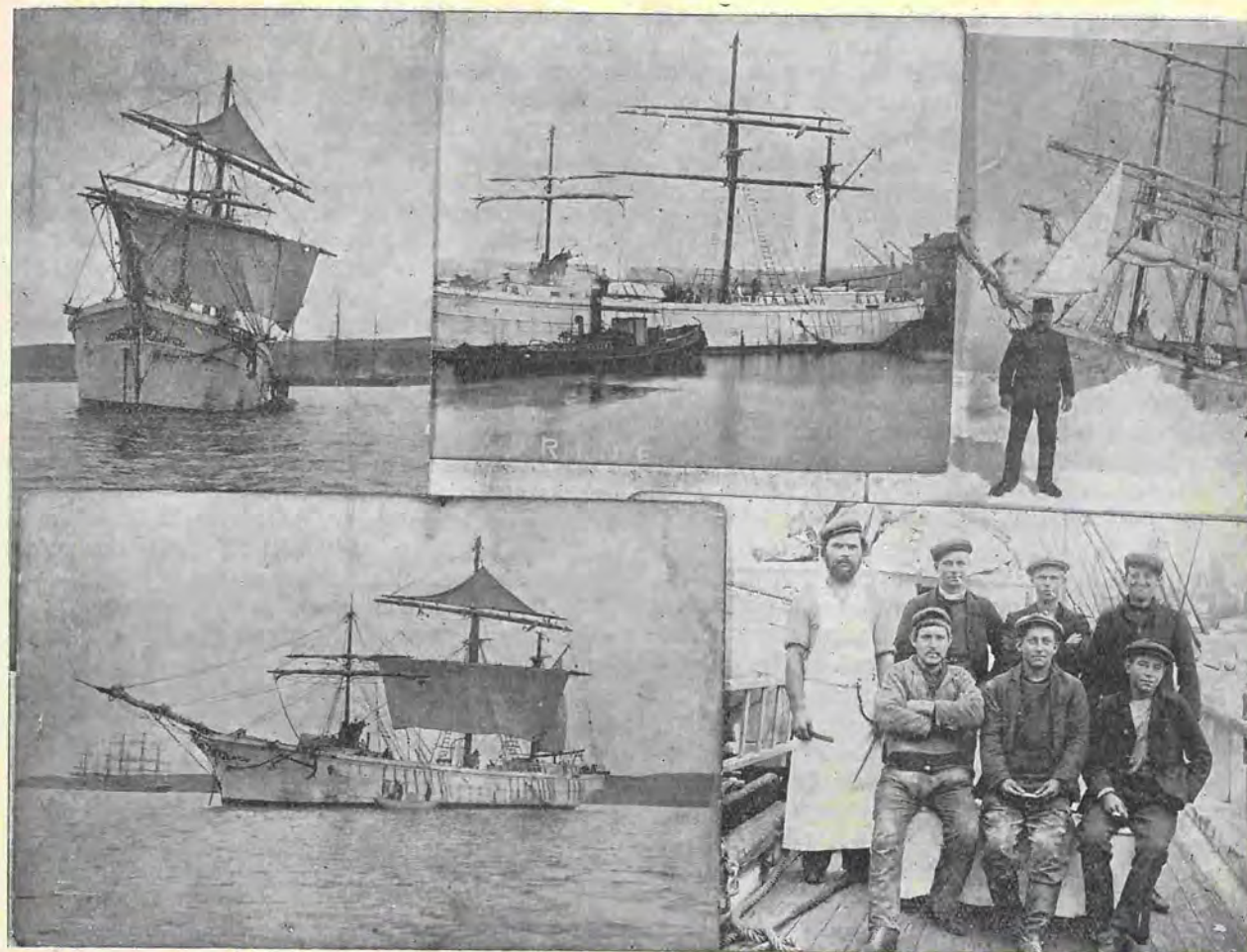
Den 9. Oktober Kl. 10 Em. ankrede »Sørine« paa Barbados Red. Den 12. Oktober lettedes Ankeret igen, og Rejsen fortsattes til Santa Crus paa Cuba, hvortil »Sørine« ankom den 25. Oktober.

Efter at have losset Ballasten, blev »Sørine« lastet med Mahognitræ og afgik med denne Last fra Santa Crus den 28. November 1909.

Kursen blev sat Vest om Cuba og op gennem Floridastrædet. Herfra blev Kursen sat sønden om Bermudaøerne, grundet paa den sene Aarstid.

Da det imidlertid stod med meget Stille sønden for Bermuda-Øerne, skiftede Kapt. Andersen ret hurtigt Mening, og Kursen blev sat Nord om Bermuda. Her oppe fik »Sørine« fin vestlig Vind, som holdt sig til den 17. December, da Vinden begyndte at tiltage, saa alle Sejlene i Løbet af Natten blev bjærget.

Den 18. December Kl. 4 Fm. lænsede »Sørine« østover for Fokken og begge Undermærsejle samt Forstagsejl. Da Stormen stadig tog til og Søen voksede, blev Fokken gjort fast Kl. 6 Fm. Vind og Sø tiltog stadig, og Kl. 7 kunde »Sørine« ikke mere lænse fra Søen. Kapt. Andersen besluttede



Øverst t. v.: Nødrigning fotograferet i Falmouth; I Midten: I Falmouth Havn, og nedenunder i Antwerpen Havn; Øverst t. h.: Kaptajn Andersen foran sit Skib i Isen; Nederst t. h.: Besætningen, hvoraf den midterste i forreste Række er daværende Matros, nu Styrmand Jespersen, Korsør, som har sendt os Beretningen.

saa, at dreje Skibet under, samtidig med, at Sejlene skulde bjærges.

Kl. 7 kom alle Mand paa Dækket, og 5 Mand gik op til Forundermærsejl for at bjærge det; men i samme Øjeblik Skøderne blev firet af, slog Sejlet nogle vældige Slag, saa hele Sejlet var slaaet i Stykker, inden man kunde faa det bjærget. I Løbet af faa Minutter var kun Liget tilbage.

Saa snart de 5 Mand var kommet ned paa Dækket igen, gik de op til Storundermærsejl; men inden de endnu var naaet op paa Raaen, blev »Sørine« drejet op mod Vinden. Saa snart »Sørine« kom tværs i den meget høje Sø, kændrede den over til Bb., og blev liggende med Vandet ind fra Bb. Side og helt op over Stb. Lugekarm.

De 5 Mand, der var oppe for at bjærge Storundermærsejlet, kunde ikke komme ud paa Raaen, da denne omtrent stod lodret. I Løbet af et Par Minutter var Undermærsejlet slaaet fuldstændig i Stykker. Sejlet slog nogle Knald, som om det var Kanoner, der blev skudt med.

De 5 Mand der var oppe i Storriggeren, maatte nu med megen Besvær kravle ned.

Saa snart alle 5 Mand var kommet ned fra Riggeren, blev alle Mand samlede agter paa Stb. Side af Huset paa Halvdækket. Det var umuligt at staa paa Dækket.

Der blev nu holdt Skibsraad, og man blev hurtigt enige om snarest mulig at kappe Riggeren, for at faa Skibet til at rejse sig. Kaptajnen landede nu en Flaske Brændevin hen til Styrmanden, som tog en ordentlig Slurk, og lod Flasken gaa videre, saa hver Mand fik sig en Opstrammer.

Imedens Flasken gik rundt, var Kaptajnen gaaet ned i Kahytten, hvor han hentede to store Økser med langt Skaft. Økserne leverede han en til Styrmanden og en til Tømmermanden.

Saa snart de havde faaet Økserne, kravlede de hen til Fokkemasten og huggede en halv Snes Hug paa Stb. Side af Masten, ca. 1½ Meter over Folkelukafet. Derefter begyndte de at kappe Vantrebene paa Fokkevandet og agter efter. Det var meget besværligt, da de maatte holde sig fast med Benene om Lønningen, da det var umuligt at staa paa Dækket. Da de endelig naaede hen til Røjlbardunen og fik Vantret kappet, brækkede Fokkemasten der, hvor der var hugget i den. Masten gik nu over Bord, og tog Storebram- og Røjlstang med, samt det øverste Stykke af Stormersstang fra Skivgattet og til Æselhovedet.

Da Skibet nu var blevet befriet for Fokkemasten og det halve af Stormasten, begyndte det langsomt at rejse sig. Alle Mand kom nu i Gang med at faa alle Vantrebene om Bb. kappet, saa



Fokkemasten kunde komme klar af Skibet. Da Masten i den meget høje Sø kunde hugge Hul i Skibet. Medens der blev arbejdet med at faa Riggen klar af Skibet, blev der hældt Orkanolie ud til Luvart for at dæmpe Søen.

Storbramstang og Bram og Røjlraa blev bjærget ind ombord paa Skibet. Da alle Vantene var kappet, gik Fokkemasten under Skibet, og stødte flere Gange haardt mod Bunden af »Sørine«.

Masten kom nu til at ligge forude til Luvart af »Sørine«, som stadig hang fast til Masten ved Klyverstagene; men nu agerede Masten Drivanker, saa »Sørine« kom til at ligge nogenlunde i den meget høje Sø.

Allerede om Em. brækkede Klyverbommen af, og nu forsvandt baade Masten og Klyverbommen for stedse. Da Klyverbommen var brækket, faldt »Sørine« atter tværs i Søen.

Om Em. blev Lasten pejlet, og det viste sig, at der var 3 Fod Vand i Lasten. I Løbet af et Par Timer var Vandet pumpet ud, og siden viste der sig ingen Vand i Lasten, saa det maa være kommet ned, da Skibet laa kæntret.

Orkanen tog om Aftenen den 18. noget af; der havde rejst sig hushøje Søer, som hele Natten væltede sig ind over »Sørine«. Det var et Under, at Skibet kunde holde, da det stadig laa tværs i Søen.

Den 19. December var Vinden taget lidt af; men det stormede dog stadig og Søen holdt sin Størrelse. Den 19. blev der lavet et Drivanker af en Losseboom, et Bramsejl blev slaaet under Bommen og i Underliget af Sejlet blev fastgjort en Del Kæder og andet for Haanden værende Jern. Paa Bommen blev fastgjort en Hanefod, og i den blev Skibets store tykke 9" Græsslæber fastgjort. Det hele blev kastet over Bord, og det varede ikke længe, før Slæberen blev tot, og »Sørine« fik atter Næsen imod Vinden og Søen.

Stormen holdt sig stadig den 20., men da Skibet nu laa med Stævnen mod Søen, kunde man begynde at arbejde. Stormærsestangen blev først sikret med Barduner og Stag.

Natten mellem den 20. og 21. December kom Slæbetrossen, der holdt Drivankeret, hen for Stævnen af Skibet, og da Søen endnu var saa høj, at den stadig overskyllede Bakken, var Slæberen fileet over af Skibsstævnen, inden man kunde forhindre det. »Sørine« faldt nu atter tværs i Søen, som stadig holdt sig.

Den 22. December tiltog Stormen og Søen atter, og Kl. 8 Aften blev Roret slaaet bort af Søen. Stormen tiltog og holdt sig baade den 23. og 24. Skibet arbejdede saa haardt, at det var umuligt at lave noget Arbejde. Juleaften gik som de andre Aftener, med at holde sig fast, enten man var paa Dækket eller i Køjen.

Den 25. tog Stormen af og Søen blev noget mindre; men endnu kunde der ikke arbejdes.

Den 26. December ca. Kl. 1 Em. saa man den første Damper, siden vi mistede Riggen. Det var en stor engelsk Passagerdamper, der kom fra Vestindien paa Vej til England.

»Sørine« satte Signaler og spurgte om Damperen vilde slæbe den ind. Damperen satte Signaler og sagde, at den ikke vilde slæbe »Sørine« ind; men den vilde tage Besætningen.

Kaptajn Andersen afslog Tilbudet fra Damperen, da »Sørine« stadig var tæt, vilde han ikke forlade Skibet; men bad Damperen om at rapportere ham, naar den kom hjem.

Søen var saa høj den 26., at Damperen, der laa stoppet tæt ved »Sørine« fuldstændig forsvandt; naar den var nede i en Bølgedal. Vind og Sø tog nu af, saa man den 27. kunde begynde at lave Nødrig. Mesanstangen blev rigget ned, og derefter rigget ud til Klyverbom. Bramstangen blev rigget op til Fokkemast, og Bramsejlet og Røjlen skulde gøre Tjeneste som Fok og Merssejl.

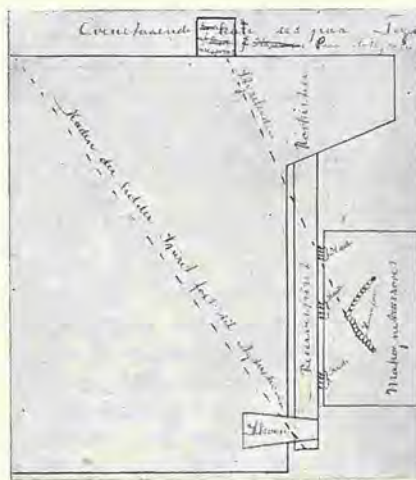
Overmæseraa og Undermæseraa maatte surres sammen, da Undermæseraaen var brækket. Oven paa Overmæseraa blev slaaet et Gaffeltopsejl som saa blev hejst med Skødbommen op ad Mærsestangen. (Kan ses paa Fotografiet.)

To Klyvere, en Stagfok og et Storstagsejl blev slaaet under og viste sig rigtig gode. Storsejlet og Storundermærssejlet blev ogsaa fornyede; men saa kunde der ikke skaffes Plads til flere Sejl. Da alt dette Sejlmagerarbejde var færdigt, kom det værste Arbejde: at lave et nyt Ror.

»Sørine« havde to store Reservespir ombord, deraf blev det ene brugt til at ligge tværs over Agterenden til Rortallierne. Det andet blev brugt at sætte et Ror fast paa.

Roret blev lavet af Mahognitræ fra Lasten og gjort fast paa det ene Reservespir med tre 8 Tals Bændler af Kæde, saa det kunde drejes frem og tilbage. Da det hele var færdigt, blev det varpet overbord, og derefter blev Enden af Spiret halet op i Rorkisten og kilet fast. Det var et drøjt Stykke Arbejde, for der kunde kun hales, naar Skibets Agterende blev løftet op af Søen. Paa

(Fortsættes Side 31.)



Skematisk Plan over Nødroret, tegnet af Styrmand Jespersen. Øverst paa Lønningen, over hvilken det rager ud, ses Reservespiret, hvorfra Styrekæden gaar ned til Roret, hvor det er fæstnet med en Hanefod. Et andet Reservespir, som naar op gennem Rorkisten hang fast til Agterstævnen ved Hjælp af en Kæde og en Sko, som sidder nederst paa Spiret. Ved Kædebændler er selve Roret (der blev lavet af Mahognitræ fra Lasten) fæstnet til Reservespiret.



En „opbragt“ kinesisk Djunke, Opiumsmugler. I Baggrunden den kinesiske Toldkrydser „Kaipan“.

## UNDER KINESISK FLAG

AF KAPTJAN CARL LARSEN

Efter vor Tilbagekomst til Hongkong fra Samun, gjorde vi atter søklar til et nyt Ophold ved disse Oer. Vi fik dog saa mange Dage i Havn, at vi kunde faa Lejlighed til at pleje vore private Interesser: Sport og Klubliv.

Set fra Søen, regnes Byen Victoria for en af de smukkeste i Verden. Det første, som fanger en Nyankommens Øje, er de store paladsagtige Bygninger, som ligger tæt ved Havnen. Det er Banker og Kontorer, hvor alle Verdens Nationer har til Huse, og hæves Øjet, ses — bagved — Victoria Peak, Hongkongs højeste Punkt 1800 Fod over Havet. Her har de rige Europæere deres Hjem, som efter Dagens Slid, naas med en Kabel-Bane.

Paa det højeste Punkt findes en Signalstation, hvorfra man har et pragtfuldt Skue af talløse Klippeøer i det Fjerne, og herfra signaleres alle Skibe, som stævner mod Kolonien, og er det Postdamperen fra Europa, af-fyres Skud. Dette Skud letter manganen et — af det usunde Klima — tynget Sind.

Fælles med alle andre engelske Kolonier fra Gibraltar og østerud, har Hongkong ogsaa sit »Clock-tower«, det var oprindeligt bygget paa et Sted, hvor dets fire Tidsmaalere kunde sees fra alle Kanter, især fra de Skibe i Havnen, som ikke var saa heldig stillet, at have Kronometer ombord; desværre har Tørlæggelser og de derpaa staaende Bygninger skjult »Clock-tower«,

det staar nu i Queens Road — usynlig for Søens Folk — kun som et kært Minde fra svundne Dage.

I Hongkong fandtes kun faa Danskere, kun et dansk Flag saas ved Festligheder og det vajede fra »Store Nordiske« Bygning.

Medens vi laa her, havde Saltsmuglerne frit Lejde. Hver Morgen saa vi dem passere tæt om os, paa Vej til deres Lossepladser. Vort Mandskab kendte dem alle, og i Forbifarten sendte de os et lille overlegent Smil, vi kunde jo ikke gøre dem noget her i engelsk Havn.

Dagen før vi skulde afgaa til samme, fik vi den glædelige Meddelelse, at vi var detacherede Canton Customs, og at de ønskede Skibet til Canton for nærmere Ordre, og at »Likin« skulde overtage vore Interesser ved samme. Den havde tidligere krydsset rundt i det sydkinesiske Hav og forsøgt at opsnappe Junke, som kom fra Singapore og som mentes at føre en Del Opium med sig.

Denne Nyhed var vi naturligvis ikke ked af — tværtimod. Vi blev saa glade, at en lille Deputation af Messedlemmer besluttede, at benytte Lejligheden, medens »Likin« var i Havn, at gaa ombord og ønske dem alle til Lykke med det gode Bytte, de havde gjort. Vor Ordfører udpegede særlig de smukke Omgivelser omkring Samun, og med endnu smukkere Vendinger, den forbandede Natpatrulje, som vi alle hadede.

Grundet paa denne Forandring i vort Program, fik





Til venstre: En Kineserfamilie i Fort Bayard, der nysgerrig ser til; I Midten: Udsigt over Kaipan's Agterskib. Den opbragte Opiums-  
smugler paa Slæb. Til højre: Den gamle kinesiske Lods, der styrer efter lokalt Kendskab og sit primitive, aartusindgamle Kompas.

vi et Par Dage til i Hongkong for at gøre mulige Indkøb. Ingen vidste, hvad Slags uciviliserede Egne vi skulde besejle, saa det var bedst at være forberedt paa det værste. Efter at dette var besørget, afsejlede vi til Canton, hvortil vi ankom om Aftenen og fortøjede ved Bøjen lige udfor Shamien.

Shamien er den europæiske Bydel og afskaaret fra selve Canton ved en Kanal og forbundet med Broer og danner saaledes en Ø.

Vi kunde straks se, at vi var kærkomne, for vi havde daarligt nok faaet fortøjet, førend »Keipan« var fuld af glade Mennesker, som vilde ønske os Velkommen. Vor lille Messe kunde daarligt nok rumme dem, saa Kaptajnen foreslog, at vi alle »kom op i hans Lejlighed« for at tømme et Ankomstbæger; efter at dette var besørget, begav vi os alle i Land — efterladende de to junior Officeres. Vort Maal gjaldt naturligvis Klubben, hvor vi blev indskrevne som »Visiting members« og tilbragte en behagelig Aften.

Næste Morgen, da vi stod og trak vore Kronometre op i Styrehuset, der ogsaa gjorde Tjeneste som Bestiklukaf, sprængtes 2 af Ruderne ved, at et Projektil fløj ret igennem og nær havde blæst Vejret ud af mig. Jeg kiggede ud for om muligt at opdage, hvorfra det kom, og saa en Steamlaunch passere tæt til os, og at Rorgængerens — det eneste Menneske paa Dækket — indtog en mærkelig Stilling; han laa nemlig ned og styrede; at denne Launch havde Forbindelse med Projektilet, erfarede jeg straks efter — den blev nemlig forfulgt af en kinesisk Krydser, som fra sit Foremars paa den mest uansvarlige Maade affyrede Skud efter Skud, sandsynligvis uden at træffe sit Maal. I Forbifarten raabte jeg over til dem om at være mere forsigtige — og om den Skade, de havde gjort os.

Senere hørte vi, at det var en af Sun-Yat-sen's Modstandere, som forsøgte at undslippe fra Canton i denne Launch. Nogle Timer efter saa vi begge Fartøjer komme tilbage — og Generalen sad paa Dækket med Lænker om Hænder og Fødder.

I Løbet af Formiddagen fik vi nærmere Ordre med Hensyn til Ønsket om vor Nærværelse i Canton, og denne lød paa, at Generalinspektøren i Peking havde besluttet at organisere Toldstationer paa Halvøen Luchow, Kinas sydlige Fastland, og at vi skulde være til Disposition for den Kommissær, som var udpeget til dette Arbejde.

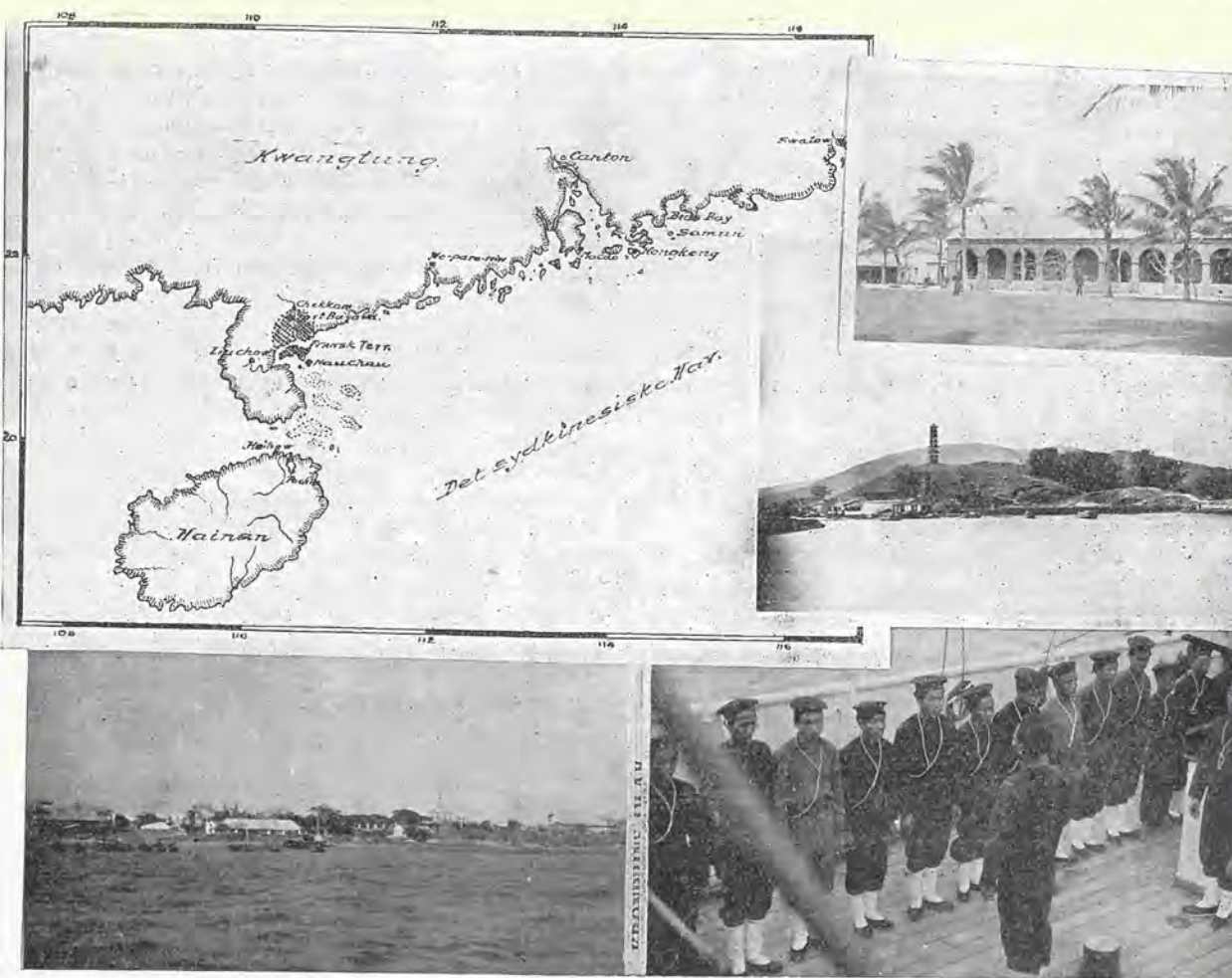
Paa denne Halvø og paa Kyststrækningen øst over til den portugisiske Koloni Macao havde aldrig eksisteret noget, som hed Told, og nu vilde man forsøge at organisere Stationer især ved den paa Halvøen liggende store By Linchow og dels paa Grænsen af det af Frankrig i 1898 forpagtede Areal Kwang-tow-wan, som ligger paa Østsiden af Halvøen.

Af Hensyn til, at vi vilde faa en Del at gøre med de franske Autoriteter i dette forpagtede Omraade, var den Kommissær, som skulde udføre dette Arbejde, en Franskmand i kinesisk Tjeneste.

Efter et Par Dages Ophold i Canton og efter at have indskibet den franske Kommissær med sin kinesiske Stab, afsejlede vi; da vi kom klar af Cantonflodens Delta, fik vi en heftig SW.-Storm, som havde en saadan uheldig Indvirkning paa vore Passagerer, at vor Kaptajn af Sympati for dem bragte Skibet til Ankers for Natten i Læ af Øen St. Johns. Paa denne Ø ligger den bekendte spanske jesuitiske Missionær Francis Xavier begravet; han døde 1552, og paa Øens Nordside har man rejst ham et Minde — en Kirke, bygget i romansk Stil.

Næste Morgen fik vi fint Vejr og fortsatte vor Rejse; vi studerede nøje de franske Søkort over det Farvand, som vi efter en Dags Sejlads skulde besejle, og fandt de mindste Detaljer kortlagte. Det er maaske ikke almindelig kendt, at den franske Hydrografi er den nøjagtigste, der findes.

Da vi om Aftenen kom til Munden af Floden, som fører op til Fort Bayard, den eneste Havn i dette forpagtede Omraade, fortsatte vi uden Lods — som vi senere hørte ikke fandtes; vi holdt naturligvis Loddet



Øverst t. v.: Kort over den sydlige Kyststrækning af Kina; t. h.: Typiske Huse i Kwang-chow-wan Under dette ses Halvøen Luchow med et kinesisk Taarn (Fyrtaarn); Nederst t. v.: Fort Bayard (Den hvide Bygning, Guvernørens Residens); t. h.: Kaipan's Besætning (kinesiske Matroser) stiller til Mønstring før Orlov.

gaaende hele Vejen og fandt Vand nok for den største Dreadnought, saa den var jo vel egnet til Flaadestation, hvortil den vel ogsaa var udset. Ved vor Ankomst ankrede vi ret udfor Guvernørens Residens.

Næste Dag aflagtes officielle Visitter og Genvisitter, og Forhandlingerne angaaende vort Ærinde her paa fransk Territorium tog deres Begyndelse. Disse Forhandlinger fandt Sted i Kaptajnens Salon, hvor vor Kommissær foreløbig havde indrettet sig, indtil han kunde finde Bopæl i Land. Det hele var vistnok ikke noget let Arbejde for ham; det var jo et Omraade halvt saa stort som Danmark.

Da der ikke var noget, vi kunde være ham behjælpelige med, benyttede vi Officerer disse Forhandlingsdage til Ekskursioner i Land dels for Rekreation og dels for at bese Byen og Omegn.

Fort Bayard var udlagt i saadan Stil, at det saa ud, som om det havde været Frankrigs Drøm, at den engang skulde opløsmst som et Saigon Nr. 2. Lange brede Boulevarder og Gader var udlagte, og nu 13 Aar efter fandtes der kun ca. 100 Huse, hvoraf nogle beboedes af de faa militære og civile Embedsmænd, som Administrationen bestod af, og som her henlevede en 3 Aars kummerlig Tilværelse med kun eet lyst Haab: Afsløsnings Time.

At Fort Bayard ikke var nogen Undtagelse fra det

bekendte franske Tyranni overfor de Indfødte i dets Kolonier, saa vi straks, da vor Vej kom forbi en stor, gul Bygning omgivet af svære Jerngitter — det var Fængslet, en af de første Bygninger, som anlægges i en Koloni. Her indfanges de stakkels Indfødte for den mindste Forseelse — det er den billige Arbejdskraft, man har for Øje; man bruger disse Stakler til det haarde Arbejde, som ingen Franskmand vil paatage sig. — Beviset fik vi straks, da vi gik videre. Man var i Færd med at lave en moderne Landevej, noget som ellers ikke kendes i Kina. Her var Fangerne med Fodkæder lænket til en mægtig Stentromle, medens franske Soldater brugte Svøben. Stakkels »John Chinamand«, tænkte vi. Det var disse Stakler, som havde anlagt Boulevarderne og Gaderne, som endnu ventede paa deres Huse.

Den uundgaaelige Japaner havde naturligvis ogsaa fundet Indpas her, hvor han ved sine medbragte Geishaers Hjælp havde et godt Levebrød ud af de franske Soldater.

Vi gjorde naturligvis hurtig Bekendtskab med de franske Familier, som var glade for vort Ophold, og vi ikke mindre; men desværre krævede Tjenesten os andre Steder. Saasnt Kommissæren havde afsluttet sine Forhandlinger, afgik vi til Luchow. For at naa denne By skulde vi navigere igennem et for os ganske ukendt



Farvand. Special-Kort havde vi ikke noget af, saa paa Forespørgsel blev en kinesisk Lods os anbefalet — en gammel Mand, som havde sejlet her fra sin Barndom. Han blev engageret med en maanedlig Hyre, og med ham ombord forlod vi Fort Bayord — med et snarligt »Au revoir« fra vore nye Venner.

Efter megen Zig-Zag-Sejlad imellem skiftende Banker kom vi til Mundingen af Liuchow Rives og maatte her vente paa Højvande for at passere Barren. Saasnart dette indtraf, fortsatte vi opad Floden, som viste sig at være ganske smal med rigeligt Vand, men snoende sig i Bugter som en levende Aal paa Land.

Da vi kom til vor Ankerplads, fandt vi, at Floden her var begrænset af høje Skrænter, saaledes at vi ved Lavvande fra Dækket ikke kunde se Byen, som laa ca. 2 miles tilbage.

Efter at vi havde »moored«, fik vi Besøg af en fransk Missionær; han blev meget rørt over at se os, da han ikke havde set et hvidt Menneske paa lange Tider. Han tom for at meddele os, at der var Uroligheder i Byen. En bevæbnet Styrke, som tilhørte et Parti, der var imod

den af Sun-Yat-sen paa dette Tidspunkt i Canton foranstaltede Regering, laa uden for Byen, medens dens Leder med allehaande Trusler forsøgte at overtale Byens Præfekt til at overgive Byen til ham.

Kort Tid efter kom en Del Kinesere ned til Skibet og nogle af disse — vistnok Embedsmænd — kom ombord og bad vor Kaptajn om Hjælp. Da vi førte Vimpel og Orlogsflag, antog de os for et Orlogsskib. Vor Kaptajn forklarede dem, at han som Europæer ikke kunde blande sig i Kinas politiske Affærer, og at vi kun var her for at organisere et Toldvæsen, men han vilde prøve at tale denne dem uvelkomne Gæst til Fornuft, hvis dette kunde nytte. Efter at have iført sig sin Frakke og Sabel og anmodet vor 2. Maskinmester — ogsaa iført samme Uniform — om at ledsage sig, forlod de Skibet. Hvorfor 2. Maskinmester blev udvalgt til denne Mission, var, fordi han var 6 Fod og 3 Tommer høj og lige saa bred i Forhold. Kaptajnen mente, at han vilde gøre saadant et Indtryk paa den uvelkomne Kineser — som efter Sigende var en lille Mand —, at han vilde løbe sin Vej.

(Fortsættes Side 26.)

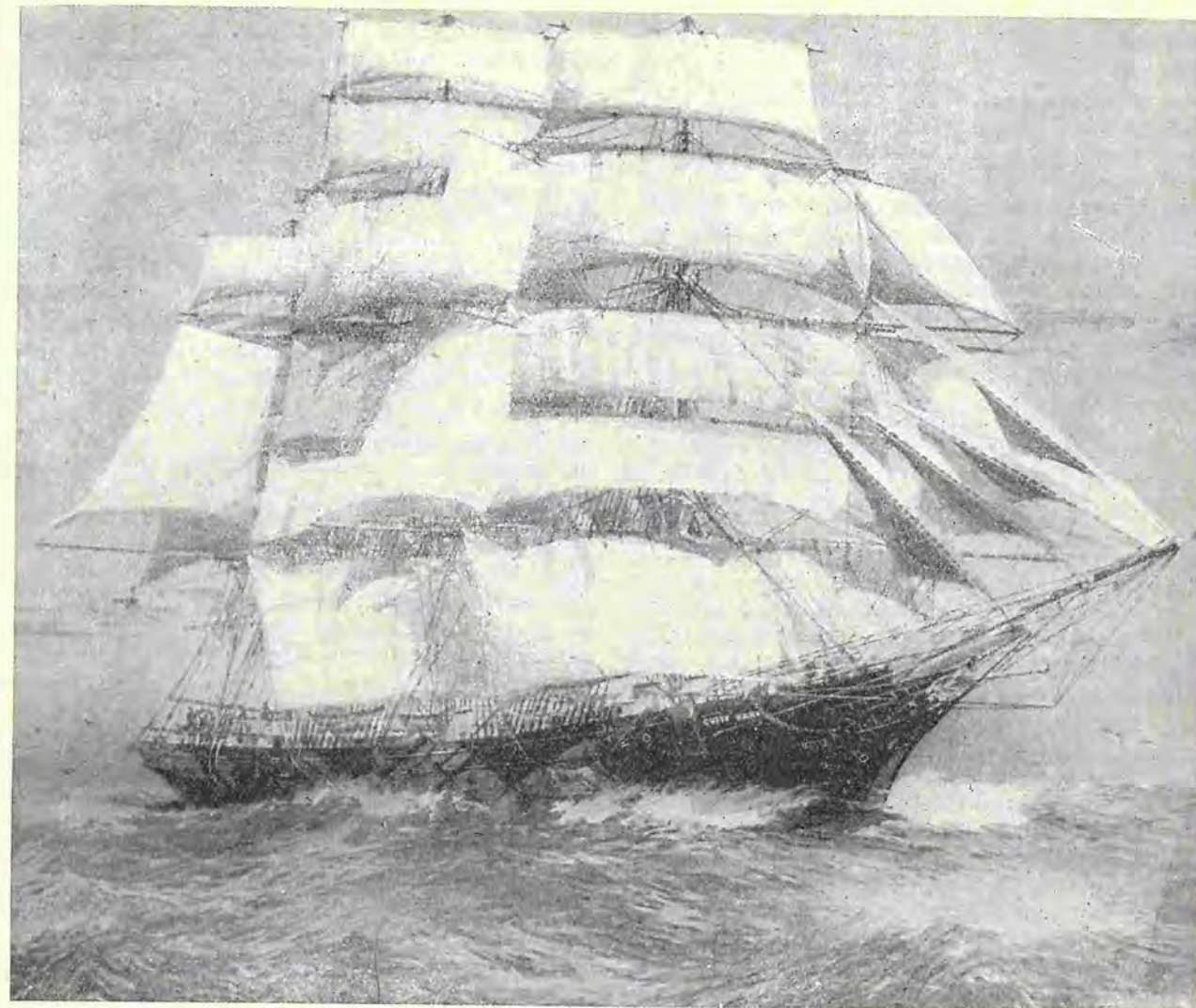
## En Vikings Baalfærd.

(Efter Dicksee's Maleri.)



Vi erindrer alle fra vor Barndom det smukke Digt om Kong Skjold, som kom sejlende til Danmark i en Snekke, og som Snekken var Vikingens Vugge, var den hans Grav. Tusinder faldt i Leding, og Bautastene fortæller om den gode Søn, som faldt i Landene østerude eller vesterpaa. Men blev Vikingen gammel og som Høvding æret af alt Folket, da blev han, naar han døde

lagt paa sit Skib med Vaaben og Gaver til Guderne og Føde til den lange Rejse. Saa tændtes Faklerne, og Baalet blussede. Højt flammede det røde Skær mod Himmelen mørke Blaa, Stævnen vendtes mod Søen, hvor Vinden bar fra og fangede den hvide Dug. Havet modtog sin Søn.



## Den gamle, berømte Clipper „Cutty Sark“.

Clipperen »Cutty Sark« blev, ligesom en anden kendt Clipper »Thermopylae« bygget i de senere Aar af Kina Tefartens Historie, og er ligesom den, bedre kendt fra Australiafarten, hvor den indtager en enestaaende Position mellem de berømte Sejlere fra hin Tid.

»Cutty Sark« var kendt Verden over af sin Samtid. Intet andet Sejlskib har faaet saa mange Mennesker til at tale om sig, som netop den. Ikke alene Søfolk fulgte den med Spænding og Interesse, men Folk, som eller ikke anede noget om Skibe i Almindelighed, kendte dens Bedrifter. Medens de med Navne paa andre Clippere som »Thermopylae«, »Ligthning«, »Sobraon«, »Marco Polo«, »Torrens« og »Samuel Plimsoll« egentlig ikke forbandt nogen særlig Forestilling og forøvrigt ikke kendte Forskel paa en Storebrase og et Mellemstags, eller kendte en Gaffel fra en Klyverbom, saa havde til Gengæld Størsteparten af Datidens civiliserede Menneskehed overalt paa Jordkloden slugt i Snesevis af Beretninger fra Aviserne om denne mærkelige »Cutty Sark«, et Skib om hvilket der gik de utroligste Sagn og

Eventyr og Beretninger om fænomenal Hurtighed efter Datidens Forhold. Og som den Slags Beretninger nu engang er, indeholdt de ikke alene et Hav af Løgn og Overdrivelse, men naturligvis tillige en god Del Realiteter.

Sagen er kort og godt den, at »Cutty Sark« havde det Held — eller om man vil, Uheld — (det kommer jo an paa, fra hvilken Side, det ses), at slaa alle eller næsten alle sine samtidige. Indtil faa Aar i Forvejen havde Folk i Almindelighed ikke interesseret sig for »Kina-Clippere«, men pludselig brød en Bølge af Interesse for den Slags frem. »Clipperens Tid er omme,« hed det, men pludselig opdagede de til deres store Overraskelse, at der endnu var een under Sejl, endda en højst interessant Fremtoning. Lange Artikler blev derskrevet om »Cutty Sark«, og det vrirlede med Fotografier og Tegninger af det berømte Skib allevegne. Folk stod opstillet i Kø i Tusindvis for at faa et Glimt af den, naar den gik i Dok og fyldt Kajerne i Havnen, hvor den løb ind paa sine Rejser. Og langsomt voksede der da en hel Hær af »Cutty Sark«-Legender frem,



som for største Delen var Løgn fra Ende til anden.

»Cutty Sark« var et af de overlevende fra den Tid, Skibene kun blev bygget med eet for Øje: Hurtighed og kun Hurtighed, i en Tid, hvor nu Lasteevnen mere end noget andet var sat i Forgrunden saavel af Skibstegneren som af Værftet. Endvidere maa det erindres, at »Cutty Sark« var et Træskib, eller ihvertfald saa godt som helt af Træ, medens Flertallet af Jern-Clippere, der ligeledes var bygget med Hurtighed for Øje, nu var gamle og derfor havde passeret deres Glansperiode, da »Cutty Sark« maalte sig med dem. Men Forklaringen er, at et Træskib rustet ikke, saaledes som et Jern- eller Staalskib. »Cutty Sark«s Teaktræ havde ikke lidt det mindste, da den efter halvredsindstve Aars Forløb, da den i 1922 laa i Surrey Docks, siger en Beskuer. Desuden var den kun i Kina Tefarten tre Rejser, men ingen af disse var paa under et hundrede Dage. »Cutty Sark« præsterede ikke her Rekordrejser saaledes som »Thermopylae«, »Titania« eller »Ariel« eller som Jernskibet »Hallow'en«. Kun med meget faa, af de berømte Clippere udkæmpede den nogen Kamp; de var alle før dens Tid.

I Australien-Farten har den sin bedste Præstation i Aarene mellem 1874 og 1880 — tre og halvfjers en halv Dag, endskønt den aldrig slog »Thermopylae«s to første Rejser ud til Kolonierne i 1868 og 1869. Den præsterede ogsaa forbausende Resultater i Fyrreterne, udsejlede Dags-Distancer blandt hvilke en paa 363 Knob, og skønt mange af Søens Folk vil hævde, at ved saadanne fænomenele Rekorder maa bl. a. Strømmen tages med i Betragtning, (ellers vilde et Skib ikke kunne have løbet sine 18—19 Knob), saa er det dog værd at nævne.

Forøvrigt er Sammenligninger altid tvivlsomme. Det meget omdiskuterede og aldrig afgjorte Spørgsmaal om »det hurtigste Skib i Verden« dukker stadigt frem, og for saavidt behøver »Cutty Sark« ikke at holde sig tilbage, naar dens Navn sættes i Forbindelse med denne sjældne Hæder.

Den var et berømt lille Skib og vidunderligt lille Skib, og hvilket Skib kan ønske en større Pris? I et hvert Tilfælde var den meget heldig med Hensyn til Kaptajner. Kaptajn Moodie, som førte den i Kinafarten, var en ærefrygtindgydende Fører og fik den til at yde sit yderste, og Kaptajn Woodget, som førte den i dens »Australia-dage«, var om muligt en endnu kraftigere »Fremdriver«. Begge passede de den, som var den et Barn, der skulde leve, til den blev Olding, og Kaptajn Moodie omfattede da ogsaa endnu, da han var henved de 90, sit gamle Skib med rørende Kærlighed, men han havde vistnok ogsaa været med, da den blev konstrueret og kunde aldrig blive træt af at synge dens Pris.

Kaptajn Woodget, som endnu er (going strong), er ikke mindre begejstret, naar det drejer sig om den lille Clipper og har opbevaret talrige Erindringer fra dens Rekorder under hans Førerskab.

Sandsynligvis har intet andet Skib nogensinde været i Stand til at præstere et Levnedsløb, som netop »Cutty Sark«. Ja, der opbevares endnu en stor og omstændelig Logbog med dens glimrende Rekorder, som vi senere skal komme tilbage til; foreløbig vil vi fæstne vor Opmærksomhed ved en Del af de mere kendte Begivenheder og Punkter i dens Liv.

»Cutty Sark« blev bygget i 1869 Aaret efter »Thermopylae«, efter Tegninger af Messrs. Scott & Linton i Dumbarton. Velkendt er dens Nedstamning fra en gammel fransk Fregat og den gamle Hjuldamper i Indiefilaaden »Punjaub«, (senere Willi's »The Tweed«). Deraf Navnet.

Kaptajn John Willis, til hvem den blev bygget, var den udprægede Type paa en Enehersker af en Skibsreder at være. Han blev Pebersvend eller Ungkarl hele sit Liv, og var ikke saa lidt exentrisk, kort sagt en Mand, om hvem der gik mange Historier. I hans Hus i Richmond var der en latinsk Indskrift paa en af Køkkenbjælkerne, en Indskrift, som fik mange gode Medborgere til at stirre. Oversat stod der kort og godt: »Gud sender os Føden, men Djævelen sender os Kokkene!«

Paa det sidste under sin Sygdom kom han for Skade at forskrække en Sognepræst med en Historie fra hans unge Aar, da han førte en Brig paa Vestindien.

Han havde som Passager en ny Biskop i Demerara, og hans Velærværdighed, hvis første Langfartsrejse det var, var nturligvis højlig interesseret i alt hvad der gik for sig ombord. Engang Skibet laa for Anker, hørte han Kaptajn Willis ved Middagen udtale sig noget om, at der sikkert vilde være Vind nok til at lette hen paa Morgenvagten, og interesseret, som han var, udbrød han:

»I Sandhed! Jeg haaber, Hr. Kaptajn, De vil lade mig være paa Dækket og se, hvorledes det gaar til! Ohoj! Ja, ja! Jeg tænker mig hele Sceneriet, hvorledes De løfter Ankeret og synger dertil! Prægtigt maa det være! Disse Chanties er jo saa bekendte! Og det er jo Ankerspillet og alt det der, som har inspireret til saa mangen herlig Strofe!«

»Vis, vas! Ikke Spor af den Slags,« svarede Kaptajn Willis hurtigt. »Bliv i Køjen og slib en Skraber, Deres Velærværdighed, det er meget bedre! Jeg vilde ønske, jeg kunde gøre det samme. Der er ikke Spor at se, kan jeg forsikre Dem, ikke Spor!«

Naa, Biskoppens Nysgerrighed var ikke saa let at tilfredsstille. Ganske vist gik han til Køjs, men ikke for at sove. Og da han nu ud paa Natten hørte Røre og Trampen paa Dækket, fik han hurtigt nogle Klæder paa sig og listede sig ud for at se, hvad der gik for sig.

Det første han opfattede, var en Syndflod af de kraftigste Sømandseder, som han aldrig i sine livskabte Dage havde drømt om at skulle staa Ansigt til Ansigt med. Alle Mand var igang og paa Dækket stod Baadsmanden med Benene plantet fast til hver Side og de hule Hænder for Mun-

den, medens en fortsat Orkan af velmente og varmtkligende Opmuntringer buldrede og gnistrede ud i Natten:

»—, —, —, — ye — sons o' sojers, —, —, (May the Lord have mercy on me! —, —, — there (I ope I'll be forgiven!) Oh, Lord forgive me, ye —, —, —,«

Biskoppen var et Anfald nær af Sindsbevægelse. Endelig fik han taget sig sammen saa meget, at han langsomt turde bevæge sig fremefter og henimod Baadsmanden, og med en salvesfuld Mine lagde han sin Haand paa Baadsmandens Arm.

»Min gode Mand,« udbrød han. »Skammer De Dem dog ikke ved at udslynge den Slags forfærdelige Eder og Blasfemier! Og tænke sig, saa kæder De dem endda sammen med Henviisninger til den Almægtige!«

Baads'en standsede et Øjeblik, saa svarede han:

»Det er all right, Deres Hellighed! Det er all right, jeg maa ha' lidt Forladelse med paa Vejen, naar jeg ta'r fat.«

Derefter fortsatte han sin afbrudte Opsang:

»—, —, — (Oh, Lord, forgive me!).....«

Og alt det Medhold, Biskoppen kunde opdrive hos Kaptajn Willis, var:

»Naah, hvad sa'e jeg? Raadede jeg Dem ikke til at blive i Kahytten?«

Det mest bemærkelsesværdige i »Cutty Sark«s Historie, medens den var i Kinafarten, var dens Kapsejls med »Thermopylae«. Og dog maa det siges, at paa en Maade, var der ingen af Skibene, som egentlig vandt »The tea race« fra Kina. For det første var de begge bygget efter, at Thefar-

terne derude fra havde kulmineret, og begge havde de deres Glansperiode i Australienfarten. Den eneste Lejlighed, hvor disse to stolte Rivaler kunde komme til at udkæmpe en Kamp, tilbød sig under deres Rejse hjem fra Shanghai i 1872, og — saa endte det endda uden noget rigtigt Resultat.

Begge Skibe forlod Shanghai samme Dag, 21. Januar, men blev sinket nogen Tid af Taage, førend den egentlige Start kunde begynde. 2 Dage efter mistede »Cutty Sark« sit Fore-Topsejl i en Byge. Nede i Kinasøen havde begge Skibe endnu hinanden i Sigte, snart havde den ene, snart den anden lidt Fordel for den anden. Ved Anjér var »Thermopylae« forrest, men faa Dage efter under haard Brise, hvor »Cutty Sark« havde sine bedste Chancer, gik denne frem og havde i Løbet af en fjorten Dages Tid arbejdet sig et godt Forspring frem. Imidlertid skulde Spørgsmaalet aldrig blive afgjort. Paa 34° sydlig Bredde blev »Cutty Sark« overhalet af en vestlig Storm, der ikke alene straks blæste de fleste af Sejlene i Læ, men tog tillige Roret, saa at dens Chancer for at vinde Løbet blev lig Nul, saa sikkert som en trenbet Hest eller en Hest uden Tøjler ikke kan vinde et Derbyløb.

Efter at Kaptajn Moodie havde kvitteret »Cutty Sark« for at gaa i Dampskibsfart, havde han en Række Efterfølgere, og under en af disse, Kaptajn Tiptoft, gjorde den sin bedste Rejse til Australien — paa 68 Dage. Kaptajn Woodget fik Kommando over den i 1885 og førte den saalænge, den var under britisk Flag.

»Cutty Sark«s Hændelser under denne Kaptajn er et Kapitel for sig.

(Fortsættes i næste Nummer.)



### Mønter fra Erik af Pommerns Tid.

Vi bragte i vort Helsingør Jubilæums Nr. (Juli) hestaaende Afbildning af Mønter fra Erik af Pommerns Tid, men desværre tillod Pladsen os ikke at bringe den forklarende Tekst, som nu følger.

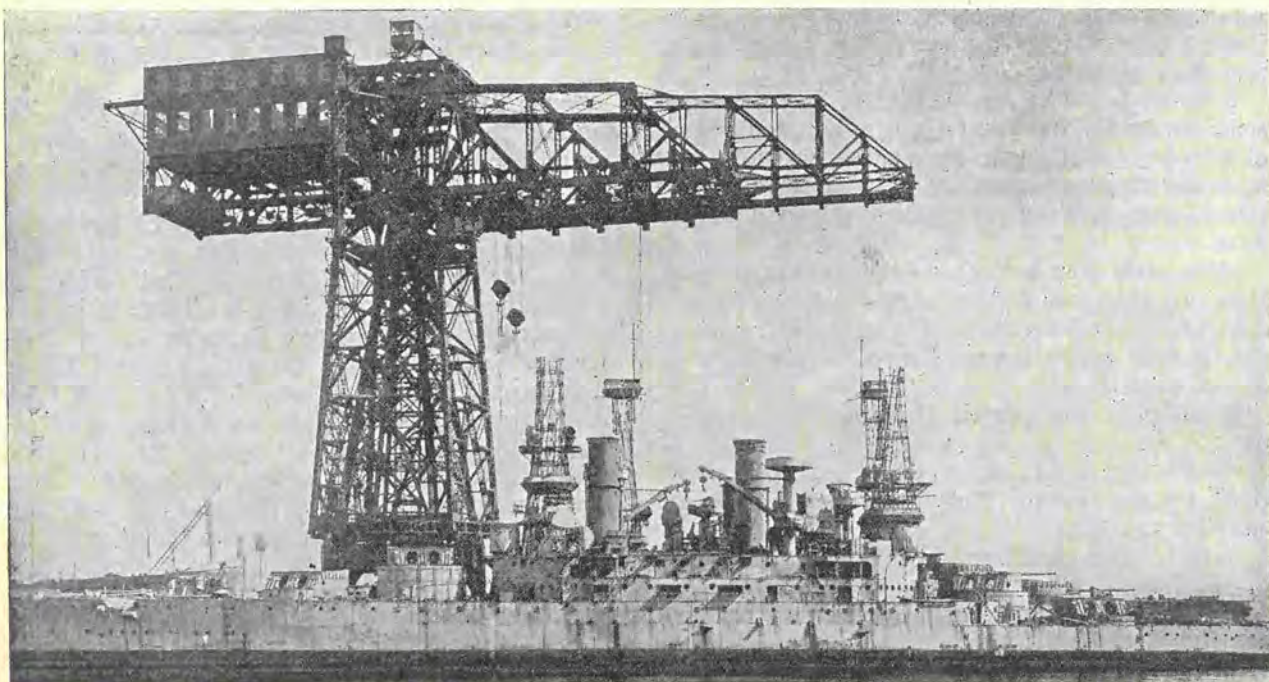
1 A: Forside af Firpenning fra Næstved (ca. 1397). 1 B er to Bagsider af den samme Mønt, idet den med Bispestaven henviser til Roskildebispens Andel i Ud-

møntningen. 2 A er Sterling fra Lund og Næstved (ca. 1400) (som tidligere meddelt havde Kongen overdraget Møntslagningen til en eller flere Møntmestre i de forskellige Byer). 2 B viser de respektive Bagsider, eftersom Mønten er præget det ene eller det andet Sted. 3 A viser Dronning Filippas Søsling (1424). Mønten blev

(Fortsættes Side 18).



## Naar Kæmperne dør.

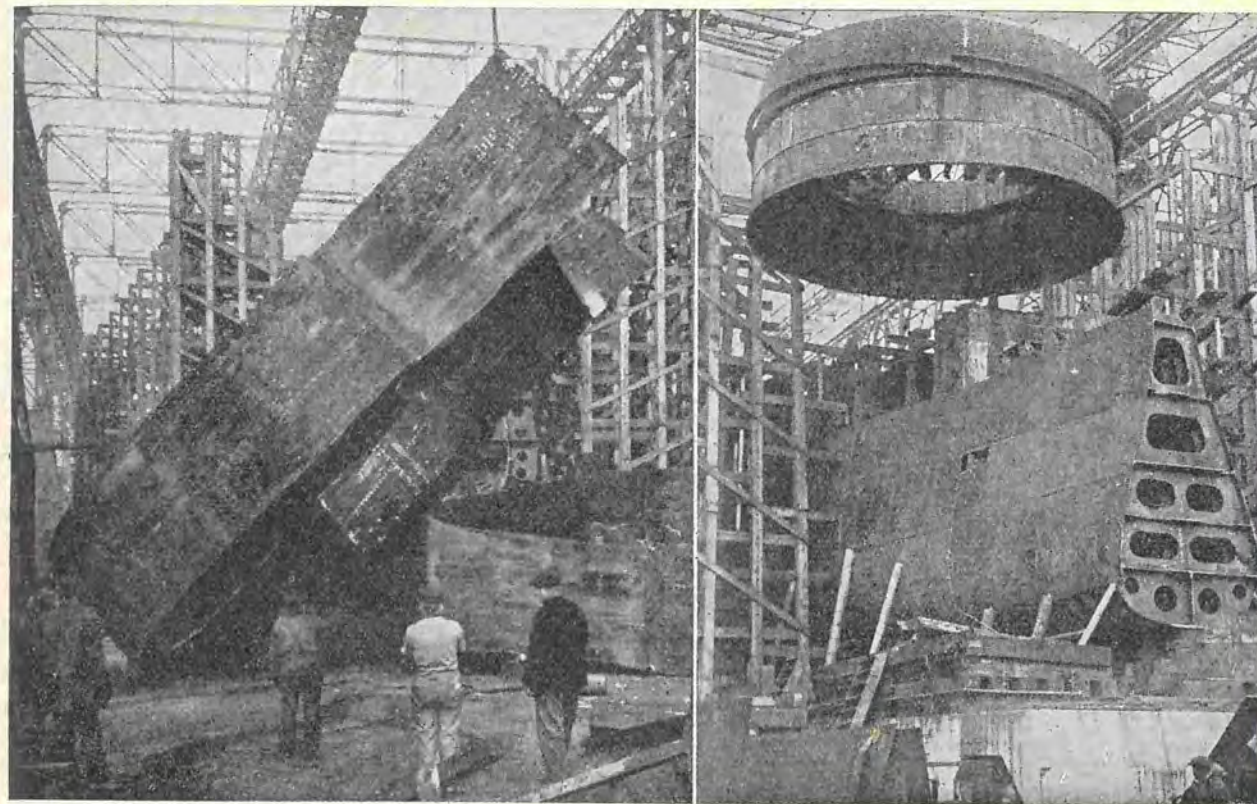


Havenes Giganter, de store Oceanflyvere, har nogle Brødre, der, omend de ikke kan maale sig med dem i Størrelse, alligevel er frygtindgydende, og det er de mægtige Skibe, hvis Kanoners Torden er frygtelig som

Orkanernes Brølen, og hvis Slagkraft er haardere end nogen Braadsøes. Men Slagskibene ældes hurtigt, og de, som ikke har fundet deres Død i Kamp, slæbes til Søs for at sænkes eller til Ophugning.

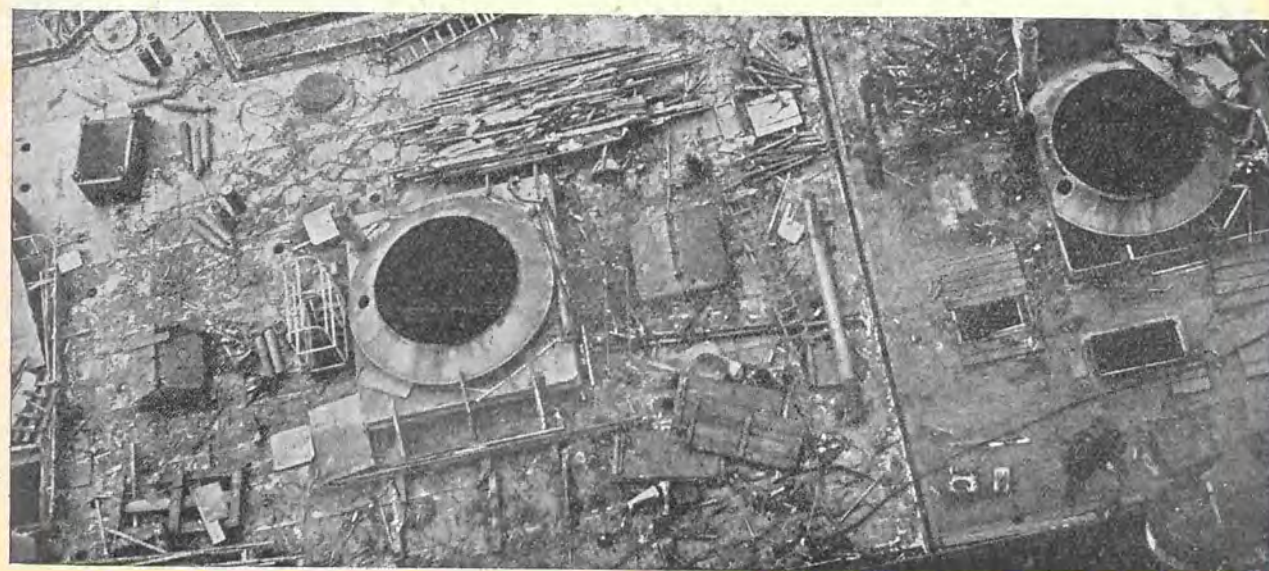


- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



Vore Billeder viser et amerikansk Slagskibs fredelige Endeligt. Første Billede viser Kolossen under den mægtige Kran, som Bid for Bid bringer de mægtige Staalstykker af Vejen, som var de Tændstikker. Andet Billede viser Dækket af et Slagskib efter et Luftbombar-

dement, hvor man forgæves søgte at sænke Skibet. Paa tredje Billede ses Pansertaarne, Skorstene og Kedler gaa til Vejrs saa let som Dekorationerne paa et Teater. Og sidste Billede viser det raserede Dæk 48 Timer efter, at Ophugningen var begyndt.



- TEXACO CRATER COMPOUND -



**KAKERLAKKER**

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

**E. LINDBERG**

Deinfekter

FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.



Køb ELK  
til Udryd-  
delse af  
Væggets

slaaet af Dronningen, medens Kong Erik var paa sin Udenlandsrejse og efter en Overenskomst med Hanseaterne. Den indeholdt betydeligt mere Sølv end gængs var, og for første Gang er her paa en Mønt vist de springende Løver som Danmarks Vaaben. 4 A viser en Gross fra Gurre (1425), 4 B viser Bagsiden. 5 A, 6 A og 7 A viser Kobbersterlinge fra Odense, Næstved og Randers (ca. 1422) med fælles Bagside (5-6-7 B). 8 A og 9 A er Hulpenninge med henholdsvis præget Krone (1400) eller Løve Lebard paa Forsiden. Bagsiden var hul. De gjaldt for en Slags Reservepennig til Hjælpebetaling ved de Firpenninge, som f. Eks. Dronning Margrethe havde udsendt, men som kun modtoges for Trepenninge.

Vor Tid har sine Bekymringer med Hensyn til Møntværdier. Nu kommer det ind under Begrebet Valuta, som kan være svært nok at hitte ud af, men den Tid havde, som man ser, ogsaa sine Plager. Og i ovenstaaende Tilfælde var det dog Kongen selv, som forestod Møntordningen. Saa var det anderledes galt fat, dengang Erik Glipping var myrdet, og de Fredløse senere fangede Kongens Møntmester og førte ham til Hjelm, hvor han af Kobber-, Sølv- og Guldsager prægede Mønt for de Fredløses Regning.

**Korrespondance ønskes**

af en Mand, der paatænker en længere Fornøjelsesrejse til Udlandet, med en Søens Mand, der har grundigt Kendskab til Alverdens Havnebyer eller en Del af dem, og derfor kan give indgaaende Oplysninger. Nærmere ved Indsendelse af Billet mrk. A. B. til »Vikingen«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

**Elto**

Moderne driftssikker 2 Cylind. Baadmotor, 3-4 H. K., verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at starte. Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

**Nedsat Pris 650 Kr.**

**Bohnstedt Petersen**  
KR. BERNIKOWSGADE 2. TLF. 1132

**Vore Nolfioplaver. —**

De heldige Vindere af den sidste Nolfi-Opgave blev:

1. Præmie: Fru J. Warming, Margrethevej 13, Holte.
2. Præmie: Hr. Købmand J. P. Lauritsen, Jegindø, pr. Hvidbjerg St.

Løsningen:

- Vandret: 1. Sok — 4. rar — 7. Obi — 8. Ole — 9. Fok — 10. Sif — 11. Eva — 14. Lur — 16. Ris — 17. Orm — 18. Senge.

- Lodret: 1. Sofaer — 2. Obo — 3. kik — 4. Ros — 5. Ali — 6. Reform — 12. vis — 13. ase — 14. Log — 15. Ure.

**Mønter fra Sundtoldens Tid.**

Vi oplever nu paa en Maade de glade Sundtoldsdage igen, og mangen en munter Aften vil et lydhørt Øre endnu kunne fornemme Ekkoet fra fjerne Tiders gyldne Klange, selv om vi nu kun har Sedler og gemene Broncemønter!

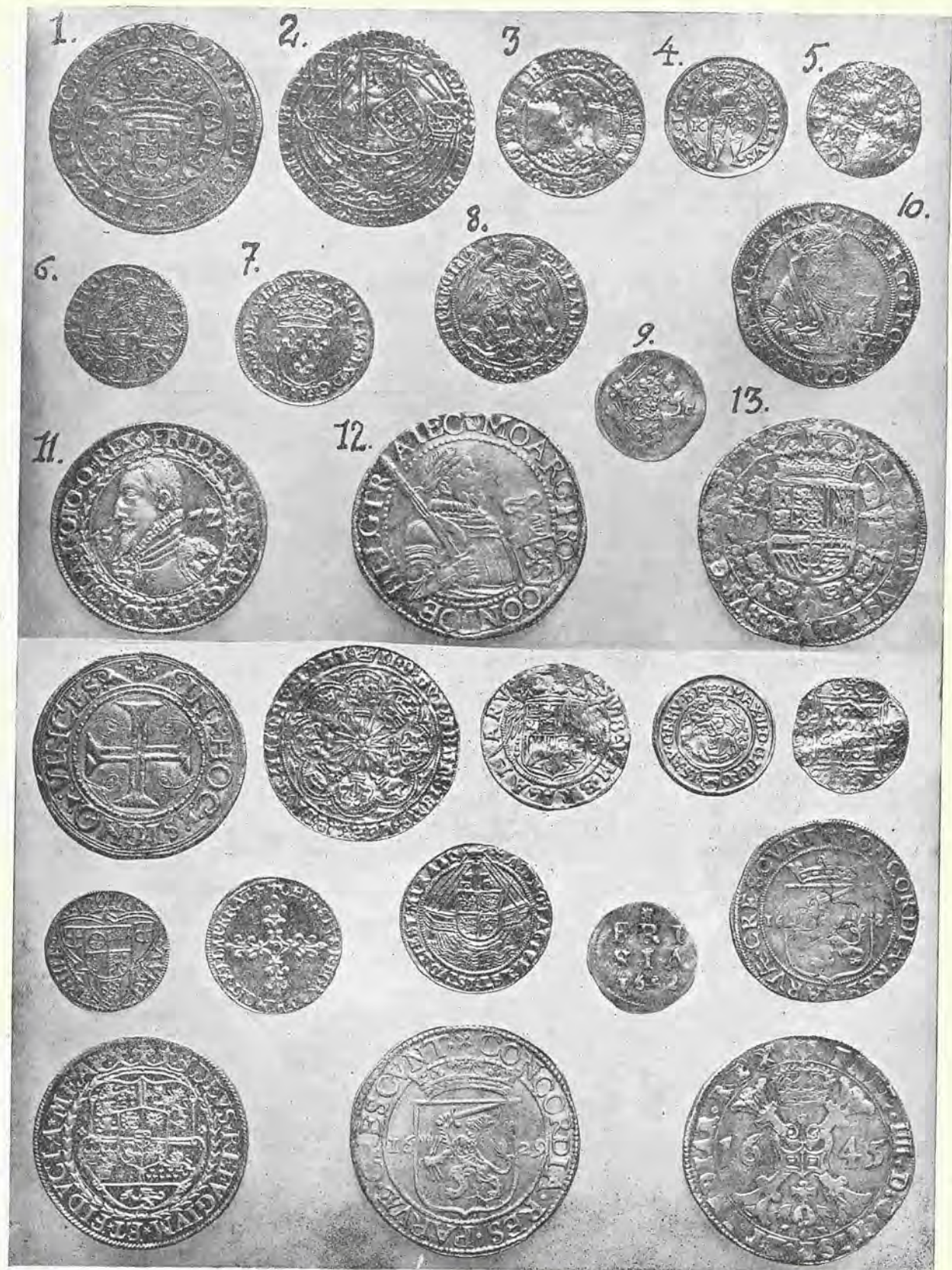
Lad os da paa Papiret glæde os over de sjældne og værdifulde gamle Mønter, saaledes som de, tunge og gedigne, lod deres liflige Klang høre, naar de sprang over Købmandens Disk eller Skænkebodens vinglinsende Bord — eller havnede i højstsammes kongelige Sundtoldskasse! —

For nu har vi hørt og læst saa meget om dem, nu vil vi se dem!

VIKINGEN kunde ene af alle Blade vise Læserne et Udvalg af Tidens gyldne »Stykker«. Desværre maatte vi af Pladshensyn lade den forklarende Tekst udgaa i sidste Nr. Men da flere af Mønterne ved den nu afholdte Udstilling paa Kronborg-Museet er udstillet dér (udlaant fra Møntsamlingen), finder vi Sagen stadi gaktuel og bringer baade Tekst og Billeder.

Mønterne er delt i en øverste (Forsiden) og en nederste (Bagsiden) Gruppe, saaledes at en Mønt foroven findes tilsvarende forneden. Pragtfulde er de at skue, fuldvægtige og værdifulde at løfte paa og at eje.

1. Portugaløser, fra Kong Joao III, 1521-57. Først præget i Portugal under Kong Manuel den Store (1495-1521), siden under hans Søn, Johannes (Joao) III. Vægt 10 Dukater eller 35 gr Guld til 23 $\frac{3}{4}$  Karat. Udmøntning siden optaget i Nordtyskland og i Danmark (Christian IV). Regnedes her = 20 Speciedaler.
2. Rosenobel, fra Edward IV, 1461-83, præget ca. 1465. Først præget i England under Edward IV, siden i det følgende Aarhundrede. Vægt 2 $\frac{1}{4}$  Dukater eller 7,8 gr Guld til 23 $\frac{1}{2}$  Karat. Udmøntning senere optaget i Nederlandene.
3. Dobbeldukat, fra Ferdinand og Isabella ca. 1497, (Christopher Columbus's Tid). Dobbeldukat var i Nederlandene og Norden det almindelige Navn for de spanske Dubloner, der udmøntedes i disse Regenters Navn efter Granadas Fald (1497). De vejede, som Navnet antyder, 2 Dukater eller 7 gr.
4. Ungersk Gylden, fra Maximilian II (1564-76), præget 1565. Mønten var lig med 1 Dukater.
5. Dukater fra Zwoll, Stad i Overijssel i Nederlandene, 1646. Fundet ved Havneanlægget i Helsingør 1861.
6. Gylden fra Mainz, Erkebiskop Albrecht af Brandenburg (1514-45). Guldgylde eller rhinske Gylden, var oprindeligt lige saa god som en ungarsk Gylden eller en Dukater, men forringedes snart, mere i Finland end i Vægt.
7. Krone (Ecu au soleil), fra Carl IX af Frankrig (1560-74). Krone var det danske Navn for den franske Ecu d'or og dens engelske Efterligning (Crown). Kronegulden var den alm. Betegnelse for 22 Karat Guld, Kronen vejede knapt en Dukater (3,4 gr).
8. Englot (Angle) fra Elisabeth (1558-1603), præget 1574. Først præget under Edward IV og siden i det følgende Aarhundrede. Den vejede 1 $\frac{1}{2}$  Dukater eller 5 gr. Bar Navn efter Englen Michael (Dragedræber) og havde et Billede af ham paa Forsiden.
9. Dobbeltstuyver (1652) fra Frisland.
10.  $\frac{1}{2}$  Rijksdaalder (1620) fra Overijssel.



11. Frederik II's Bryllupsspeciedaler (1572).

12. Rijksdaalder (1629) fra Utrecht.

13. »Patagon« (1645) fra Philip IV af Spanien, præget i Bryssel.

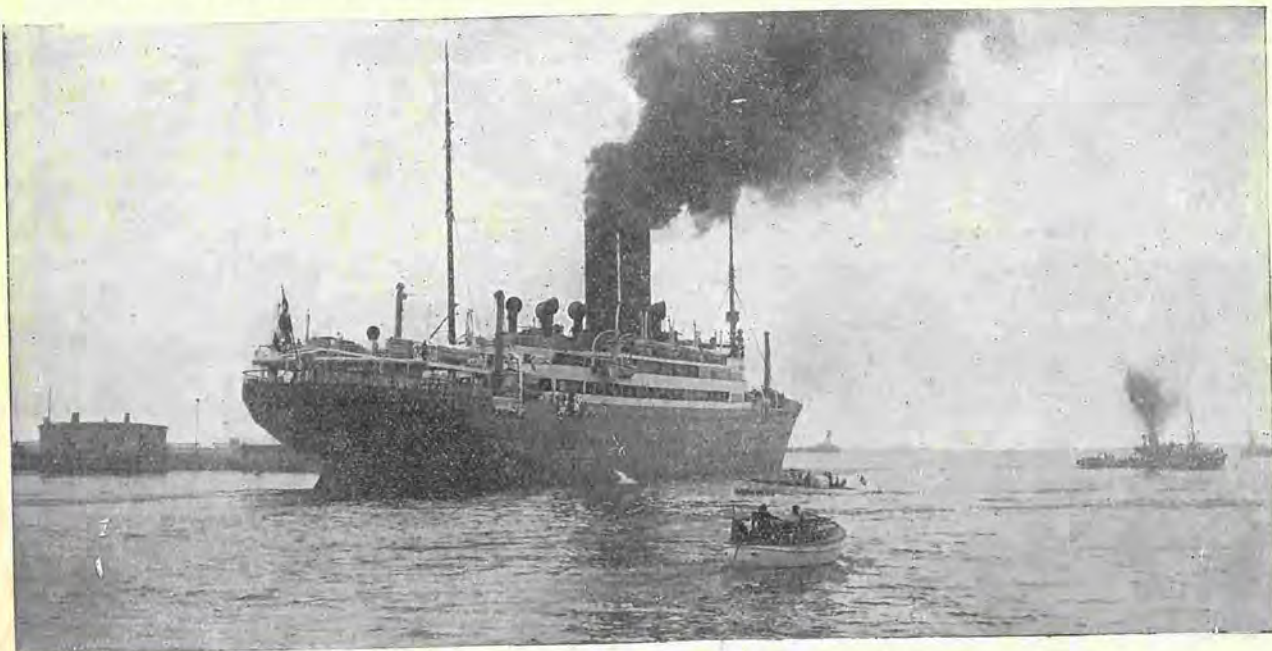
Af disse er Patagoner, Dobbeltstuyvere og  $\frac{1}{2}$  Rijksdaalder fundne 1895 ved Gravning i Sadelmager Clausens Ejendom i Brøndstræde i Helsingør.

Der ligger sikkert endnu gemt under den gode Helsingørske Stenbro adskillige Patagoner, Portugaløser og Rosenobler — og danske Kroner!

Det gælder bare om at finde dem!



## De store Havnes Skibsfart, dens Mænd og Skibe.



Dobbeltkrueskibet „FREDERIK VIII“. Skandinavien — Amerika Linien.



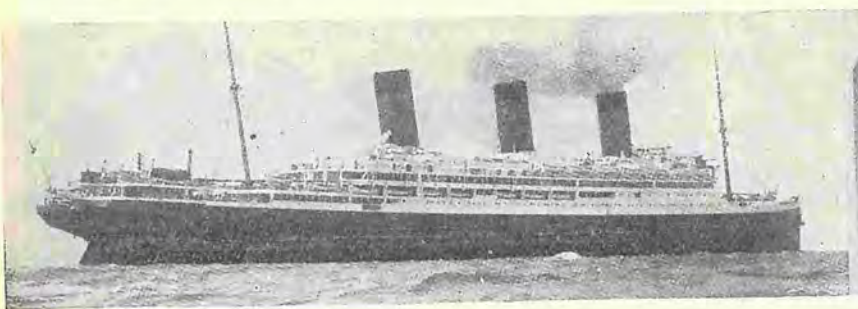
Kapt. P. Mechlenburg.

Det store amerikanske Skibsfartsblad »American Shipping«, der bringer Billeder af kendte store Skibe og deres Førere, bringer jævnlig Billeder og Omtale af danske Baade og Officerer. Efter en detaljeret og rosende Omtale af Skandinavien-Amerika-Linjens Dobbeltkrue Trans Atlantic Liner »Frederik VIII« skriver »A. S.«:

Kaptajn *Mechlenburg* er født i Esbjerg 1880. Han gik som Lærling ombord i Langfarts Sejlskibe og gjorde i Løbet af en fem Aar Bekendtskab med de fleste Havne Verden over, tog senere Eksamen paa Fanø Navigationsskole og var derefter 9 Maaneder i Flaaden. 1902 kom *Mechlenburg* som 4. Styrmand ind i Skandinavien-Amerika Linjen og avancerede i de følgende Aar saaledes, at han i 1921 overtog Føringen af »Frederik VIII«. Kaptajn *Mechlenburg* er en støt og stout Sømand, kendt i vide Kredse som en dygtig Navigator, som ikke mindst i det besværlige Forhold til de talrige og mangeartede Passagerer har skabt sig en Række Venner hos saavel disse som hos Rederiet.

### Kapt. Hayes og „Olympic“.

Efter en Ungdom i Sejlskibe paa Verdenshavene førte Kapt. *Hayes* i tre Aar Skib med Tropper til Boerkrigen, en Tjeneste, for hvilken han modtog den første af sine Dekorationer: Transport-Medaljen, indstiftet af Kong Edward VII.

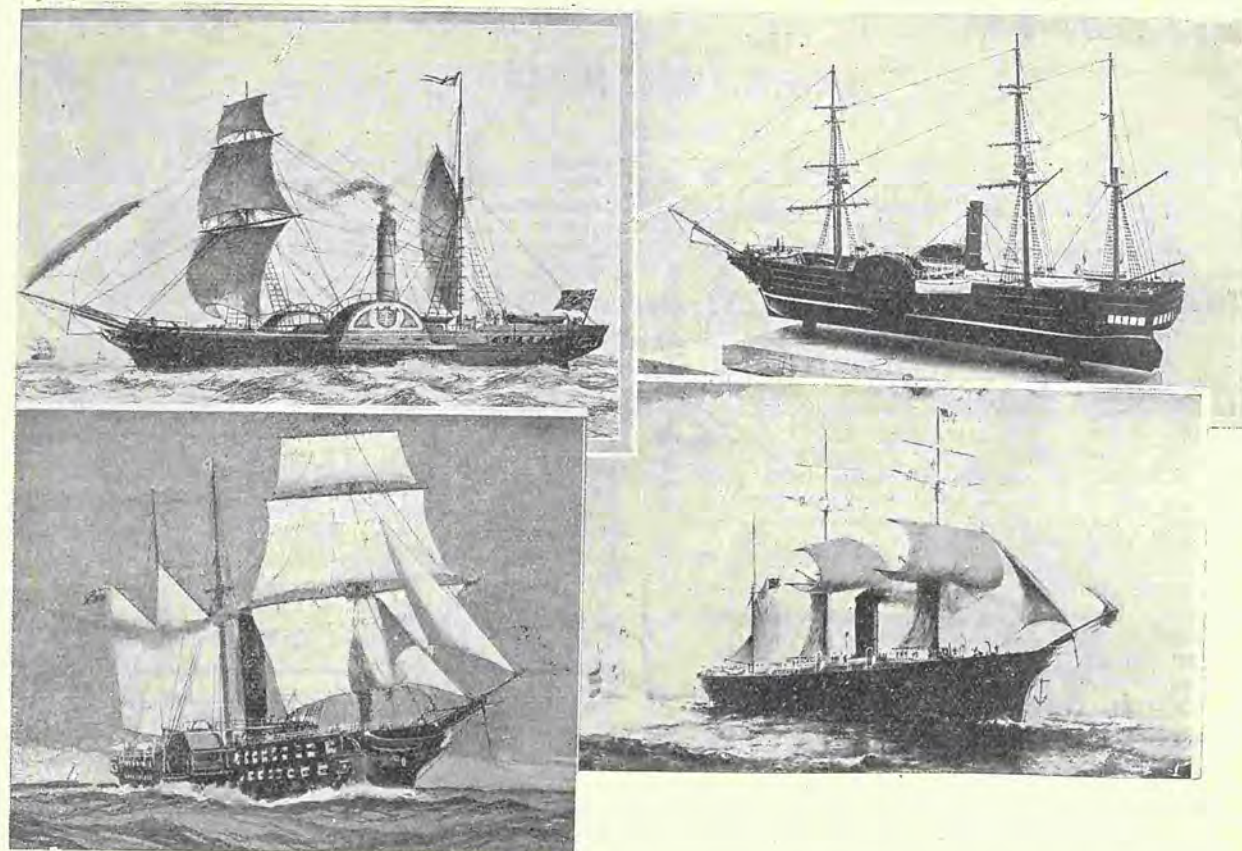


Efter en Aarrække i australsk Tjeneste efter Boerkrigen, tilbragte Kaptajn *Hayes* et Par Aar i Tramp-Linjerne paa Arabien og de nordatlantiske Havne, var derefter Næstkommanderende ombord i den første »Majestic« og aabnede White Star Linjens Sejlads paa Canada med *Laurentic*. I 1910 overtog han *Adriatic*, som han førte i fem Aar.

I 1915 overtog Kaptajn *Hayes* Kommandoen over *Olympic*. Det var Krigs-Kommando, og under det hvide Tegn oplevede hans Skib ikke saa lidt af Krigens Historie. Som Transportskib alene overførte *Olympic* under Krigen ikke mindre end 200,000 Mand Tropper — uden Tabet af et eneste Menne-skeliv.



„Olympic“ og Kapt. Hayes.



## Over Atlanten i gamle Dage.

Vore Dages Lystrejsende, som krydser Atlanten i store og komfortable »Atlantehavsflyvere«, enten disse nu er danske, svenske, engelske, tyske eller franske, tænker næppe paa hin Tid, f. Eks. i vore Bedsteforældres og Oldeforældres Tid, da det endnu betragtedes som en Revolution indenfor Skibsfarten, at Sejladsen over Atlanten kunde foregaa ogsaa ved delvis Hjælp af Dampkraft. Dampmaskinens Stormmarsch fremad som det nye Vidunder var endnu en saa betagende Oplevelse og et saa altoverskyggende Fænomen — og frem for alt med Hensyn til Tid i Forhold til Sejlskibene saa revolutionerende, at selv det mindste Fremskridt betragtedes omtrent som en »historisk« Begivenhed.

Vi omtalte for nogen Tid siden den berømte Atlantehavs-Paket »Dreadnought«, som gennemførte sine Ture med en for den Tid regnet usædvanlig Præcision og paa et forholdsvis kort Tidsrum af kun 10 Dage. Og da »Dreadnought« præsterede det Kunststykke at kunne klare Turen ligesaa hurtigt som de første Dampere, holdt den naturligvis i flere Aar Stillingen, selv om det kun var Galgenfrist, inden den maatte give tabt.

Hosstaende bringer vi nogle Billeder fra — skal vi sige — Dampskibenes første Atlantehavstid. At ville sige Dampskibenes første Tid er for meget, thi inden man gik saa vidt som til at sende Dampere over Atlanten, havde man selvsagt gennem flere Aar haft Dampere i europæiske og amerikanske Farvande.

Øverst tilvenstre ses den første engelske Dampere, som nogensinde gik over Atlantehavet, »Sirius«, 1838. *Sirius* var en Hjuldamper, og da man i de Tider endnu ikke helt turde betro sig til Maskinens Ydeevne, var man saa forsigtig at forsyne Dampere med Rig, eller rettere, egentlig satte man Maskinen i et Sejlskib. »Sirius« havde altsaa Skonnertrigning! Eller var det Skonnerten »Sirius«, som havde Hjul?

Ligesaa indviklet stiller Forholdet sig med Hensyn til Skibet tilhørende foroven: Det første Cunard Dampskib, Barken »Britannia«, 1840. Billedet er forøvrigt en Gengivelse af en Model (udført af Bassatt-Lowke), som var udstillet paa Wembley-Udstillingen.

Forneden tilvenstre ses Billedet af den tremastede Skonnert, Hjuldamperen »Dee« 1842. »Dee« maalte 1849 Registertons og var Typen paa den oprindelige »Royal Mail Steam Paket Co.«s Skibe. Ligesom de gamle Fregatter var den armeret med to Rækker Kanoner paa hver Side.

Det fjerde i Rækken er Barken »Russia«, 1867, der var det første af Cunard Linjens Skibe, som Skrue-dampere. Det havde i sin Tid stort Ry for at være et komfortabelt og behageligt Skib.

Naar man med dette som Baggrund betragter vore Dages »Oceanflyvere« (altsaa dog ikke Flyverne, men Skibene), kan man ikke undlade at beundre den storeslaede Udvikling, Teknikken har gennemgaaet, ikke alene med Hensyn til Kraft, men ganske særligt med Hensyn til Præcision og Driftssikkerhed. Forlængst er Sejlene paa en Dampere en Saga blott, af og til kan man anvende et Stagesejl som Støttesejl for Slingerage, men ellers forlader man sig nu paa den gode Maskine og den samvittighedsfulde og dygtige Maskinchef.

Vi skal senere vende tilbage til hine Tiders interessante Skibstyper og Kapløbet over Atlanten.



**KAKERLAKKER**  
OG  
**VÆGGETØJ**

UDRYDDES MED GARANTI  
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

**KØBENHAVNS DECINFEKTIONSKOMPAGNI**  
TLF. V. 4925 & 8894 - VESTERBROGADE 139



# Ledende Firmaer indenfor Skibsfart og Søhandel.

## VORE ANNONCØRER

<i>København:</i>	Texaco .....	16
Aldenburg (gammelt Tougværk) .....	Thornycroft .....	Omslag 1.a
Abdulla (Cigaret) .....	Translatørskolen .....	3
Alpina (Uhre) .....	Underwood (Skrivemaskiner) .....	33
Brødr. Andersen (Habitter, Uniformer) .....	Uniformer .....	33
Bærentzen (Clichéer & Foto) .....	Weillbach (Kompasser etc.) .....	2
Barbersalon .....	With, Jens (Skibsproviantering) .....	1
Britisk Produkt (Forenede Olie Komp.) .....		
Berg & Larsen (Skibsproviantering) .....	<i>Provins:</i>	
Bunkerul, København .....	<i>Aarhus:</i>	
Christensen, Alfred (Bunkerul) .....	Aarhus Sømandshjem .....	23
Cohn, M. B. (Bell Asbest) .....	Cafe Bropalæ .....	23
Corona Skrivemaskine .....	Aarhus Stewedore Co. ....	23
Danish Shipping Co. ....	I. F. Wied Spedition etc. ....	23
Danske Ildfaste Sten .....	H. B. Hansen, Sejldug .....	23
Dyhr, Kay .....	Tønnersen, Flag etc. ....	23
De forenede Kulimportører .....	<i>Aalborg:</i>	
De private Assurandører .....	Johs. Utzon, Skibsmægler .....	23
De Forenede Dampskibsselskab (Bagside) .....	<i>Nørre Sundby:</i>	
Det Danske Petroleums Akts. ....	Stegmann, Shipbroker .....	23
De danske Spritfabriker .....	N. C. Bach, Skibsmægler .....	23
Eszlinger (Sæbe) .....	Nordjyllands Kulkomp. ....	23
Elto, Baadmotoren .....	Nørresundby Skibshandel .....	23
Emil Andersens Enke (Losning og Lastning) .....	<i>Odense:</i>	
Engelhardt's Redningsbaade .....	Odense Træskibsværft .....	24
Forhyringsagenter .....	Odense Sejlmageri .....	24
Frydenlund (Lanterner etc.) .....	Odense Staalskibsværft .....	24
Frihavns Skibsprovianteringsforretning .....	<i>Esbjerg:</i>	
Flydedok, Københavns- og Skibsværft .....	Esbjerg Skibsbyggeri .....	24
Frigadaire (Køleanlæg) .....	Pagh & Qvist-Pedersen .....	24
Frigangs Kaffe møller .....	I. Lauritzens Kulforr. ....	24
Forbæchs Eftf., John (Skibsartikler) .....	<i>Kolding:</i>	
Hempel (Patentfarver) .....	Kolding Skibsværft .....	24
Holm & Søner, Jacob (Tougværk) .....	H. Daugaard, Spedition .....	24
Halmøe (Flag) .....	<i>Holbæk:</i>	
Heckscher & Søn (Skibsmæglere) .....	Jørgen L. Fisker, Skibsmægler .....	24
Hansen, C. K. (Klarering) .....	<i>Frederikshavn:</i>	
Herskind & Wulff (Kedelrensning) .....	Nic. Pedersen, Skibsmægler .....	24
Høj Christensen (Cigarer) .....	<i>Kastrup:</i>	
Holzappel (Patentbundfarver) .....	Kastrup Skibsværft .....	24
Johannesson (Fedevarer og Konserves) .....	Viggo Hansens Baadebyggeri .....	24
Kampmann & Herskind (Kul og Kokes) .....	Kastrup Varelager .....	24
Københavns Yacht og Motorværft .....		
Københavns Desinfections Co. ....		
Kedelrensning .....		
Kasser ikke gammelt Tougværk .....		
Larsen & Selding (Turbiner etc.) .....		
Laasefabriken Oval .....		
Lindberg (Desinfektion) .....		
Maskinmestrenes Forening .....		
Max Møller .....		
Th. Møller .....		
Marsmann, Groth & Co. (Nautiske Instrumenter) .....		
Munck & Søn (Skibsinventar) .....		
Nillfisk (Støvsuger) .....		
Nielsen, F. V. (Skibseniører) .....		
Nolfi-Opgave .....		
Nordisk Flag .....		
Olskind (Olietøj) .....		
Pensionsforsikringsanstalten .....		
Petersen, A. N. (Dansk-Fransk Dampskibsselskab) .....		
Petersen, I. Chr. ....		
Pressejernet (Rensning) .....		
Radioanlæg i Baaden .....		
Rotan .....		
Royal Skinken .....		
Sabroe Kølemaskiner .....		
Sadolin & Holmblad (Bundfarve) .....		
S. K. F. (Kugleleje) .....		
Skuld (Assurance) .....		
Skipperhuset .....		
Søløve (Olietøj), Helsingør .....		
Sørensen, Palle (Uhre) .....		
Sømandshøjskolen, Svendborg .....		



ØRESUNDSFARTEN

Vi mindes nu med Vemod de gode, gamle Dage, da Sundfarten langs Sjællands bedarende Kyst var en dagligdags og selvfølgelig Ting. En Tid, da man endnu havde Tid til at sejle ud og hjem! Hvilken herlig Klang til Maskintelegrafens Akkompagnement: Bellevue, Vedbæk, Rungsted og Humlebæk!

Endnu kæmper Øresundsselskabet for at holde Liv i Sundfarten, og den bør støttes. De billige Priser gør Turen til og fra Helsingør billigere end Turen i det overhedeede Tog, og Sundhed og Skønhedsindtryk er der at hente i rigt Maal. — Ogsaa Turene til Mølle, Hven, Rørvig, Stevns og Møen bør finde Tusinders Tilslutning!



## AARHUS SØMANDSHJEM

HAVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

## CAFÉ-RESTAURANT „BROPALÆ“

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra 1 Kr. Middag fra Kl. 12 à 2 Kr. Diner à 3,50.

Cabaret med varm Ret à 3,50. Smørgaas à 2,25.

CHR. J. KRAGH

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering  
Telefon: 851      Telegr.-Adr.: Jens Wied  
Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

## H. B. HANSEN & CO.

TELF. 1229 - AARHUS - MINDEGADE 5  
LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL-, FLAG- OG KOMPASMAGER

## FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.



**N.F. STEGMANN**  
SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
**NØRRE SUNDBY DENMARK**

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

**AALBORG**

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKE-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

Bunkers

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBÆK

TELEFON 3760

1. Klasses Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserves.

Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.

Maskin- og Dæksrekvisitter



**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**

ved ANDERS JENSEN  
— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

**ODENSE SEJLMAGERI**

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.  
NØRREBRO 82. ODENSE

ESBJERG

**ESBJERG SKIBSBYGGERI**

ESBJERG

TELF 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

**J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S**

KUL- & COKE-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBO NIA“  
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

KOLDING

**KOLDING SKIBSVÆRFT, KOLDING**

Indehaver V. KRAG-CHRISTENSEN

TLF. 850 & 851. — — GRUNDLAGT 1893.  
TELEGR.-ADR.: „KOLDING SKIBSVÆRFT“

NYBYGNINGER OG REPARATIONER

KASTRUP

**KASTRUP SKIBSVÆRFT**

BYGNING, REPARATIONER  
OG OPBEVARING AF ALLE  
SLAGS LYSTFARTØJER

**BUNDEGAARD NIELSEN**  
KASTRUP TELF. KASTRUP 152

**H. DAUGAARD, KOLDING**

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)  
HOLBÆK  
HAVNEVEJ 40  
Telefon 166  
Telegr.-Adr.: „Fisker“

**VIGGO HANSEN'S  
BAADEBYGGERI**  
KASTRUP TELF. KASTRUP 430

SPECIALITET:

MODERNE SPIDSGATTERE  
LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



FREDERIKSHAVN

**NIC. PEDERSEN**

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

**KASTRUP VARELAGER**

(P. M. JØRGENSEN)

SKIBSHANDLER

KASTRUP

SALTVÆRKSVEJ 19



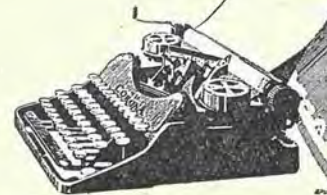
STØT VORE ANNONCØRER

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER

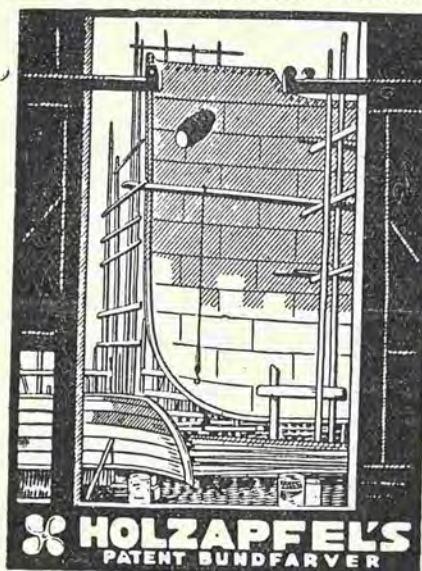


**CORONA**

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3  
KØBENHAVN



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



*Havets rige Dyreverden.*

Det engelske Ekspeditionsskib »St. George«, som er udsendt af »Scientific Expeditionary Research Assosiation«, har det sidste Aars Tid krydset i det indiske Hav og den sydlige Del af Stillehavet for at anstille zoologiske, botaniske og geologiske Undersøgelser.

Mangt og meget mærkeligt har denne Ekspedition allerede oplevet, Jordens Overflade gemmer endnu Overraskelser for dens Børn. Mærkelige Indsøer i flere hundrede Fods Højde har vist sig at have været i Forbindelse med Havet, idet deres Brund tydeligt bar Spor af at have været tidligere Havbund o. s. v. Ligeledes har Havets Dyreverden aabenbaret nye og mærkelige Rigdomme. Da Skibet nærmede sig Cokos-Øerne, blev det paa een Gang omringet af Tusinder af Delfiner i Størrelse fra 1½ til 2 Meter. Ofte sprang en Fisk saa højt som 3 Meter over Havfladen, og samtidig med Delfin-sværmen var Skibet her omgivet af talløse Skarer af Fregattfugle.



**BUNDFARVER  
HVID EMAILLELAK  
SKIBSCOPALLAK**

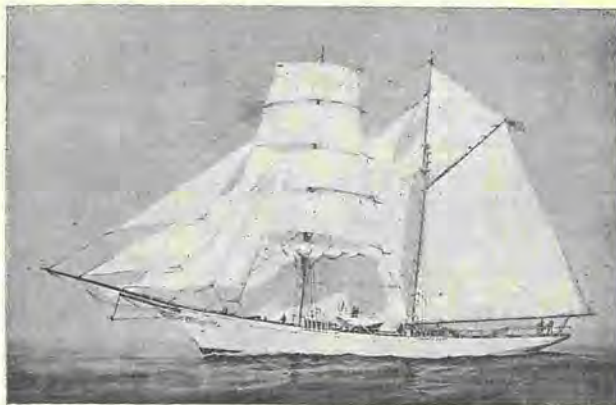
FARVE- & LAKFABRIK - GRUNDLAGT 1777.



## Et u-magnetisk Skib.

Den kontra-magnetiske Yacht Carnegie er bygget til magnetiske Observationer og har de senere Aar krydset paa Verdenshavene Jorden over. »Carnegie« maaler 568 Tons og har i seks Togter gennemsejlet en Distance af c. 300,000 miles, mellem 80° nordlig Bredde og 60° sydlig, og har været Jorden rundt tre Gange. »Carnegie« staar direkte under Departement of Research in Terrestrial Magnetism, Carnegie Inst. of Washington.

Af Hensyn til sin særlige Opgave er Skibet bygget hovedsagelig af ikke-magnetiske Materialer som Træ, Bronze og Kobber, Riggen er udelukkende Hamp, og Ankerkæderne bestaar af 11 Tommers Manilla-Trosser. Selv Ankeret er lavet af Bronze. Det eneste Jern- og Staalstof, som findes ombord, er visse Dele af Maskinen, dog ikke over 700 Pund eller kun c. 3 pCt. af Maskinens Vægt, og dette er endda i saa stor en Afstand



fra de nærmeste magnetiske Instrumenter, at der ingen Paavirkning kan ske.

## UNDER KINESISK FLAG

(Fortsat fra Side 12.)

Ombord ventede vi spændt paa Udfaldet af denne Ekspedition, som omsider kom tilbage efterfulgt af 40 bevæbnede Studenter — Byens eneste Forsvar, som vor Kaptajn havde givet Tilladelse til at overnatte ombord i vort Skib.

Angaaende vor Kaptajns Interview med Kineseren saa havde han ikke haft Held med sig — denne lille Mand havde tværtimod bedt vor Kaptajn at passe sine egne Affærer og ikke blande sig i hans.

Angaaende de 40 Studenter's Ophold ombord opstod der en Kontrovers mellem vor 1. Officer og vor Kaptajn. 1. Officer mente, at vor Kaptajn ikke havde Autoritet til at belemre os med disse, der kunde se ud til allehaande. Man kunde jo aldrig vide, naar det Parti, som laa udenfor Byen, vilde marchere ind og maaske gøre det af med Byens Forsvar, medens de var ombord; og da det ved Lavvande vilde være umuligt at bemane vore Kanoner nok til at bruge dem, kunde vi ikke engang gøre et Forsøg paa Selvforsvar. Heldigvis forløb Natten rolig, og næste Morgen landede Studenterne, og da Øjeblikket ikke syntes gunstigt for Toldorganisation i denne By, afsejlede vi og returnerede til Fort Bayard; her forblev vi nu nogle Dage, medens Peking blev gjort bekendt med Forholdene i Linchow. Imedens var Guvernøren saa venlig, at invitere os til en større Festmiddag, hvori alle Fort Bayards Militær og civile Embedsmænd med Damer deltog. Konversationen kneb det lidt med — de kunde ikke meget engelsk, og vort fransk var ogsaa meget begrænset. Heldigvis var Doktoren og hans Frue fra Martinique, saa de tolkede vore Følelser, og desuden havde vi jo vor Kommissær. Efter Middagen havde vi en lille Svingom, den kunde vi bedre klare.

Vi blev Medlemmer af den meget medlemsfattige lokale Klub, og her tilbragte vi mangen fornøjelig Aften. Her mødte hele Kolonien op, baade Damer og Herrer, og vi fik os en Svingom næsten hver Aften.

Medens vi var midt i al denne Glæde, kom der telegrafisk Meddelelse om, at vor Kaptajn skulde forflyttes til »Pingching« som 1. Officer og at en ny Kaptajn vilde ankomme fra Shanghai.

Denne Kaptajn havde i flere Aar været attachederet den kinesiske Marine, som Lærer for Kadetterne i Hydrografi, og dette var hans første Kommando.

Disse Forflytninger blev naturligvis det staaende Samtaleemne i Messen. At Linchow Affæren var ansvarlig for den, blev man hurtig enig om, men at en Mand, som man slet ikke havde regnet med, kom ind og satte Avancementberegningen et Trin nedad, vakte naturligvis ikke Glæde. Vor 1. Officer, som stod for Tur til at blive Kaptajn, udtalte sig meget ubehersket om hele Tjenesten.

Faa Dage efter ankom vor nye Chef fra Hongkong med en portugisisk Damp, det eneste Dampskib, som anløb Fort Bayard. Efter at have overgivet Kommandoen, forlod vor gamle Chef Fort Bayard med samme Skib.

Imidlertid havde vor Kommissær lejet sig et Hus i en lille By, Chekkam, som ligger paa Grænseskillet af det forpagtede Omraade paa den franske Side og ved Floden, og havde her indrettet sig med Kontor og Lejlighed og alt; men da Distriktet var fuldt af Røvere, ønskede han vor Nærværelse, vistnok som en Slags Trudsel.

Saasnart vor nye Kaptajn havde aflagt Visit hos Guvernøren, forlod vi Fort Bayard og dampede op ad Floden og ankrede udenfor Kommissærens Hus.

Da Farvandet her ikke var kortlagt, benyttede vor Kaptajn Lejligheden, til at gøre 3. Officer og mig selv kendt med Opmaaling, hvilket vi var ham meget taknemlig for og ogsaa interesseret i. Da jeg havde gjort Tjeneste i et Opmaalingsskib i 2 Aar, var jeg naturligvis ikke ukendt med dette Arbejde, men jeg saa straks, at der dog var Ting, som jeg ikke havde fuld Kendskab til.

Dette Arbejde beskæftigede os i flere Dage, og vi fik lavet et udmærket Kort over dette Distrikt, og paa vor Kaptajns Forslag, forærede vi Guvernøren en Kopi af vort Arbejde, hvilket han blev meget glad for.

Efter Udskejning, foretog vi Spasereture i Omegnen og besøgte Kommissæren, som nu boede ensom i sin nye Residens.

Paa saadan en Tur kom 1. Officer og jeg forbi en Pantelaanerforretning, og da vi havde tænkt at gaa ind, for at betragte de forskellige Guld- og Sølvsaager, som findes i disse Forretninger, blev vi meget forbauset ved at høre en Masse Døre blive smækkede i og en eksalteret Kineser aabne Døren, og da jeg synes at genkende denne som Mr. Sun-Yat-sen, som jeg engang havde været sammen med i Canton, udbød jeg: »How

do you do, Mr. Sun!» Uden at svare paa vor Hilsen, underrettede han os om, at denne Bygning var privat og at han ikke var Mr. Sun Jat-sen, som vi synes at antage ham for, men dennes ældre Broder. Vi saa straks, at han ikke var begejstret for vor Nærværelse, og bød ham Farvel og fortsatte vor Tur med en Oplevelse rigere. Emnet for vor Samtale blev naturligvis, om hvad denne ældre Mr. Sun og hans Landsmænd foretog sig i saadan en Pantelaanerbygning og paa fransk Territorium.

Da vi senere paa Aftenen besøgte vor Kommissær, fortalte vi ham om vor Oplevelse og blev meget forbauset, da han fortalte os, at det var i den Bygning, at det hemmelige »Kuo-ming-tang« virkede for Kejserdømmets Fald.

Efterhaanden som vi blev mere kendt med Forholdene i denne franske Koloni, fik vi ogsaa Øjnene op for, hvad de her boende Kinesere foretog sig, hvad Slags Forretninger, de gjorde, og til vor store Forbavselse fandt vi ud af, at Fort Bayard var en stor Opiumshule. Opiumen blev i store Mængder indført her til fra Hongkong, og igen udført til Øen Hainan, som efter Sigende var en stor Forbruger. Denne Indførsel foregik pr. Skib, nemlig med den før omtalte portugisiske Damp, og Udførslen fra Fort Bayard til Hainan med Junker.

Indførslen kunde vi naturligvis ikke blande os i, eftersom den foregik mellem en engelsk og en fransk Koloni og blev besørget af et portugisisk Skib, men Indførslen til Hainan havde vi Ret til at forhindre.

Jeg ved ikke, om den kinesiske Lovgivning, som hos os, opmuntrer til Angivelse, naar man har Kendskab om strafbare Forhold, ialt Fald da Kineserne i Fort Bayard fandt ud af, at vi kendte til deres Smuglerier, saa udeblev Angiveren heller ikke. Maaske var det Smuglerne, som slog om paa et nyt Levebrød — et farligt, vil jeg kalde det —, for blev han opdaget af sine Kaldsfæller, kunde han tælle sine Dage.

Disse Angivere skyede os naturligvis ved Dagslys, men de kom ombord efter Mørkets Frembrud og fortalte os en længere Historie om, at den og den Junk var klar til at afgaa til Hainan og havde store Kvanta af Opium ombord. Da vi ikke kendte de mange forskellige Junker fra hinanden, ønskede vi Angiverens Nærværelse ombord, for at han kunde udpege de rette, men da vi nødig vilde støde de franske Autoriteter her, som maaske var interesserede i den Opium, som vi havde besluttet at gaa ud for at kapre, kunde vi ikke godt indskibe Angiveren her, men bad ham om at opsøge os i kinesiske Farvand.

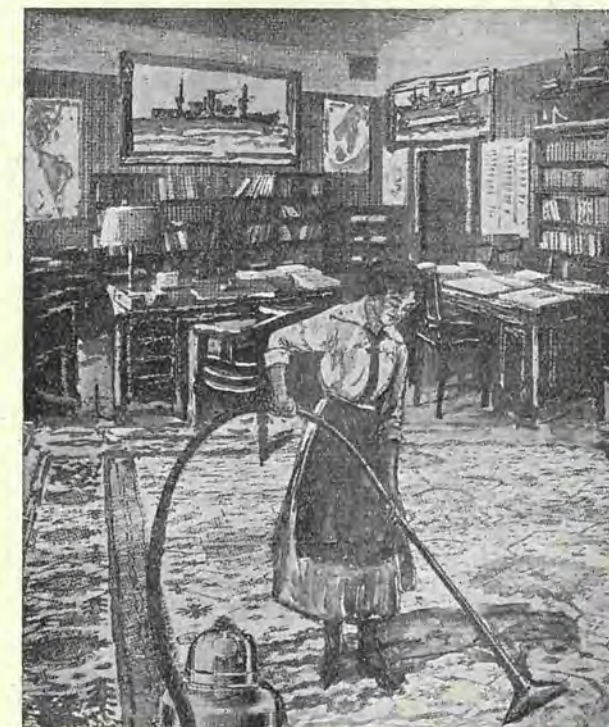
Da vor Kommissær ikke foreløbig ønskede vor Nærværelse, blev det besluttet, at vi skulde forsøge at kapre nogle af de ovennævnte Junke, og med dette Formaal for Øje, forlod vi Kwang-chow-wan og dampede sydover, indenskærs langs Linchow Halvøen. Her maatte vi overgive Navigeringen fuldstændig til vor gamle kinesiske Lods, da vi hverken ejede Søkort eller lokal Kendskab til dette Farvand. Vi var efter Lodsens Sigende, det første Dampskib, som havde besejlet denne Kyst, saa vor Chef paatog sig et stort Ansvar, da han indvilligede i Lodsens Forslag, om at navigere imellem alle disse Banker. Denne havde naturligvis sine Landkendinger, men brugte ogsaa Kompasset, men ikke vort, det kendte han ikke; han havde sit eget med i Lom-

men, og det var lige saa primitivt, som Verdens første.

Saasnart vi var klar af Bankerne og i kendt Farvand, overtog vi selv Navigeringen og begyndte at undersøge sydgaaende Junke. I den første mødte 3. Officer et sørgeligt Syn. Den var Dagen forud blevet overfaldet af Sørovere, som havde medtaget al værdifuld Last, og Besætningen ombord havde været udsat for Vold. Rundt omkring saas Revolverkugler siddende i Masterne og det Opstaaende; en ung Dreng var skudt igennem Munden, Kuglen var gaaet igennem begge hans Kinder, en anden Kineser havde faaet en Kugle i Laaret. 3. Officer signaliserede straks disse sørgelige Kendsgerninger over til os, og han blev beordret til at bringe de Saarede ombord under Lægebehandling. Men de afsløgte fuldstændig vor i god Mening tilbudte Hjælp, de var bange for os, fortalte vor Steward, som var med ombord som Tolk, de havde aldrig haft noget med Europæer at gøre, og vilde helst overlades til dem selv, og da de ikke havde Kontrabande ombord, fortsatte vi vort Arbejde med at overhale andre Junker — naturligvis uden at finde noget Opium; dette var vi forbe-

# 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.



# SKF

Dansk Kuglelejer Aktieselskab S.K.F.,

Bredside 63.

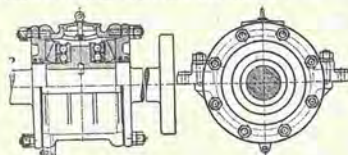
Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propellejer til Optagelse af Skrue Træk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tonn med 620 HK. Maskine og disse har været i Drift siden Aug. 1923 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paa- og Afvirkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Væjr og Inddringer.

Med Højsættelse

*J. Lauritzen*

København, den 29. Maj. 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



## F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige Arter af Skibe og Fartøjer, Raadgivende ved Værftantag. Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5<sup>111</sup>, - København K. - Telf. Byen 6500.

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 7.

Vandret: 1. Verbum. 4. Slægtning. 7. Skib. 8. Fugl. 9. Paa Nødder. 10. Pjalt. 11. Luftart. 14. Skib. 16. Enden af en Rundholt. 17. Pronomen. 17. Havgudinde. 19. Ledig.

Løddret: Træ anvendes til Møbler. 2. Fugl. 3. Paa Marken. 4. Til Bagning. 5. Margarine. 6. Er Nolfis Spiralmadr. 12. Græsk Hero. 13. Paa Foden. 14. Københavns Idrætsforening. 15. U. U. U.



For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 7**, først aabnede den 15. Sept. og Vinderens Navn publiceret i vort Oktbr.-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Olfert Fischersgade 2<sup>1</sup>. 1. Præmie: En Nolfi Klapstol. 2. Præmie: En Aarg. af VIKINGEN

Vi henleder Rederiernes Opmærksomhed paa Klapstole og Uldtæpper fra Nolfi Leverandør til Stat, Kommune og Marine. København K. — Telefon 5405.

redt paa. Smuglerne havde deres Spioner ude, som fulgte vore Veje. Efter et Par Dages Kryds, dampede vi samme Vej tilbage op mod Fort Bayard og ankrede om Eftermiddagen udenfor Øen Nauchaw; her fandt vi den kinesiske Damp «Kuluntaiyet» til Ankers. Dette Skib kendte vi og vidste ogsaa, at det kun havde »Indland-waterways Certificate«, altsaa Floddamp, saa vi blev meget forundret over, at se Skibet her og jeg antager det blev endnu mere ved at se os. Det gjorde straks Forberedelser til Letning og satte Kursen østover mod Hongkong. Lidt efter lettede vi og fulgte ham, og saa snart vi var uden for fransk Territorium, hejste vi Signalet »Stop«. Dette ignorerede han. Da vi kun havde Fyr under en Kedel, kunde vi ikke indhente ham, og affyrede derfor en af vore 6 Pds., men uden Effekt, og lidt senere endnu et Skud, men heller ikke dette bragte ham til at stoppe. Endelig tabte vor Kaptajn Taalmodigheden og gav 1. Officer Ordre til at give ham en Træffer; et Øjeblik efter saa vi ham give haard Styrbord og komme op imod os. 1. Officer gik nu ombord for at overhale ham og faa en Forklaring, hvorfor han ikke stoppede, og endelig for at se, hvor meget Skade, han havde faaet. Denne kunde vi forresten selv bedømme fra vort Skib. Projektilet var gaaet gennem hans Skorsten og havde tilsyneladende ikke foraarsaget anden Skade.

Efter et Par Timers Forløb kom 1. Officer tilbage, desværre uden Opium, som vi alle havde glædet os til; vi fik nemlig alle Mand iberegnet 50 pCt. af Værdien til Deling.

Den kinesiske Kaptajns Forsvar lød paa, at han havde været inde i en af Smaabyerne for at laste Salt, hvilket ogsaa fandtes ombord, og med Hensyn til at stoppe, saa havde han ikke forstaaet, at det var ham, at Signalet gjaldt, førend han fik Skudet gennem Skorstenen. Det hele lød meget mystisk, saa vor Kaptajn udfærdigede en Skrivelse til Autoriteterne i Canton og bad dem undersøge dette Skibs Gøren. Han fik selv Skrivelsen med, da hans Maal var Canton.

Næste Dag ankom vi til Fort Bayard. Her havde man store Nyheder for os. Sun-Jat-Sen's Revolution var udbrudt, og paa nogle af de Stationer, som vor Kommissær havde etableret, var Betjeningen blevet forulempet og frataget deres Vaaben af revolutionære Agenter, som optraadte under en Guvernør Hu, og vi hørte, at den tidligere omtalte Sun-Jat-Sen's ældre Broder var Leder af den lokale Bevægelse.

Efter en Raadslagning med den franske Guvernør og vor Kommissær, besluttede vor Kaptajn, at hejse det revolutionære Flag. Saa snart dette var hejst, gav Mr. Sun vor Kommissær al nødvendig Assistance med at reetablere Toldstationerne.

Under denne Bevægelse strømmede Masser af Kinesere ind til Kwang-chow-wan, for at komme under fransk Beskyttelse. Imellem dem var en Del daarlige Elementer; disse blev snart indfangede og indrullerede i Vejanlægnings-Stabens Rækker.

Efter vor Tilbagekomst til Fort Bayard, var vor Kulbeholdning sunket saa meget, at det blev besluttet, at vi skulde afgaa til Hongkong, det nærmeste Sted, at Kul kunde faas, for at fylde Bunkerne.

Opiumsmuglerne var naturligvis interesseret i vort Kulforbrug; de vidste, at vi før eller senere maatte gøre denne Rejse, og en Oplysning af denne Art var Penge

# Brødrene Andersen

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnirakker

Rejseartikler

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

### KUL OG COKES IMPORT

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

PEDER SKRAMSGAGE 1. - KØBENHAVN K. - TELEFON CENTRAL 7809.  
STATSANERKENT STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionsorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.  
Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

GRUNDLAGT 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

## JOHN FORBÆCHS EFTF.

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

værd for dem, og denne kunde jo nemt købes af vore Fyrbødere, naar de om Aftenen efter Udskejning fik Landlov, de vidste jo Besked om vore Beholdninger.

Dagen for vor Afgang til Hongkong havde vi inviteret de forskellige militære og civile Embedsmænd med Damer ombord, for at give dem en lille Udflugt ned ad Floden. Da vi kom til Flodmundingen, ankrede vi for Lunch, og efter denne fik vi os en Svingom. Vi var saa heldige, at have en Grammofon ombord. Det hele gik ganske fornøjeligt, og ved Mørkets Frembrud var vi tilbage og landede vore Gæster. Om Aftenen kvitterede vi vor gamle Lods, da han havde sit Hjem her; dette Faktum rygtedes hurtigt blandt Smuglerne, saa de begyndte at gøre søklar for at benytte Lejligheden, til at krydse over Hainan under vor Fraværelse.

Tidligt næste Morgen saas en Del Junker lette og sætte Sejl; det blæste frisk NØ. Kuling, saa de havde fair Vind. Lidt efter lettede vi og forlod Fort Bayard; ved Flodmundingen indhentede vi Junkerne og saa dem sætte Kursen sydover over Bankerne, og da vi ikke havde modtaget nogen specificeret Ordre, til at hejse det revolutionære Flag, strøg vi dette og hejste det imperialistiske igen.

Efter at vor 1. Maskinmester havde regnet ud, hvor mange Timers, Sejlads, vor Kulbeholdning kunde strække til, fandt vi, at der var nok til at vi kunde gøre et

Kryds ind i Hainanstrædet. Saa snart vi havde Junkerne ude af Sigte og ikke kunde ses af dem og var i dybt Vand, satte vi Kursen sydover med al den Kraft, som vore 2 Maskiner kunde præstere. Paa Vejen sydover forsøgte vi med lidt Camouflage, at give vort Skib Udseende af en Lastdrager; vi strøg Topmasterne og malede vor Skorsten rød.

Sent paa Eftermiddagen var vi i Strædet og kunde i vore Kikkerter se Junkerne komme sydover for fuld Pres af Sejl; vi tænkte med Glæde paa vore 50 pCt., men kort efter fulgte Skuffelsen, de havde opdaget os, vi saa dem dreje til Vinden og styre Vester over mod Land, kun 2 var sønden for Bankerne, dem sendte vi et Skud, og de løb straks op i Vinden. Vi ventede ikke at finde noget Opium, de havde haft god Tid til at kaste det overbord, hvis de havde haft noget, vi vidste, at de hellere ofrede Opiumen til Neptun, end at faa deres Skib konfiskeret. Vi løb op til dem og 3. Officer undersøgte dem og fandt deres Papirer i Orden, men ingen Opium. Medens vi laa og undersøgte disse to, benyttede en lille Junk Lejligheden til at stryge forbi os; vi sendte ham et Skud og han løb straks op i Vinden, og jeg holdt Øje med ham, om han kastede noget overbord. Da 1. Officer lidt senere bordede den og ikke fandt en eneste Mand paa Dækket, gav han vort Mandskab Ordre til at tage Lugerne af til Lasten, og her fandt han hele Be-



**Radioanlæg i Baaden**nemt at installere. — Pris fra **Kr. 38,00.**„**ELECTRIC**“Ingeniørfirma, M. Ing. F.  
Østerbrogade 19. Telefon 12,600.**Forhryningsagenter**  
København.Poul F. Jepsen, Th. Ibsen,  
Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330. Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Hellerup 243. Privat: Palæ 3937.**FØR 8 ØRE NU 4 ØRE**Alle kendte EXTRA No. 2 VIRGINIA. Udsalg  
Cigar, af  
Cigaret og Wm.  
Tobaks- Christiansen's  
mærker Vine.  
føres.  CIGARETTES**HØJ CHRISTENSEN**  
ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x**ROTAN****ROTERENDE TANDHJULSPUMPE**Specialitet: Oppumpning af Olie, Vejtjære,  
— Melasse, Sættage, Øl, Mælk etc. —**MYHRWOLD & RASMUSSEN**  
INGENIØRER & MASKINFABRIKANTER  
M. Ing. F.

VIBEVEJ 5 - KØBENHAVN L. - TELF. TAGA 2030 og C. 7824.

AMALIEGADE 29 A ST. KØBENHAVN K.

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

DEN DANSKE AFDELING  
TELEF.: 12.267 - 12.432 - 12.732 — TELGR.-ADR.: »SKULD«  
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND CA. 500.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende  
Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe. 2) Forsik-  
ring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlisttilfælde. 3) Forsik-  
ring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlisttilfælde. 4)  
Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af  
Strike eller Lockout.**JOHEST-LYDDÆMPER**

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

**HAZET-FORSTØVER**

Forhindrer Karburatorbrand.

**ZEISS SØGELYS & LYSKASTERE**

for Automobiles, Motorcykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzinmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.A/s **MARSMANN, GROTH & CO.**

HOLBERGSGADE 3 — Telf.: Centr. 14264

Generalrepræsentanter for

Automobil  Tilbehør.**ABDULLA**

Englands populæreste Cigaret.

sætningen siddende paa Sække og hver Mand med et Spyd i Hænderne, der var 15 Mand; disse fik nu Ordre til at komme op paa Dækket, det nægtede de og begyndte at gøre Modstand mod vore Folk med deres Vaaben, og først efter, at 1. Officer havde affyret sin Revolver, adlød de og blev ført ombord i vort Skib, saa at vi kunde faa Lejlighed til at undersøge Sækkene. Disse indeholdt Opium og i hver Sæk fandtes Sten, saa at de kunde sænkes i Tilfælde af Overrumpling, hvad de mærkelig nok ikke blev i dette Tilfælde. Jeg antog, at de mente, at vi havde saa travlt med de store Junker, at vi ikke havde Tid til at skænke den vor Opmærksomhed.

Alle Sækkene blev nu ført ombord i vort Skib og 6 af vore Folk blev sendt ombord, for at betjene Junken. Da der ikke var flere Junker i Sigte, satte vi Kursen mod Hongkong med Junken paa Slæb. Smuglerne fik de tomme Kulbunker anvist til Opholdssted, her sov de og her fik deres Mad serveret.

Under Sejladsen opgjorde vi vor Prise, som beløb sig til 143 Kugler Patna Opium, altsaa indisk; en saadan Kugle er paa Størrelse med en Eidammer Ost og ca. 100 Hongkong Dollar værd, saa Fangsten var ikke overvældende, men det var altid et Bevis paa vor Overvaagenhed og at vi ikke havde brugt Tiden til bar Selvskabehed.

Paa Vejen til Taishan holdt vi Forhør over Smuglerne, først blev Junkens Skipper kaldt op; han var en gammel blind Mand og havde sin Søn med, for at sejle Junken for ham; vi kunde ikke faa et Ord ud af ham. Senere hørte vi, at han havde ført denne Smuglerjunk i mange Aar; men i et Tilfælde var han blevet tvungen til at opgive Navnene paa Smuglerne, som han havde ombord, og for at dette ikke skulde gentage sig, havde de presset Øjnene ud af Hovedet paa ham. Vi havde Sympati med ham og forstod godt, at han ikke turde udtale sig af Skræk for mere Tortur. Endelig fik vi en af Smuglerne til at udtale sig; han forklarede, at Opiumen havde de faaet ombord i Fort Bayard; men hvorledes det kom ind til denne By, hvidste han ikke; han tilstod, at 2 andre Junkere lastet med Opium havde forladt Fort Bayard 2 Dage før dem og at Bestemmelsesstedet var Pochin paa Øen Hainan, videre fortalte han, at Junkens Navn var »Chin-Fa-Lie« og tilhørte en Cantonenser ved Navn Kung-Kong og at den blinde Skipepr ogsaa var Cantonenser og hed Chen-Yung-Huo.

Efter at vi var kommet ud af Hainanstrædet, fik vi en stiv NO. Storm, saa vi nær havde mistet vor Junk, og den led saa meget Haveri, at vi maatte søge ind til Ho-pare-min, en lille By paa Kysten mellem Kwang-chow-wan og Hongkong, for at faa Skaden udbedret. Efter 2 Dages Ophold her, fortsatte vi Rejsen og ankom sikkert til Taisham Toldstation ved Canton Flodens Munding; her overleverede vi Opiumen, Smuglerne og Junken, for dér at afvente Canton Kommissærens Kendelse.

**Barken „Sørine“ af Fanø.**

(Fortsat fra Side 8.)

den anden Ende af Spiret var fasttømret to Sko, som skulde gribe om Agterstævnen for at holde Spiret paa Plads. Et Par Kæder var fastgjort neden for Skoen og gik op en paa hver Side til at holde Spiret ind til Stævnen.

Da nu Roret var færdigt og prøvet, blev Sejlene sat, og man ventede alle meget spændt paa, at »Sørine« skulde begynde at sejle. Det store Øjeblik kom ikke, Skibet var ikke til at faa frem. Der blev nu holdt Skibsraad og man blev enig om, at tage Roret af og gøre det større. Det var et stort Arbejde at gaa til; men der blev ikke givet Frivagt, før Roret var taget af, gjort større og sat paa igen, det tog et Døgn.

Atter ventede hele Besætningen spændt paa det store Øjeblik, da »Sørine« skulde skyde over Stævn; men der skete ikke noget. Det vil være et mildt Udtryk at sige, at Kaptajn Andersen blev vred; nej, han blev rasende over, at alt Arbejdet var spildt.

»Sørine« drev nu om i 4 Døgn; men saa en Morgen Kl. 4, da Fortælleren stod til Rors, sprang Vinden om, saa den kom lige Agter ind. Der blev braset Firkant, og pludselig begyndte »Sørine« at sejle. Da var Kaptajn Andersen ude af sig selv af Glæde, han sprang ned i Kahytten og purrede Styrmand Kallesen ud, han skulde komme op at se, »Sørine« sejlede og styrede som en Baad.

Der blev nu holdt Skibsraad igen, og man blev enige om at sætte Kursen mod Azorene.

Den 28. Januar saa man den næste Damper, ligeledes en engelsk Damper, paa Vej til Amerika. Der udveksledes Signaler, og Damperen lovede at rapportere »Sørine«, naar den kom ind.

Den Gang havde en almindelig Trampbaad ikke Traadløs, saa den Rapport naaede først Rederen den 6. Februar.

Rederen havde da ikke hørt fra »Sørine« siden 26. December, da han modtog Rapport om, at »Sørine« laa midt paa Atlanterhavet uden Rigning og Ror.

Rederen havde helt opgivet at se »Sørine«, da der ikke blev hørt fra den i al den Tid. Da først »Sørine« var begyndt at sejle, holdt Vinden sig vestlig, og der blev logget op til 6 Mil.

Efter nogle Dages Forløb kom »Sørine« atter ind i Sejl og Dampskibsrudden til den engelske Kanal, og man saa nu stadig baade Sejl- og Dampskibe.

Der blev nu atter holdt Skibsraad, og man enedes om at holde paa den engelske Kanal i Stedet for at gaa til Azorene. Da man saa kunde engagere en Fiskedamper til at slæbe »Sørine« ind, naar man først var oppe paa Bankerne ved Kanalen.

Den 5. Februar fik man endnu en Orkan og maatte drive et Par Døgn til. Endelig den 9. Februar 1910 Kl. 6 Em. fik man Lizard Fyr at se, og Kl. 11 Em. blussede man efter Lods ud for Falmouth.

Der kom ingen Lods ud, saa da »Sørine« havde ligget underdrejet hele Natten og stadig bluset efter Lods uden at der kom nogen, blev der om Morgenen braset fuld igen og man fortsatte ind i Kanalen.

»Sørine« kunde kun styre for Vinden, saa for at undgaa at drive paa Land, fortsatte man i

**KAY DYHR**

NYHAVN 43 - KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

**THEODOR ZEISE,**

Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.

**PALLE SØRENSENS EFTF.**

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- &amp; Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre**Max Møller A/s**

Kvæsthusgade 5 - København

Telf. 7986 - 12536

Specialforretning i Dæk &amp; Maskin Stores.

**Kassér ikke gammelt Tovværk**Højeste Dagspris betales for brugt *Manilla-*  
*Hampetov*, tjæret og utjæret.**JULIUS MARSING**

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

**Nyt og brugt Tovværk**

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

Specielt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvarer.**A. ALDENBORG**

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.Telf. Helrup 1619  
Værk. Dännise  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7**HERSKIND & WULFF**

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 35Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt  
mekanisk Rustbankning.**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-**  
**rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

**„REN SO“**

er syrefri og renser ufejlbalrigt.

**Kedelrensning**

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.



LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9. Kjøbenhavn V.  
Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES  
en gros en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

Danske Ildfaste Sten,  
Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53 :: TLF. BYEN 6098  
Samlingssted for alle Søfarende.  
Gode Spisevarer. Billige Priser.  
Stort Bladhold. B I L L A R D Post modtages.  
Erbødigt Jens Gabrielsen



A. Jørgensen & Co.  
157, Jagtvej,  
Copenhagen L.  
Telegramadr.:  
»Frigangsfab.«  
Største Specialfabrik  
i Skandinavien.



Frigangs Kaffemøller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udløsning for  
Søm, Sten o. l. (Frigang).

Fineste Konstruktion.  
Bedste Formaling.  
Billigst i Drift.  
Største Garanti.

BARBER- &  
DAMEFRISØR-SALON  
V. HANSEN

AMALIEGADE 35 TLF. PALÆ 2158 Y.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.  
Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

Haab om at faa Hjælp længere inde i Kanalen. Kl. 9 Fm. kom en stor Lodsdamper fra Falmouth og meddelte, at der var sendt 2 Slæbebaade ud efter »Sørine« Dagen før, og at de nu var kaldt tilbage, saa man bare skulde dreje til og vendte til de kom. Kl. ca. 11 kom begge Slæbebaadene »Victor« og »Dragon«. »Victor« kom først og fik Tjansen med at slæbe »Sørine« ind til Falmouth. Kl. 1 Em. ankrede »Sørine« i Falmouth og Slæbedamperen havde paa 2 Timer tjent 50 Pund.

I 6 Dage laa »Sørine« i Falmouth. En Dag maatte vi for en stor Forsamling af Havarieeksperter og Skibsbyggere tage Nødroret af og atter sætte det paa Plads. Den Dag blev der af Fagfolk udtalt mange rosende Ord om Kaptajn Andersen.

Den 16. Februar slæbtes »Sørine« fra Falmouth til Antwerpen af Slæbebaaden »Victor«, og Slæbebaaden »Dragon« skulde følge med ved Siden af »Sørine«, for at kunne assistere, hvis Styregrejerne skulde svigte.

Den 18. Februar ankom »Sørine« til Antwerpen. Assuranceselskabet paaskønnede »Sørine«s Besætnings Arbejde med en Pengegave til hver Mand, samt en større Gave til Kaptajn Andersen. I Antwerpen var Kaptajn Andersen Genstand for megen Hædersbevisning.

Efter at »Sørine« havde losset i Antwerpen, blev den rigget op og lastede saa i Londen en Last til Hudsonbai.

Da »Sørine« var paa Vej hjem fra Hudsonbai, blev den siddende i Isen, hvor den blev skruet i Stykker og forsvandt.

Besætningen blev reddet, men »Sørine«s Dage var forbi.

Sønderho Avis, 10 April 1910. »Sørine«.

Vi har tidligere bragt en udførlig Beretning om, hvorledes Fanø Barken »Sørine«, der midt i Atlanterhavet var blevet omtrent Vrag, ved Kaptajn Andersens og hans Besætnings Mod og Udholdenhed blev ført ind til Falmouth ved at rigge Nødror og Nødmast o. s. v.

I det kendte franske maritime Sportsblad, »Le Yachtman«, har »Un Marin Belge« skrevet en længere Artikel, der slutter saaledes:

»I Sandhed, denne lille Barks Besætning udførte en Stordaad, som fortjener al mulig Ros, og i Almindelighed har det store Publikum alt for lidt Kendskab til de Vanskeligheder og de Strabadser, der følger med den her i Belgien saa daarligt aflagte og saa lidt agtede Sømandshaandtering, til at vi ikke ved given Lejlighed skulde gøre vor Pligt, ved at vi, saavel over for os selv som overfor fremmede Kolleger, indrømmer vedkommende i fuldt Maal, de Fortjenester og den Honor, hvortil deres Adfærd har inspireret os, — en Adfærd, som i det mindste vi, Søfolk, som de retfærdigste Dommere, kan vurdere.«

Det vilde være meget utaknemligt, om man ikke herhjemme paaskønnede »Sørine«s Besætning, som ved sin raske Optraeden har bidraget til paa en heldig Maade at henlede Udlandets Opmærksomhed paa den danske Nation.



„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

UNIFORMER

samt civilt 1. Klasse Skredderi

P. V. JENSEN

PRINSESSEGADE 1 — TELEFON AMAGER 6392 v.

Leverandør til Kommunen og Havnevesenet.

UNDERWOOD



LEVERER CA. EN FJERDEDEL  
AF DEN SAMLEDE VERDENSPRODUKTION AF

SKRIVEMASKINER

UDBREDELSEN  
SKYLDES KVALITETEN

HEINRICH ROEPSTORFF

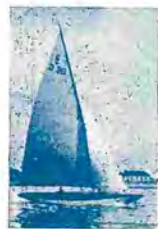
UNDERWOOD HOUSE

KØBMAGERGADE 60. TLF. CENT. 7085, 11722, 12999

Vi har Farvebaand, Carbonpapir og alt andet Tilbehør til enhver kendt Kontormaskine. Det er, fordi vi er konkurrencedygtige, at vi har faaet det største Tilbehørssalg herhjemme.

K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 2. KALKBRÆNDERIHAVN



Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottenborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretøj paa faa  
Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

G. V. FRYDENLUND & SØN  
G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3284 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32.  
Nygaardsvej 12.  
SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER  
København.  
Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED. AT

OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA VERDENSMARKEDET  
Fabriken „OLSKIND“  
ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S.  
Telefoner: Amager 3230 — Amager 3231.

THE ENGELHARDT DECKED LIFE BOAT CO.



AMAGER BOULEVARD — KØBENHAVN C — TELEFON AMAGER 980

Køleanlæg til Skibe!

FRIGIDAIRE Køleanlægene, der fabrikeres af DELCO LIGHT COMPANY, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde: 1) Frigidaire kræver ringe Plads. 2) Frigidaire arbejder automatisk. 3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør. 4) Frigidaire anvender ikke Brinevæske. Kompressoren kan installeres ved Skabet eller indtil 35 Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strømforsbrug fra 250—500 Watt.

FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT  
J. INGVARSDEN  
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526  
KØBENHAVN B.

Alpina

det bedste Uhr.

Paalideligt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.  
Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhre.

F. O. Carlssons Eff. (Carl Jonsén)  
Amagervej 31. Grundlagt 1878.  
Forlang Katalog. Uhre repareres godt.

Søløve-

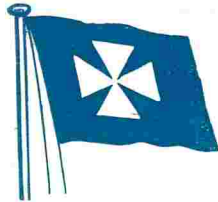


Olietøj

N. J. Petersen & Søns Olietøjsfabrik  
Telf. 89 & 789 HELSINGØR Telf. 89 & 789





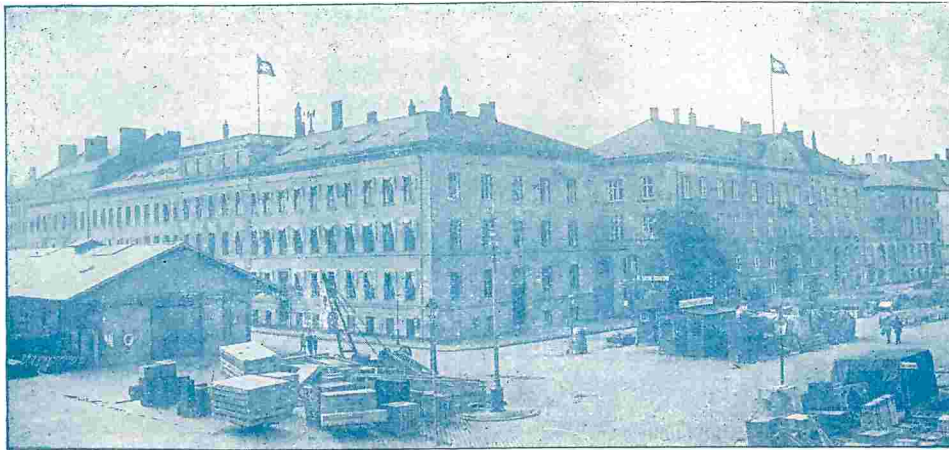


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

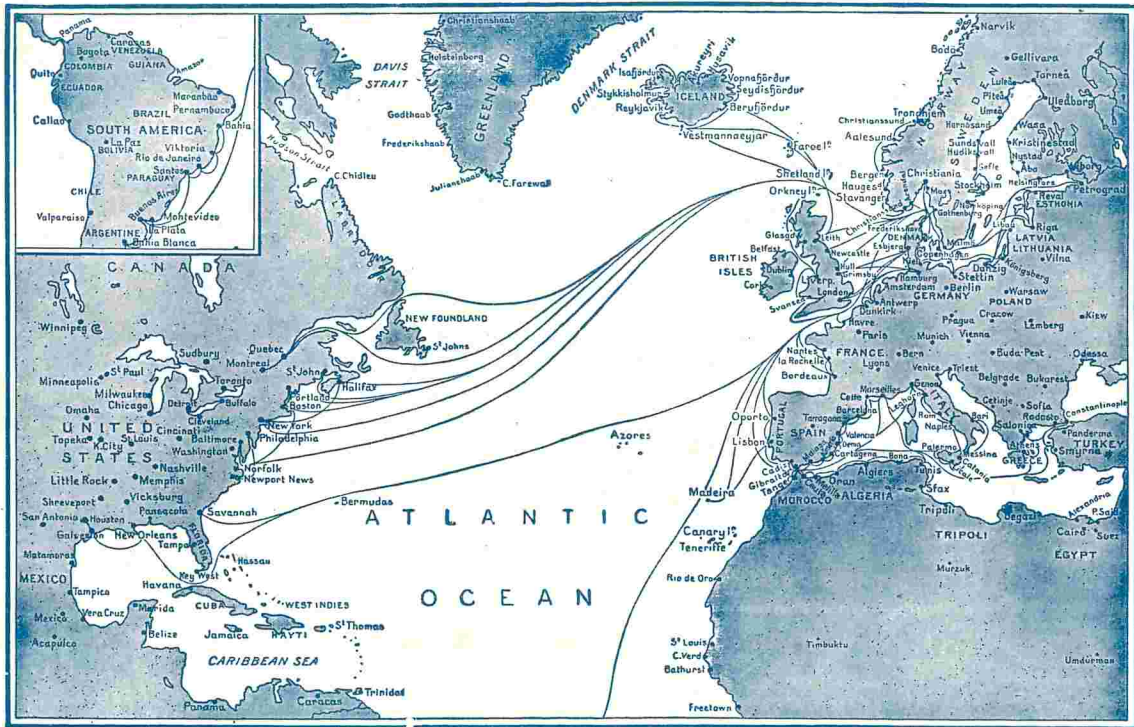
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



## RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



1926 nr 9

Vikøngen

**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

**Jens With**

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

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

AMALIEGADE 37.

**ALFRED CHRISTENSEN**

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE &amp; CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Tidar", Drammen, and Wilborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly

GOOLE-COPENHAGEN &amp; vice versa

**LARSEN & SELDING**

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L. &amp; C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MCTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S**

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

**KUL & KOKS****H. HALMØE**

CORT ADLERSGADE 8



Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

**T O U G V Æ R K**

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S**

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

**Sømandshøjskolen i Svendborg.**

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12813  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK**A. N. PETERSEN**LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsexpeditører for Herrer Helsing og Orim, 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«

Hovedoplæg for Danmark

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

### EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

#### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



## NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>1</sup>

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.

### Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8332, Øbro 1862 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos, Titanhvidt og Hansa Kedelstensrømedium

Telegr. adr. »Proviant«

## Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

FOUNDED 1797

### HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telgr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOOL — COPENHAGEN — BALTIC

### KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28

TELEFON 1852 — 1853

## BAGERI

FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206  
St. Annægade 9. Tlf. A. 5049 x  
Havnegade 11. Tlf. B. 5813 x.  
Chr. Kastrup, Holbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y.

NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Maltfranskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.



# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledr.)  
" 50529 (udenfor Kontortid)  
" 50589 (Havaritlef. Dag & Nat)  
Statistelefon 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.

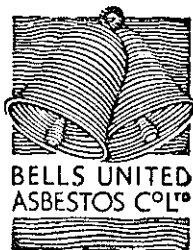
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

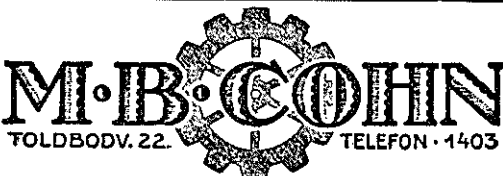
Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



Telefon Nr. 1403



Telegr. Adr.: Amiante

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn  
Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm  
Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

SKIBS- OG MASKINBYGGERI  
3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

Telegr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 & S40.



## F. ESZLINGER'S

kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstille: af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landsforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.

LAASEFABRIKEN

# „OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

### Forhyringsagenter København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 213.

Th. Ibsen,

Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.

fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3384 — 4722

FØR 8 ØRE NU 4 ØRE

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.



Udsalg  
af  
Wm.  
Christiansen's  
Vine.

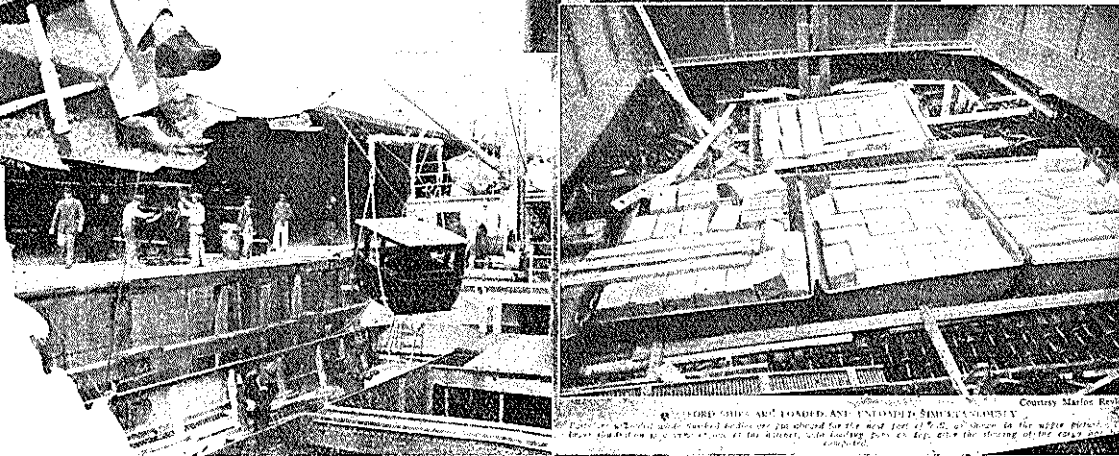
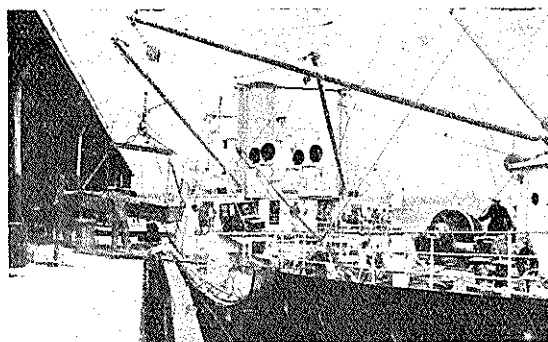
HØJ CHRISTENSEN

ST. STRANDSFRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 X





Til v.: Henry Ford; fornedes ses Indladningen af færdige Vogne i S/S Oneida, som kan tage indtil 5000 Vogne. Til h.: Smaadele til Vognene indlades i Kasser, som stilles ovenpaa den velstuede Last.



## FORD SOM SKIBSREDER

(EFTER THE AMERICAN EXPORTAR)

Medens man nok tør sige, at Fordvognen er bleven en Slags »Landeplage« i hvert eneste Land Verden over, saa er der, hvis man i Hast vil forbigaa Fordvognene, tilbage dog »Fænomenet Ford« og hans Organisationsevne. Naar selv de praktiske Amerikanere kan skænke hans sidste Paafund Omtale, kunde maaske et Par Linier derom interessere vore Læsere.

Hvad der ligger til Grund for Fords specielle Forretnings- og Fabrikationssystem er naturligvis et grundigt Tankearbejde, en Række Kalkulationer og Beregninger og saa naturligvis det omstridte Taylor-System: Hver Mand udfører saa begrænset en Art Arbejde som muligt og opnaar derved saa meget desto større Hurtighed i det enkelte. Men udover denne Teori er der een Ting, som særligt kendetegner Mandens Vej, og det er hans Selvstændighed til at bryde nye Veje.

Hans »Rederivirksomhed« maa i Sandhed komme ind herunder, og med de fra Sejlskibenes og Haandkraftens Tid nedarvede Sædvaner, har han fuldstændig brudt, intet Under at han har været Genstand baade for Beundring som for Kritik Verden over!

I Stedet for at pakke og stuve sine Ladninger paa sædvanlig Maade, indlader han Maskindele og selve Maskinerne direkte i sin Skibe uden Indpakning. Bolte og Nagler og andre Smaadele afsendes i store aabne Kasser, som stilles ovenpaa Lasten. Sagerne naar til Bestemmelsesstedet i ligesaa god Behold, som om de havde været pak-

ket paa sædvanlig Maade. At adskille og samle og indpakke Maskiner koster Tid og Penge, dette spares paa den nævnte Maade.

Men disse »Smaating« er jo kun en Del af hans store verdensomspændende Indsats. Allerede da han var ved at trænge sig frem paa Verdensmarkedet, forbavsede han sin Samtid.

Henry Ford er bleven kaldt sin Tids største Mand. Han er bleven udpeget som Verdens største Idealist og som Verdens største Materialist. Og man har sat ham udenfor enhver Bedømmelse og Maalestok og hævdet, at han var sin egen Alen.

»Vi foretager os alle mange unyttige Ting udelukkende af Vane,« siger Henry Ford, og i mange Aar mente han, at have naaet det fuldkomne ved at forsende den færdig-fabrikerede og samlede Vogn til Salgsstedet. Men saa er det, han regner ud, at hvis alle Dele til Vognen er lavede fuldstændigt, som de skal være, akkurat og fuldtalige, saa findes der ingen særlig Grund til, at man gør dem færdige paa Stedet, før de afsendes.

»Thi, det er jo kun en ringe Procentdel af vore Vogne, som bruges i og omkring Detroit,« fortsætter Henry Ford. »Derfor gør vi paa Fabriken kun de Vogne færdige, som bruges her i Nærheden. Resten fabrikeres kun som Dele og forsendes saa med Skib, hvorhen i Verden, der er Brug derfor.

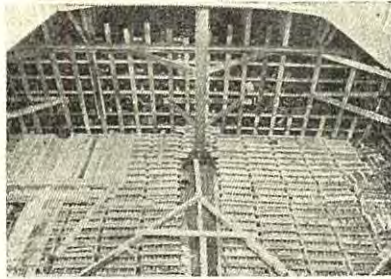
Og han arbejder i denne Retning efter en bredt anlagt Skala ikke alene i Staterne, men ogsaa





Prinser af Wales besøger H. Ford's Fabrikker og ses her i Samtale med Ford. Under Prinssens Ophold blev, for at vise ham Fremgangsmaaden, en særlig Vogn scillet op og »samlet«, klar til Brug, paa mindre end 12 Minutter.

Foroven ses, hvorledes Hjulene stuves efter den nye Methode; og paa det nederste ses Lastrummet efter en stormfuld Overfart. Alt ligger fast og vel stuvet.



paa de oversøiske Pladser, saasart han har sin Flaade af Ocean-Transportbaade klar. Dette er et nyt Led i den Kæde af industrielle Foretagender, han arbejder paa. Foruden det, at Ford nu er Ejer og Befragter af flere Skibe, ejer han flere Jernbanelinier, flere Miner med Raamaterialer og fabrikkerer som Følge deraf alle sine egne Materialer og Forplejnings-Artikler selv, ligesom han selv leverer Drivkraften til det hele. Derudover driver han Bankvirksomhed for sig selv og sine Folk og har udstrakte og talrige Detailsalg. Senest har han paabegyndt Fabrikationen af Aeroplaner, specielt for at kunne levere Partier af Vogndelev hurtigt, hvor det behøves — og saa naturligvis for at være i Overensstemmelse med det tidligere: *Hver Mand sin Vogn — hver Mand sin Flyvemaskine*, billig og driftsikker. Og den Motor-Type, han bygger, bliver naturligvis den mest hensigtsmæssige for et mindre Plan — *den Slags, som Gennemsnitsmennesket vil anvende.*»

Henry Ford sparer hverken Penge eller Energi, naar det gælder om at komme gennem Eksperimenterne og mod Maalet. Hans Lastbaade f. Eks. koster mere at udruste end almindelige Lastbaade.

Henry Ford's Rederivirksomhed kan deles i tre Dele: 1) Baadene paa de store Søer, altsaa de, som sejler Raamaterialerne til hans Fabrikker. 2) Baadene, som sejler hans Vogndelev til *Samlepladserne* langs Amerikas Kyst eller til fremmede Havne. 3) hans Spekulation i de 200 Staaletskibe fra Staternes Shipping Board. Af disse sidste er en Del beregnet til Ophugning, andre til at udrustes paany for at blive anvendt som Lastbaade paa Verdenshavene.

Ford-Baadene er ikke almindelige Skibe, hvert eneste af deres Lastrum er beregnet med Hensigt paa Varer fra Fordfabrikerne, saaledes at de sejler ikke med Fragt for andre, undtagen

for de store søgaaende Skibes Vedkommende, naar de laster Gods tilbage for at have Ballast paa Hjemvejen.

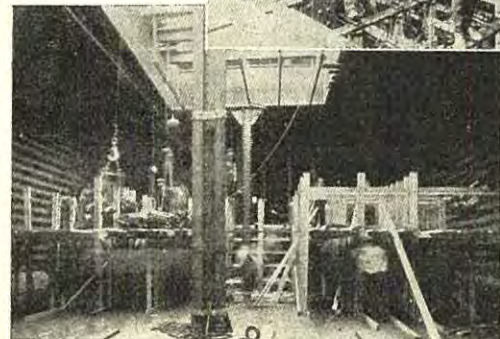
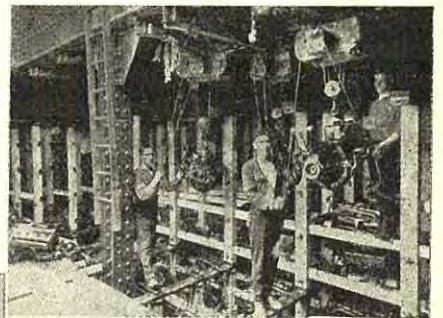
Hr. Ford's maritime Eventyr begyndte, da han købte to Baade paa omkring 3700 Brutto Tons hvert, »Onondaga« og »Oneida«, som begge havde været i Fragtfart paa de store Indsøer. De havde begge Fyring med Kul, men Ford forandrede dem med store Bekostninger til Oliefyring. Og da han nu havde erhvervet sig to Skibe store nok til, at de kunde klare Omforandringen af Farvandet fra de store Søer til det aabne Hav, begyndte han at føre sine originale Idéer vedrørende Lastning og Chartering af Skibene, ud i Livet. For det første blev det bestemt, at »Onondaga« skulde indtage Last ved River Rouge Fabrikken for Buenos Aires, dog kun til Dybtgaaende af 14 Fod, hvad der nemlig var størst mulige Dybtgaaende i Kanalen mellem de store Søer og St. Lawrence: via Welland-Kanalen. Losningen skulde saa kompletteres i Montreal.

»Onondaga« begyndte Rejsen i November 1924 og er det første Skib, som nogensinde er sejlet direkte fra Detroit (inde i Midten af Staterne) til en fremmed Havn.

Ford's næste Paafund ad denne Vej var det, som virkeligjordes, da »Oneida« i Sommeren 1925 sejlede en Ladning bestaaende af 5000 Ford-Vogne til Samling, et større Kvantum Vogndelev og adskillige *Fordson-Tractors* til Fordfabrikken i Europa. Ladningen indtoges for en Del i Detroit og kompletteredes for Resten i en Atlanterhavshavn. Noget af Fragten lossedes i Bordeaux og Resten i Antwerpen og København.

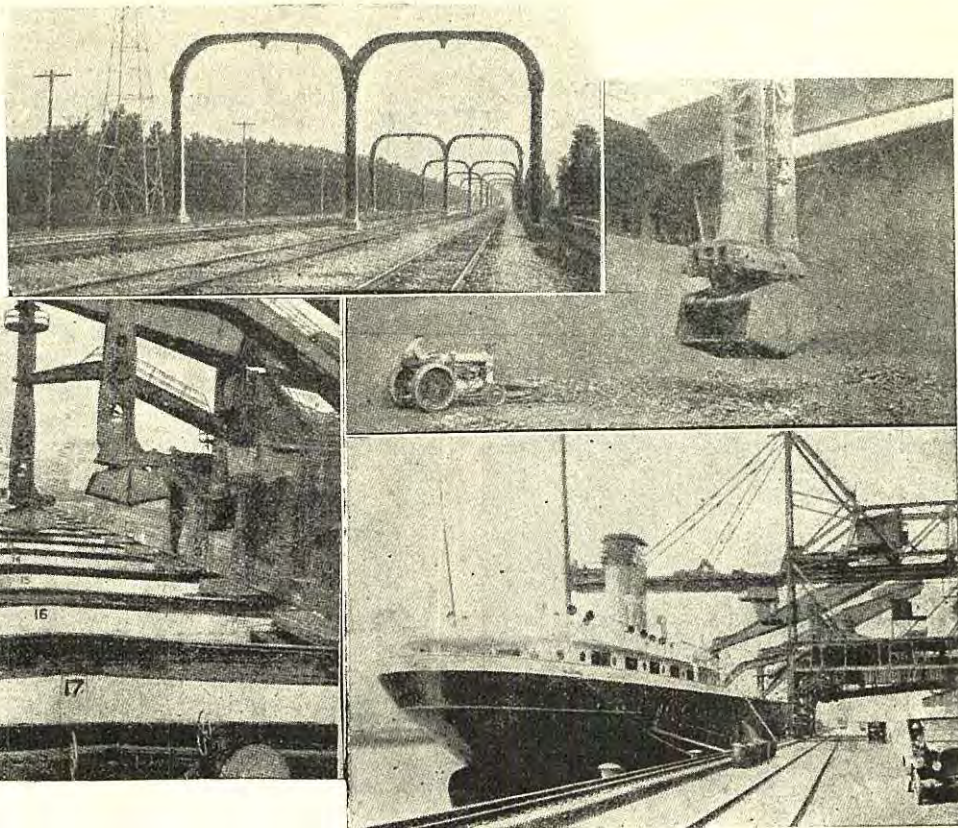
Med Hensyn til Rentabiliteten i disse to Rejser har intet været publiceret, men i Skibsfarteskredse har man ment, at disse to Baade var for smaa, naar man vilde sejle med Fortjeneste i oversøisk Handel, da de ikke kunde føre tilstrækkeligt af Ballast — Fragt tilbage. Begge disse Skibe blev da ogsaa trukket tilbage fra oversøisk Fart. »Oneida« gaar nu i Fart fra Ford-Fabrikken i

Billederne viser, hvorledes Motorerne stuves i Lasten uden at være indpakke. Det ses tydeligt, hvorledes Stillaadserne opbygges.





Billedet øverst tv. viser en Jernbane-Linje, som var opgivet som urentabel. Men under Fords Administration og gencpbygget af ham blev den et glimrende Foretagende.



Tilhøjre foroven ses en Fordson-Tractor i Brug ved »Opfejningen« af det tømte Lastrum. Tractoren fejer (skraber) Jernmalmen sammen. Forneden tv. ses henover Dækket paa *Henry Ford II*. Dette Skib er en af de store Staallægtene, som anvendes paa Irdsoerne hovedsagelig til at slæbe Kul, Malm og Limsten til Fordfabriken i Detroit. Forneden th. ses *Benzon Ford*, ligeledes fra Indsøflaaden. Paa baade den og Lægteren ses Maskinen at ligge helt agter, medens Lastrummet fylder Resten af det uforholdsmæssigt lange Skibsskrog. Der kan tælles op til 17 Luger paa Rad.

New-Orleans til Hampa i Florida og medfører henvend 300 fuldstændig monterede Vogne paa hver Rejse. At afsende *samlende* Vogne kan kun betale sig paa kortere Distancer, siger Ford-Kompagniet. »Oncndoga« gaar med Automobil-Dele fra New-York til Los Angeles og San Francisco via Panama, og denne Anvendelse af Skibene siger at være rentabel.

Det nyeste og største Ford-Skib, »East-Indian«, et 12,500 Tons stort Skib med tre Dæk og dobbeltskruet, blev købt fra *United States Emergency Fleet Corporation* og omcannet til Lastbaad. Dampmaskinerne blev erstattet med to specielt tegnede Dieselmotorer af Sun-Duxford-Typen med en Hestekraft af 5000, hvilket regnes for den hidtidig stærkeste Dieselmaskine i noget Skib.

»East-Indian« kom i Flart sidste Januar, og paa den første Rejse, Philadelphia til Miami i Florida og til New Orleans, medførte den som Last henvend 50 store Fragtvogne ladet med Vogndele og 750 monterede Ford-Vogne, de sidste bestemt til Miami og de første til New Orleans.

Ford Kompagniet meddelte fornylig, at »East-Indian« først vilde blive anvendt i Fart paa Amerikakysten og senere i oversøisk Fart.

Naar alt kommer til alt, er Ford's mest mærkverdige Transaktion paa det maritime Omraade vel nok hans Køb af Skibene fra Staternes Shipping Board, den seneste og mest tidsvaren-

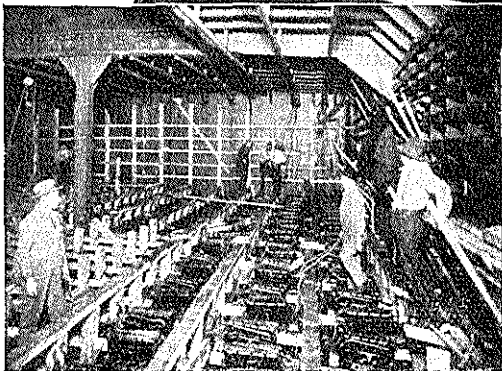
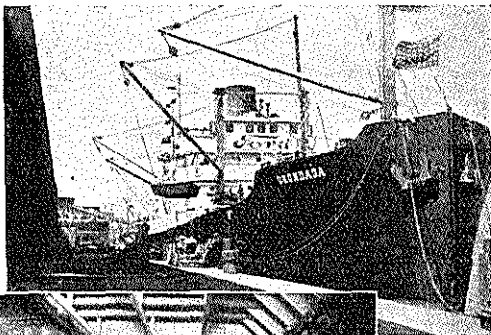
de Del fra det sidste Aar, 200 Skibe for 1,706,000 Dollars. De fleste af disse er beregnet for Ophugning, men i sin Kontrakt har Ford forbeholdt sig Ret til i visse Skibstyper at maatte indlægge Diesel-Anlæg, og anvende dem som Fragtbaade, hvor end han ønskede. Det var paa det Tidspunkt, da denne Kontrakt blev underskrevet, at Ford meddelte, at han vilde vove sig ud paa det internationale Fragtmarked. Dog har han endnu ikke besluttet, hvor mange Skibe han vil sætte i Fart paa denne Maade.

Den nuværende Ford-Flaade indbefatter ogsaa to Motor Skibe: »Henry Ford II«, 8626 Br. T., og »Benzon Ford«, 2309 Br. T. Disse Skibe er af Standard Typen for Indsø-Baadene og er i Fart Aaret rundt med Malm fra Minerne i Nord-Michigan til River Rouge-Fabriken, tæt ved Detroit og tager saa som Returlast Kul fra Ford-Minerne ved Toledo til Duluth.

Begge disse Baade sattes i Fart August 1924 og betegner Ford's egentlige Debut som Skibsreder. Skibene er udstyret med Sun-Duxford Diesel Maskiner paa 3000 H.K. og regnes for *det sidste Skrig* med Hensyn til Skibsmaskiner af den Krafttype.

Rent bortset fra tidligere Tilfælde, saa er den originale Maade, paa hvilken Ford's grundlæggende Tanker er ført ud i Livet af de Mænd, han overgav Ansvaret, endnu mere iøjnefaldende end den Maade, hvorpaa han ladede og stuede sine





Billedet ovenfor viser *Onondaga*, der laster i Detroit (inde i Staterne) for Buenos Aires. Dette er det første Skib, som nogensinde er sejlet herindfra og til en fremmed Havn. Nederste Billede viser det Indre af Skibets Lastrum ved Ankomsten, og viser, hvorledes alt ligger, som det skulde.

Skibe. I Stedet for at entrere med Dampskibsselskab og i Stedet for at anvende det sædvanlige Havnearbejderpersonale, gjorde han Lederne af River Rouge Fabriken ansvarlige for en rentabel og succesfuld Anvendelse af Skibene. Lederne overlod saa igen en af deres Folk paa Fabriken at sørge for Detaljerne, og den Dag i Dag har Trafik-Departementet i Ford-Kompagniet Expeditionen af Ladningerne og holder Tøten paa følgende Program:

»Folk, som skal starte et Foretagende af den Art, maa ikke være afhængig af gamle Traditioner eller Vaner. De har kun eet for Øje, og det er at bringe Kompagniets Fabrikata fra Fabriken eller Banens Endestation til Bestemmelsesstedet paa den hurtigste og mindst risikable Maade uden Tab eller Skade. Men naturligvis var det nødvendigt at have uddannede Officerer og Søfolk til Skibsarbejde, Maskine og Navigation. Men Kaptajnen derimod behøvede ikke at overvaage Ind- og Udladning uden for saavidt, som hans Ansvar som Chef for Skibet gjorde det nødvendigt at paase, dets Sødygtighed ikke led noget Afbræk. Men før hver Ladning blev indtaget, blev der foretaget en grundig Beregning over Plads og Fordeling i Lastrummene, ikke alene med Hensyn til Losningen paa de forskellige Pladser, men ganske særligt vedrørende Skibets Bæreevne og Trimming. Ganske vist var de Folk, som havde Ansvaret, i Almindelighed ikke fortrolige med Stuvning af Gods, men de var besjælede af Viljen til at stoppe saa meget i Skibet som muligt regnet pr. Vægt og Maal, og paa samme Maade havde de Aaret i Forvejen besvaret Spørgsmaalet om en ny og sikker Maade at faa fyldt det med de flest mulige Kasser indeholdende færdige Vogne. Og selv om der maatte tages skyldigt Hensyn til Forskellen af Kollu, var Princippet dog det samme.

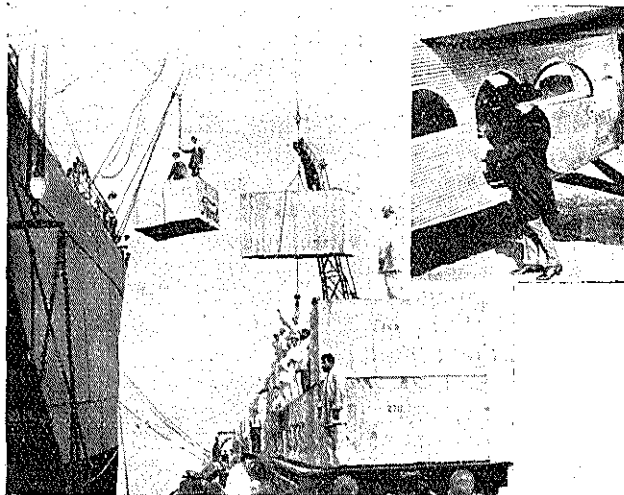
For at undgaa Udgifterne til Emballage og Pakning blev det besluttet, at stuve alle Delene, som de var. Lige med Undtagelse af Motorerne blev Vognedelene stuede saaledes, at de laa fast ind til hverandre med det mindst mulige Mellemrum. Lasten var paa denne Maade saa tæt sammenpresset, som om den var rittet sammen, og hvor det var nødvendigt, anvendtes lodretstaaende Støtter.

Stuvningen af Motorer gik for sig paa den Maade, at man byggede lodrette Tømmerstøtter og Stativer med vandrette Barrer imellem saaledes, at Motorerne *hang* i Barrerne, som om de lige var løsnet fra Bærestykket i en Motorvogn. Desuden var der indlagt drejelige Spil, saaledes at Motorene af Hensyn til Lugerne kunde drejes i den ønskede Retning, og Spillene lettede derved Arbejdet baade ved Indladning som Losning. Underlaget, hvorpaa Motoren hvilede, kunde saa automatisk udløses, naar de løftedes.

En anden interessant Faktor ved Lastning og Losning af Ford's Skibe var Anvendelsen af særlige Folk. Paa River Rouge Fabriken blev de udvalgte fra de forskellige Afdelinger uden Hensyn til deres tidligere Beskæftigelse, det eneste Hensyn, man tog, var fysisk Duelighed. Og mellem dem alle var flere Kontorfolk, thi Ford anvendte overalt, hvor han havde Fabriker, kun sine egne Folk. Der blev arbejdet afbrudt i alle 24 Timer med 3 Skifter af Manøskab, men en Undtagelse herfra dannede dog Losningen af Retur-Fragten som Ballast, der blev betragtet som et almindeligt kommercielt Foretagende og intet havde at gøre med Kompagniets Anliggender. Almindelig Fragt blev altid lossat og lastet ved Hjælp af regulære Stevedores.

Taget over eet, er ogsaa Folkenes Antal paa Ford's Skibe fuldt paa Højde med alle Krav i Forhold til Skibets Tonnage, ja, maaske endda overstiger det disse. Der betales fra 5 til 100 pCt. højere Hyre paa Ford's søgaaende Baade end paa andres, Mindstegagen er 100 Dollars om Maa-neden.

Endvidere maa bemærkes den udmærkede Stand, hvori Skibene holdes, den er tip-top, ship-chape. Forsyndelse herimod straffes med Afskedigelse.



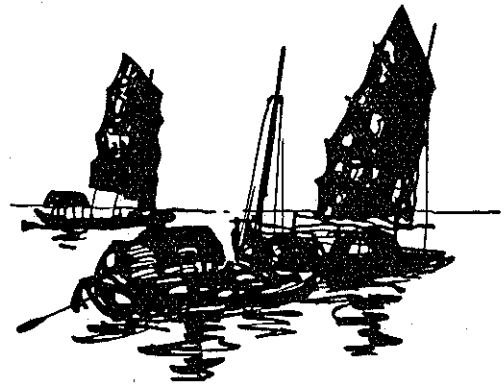
Og endelig vises her, hvorledes hele Fordvogne losses i en russisk Havn. Til h. ses *Henry Ford* selv ifærd med at laste sit første Aeroplan for dets første Rejse.



# For egen Regning!

*En spændende Fortælling fra de kinesiske Farvande, og hvori den hvide Kaptajn og hans Styrmand har Brug for al deres Forstand og Beregning mod den hemmelige kinesiske Ordens Rænkespil.*

(Fortsat fra Juni-Nummeret).



Det er en kendt Sag, at Singapore i Regntiden mest af alt er at ligne ved et romersk Dampbad. Hver Aften paa Slaget Seks, med en Præcision som et Uhrværks, vælter Regnen ned og skyler alt bort fra Gaderne, selv de mest paa-trængende Tiggere. Og en Time senere, ligeledes præcist, ophører Regnen og efterlader Gader og Veje som et dampende Mudderbad.

Kaptajn Hommons skubbede sig gennem de tunge Svingdøre oppe i Klubben og standsede paa den brede hvide Marmortrappe, idet han med et Vink tilkaldte en Rickshaw.

»Kør til *Tanjoug Paga*, Johnny,« beordrede han og lænede sig velbehageligt tilbage, medens han gav sig til at tænde en Cigar. Men enten det nu skyldtes Køretøjets gyngende Bevægelser eller hvad, — midt i Arbejdet gav han sig til at bande og tordne, og kastede Tændstikken, hvis Flamme brændte hans Fingerspidser, bort med et irriteret Udbrud.

Sandheden var nemlig kort og godt den, at Billedet af denne unge Pige med de straalende graa Øjne, som for tre Uger siden var draget ned til Moorish Øen, absolut nægtede at lade sig forvise fra hans Tanker. Han saa endnu tydeligt for sig hendes skønne Skikkelse, da hun i den gyngende Båd blev færget ind over Revlen til smult Vand. Hun havde siddet ved hans Side paa Agtertoften, og han havde lagt Mærke til, hvor bleg og urolig hun var, medens der over de graa Øjne laa dybe alvorstunge Skygger.

»Jamen sig mig, Kaptajn Hommons, hvorfor kaldte De egentlig Moorish-Øen for en Mudderbanke. Se, der er jo baade en dejlig hvid Strandbred og Palmeskov langs hele Kysten.«

Men samtidig havde hun vendt sig om mod ham og fortsat med et dybt nedslaaet Udtryk i Ansigtet:

»Lever der i det hele taget Mennesker her?«

Saa havde han rystet paa Hovedet og fortalt herde Historien om den hollandske Planter fra Timor, som havde bygget et Hus dér paa Øen og sagt, at han vilde blive der Resten af sit Liv. Men Ensomheden og det triste Selskab med Havskipadderne var dog tilsidst graaet ham paa Nerverne; det første havde været for meget for ham og det sidste for lidt. Besætningen paa en havareret Skonerter, der var tyet ind til Øen, havde fundet ham død for egen Haand. Histo-

rien havde gjort et stærkt Indtryk paa hende, hvad der ogsaa var hans Mening, men hans Haab om, at hun skulde skifte Mening eller aabenhjertigt fortælle ham sin Hemmelighed, glippede fuldstændigt. Først paa Strandbredden, da hun var kommen i Land og stod dér med Japaneren lydløst pusiende med Bagagen, havde hun hentydet til Episoden med Pigrokke-Relikvien. »Farvel,« havde hun sagt med et svagt Smil. »Jeg haaber, at De rent forretningsmæssigt er tilfreds med vor Accord.« Og da saa Hommons med en Gestus havde slaaet det hen, havde hun fortsat: »Jeg vilde gerne advare Dem! Forstaar, Deres Styrmand — jeg tror han ved et eller andet, som han ikke vil frem med —.« »Du gode Gud,« havde han svaret og set hende fast i Øjnene, »Johnson har været hos mig i to Aar. Han er en god Styrmand, og jeg er tilfreds med ham, saa jeg forstaar ikke!« Men saa havde hun rystet paa Hovedet og ikke villet sige mere. Det var, som om hun havde pludselig set en Modstander i ham, og tiltrods for hans Hensigt, havde hun forlangt, at han ikke fulgte hende længere, men tog Afsked med hende her paa Strandbredden. Modstræbende var han vendt tilbage til Baaden, men da han var kommen nogle faa Aaretag udefter, havde han vendt sig om mod hende og raabt ind: »Husk nu, at der er meget godt Drikkevand paa Øen, og Huset, som Hollænderen byggede egner sig udmærket til Beboelse! Ser De, om et Par Maaneder kommer jeg tilbage for at se, om De ikke skulde mangle et og andet til den Tid.« »Ja mange Tak,« havde hun svaret helt lettet, »det kunde maaske nok gøres nødtigt.« Saa først, følte han, at alle Broer foreløbig var kastet af mellem ham og denne mærkelige og dejlige lille Skikkelse, som stod derinde paa den hvide Strandbred med den visne og hentørrede grinende Japaner i Baggrunden — — —

Hommons kom til sig selv, da Rickshawen med et Ryk standsede foran Træporten ind til et af de store Værfter. Kineseren stod et Øjeblik raadløs, og i Mørket kunde Hommons se hans gule Skuldre lyse og glinse af Regn og Sved.

»Allright John, det er godt.« Hommons tilkastede den grinende Kineser en Sølv-Dollar og forsvandt ind i Porten til det mægtige *Tanjoug Paga's* Pakhus.

Det var helt mørkt, da han endelig naaede over



til »Arrows'« Dæk. Skonnerten laa helt i Mørke fra For til Agter, saa Hommons maatte varsko over flere Gange. Men intet Svar.

»Fanden til Fyr!« mumlede Hommons, »ikke til at finde ud af! Fuld af Hemmeligheder og Djævelskab! Gud ved, hvad der gaar af ham i denne Tid!«

Ved Hjælp af en Æske Tændstikker fandt han Vej over Planker og Kæder og kravlede ombord.

Han var netop paa Vej ned ad Kahytstrappen, da en Tændstik blæste ud i Vindtrækket og hans Fod idet samme stødte mod noget blødt. Hommons udstødte en kraftig Ed og bandede noget om, at det selvfølgelig var det dovre Svin til Ricky, som nu igen var faldet i Søvn paa sin Vagt. Men i Stedet for det Grynt, han havde ventet fra Ricky, hørtes nu dybt inde fra Mørket Styrmandens Stemme, klagende og usikker.

»Nej, Kaptajn, det er ikke Ricky, det er en forbandet Hund af en kinesisk Djævel, der er død som en Sild! Tænd en Tændstik og find et Lys i min Skuffe, Kaptajn, for Lampen her er slaaet i Smadder!«

Det var med højst blandede Følelser, Kaptajn Hommons gav sig til at lede efter Lyset og tændte det, og da han saa endelig fik det besørget og kunde overse Situationen, var han, skønt vel forberedt paa det værste, lige ved at gaa bagover af Overraskelse og — Forundring.

Dér henne under den dinglende Lampe sad Styrmanden bøjet ind over Bordet med Albuerne langt fra hinanden og med et Ansigt, der var ligblegt og drivende af Sved. Foran ham laa en Colt-Revolver og ved Siden af flere afskudte sværtede Patroner, og Kahytten selv saa ud, som om en løssluppen Kanonkugle havde luseret rundt om. Messinglampen var slaaet flad og revnet og hang dér dinglende i det ene Gehæng, Spejlet var splintret og halvt revet ned og dérhenne, halvt oprejst mod Væggen, med Hovedet trykket ned mod Brystet, saa han Fyren, som han nær var falden over, da han kom ned.

»Ja, her ser godt ud, hvad Kaptajn,« bemærkede Styrmanden med et stivnet Smil. »Men lad os ikke sludre saa længe om det, for jeg kan ikke mere, og jeg har ikke saa lidt at fortælle. Sæt Dem ned dér, Kaptajn, paa den Kiste, saa jeg kan se Dem, saadan!«

»Hvor er Mandskabet?« spurgte Hommons uvilkaarligt.

»De er alle i Land! Jeg sendte dem selv i Land, ser De! For jeg ventede jo denne lille Omgang!«

Ligesom i Drømme ravede Kaptajn Hommons rundt i Halvmørket for at finde Whiskyflasken og et Glas, som endnu var helt. Endelig lykkedes det, hvorefter han tog en forsvarlig Slurk. Styrmandens ene Øje fulgte ham med et ironisk Glimt.

»Det begyndte altsammen med det Pigebarn,« kom det saa med svag Røst fra Styrmanden. »Det var dengang, hun kom ombord i Moonbay, og jeg var lige saa forbauset over det, som De. Men der var noget, som ledte mig paa Vej. Kan De huske, De spurgte mig, hvorfor den lille Japaner var

stum? Well! Jeg fortalte Dem, det var et almindeligt Trick hos Kineserne at hale Tungen ud af en Mand. Well! Saa fik jeg en Tanke, og det var den, som fik mig til at anstille et lille Eksperiment — naa, Resultatet kender De jo!«

Styrmanden gjorde en Pavse, saa aabnede han sin venstre Haand, og en blank lille Tingest faldt klirrende ned paa Bordpladen.

»Pigrokken!« udbrød Kaptajn Hommons hæst.

»Javel, netop Pigrokken! Dens Tilsynekomst havde, som De husker en højst mærkværdig Virkning. Og saavidt jeg kan forstaa, løste den paa en Maade Mysteriet. Ser De, Kaptajn! Nu har De rakkert rundt herude længe nok til at vide, at de fleste Kinesere er Medlemmer af et eller andet hemmeligt Selskab! Og Pigrokke-Klubben er akkurat ligesom dens Symbol, denne Tingest her, en ækel og modbydelig hemmelig Sekt. Naa, for nogle Aar siden, jeg kan ikke rigtig huske hvørnaar, var jeg saa uheldig, at komme med i en af dens forbandede ækle Historier. Saa meget i hvertfald, at jeg var edsvorent Medlem. Ja, altsaa en rigtig beskidt Historie for en hvid Mand!«

Styrmanden gjorde en Pavse, og hans Ansigt anog en askegraa Farve, mens han hostede paa en underlig, undertrykt Maade.

Jeg har ikke langt igen,« hviskede han. »Den Kineserhund dér paa Gulvet fik en Kniv i mig, før jeg fik skuddt! — — Nej, nej! Sid stille! De kan alligevel ikke gøre noget for mig! Han Chong-Lu angreb mig i Nat sammen med tre andre — det var Meningen jeg skulde fortælle Dem, hvør Pigebarnet er — hvorledes de ved noget om hende, forstaaer jeg ikke, men deres Efterretningssystem har altid været glimrende organiseret — — naah, jeg bad dem gaa ad Helvede til — — og maaske var det tosset,« sluttede Styrmanden med et svagt Gisp.

»Jamen, Pigen! Hvor er hun?« raabte Kaptajn Hommons ophidset. »Hvorfor er de ude efter hende?«

Et træt Smil gled henover Styrmandens Ansigt. »Ja, hun er en tapper lille en, det Pigebarn — hun har rigtig rendt rundt med dem! De er ude efter hendes Fa'r, en Købmand her i Singapore. Han ærgrede Pigrokke-Klubben, og saa undsagde de ham. Men Pigebarnet spillede Trumf. Politiet er jo lige Nul i et Tilfælde som dette, men paa en eller anden Maade, maaske ved Hjælp af den lille japanske Djævel, hun havde med sig, fik hun sgu fat paa den Guld-Pirokke eller hvad De nu vil kalde det, Klubbens Symbol, Fetisch eller Helligdom. Naah, og hvis hun nu kan holde den gemt i tre Maaneder, saa kan de ikke gøre ham noget — saa frelser hun hans Liv — ja, saadan er nu engang deres Love! Det lyder fjollet — men uden Guld-Pigrokke er Chong-Lu hjælpeløs — hele den hemmelige Forening er hjælpeløs — den er dens Helligdom og Segl — — —«

Styrmandens Hovede vrikkede, som var han meget træt.

»Maaske var det fjollet af mig, Skipper, at staa imod! Men de vil faa fat i hende — hvis De





„ør Dem ikke, Kaptajn Hommons!“ sagde Kinesøren. „Fire af mine Folk ligger i Baghold, parat til skyde Dem ned. Men hvis Frøken Curtiss vil give mig den Ting, jeg søger — — —“

ikke ta'r Dem af hende — — var jeg et Fjols — maaske!»

Langsomt sank Styrmandens Hoved ned indtil det laa i hans famlende Hænder, og med et tungt Suk faldt hans Skikkelse sammen.

— — —  
Moorish-Øen laa i en Dis af dirrende Middags-hede.

Da »Arrows'« Baad gik gennem Aabningen i Korallrevet, urdslap der Hommons en drøj Ed. Kineserne var kommen ham i Forkøbet, for inde i Midten af Lagunen laa en søgaaende Mørør-Krydser nok saa nydeligt og svajede for sit Anker. Og oppe paa dens Dæk bemærkede han en hel Klump af Kinesere, der med ægte orientalsk Ro betragtede hans Ankomst.

Til Trods for Heden, rystede Hommons af Kuldegysninger. Tanken om denne Stakkel af et lille Læaøjjet Pigebarn i de forbandede Kineseres Klør, fik det til at lyse rødt for hans Øjne.

Naah, der var jo imidlertid ingenting at opnaa ved at gaa hovedkuls tilværks, og da Baaden havde Næsen i Sandet, gav han Karam Ordre til at vente, medens han med et let Spring var i Land og satte Foden i det varme Sand. Saa fredelig saa han ud i dette Øjeblik, at selv den beteltyggende, sløve Karam vilde være bleven overrasket ved at erfare, at der i hver af hans Jakkelommer laa en spændt, dobbeltløbet Revolver.

I Skyggen af Palmerne slog han ind paa en smal Sti, som han vidste førte op til Hollænderens gamle Hus.



Øen var hensunken i en dødlignende Stilhed, selv Pappegøjerne oppe i Trækronerne fandt det for varmt til at give en Lyd fra sig.

Han naaede Huset og svingede pludselig op foran det rundt om et Vingærde. En hvidklædt Person stod bøjet ud over det smalle Veranda-Rækværk og hilste ham med et overraskende:

»God Dag, Kaptajn Hommons! Jeg havde ærlig talt ikke ventet Dem hertil før i Morgen!«

Hommons saa op og stirrede forbløffet ind i et Par skæve Kineserøjne. Han havde forestillet sig noget i Retning af et voldsomt Opgør og en hidsig Kamp med en halv Snes langpiskede Kinesere, saa Synet af denne elegante, rolige Orientaler i det ulastelige europæiske Gentlemansdress var lige ved at tage ham Vinden ud af Sejlene. En svag Uro bemægtigede ham, og modstandsløst gled hans Tunge nervøst hen over de tørre Læber, mens han ligesom hypnotiseret stirrede ind i den andens agtpaaagivende Øjne.

»De er Chong-Lu, antager jeg,« spurgte han med et mislykket Forsøg paa at være rolig.

Den anden bukkede ceremonielt uden et Ord og uden at fortrække en Mine i sit gule Fjæs.

»Der er saamænd ingen Grund til at staa og sigte paa mig fra begge Lommer,« kom det i et Udbrud fra den anden, »for hvis det er Frøken Curtis, De er bange for, saa — — —«

»Ja, hvor er hun?« snævrede Kaptajn Hommons. Han følte en pludselig Angst sætte ned over sig, noget lignende en Braadsø.«

I det samme kom den unge Pige til Syne oppe paa Verandaen. Hun saa bleg og lidende ud, de graa Øjne var omgivet af dybe Skygger.

»Kaptajn Hommons,« udbrød han glad overrasket. »De sagde jo to Maaneder!«

»Naa, jeg forandrede Beslutning« svarede Hommons barsk. »Og Grunden er den, at den Mand, som staa dér, har myrdet min Styrmand.«

»Deres Styrmand,« udbrød Frøken Curtiss skrækslagen.

Chong-Lu nikkede langsomt og svarede med et Skuldertræk: »Det var uundgaaeligt; han valgte at trodse mine Ordre, og — — —«

»Jamen, han var min Styrmand,« afbrød han ham med Eftertryk. »Og De skal komme til at staa til Regnskab derfor, naar jeg kommer tilbage til Singapore.«

Chong-Lu strakte undskyldende Haanden ud og fortsatte:

»Jeg er kun Agent.«

Og i den Pavse, der paafulgte, tilføjede han langsomt og med Eftertryk:

»Men maaske Frk. Curtiss vil overlade mig, det jeg søger? Saa skal jeg ikke genere hende mere. Men lidt hurtigt, Tiden løber.«

Frøken Curtiss's slanke Skikkelse rejste sig med et Sæt. »Kaptajn Hommons,« raabte hun med lav undertrykt Stemme. »Denne Mand jager mig ved at true mig med, at min Fader skal dø. Han kender ikke til Medlidenhed tiltrods for sine pæne Manéerer. Hans Folk har været over hele Øen og passer paa os klar til at springe løs. I Morges dræbte de min stakkels trofaste Kori, som man slaar en Hund ned, og var De ikke kommen nu, havde de sikkert gjort det af med mig ogsaa.«

Kaptajn Hommons Hænder famlede om Revolverne i Lommen.

»Hvis De har Deres Liv kært, Kaptajn, saa lad være med det!« advarede Chong-Lu utaalmodigt. »Fire af mine Folk staaar parat bag Deres Ryg, hvis De rører Dem af Pletten!«

Han strakte Haanden ud mod den unge Pige og tilføjede roligt:

»Denne Situation er altfor alvorlig! Og Resultatet er jo uundgaaeligt!«

Med en fortvivlet Gestus stak den unge Pige sin Haand ned paa Brystet og trak en Tingest frem. Den glinsede i Solskinnet, da hun lagde den paa den gule Haandflade.

Med stirrende Øjne vogtede Kaptajn Hommons Chong-Lu's Trin og saa ham gaa i Baaden. Af et oprigtigt Hjerte vilde han have givet ti Aar af sit Liv for at kunne tømme sine Revolvere i denne modbydelige, slimede Fyr.

To Fløjtetriller svarede paa Chong-Lu's Signal og skar som Knive gennem Middagsstilheden.

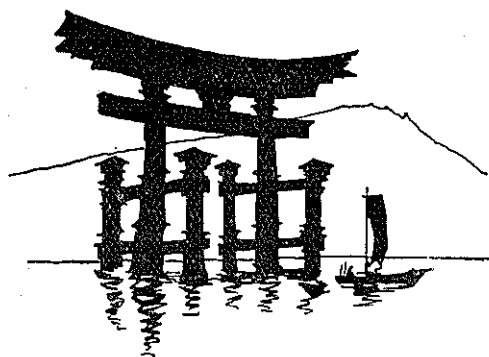
Fra Verandaen bag sig hørte han Lyden af en svag Hulken.

»Kan De da slet ikke gøre noget som helst for at hjælpe?« udbrød Frk. Curtiss gennem et Taarevæld.

»Der skal ikke gøres noget,« svarede Hommons langsomt. Han stod endnu og ventede spændt. Edelig hørtes gennem Stilheden Lyden af en Motors taktfaste Hamren, som langsomt tabte sig ud over Søen.

Saa sprang han hurtigt op og greb den skrækslagne Pige om Livet og trak hende ind til sig.

»Græd ikke, min Elskede,« hviskede han stille. »Der skal jo ikke gøres noget, forstaaer Du? For efter at jeg havde slaet en fem seks Stykker af disse Fyre i Jorden, tog jeg din Far oppe i Singapore med mig ombord for at han kunde bringes i Sikkerhed, hvor han selv vil.«







Montbars borede sin Klinge dybt i Brissets Bryst.

## Hæbneren.

Vi begynder hermed en Serie Piratfortællinger, dels virkelige historiske Beretninger, dels spændende Fortællinger bygget over Piraternes Liv gennem Tiderne. Intet andet Stof rummer saa megen Afveksling, Spænding og Kolorit som dette, thi Pirater har eksisteret saa længe som Skibsfarten, og i Krigstilfælde havde Kaperne endda kongelig Bevilling. Der er derfor i saadanne Skildringer ikke alene Tale om Krig, Kamp og Røveri, men ogsaa om Ridderlighed og gensidig Respekt. Men om alt dette, om dette brogede Afsnit af Søens Verden, vi vil til Stadighed bringe vore Læsere en spændende Underholdning.

Vagttaarnet i Tortuga vendte mod Søen og knejsede yderst ude paa Kystens Klippefremspring, fra de buede Stenhvælvinger havde man en vid Udsigt over Farvandet, hvor Passaten

strøg forbi. Tredsindstyve miles borte mod Vest lævede Kap Maysi sig, dest østligste Punkt paa Kuba, og mellem disse to Giganter laa den gængende, glitrende Landevej mellem Atlanterhavet og det karaibiske Hav, Hovedlandevejen for de spanske Handelsflaader siden Amerikas Opdagelse og ikke mindst under de store Sølv- og Guldtransporters Tid i det sekstende, syttende og attende Aarhundrede. Mod Nord laa Store Inagna Øen, sytten Sømil borte.

Taarnet var mere Udkigspost end egentlig Skjulested og Fæstning, endskønt det var forsynet med Kanoner i hver en Sprække og paa dets flade Tag med Skydeskaarene. Paa tre af dets Sider havde Djunglen dækket dets Stenbryst, men paa den fjerde Side faldt Kysten næsten lodret ned mod Strandbredden, som man iøvrigt naaede ad en zig-zagsnoet Sti i Klippen. Og Siderne laa saaledes, at de henholdsvis faldt i Lys og



Skygge og havde Havets friske Luftning lige ind baade til Terrassen forneden og Hvælvingerne foroven.

Stedet var komfortabelt indrettet. Overalt fandtes Hængekøjer, der var Puder paa Sandstensbænkene og allevegne Lænestole og Bordé. Indianerslaver fra de nærliggende Øer, næsten nøgne i primitive Klæder, havde travlt oppe og nede med at bære Ankere med Vin, Kander og Vinbægre og servere for de brogede Skarer af solbrændte Pirater, som sad heroppe og af og til kastede et ransagende Blik gennem Kikkerten ud over det solbeskinnede Hav.

Stedet var deres Samlingssted og Udkigspost, hvor de hvilede ud mellem Slagene — eller Togterne — lig Havørnene. Taarnet var i sin Tid bygget med den hjerteligste Tilladelse fra Guvernøren i Tortuga og med hans Majestæt Kongen af Frankrigs Billigelse. Endda havde Kongens Kancelli med rund Haand udstedt kongelig Bevilling til disse Havets Sønner, enten de nu var Kapere eller Sørøvere, blot var Betingelsen den, at de »kæmpede mod Spanierne«, en Sætning der jo kunde fortolkes paa mange Maader. At Kongen ovenikøbet oppebar en vis Del af det erobrede Gods, kunde jo kun faa disse Havets frie Sønner til at føle sig som en Slags »statsanerkendte Sørøvere«.

Tortuga var for lange Tider Siden erobret fra Spanierne og var nu en Slags Gibraltar midt i de spanske Besiddelser. Det var stærkt befæstet, ja nærmest uindtageligt, og samtidig med at det afgav en fortræffelig Havn, havde det Plads for Beddinger og Dokker under Beskyttelse af Fortets Kanoner.

Og længe havde det ikke været før en bylignende Tilvækst havde fundet Sted. Sværme af Eventyrere var strømmet til og havde slaet sig ned med hver sit »Erhverv«. Der var Logiværter, Barkeepere, Indehavere af Spillebuler og Glædeshuse. Og hjemme fra Frankrig var et Handelskompagni traadt til for at forsyne »Kystens Brødre« med alle de Varer, som ønskedes — det bedste af det bedste til højeste Priser og Fortjeneste. Det var let at komme og let at gaa, det spanske Guld havde en dragende Magt. En Guldubblon for et Kys!

— — —  
En høj sværlemmet Mand, hvis Bevægelser ikke savnede Anstand og var let som en Kats, tog pludselig Kikkerten fra Øjet og gav Slaverne Or-

dre til at bringe Vin. En Karaiber-Slave bragte med ilsomme Fjed det ønskede i en hammer-slaet Sølvbowlé, der var fyldt til Randen, og som Tak modtog han et Spark, der sendte ham flere Alen bort. Under Piratens gungrende Latter samlede Indianer-Tjeneren sig selv op, medens et ildevarslende og onskabsfuldt Glimt lyste i hans bortvendte Blik.

»Jeg tror, den Onde selv maa have sænket den sidste Spanier!« udbrød Piraten og slyngede Ordene ud i Luften til alle Verdenshjørner. »Ti Dage, og ikke et Skib i Sigte! Maaske har de opgivet at gaa her gennem Passaten og lægger Vejen vest om Cuba! Eller maaske syd om gennem Mona-Kanalen! Mine Lommer er lige saa tomme og hullede, som et gammelt Sold!«

Han tømte sin Bowlé og lod den derefter med et Kast klirre henover Stenfliserne, medens Blikket onskabsfuldt gled udover Balkonens Rækværk og det aabne tomme Hav. At han var Bretagner fremgik tydeligt af hans blaa Øjne og lyse Haar og Skæg, som Solen havde bleget yderligt, medens til Gengæld hans Hudfarve var bleven dyb mahognibrun i Modsætning til andre Franskmands, der beholder den gullige Tone. Og Sproget var Fransk, det sædvanlige mellem Piraterne, endskønt de fleste af dem havde britisk Blod i Aarerne, Englændere, Skotter og Walesmænd med en enkelt Hollænder og Nørdbø imellem.

Saa var der en, som noget borte løftede sin Stemme, og sang ud:

»Maaske er det Frygten for ham, Hævneren, som holder dem borte!«

Bretagneren lo udfordrende og spyttede ud over Rækværket.

»Naah, ham Montbars! Den Uovervindelige! Jo det er vist en køn Herre! Ja hvorfor ikke! Jeg har hørt saa meget om den Fyr. De kalder ham Havenes Skræk! Hævneren! Gudbevares! Jeg kunde nok li' at se den Hertug! Hr. Hævneren, Mortbars! Ved Sct. Michael, han maa se dejlig ud!«

»Du kan faa Fornøjelsen, inden Dagen er omme,« svarede den anden. »Sct. Croix lovede at tage ham herover, naar de havde været oppe hos Guvernøren. Montbars og hans Onkel skuide i Avdiens for at faa et Kaperbrev.«

»Jeg synes ellers, der er nok af os her i Tortuga allerede!«

»De siger — —«

»Hvad Fanden siger De?«



»De siger, han har allerede taget fire Handelsfartøjer og to Orlogs-Galeoner, siden han kom herud fra Frankrig. De siger, han har svoret at dræbe hver eneste Spanier herude! Og at hans Liv er helliget denne pragtfulde Opgave! De siger, at han har ladet den sidste Prise rigge om til at være hans eget Skib, istedetfor det, som han kom herud i! Og saa siger de, han slaar et Sølvsøm i Mesanmasten for hver dræbt Spanier og ligefrem laver Mønster ud af det, det mører ham! Og saa siger de, at han allerede har slaet to Hundrede Sølvsøm i.«

»De siger! — Ja vel, de siger! Jeg gi'r Fanden i, hvad de siger! Jeg holder selv af at klynge Spaniere op, men jeg holder mere af Guld og gode Vine. Og denne Montbars — tilligemed sin højt-samme Onkel — hvad, den tror I altsaa paa, de siger, hvad? De siger —! — han skulde altsaa gi' Fanden i Penge og kun interessere sig for at slaa igjel. Hvis det er Tilfældet, saa er han jo et Fjols.«

»Sct. Croix, som mødte ham paa Jamaika, tror ogsaa, han er tosset. Forstaar du, Spanierne har ikke gjort ham noget, udover at de er Spaniere! De siger — ja det gør de —, at han blev smidt ud fra Skolen, fordi han overkaldt en Kammerat, der i Legen agerede Spanier. Han havde nær slaet ham ihjel, og han tror, han er født til den Livsopgave, at slaa dem ihjel.«

En Larm af højrøstede Stemmer i Skænderi trængte pludselig op til dem, og Folkene oppe paa Udkigsplatformen trak derhenefter som paa Kommando. Og her paa Stedet var samlet alle Slags, fra de fornemste Piratkommandanter til de tilfældigste Lejesvende. Paa Afstand saa man to Mand, som med febrilsk Hurtighed var ifærd med at trække Trøjerne af. Begge var fulde og Duellen, som nu skulde gaa for sig, blev aabenbart mere betragtet som en Underholdning end som et alvorligt Opgør. Forsamlingen stillede og satte sig i Kreds og raabte paa Vin, som om de rigtig skulde paa Forestilling.

De to Duellanter, bevæbnede med lange Knive, var straks røget paa hinanden med Strubetag og Stød med Knivene. I hidsige Favntag rullerede de rundt som Katte, snart i Spring og snart i Klyngen sig til hinanden, medens Bid og Næveslag anvendtes, hvor det lod sig gøre. Den Enes Kniv glimtede i Sollyset og førtes i Stød, den Anden vrikkede sig fri. Kniven røg mod Jorden, dens Blad brækkede paa Midten, og Ejeren huggede den rasende i den Andens Hals og Strube.

Blødet flød, og det var som om Synet af den røde Flod elektriserede Tilskuerne og fik dem til at rejse sig under Raaben og Opmuntring, imedens de samtidig trængtes om de Kæmpende.

Den saarede Mand havde hugget sine Tænder i Modstanderens Hals og bed til. Den brudte Kniv faldt ud af hans Haand og hans Livs Dage vilde have været talt, hvis ikke i dette Øjeblik en stærk metallisk klingende Stemme havde brudt ind i denne skærende Akkord af ophidsede Stemmer.

»Er vi saa mange Frankmænd, at vi er nødt til at dræbe hverandre?«

Tre Mænd havde ubemærket nærmet sig. De to af dem bar Skæg og var klædt som de øvrige, den tredje var yngre og havde et glat Ansigt, hvis af Naturen olivengule Farve syntes upaavirkeligt af Scien. Hans Øjne havde et Skær af Orientens Dybde og Grusomhed parret med stoisk Ro, han selv var af Middelhøjde og helt klædt i sort med hvide Blonder ved Hals og Manchetter. Den ene af de ældre var Sct. Croix, en anset og tapper fransk Kaper, under hvem Bretagneren havde tjent, de to andre var imidlertid ukendte her i Kaperens og Piraternes faste Højborg.

Brisset, den store Bretagner, hvem Kampens Ophidselse havde gjort endnu mere omtaaget, trængte sig ved Tilraabet frem og maalte de ankomne med et udfordrende, sløret Blik.

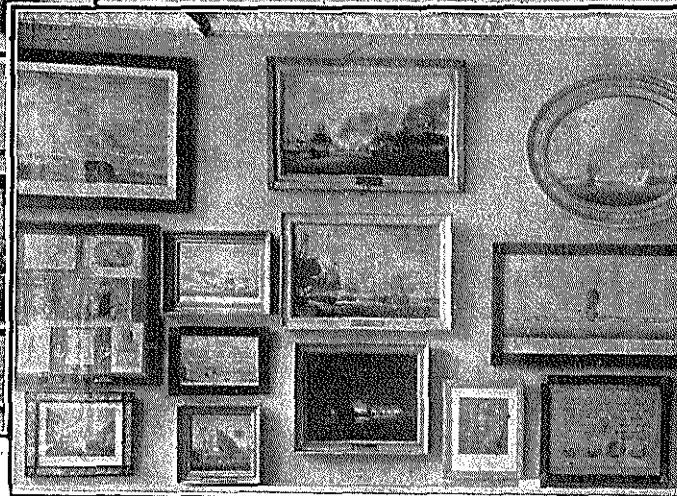
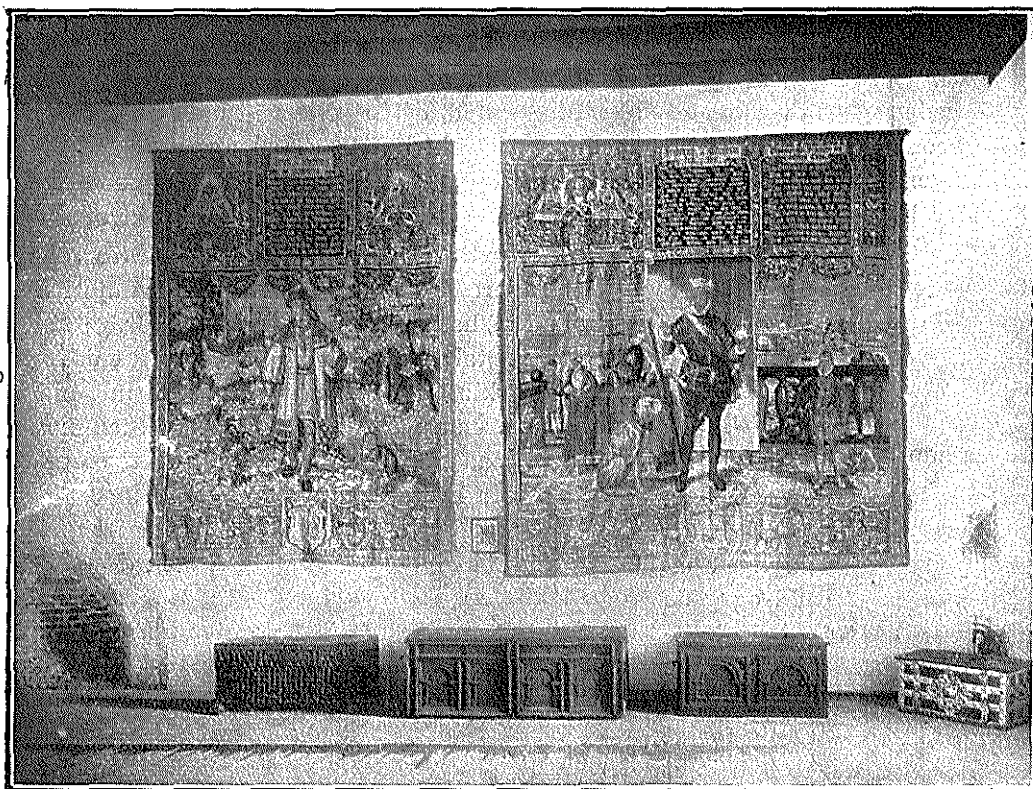
»Hvad er det for en Hanekylling, der kommer her og snakker med? — Aah, nu ser jeg, er det Dem, Monsieur Sct. Croix! Jasaa, er de Herrer dér! — Naah, det er altsaa den Højtærede Hr. Montbars! Hævneren! Ha, ha! Og den ældre Gedebuk er vel Deres Barnepige — Onkel? De er s'gu en dejlig Dreng, men hvorfor F... gaar De ud uden Barnepige. Hvor er hun, Goldammen! Hej, Slaver, kom her med en Kap Mælk, saa vi kan faa stoppet Ungens Pral og Hyl!«

Brissets sidste Bæger havde blæst de sidste Rester af Forstand ud af hans Hovede. Hans Stemme klikkede over i en skrigende Tone, men intet syntes at indvirke paa Montbars. Hans Ansigt skiftede ikke Farve, hans Øjne ikke Udtryk og ikke en Muskel forraadte nogen indre Bevægelse. Hun syntes hans Stemme at være kold og isnende som Staal, da han svarede:

»Jeg maa antage, De selv har drukket noget, der var stærkere end Mælk. Jeg selv ønsker ikke at yppe Klammeri eller kæmpe med en Landsmand.

Men upaavirket af den fredelige Tone fortsatte Brisset:





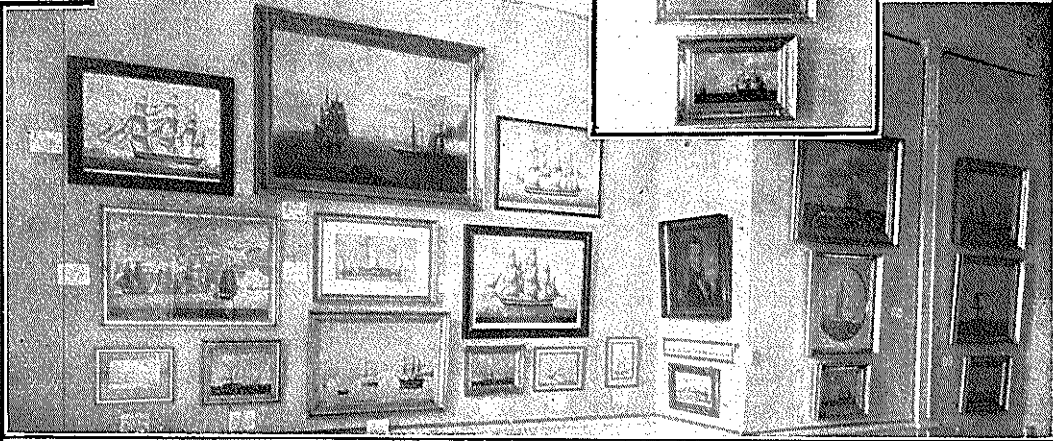
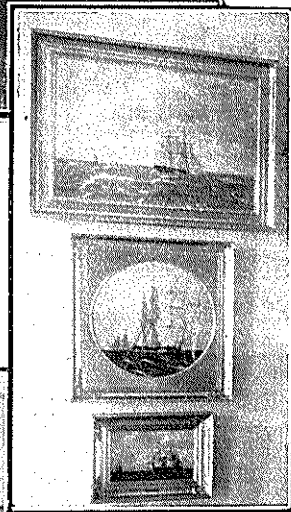
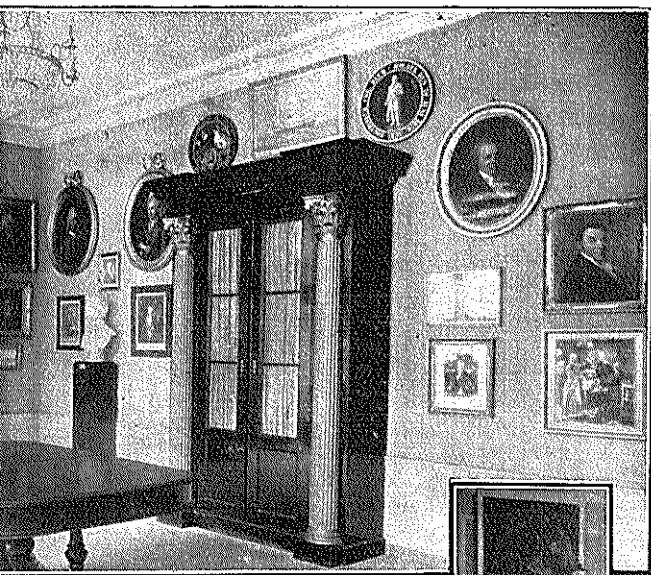
Endelig lykkedes det Dir, Lund at faa ført sin smukke Tanke frem: En Udstilling specielt samlet og arrangeret i Anledning af Helsingørs 500 Aars Jubilæum. Thi, som vi tidligere stærkt har betonet her i »Vikirken«, det hele er jo dog i egentligste Forstand Skibstartens Jubilæum, det er Søen, dens Mænd og deres Indsats, som har givet ogsaa Helsingør sit Præg. Den 23. Juli aabnedes Udstillingen med en lille Højtidelighed for en indbudt Kreds, medens Direktør Lund gjorde Rede for dens Hensigt, og betonedede, hvorledes den var bleven mulig ved Imødekommenhed og Forstaaelse fra mange Sider. Paa hans Initiativ har Ministeriet for Handel og

Søfar\* bekostet Udstillingen, medens bl. a. følgende Institution og private Samlere har ydet deres: Rigsarkivet: Skrivelser fra Dronning Elisabeth, Cromwell, Tordenskjold, Niels Juel og Huftfeld, Sundtoldsregnskaber o. s. v.; Orlogsværftet: Modeller; Direktør Ole Olsen en kostbar Samling Sølvbægere; Direktør Holger Hirschsprung: Eckersberg Bill.; Kommandør Grove: Asiatick Kompagni og Konsul Erichsen: En Samling Malerier og Kobberstik fra 1801—1807. Endvidere findes Bidrag fra Skibsrederne Carl (bl. a. et Stykke af den ødelagde Skibside fra den torpederede S/S »Verax«); Chr. Andreasen; Svendsen & Christensen; Dansk Dampskibs-



# S-UDSTILLINGEN PAA KRONBORG MUSEET

DEN NYRESTAUREREDE RIGSRAADSSAL INDDRAGES UNDER SØFARTSMUSEET



rederiforening; Observatoriet; Grønlandske Handel; Nationalmuseet (de to Gobeliner af Erik af Pommern og Frederik II); Jacob Holm og Sønner; Grev Harald Moltke; Grosserer Chr. Holm; Marineministeriet; Hirschsprungs Samling; Benjamin Olsen; Fru Dill (kinesiske Sager); Dansk Fiskeriforening; Guvernør Helweg Larsen; Rederiet Torm; Winckel & Magnussen; Heisted og endelig Skibsførerforeningen med sit alvorlige Mementum; en Tavle med Billeder af de Kaptajner, der omkom under Verdenskrigen.

Øverst ses Rigsraadssalens ene Endevæg med de to Gobeliner, i Hjørnerne ses Brudstykker af Murene fra

Erik af Pommerns Tid, Tilhøjre herfor Portrætsalen og yderst t. h. de kinesiske Sager. I Midten: Grønlandske Afdeling. Forneden ses Skibsførernes Mindetavle over omkomne danske Kaptajner under Verdenskrigen; Konsul Erichsens Samling af 1801—1807 Billeder (deriblandt eet, som illustrerer den i »Vikingen« offentliggjorte og af Kay Larsen beskrevne Episode, da engelske Orlogsslupper angriber den danske Kaperkaptajn Jens Linds Korvet. Tilhøjre: Afsnit af Kommandør Groves og Dir. Holger Hirschsprungs Billeder.

Udstillingen fortjener et stort Besøg.



»Vil I høre Folkens! Han taler som et Mandfolk! Barnet har Tænder! Og vil alligevel ikke slaas! Nej, Ungen skulde selvfølgelig lege med Rangle eller Legetøjshammer og Sølv søm.«

Kaptajn Sct. Croix trængte sig imellem og lagde al sit Venskab og Værdighed i Ordene:

»Vær nu ikke tosset, Brisset! Gamle Skibskammerat! Du som har været en glimrende Baadsmand, pas nu dig selv og vælt dig ikke ind paa disse Folk. Du kender dem jo ikke, jeg kender dem. Montbars har været saadan fra Barn, gammelklog forstaar ud! Han er heller ikke bleven kaldet Hævneren for ingenting. Guvernøren herude har faaet Underretning om ham derhjemme — og herude. Fin gammel Adel forstaar du! Tapper! En ren Djævel! Vær nu fornuftig!«

Sct. Croix halvt ledte, halvt puffede Brisset til Side, og Montbars samtalede med sin Onkel, som om intet var passeret, men pludselig rev Brisset sig løs og tog et haardt Greb i hans venstre Overarm. Han var stærk som en Bjørn og kunde med eet Greb rette en Hestesko eller bøje en Jernstang, og Fingrene var som Skruestikker, med et Par Tag kunde han dele et helt Spil Kort i fiere Dele. Derfor fulgte de omkringstaaende spændt denne Kraftprøve, som »Brisset den Særke« underkastede den Nyankomne.

Under Brissets Greb fortrak Montbars ikke en Mine, ej heller gjorde han det mindste Forsøg paa at unddrage sig den andens jernhaarde Greb. Kun et Par Svedperler, der trængte frem under hans fjerprydede Hat og løb ned over hans høje, smalle Pande, forraadte indre Smerte. Men hans Øjne skød Lyn, og der brændte i dem en Flamme af et saa fortærende og gnistrende Had, at selv Brisset i sin Drukkenskab følte det som et Varsel om Gengældelse og slap hans Arm med et Udbrud:

»Du er alligevel ikke nogen Kryster, ser det ud til.«

»Jeg kan ikke sige det samme om Dem,« svarede Montbars, hvis venstre Arm hang slapt ned. Saa vendte han sig om mod Sct. Croix og bad om et Bæger Vin. Sct. Croix lod Ønsket gaa videre til en Slave, der straks efter bragte det ønskede.

Montbars havde taget sin Hat og tørret sig over den vaade Pande, nu greb han Bægeret og vendte sig om mod Brisset.

»Deres Navn er fransk, men der maa dog efter

Deres Opførsel at dømme, være kommen en Bastard ind i Familien!«

»Hvad siger du?« skreg Brisset i vaagnende Raseri.

»Jeg siger, det er Folk, som Dem, der er en Plet paa de franske Liljer, og Bøller af den Slags skal tæmmes!«

Med disse Ord slyngede han Bægerets Indhold i Ansigtet paa Brisset.

Hans Onkel gjorde intet for at standse ham, ikke heller noget for at glatte paa Tingene, han kendte Montbars, til Gengæld lavde det saa meget større Virkning paa Brisset, der med Fraade om Munden dirrende tørrede Vinen af Ansigtet.

»Min Kaarde!« skreg han i blindt Raseri, »giv mig min Kaarde! Jeg lod den blive oppe i Vagtaarnet — men hurtigt, hører I! Jeg skal hugge ham til Plukfisk, den Hanekylling! Jeg skal spidde ham og stege ham til Røstbeef — — — Pas paa han ikke stikker af, ham Hr. Hævneren!« Og med disse Ord stolpede han op ad Stentrappen efter Kaarden.

Montbars selv blev staaende, rolig og upaavirket og masserede sin venstre Arm.

»Her er egentlig ikke godt, naar man skal slaas. Buerne dækker for Lyset. Der er langt bedre nede paa Stranden. Mine Herer, jeg beklager, at mit Besøg skal indledes med den Slags, men jeg er uden Skyld deri.«

Disse Ord var henvendt til de omkringstaaende, nu vendte han sig mod sin Onkel og Sct. Croix og bad dem være hans Sekundanter.

Sct. Croix stod midt i en Gruppe, hvor Meningerne var delte. Dette var en højst kedelig Affære! Hvis Guvernøren fik Nys derom, kunde det let afstedkomme Ubehageligheder. Dette var jo oplagt Mord, eftersom Brisset var faldt! Stedet var givet Kaperne af Regeringen som et Fristed, men naturligvis var de underkastet fransk Lov, naar de var i Land, paa samme Maade som enhver anden Borger. Og Rygtet vilde hurtigt naa frem! Lad gaa, de var her for at slaas med Fjenden og hugge saa mange Skibe fra ham som muligt og nedlægge saa mange Spaniere, som Forholdene krævede! Men mellem deres egne maatte de dog holde Fred! Og her, hvor til Tider tyve Skibsbesætninger var samlet, skulde der holdes Hus-tugt!«

»Sct. Croix,« udbrød en af Kaptajnerne, »jeg er sikker paa, han vil høre paa Dem. Han har jo sejlet og kæmpet under Dem. Tal med ham!«





Montbars, der havde raset som en Djævel i Spidsen for sine kæmpende Folk, lod Kanonerne tordne den sidste Hilsen over det synkende Skib.

»Det eneste Raad jeg kan give ham, er at lade ham faa sin Vilje,« svarede Sct. Croix haardt. »Vi er Kapere, men vi er Søens Adelsmænd og Fædrelandets stolte Sønner! Det er Brisset, som har begyndt, Montbars har kun handlet som en Adelsmand, og han skal nok klare for sig selv. Jeg har set ham føre en Klinge før idag.«

Strandbredden vendte mod Nordvest, og da det var ud paa Eftermiddagen, var Solen gaaet saa langt mod Vest og Horizonten, at Lyset laa fladt og ligeligt over Stedet. Den glatte Flade af Koralrevet, som sprang frem paa en Bredde af henved fyrreogtyve Fod mellem Klippevæggen og Strandkanten, afgav tilstrækkelig Plads og udmærket Underlag; det vilde være en smal Sag her at finde en passende Kampplads.

Montbars havde trukket sin Vest og Skjorte af ligeledes Skoene. Hans Hud var hvid som Mar-

mor undtagen i Ansigtet, paa Halsen og Hænderne, hvor det hvide mødtes med det gule. Hans Bryst var glat og Armene spinkle, skønt Spillet af Musklerne nedenunder forraadte uanede Kræfter, og saaledes var han den fuldkomne Mod-sætning til Brisset og hans kantede Muskulatur. Naar Montbars kunde lignedes ved en Dansemester, havde Brisset Gladiatorens vældige Form og Fremtræden. Montbars' Onkel lod ligesom Nevøen til at tage Sagen med uforskammet Ro uden Frygt for Resultatet.

Som det Ydre af de stridende Parter var de stærkeste Modsætninger, var det ogsaa kun rimeligt, at Passiaren om Montbars tog Fart. Og nægtes kunde det jo heller ikke, at Montbars var som Karakter og Fremtoning noget ganske nyt dér paa Stedet. For hvem skulde tro, at han var den djævelske Kamphane, som han var, naar man



tog hans Udseende og ringe Højde i Betragtning. Og dog var der noget uhyggeligt over denne unge Mand, der talte og handlede som en øvet Fører. De gamle Ulke og Kamphaner her paa Pladsen anede uvilkaarligt, hvad der maatte bo i ham, for Montbars havde Ungdommens Friskhed og Førrelse over sig.

Sekundanterne havde begivet sig ned til Strandbredden, og Brisset var paa Vej ned. Sct. Croix kastede en Mønt i Vejret, og Brissets Sekundant valgte mellem Plat og Krone for alle Tilfældes Skyld, men forøvrigt var Stedet valgt saaledes, at Held og Uheld vilde være en ren Tilfældighed for begge Parter. Platformen, man havde valgt, var paa de tre Sider omgivet af forholdsvist dybt Vand, og her boltrede en Sværm af Grundhajer sig. Snart laa de med Snuderne i Vandskorpen, som om de anede Selskab og ventede paa at blive fodrede, og snart jog de afsted under Vandspejlet, saa dette stod i Kog og Bobler.

Kampen begyndte. Brisset var over Montbars som en Tyr, men hans Klinge gled af mod Montbars', og Piraterne, der hidtil havde betragtet Montbars med halvt overlegne Blikke, fik nu travlt med at beundre hans eminente Balance og hans regelrette Fodstillinger, naar han skiftede Plads som i Dans, altid vigende for et drabeligt Udfald uden at tabe i Position, men stadig med Klingens vogtende Brissets. Denne trampede stor og mægtig rundt i Stillingerne glødende af Raseri og ledsagende hvert Hug med et Grynt, som ventede han at fælde sin Modstander nu. Det var som en Storm, der med al sin vidtstrakte Vælde forsøger at knække en Bambus. Men Bambussen mærker ikke Stormens Almagt paa sin smalle Stængel, elastisk som den er, svajer den hid og did, hele Tiden spændt og ladet med Energi og Modstand. Trods alle sine rasende og kraftfyldte Udfald havde Brisset ikke en eneste Gang været indenfor den andens Forsvarslinje, for Tilskuerne saa det ud, som om han lige saa godt kunde forsøge paa at kaste en Svamp gennem et roterende Staalnet. Hvor end han faldt ind og forsøgte at komme igennem mødte hans blinkende Vaaben den andens allesteds nærværende Klinge. Og naar han endelig med hele sin Kraft kastede sig ind mod Montbars, skiftede denne blot kattel Stilling, saa Vaabenet gled til Side. Men førend Brisset kunde dække, var Montbars's Klingspids i ham og saarede, saa Brisset kun med et stort Spring til Siden undgik at faa Staalet i sig. Hans brede Bryst var allerede flænget af en fem

seks dybe Rifter, hvor Blodet klæbede i Haarene, ligeledes var hans venstre Skulder saaret. Øjnene udvidede sig mere og mere, og Brystkassen steg og sank, samtidig med at hans Raab mere og mere fik en dyb, smertetyngt Klang. Kæmpe, som han var, kunde han med eet Greb have knust sin Modstander eller brækket ham som en Gren, men Styrke var her ikke det eneste afgørende, og allerede nu hagtede Sveden ned over ham, medens Montbars tilsyneladende syntes uberørt. Det var tydeligt, at Afgørelsen maatte falde snart.

Et Skrig af Overraskelse brød pludselig over Tilskuernes Læber. Thi dér paa Brissets Bryst viste sig pludselig en stor blodig Flet af Størelse som en Mands Haand, og et Stykke af Kød faldt til Jorden. Montbars havde med sin Klinge afhugget det under et Udfald, mest af alt mindede det om Indianernes frygtelige Dødsstraf, naar de tog den hvide Mands Skalp.

Brisset samlede sig til et sidste og frygteligt Udfald, et Slag der faldt med hele hans Styrke. Montbars undveg og trængte sig ind under Brissets Rækkevidde, saa at han med et hvirvlende Udfald trængte den anden tilbage. Brisset veg saa kraftigt, at de omkringstaaende maatte give Plads, saa samlede han sig endnu engang sammen og huggede til. Men atter undveg Montbars, men nu fortsatte han sit Udfald fra før, og som et glimtende Lyn borede hans Klinge sig dybt ind i Brissets Bryst. Saa dybt og med en saadan Kraft, at Klingens spids gik ind i Fæstet og var synlig langt paa den anden Side af Brissets Krop mellem Skulderbladene.

Brisset styrtede bagover med et Vræl, og langsomt, efterhaanden som den andens Fald gjorde den fri, trak Montbars sin blodbestænkte Klinge ud. Brisset faldt med et mægtigt Plask i Lagunen med Hænderne fægtende i Luften. Vandet sprøjtede over ham og op paa Tilskuerne, der nærmede sig. Brisset selv sank som et Bytte mellem en Stime ophidsede Grundhajer, der kastede sig over ham i graadig Sult. Kun faa Minutter efter saas hans Skelet med Rester af Tøjet som en kødløs Mindelse om den fordums Kæmpe. Ingen kunde hjælpe eller redde, og som en sidste Trusel mod denne Verden, viste pludselig en af Brissets afrevne Arme sig over Vandskorpen med Haanden knyttet. Men kun et Øjeblik, saa forsvandt ogsaa den i Dybet med et Ryk, revet bort af graadige Hajtænder — —

Kold og uanfægtet iførte Montbars sig sit Tøj.



medens de omkringstaaende betragtede ham med stille Gru. Ogsaa Sct. Croix, der dog var en af de mest kendte Piratkaptajner og havde kæmpet sejrrikt i mangan blodig Nærkamp, ogsaa han fik Kuldegysninger og forlod Skuepladsen for at drukne Erindringen om Kampen og dens Udfald i en Kande Vin.

Mortbars kalçet Hævneren kunde lige saa godt være kaldt Montbars den »Besatte«. Hans forskruede Drabslyst var helt og holdent rettet mod eet Punkt: at udrydde alle Spaniere. Hvornaar han først var bleven besat af denne fikse Idé, vidste ingen, derimod vidste man, at Oplevelsen med Skolekammeraten, der legede Spanier, var rigtig nok. Hadet mod Spanierne var allerede, medens han var Dreng indpodet i ham, gennem de Beretninger, der fortæltes om Inkquisitionens Grusomheder overfor hans Landsmænd. De flygtende og faa overlevende efter denne Tortur, havde jo Beretninger at meddele, som nok kunde sætte Fantasi og Følelser igang. Intet Under, mente man, at han da nu som Voksen, yderlig gav efter for sine Hævntanker!

Som et Spil af Skæbnen, havde en gammel Greve af Huset Montbars efterladt en betydelig Formue, som hans Onkel havde forvaltet under hans Mindreaarighed. Onkelen maatte til en vis Grad have været opfyldt af det samme Had mod Spanierne, som Nevøen, skønt der ikke direkte i Familien var noget Had mod Spanierne eller Ønske om Hævn. Onkelen havde praktisk Sans for Penge og havde forvaltet Pengene godt, og nu var han under Krigsforholdene som de laa, bleven klar over, at der var yderligere Penge at tjene ved at gaa til Søs i det rige Vestindien med Kongens Kaperbrev i Lommen.

Der var allerede nu gaaet Ry af deres Togt over Atlanten. Med et veludrustet Skib og 200 Mands Besætning betegnedes deres Vej med ødelagde spanske Karaveler og dræbte Spaniere. Krøniken om de tohundredede og tre Sølvnagler dernede i Mesanmasten, hvor den gik gennem Kahytten, var Sandheden selv. De var hver en slaet i Masten af Montbars selv, og med sygelig Forfængelighed lod han sit Blik kærtegne dem flere Gange om Dagen. Han havde sat sig som Maal, at nagle 1000 Sølv søm i Masten, et for hver dræbt Spanier, inden Togtet skulde være Slut, og ingen tvivlede om, at han nok skulde naa sit Maal. Med kold Foragt for Døden kæmpede han forrest ved Entringer eller i Nærkamp ombord, naar andre havde forsøgt at borde hans Skib, og det mindste

Tegn paa Frygt eller Svaghed og Træthed, truede han med Døden. Grusom var han i sin Straf over de tilfangetagne Fjender. Med uhyggelig Glæde sendte han de overvundne i Land paa en eller anden øde Kyst kun forsynet med gammelt salt Kød og Vand for et Par Dage eller satte dem ombord i en overfyldt Jolle og lod dem drive for Vinc og Vove paa det aabne Hav fjernt fra den nærmeste Kyst. At lade dem »vandre Planken« med bundne Hænder og skyde til Maals efter deres tilbundne Hovede, naar de stod paa den yderste Kant, det var Udtryk for hans Raseri og Glæde samtidig.

Ofte holdt Onkelen ham tilbage.

»Du gaar for vidt, Louis,« erklærede han. »Folkene begynder at knurre. De har Ret, naar de siger, at Du i mange Tilfælde kæmper længere end nødvendigt blot for at faa dræbt saa mange som muligt og derved udsætte dem for mere end nødvendigt. Og de siger, at de er taget med paa Togtet for at kæmpe, ganske rigtigt, men naar Sejren er vunden, er det deres Ret at nyde dens Løn. De vil i Land engang imellem og kunne bruge det Guld, de har erobret.«

Montbars vendte sig mod ham:

»Taler de om Mytteri? De endelige, som jeg har udvalgt mellem saa mange andre for at delagtiggøre dem i den Hæder, at være med til at udrydde den sidste Rest af den spanske Yngel!«

»Det er altsammen rigtigt, men du maa huske, at ogsaa vi har haft Mandefald. Hver femte af vore er faldne eller Krøblinge. Og de synes det er for haardt, at de selv om de stadig sejrer, skal kæmpe saa meget desto haardere, fordi de er for faa efterhaanden til at klare alt her ombord. For dem er Kampen mod Spanierne et Haandværk, for dig en Religion.«

Montbars' Øjne lynede.

»Jeg har Titusinder af pinte Franskmænd at hævne, Landsmænd, som Inkquisitionen har brækket Ryggen paa eller brændt paa Baalet som visent Hø. Øje for Øje og Tand for Tand! Hver eneste Sølvnagle slaet ind i Masten dér skal vidne om en forhærdet Spansk Sjæl, som jeg har sendt til dens velfertjente Skærsild! Og jeg ved jeg skal naa mit Maal!«

Onkelen rystede paa Hovedet ad den andens Stivsind. Saa gik han hen til Trappen, som førte fra Agterkastellet og ned til Kanondækket, og gik ned. Der var nok at tage Vare paa. Montbars var ganske vist Soldaten ombord, men han, Onkelen, var Chef for Sejlads og Manøvrering.



Den Prise, de havde taget og nu arvendte som deres eget istedetfor det, de havde udrustet i Frankrig, var efter Tidens Forhold et glimrende Søskib. Efter at have erstattet Latinerrigningen paa For- og Stormasten med Ræer, løb »The Scourge« (»Svøben«) fra et hvilket som helst Fartøj i de Farvande. Men »Svøben« var ikke alene et glimrende Søskib, dets Udsmykning fra For til Agter var overdaadig. Maling i spraglede varme Farver og Guldbelægning kappedes med rige Udskaeringer og Ornamenteer i Pragt. Udskaarne Træfigurer, Sirener og Tritoner prydede ethvert Fremspring, og de bugnende Sejl lyste med kunstfærdigt udførte Tegninger og Broderier. Dørken i Kahytten og paa Gallerierne var indlagt med Parketgulv i Tavler og alle Paneler rigt ornamenteret. Ligeledes var alt Service i Sølv, Tallerkener og Kanderabre.

Intet Krigsskib kunde være herligere udrustet, og som Udsmykningen var, var ogsaa den krigsmæssige Udhaling. »The Scourge« førte ialt 40 Kanoner, baade seks, tolv og atten pundige og til hver Kanon hørte den mest krigsmæssige Udrustning fra Kugler og Brændgranater til at ødelægge det fjendtlige Skibs Rigning med, til Haandvaaben af enhver Art. Men som den udsøgte Besætning havde svoret at ville holde ud til 1000 Tallet paa dræbte Spaniere var naaet, saa var det ogsaa deres faste Hensigt at gaa i Land, naar det var sket Fyldest. Kun var der et Punkt, hvor Uoverensstemmelse gav sig Udslag, og det var deri, at man havde haabet at kunne faa Besætningen kompletteret, men herom vilde Montbars ikke høre Tale.

Maaned efter Maaned holdt han Søen, og skarpt Udkig blev der holdt.

Fra Nordsiden af Cuba gik han væstenom og foretog et længere Kryds langs Sydsiden af Øen. I Løbet af seks Uger overhalede han ikke mindre end fire Skibe, og Antallet af Sølvnagler indhamrede i Mesanmasten steg til fire Hundrede og syvogtyve. Saa mange Spaniere var i dette Tidsrum bleven landsat paa øde Øer i Gannareos Farvandet og paa Cazonas-Golfen, og ingen af dem var sluppen levende fra det.

Men nu brød Misfornøjelsen ud i lys Lue. Folkene sendte deres Fortaler hen Agter og forlangte, at Skibet anløb Jamaika. Men Fortaleren kom ligesaa hurtigt tilbage igen.

»Vi kan gaa ad Helvede til, siger Montbars,« forklarede han om Mødet. »Han saa paa mig, som om han var en Djævel, der vilde æde mig med Hud og Haar. Jeg tror, den hellige Jomfru har berøvet ham hans Forstand! Vi skal ned til Store Cayman og kølhale og faa frisk Vand og Skilpadder. Han har en lille Æske med Sølv søm hos sig, og hans Fingre legede med dem hele Tiden, mens jeg var nede i Kahytten hos ham. Hvis der er nogen af de andre, som er utilfreds, saa lad ham komme her Agter! Ja, gaa I kun selv! Jeg skal ikke mere derned, saa la'r jeg hellere Hajerne ta' mig. Han sa'e, at han var Kaptajn ombord, og at han før vilde sprænge hele Stadsen i Luften, end rette sig efter Jer! Og jeg tror nok, han mente det! Ja ved Sct. Michael, han gjorde det, hvis han vilde det!«

Saaledes endte det Mytteri. Men nede paa Store Cayman fjøede Montbars sig efter Mandskabet, og der var ikke een Mand, som ikke lod Guldet springe. Paa Højden af Cayo Largo sloges de med en stor Galleon og sænkede den efter at have skudt den i Brand uden at have været ombord. Fra en overlevende, som de fiskede op, fik Montbars Tallet paa Galleonens Mandskab — og kunde saa føje et Hundrede og halvfjers Sølvnagler til Tallet. Den et Hundrede og eenoghalvfjerdssindstyvende blev den »Overlevende«, som Montbars personligt skød ned inde i Kahytten, fordi Staklen tillod sig at insinuere, at Gengældelsen var paa Vej.

Udfor Cabo Frances, ved Isla de Pinos, huggede de et Handelsfartøj under Konvoy. Skibet blev afskaaret og jaget, medens Orlogsmanden, som fulgte efter, tilsidst dog opgav at faa Piraten til at stryge Flag. Skuden blev plyndret, og Montbars, der havde raset som en Djævel i Spidsen for sine kæmpende Folk, lod Kanonerne tordne den sidste Hilsen over det synkende Skib. Mesanmasten fik en ny Række Bælter af sølvblanke Sørm, og den af en ond Aand besatte Montbars kunde endnu flere Dage efter i sine forvildede Sanser høre Skrigene derude fra Søen gennem Vindens Hulen i Takkelagen, og i sene Nattetimer kunde indbildte Syner befolke Skibet for ham med jamrende og klagende Skikkelser. — Søvn undte han sig ikke, næppe Mad og Vin. Tavs vandrede han paa Poopen, de mørke dybtliggende Øj-

(Fortsættes Side 25.)

## KAKERLAKKER

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

## E. LINDBERG

Deinfektor

FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.



Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj



# Øresundtoldens Plads i Danmarkshistorien.

Af Orlogskaptajn C. Hammerich.

Erik af Pommerns Segl.

Vikingerne — senere Danerkongen — tiltog sig tidligt Ret til at opkræve Told for Passage af Rigets Strømme, Eyrar Sund, Bøtis Sund og Meddelfarts Sund, men først under Erik af Pommern førtes Sundtolden ind i et fastere Spor. Kongen gav Staden Helsingør nye Privilegier, udbedrede den der liggende Fæstning Flynderborg, anlagde yderligere Fæstningen Krogen og begyndte dernæst at opkræve Toldafgift af ethvert Skib. Hansestæderne var dog foreløbig fritagne, men under Christoffer af Bayern førte en ubetydelig Strid med Danzig dog til, at man opkrævede Tolden af de preussiske Byer, og medens kun selve de vendiske Stæder endnu frtoges, maatte alle andre baade Tyskere og Vestlændere standse ved Helsingør »og tolde for deres Skibe«.

Fra første Færd var Tolden fastsat til en Rosennøbel for hvert Skib, men herved blev man ikke staaende længe. I 1472 begyndte Kristiern I ogsaa at kræve Afgift af nogle af de Varer, Skibene medførte, saaledes af Salt, Vin og Kobber. Tillige blev selve Skibstolden forhøjet, — under Kong Hans var den oftest 2 Nøbler af hvert Skib, endda 3 for de største. Naar nogen besværede sig over Toldens Forhøjelse, var Svaret steds, »at Kongens Højhed over Sundet ikke kunde tilstøde, at fremmede heri vilde sætte visse Grænser for Udøvelsen af saadant Regal«.

Da Retten til Inddrivelse af Øresundstold saaledes var almindelig anerkendt, betragtedes det som ulovligt, at unddrage sig Erlæggelsen ved at tage Vejen gennem Bælterne. Dette forbydes derfor udtrykkeligt Hollænderne i 1453 af Kristiern I. I 1490 sluttede Kong Hans en Traktat med Englænderne, hvorefter engelske Skibe forpligtedes til at sejle gennem Øresund. Dog maatte Store Bælt i Nødstilfælde passeres, og Tolden skulde da klareres i Nyborg.

Under Kristiern II's Regering kom Sundtolder til at spille en stor Rolle for Udviklingens Gang. Snart efter at Kristiern II efter Blodbadet i Stockholm var vendt tilbage til Danmark, rejste Sverige sig under Gustav Vasa. Under den paafølgende Krig sluttede Hansestæderne sig til Sverige. Grunden hertil var dels Sundforholdene, dels Haab om nye Privilegier. Kristiern II forlagde Toldstedet til Køberhavn og udnævnte den bekendte Sigbrit til Toldvæsnets Overbestyrer. Toldstedets Forlæggelse, — der iøvrigt kun var af kort Varighed, — vakte megen Misfornøjelse hos Hansestæderne, og da Kongen for at skaffe Penge til Krigen yderligere forhøjede Tolden, sluttede flere og flere af Stænderne sig til Sverige, der snart genvandt Friheden. Unionstiden var forbi, men Svenskerne, hvis Søfart gennem Sundet foreløbig ingen Betydning havde, beholdt Toldfriheden som i Unionens Dage.

Den stadig stigende Trafik gennem Sundet skyldtes derimod væsentligt hollandske Skibe, og Hollændernes Forhold til Sundtolden var derfor af særlig Interesse. Kristian III afsluttede en Traktat med Kejser Car. V, dateret Speyer, 23. Maj 1544, hvori forbeholdtes Danerkongen Ret til i Krigsnød, at lægge Beslag paa de Sundet passerende, fremmede Skibe; dog bestemtes, »at om de saaledes i Brug tagne Skibe finde Skade eller undergik«, skulde Skaden eller Tabet erstattes. Om



danske Told fastsattes, da den skulde svares, »som det fra Alders Tid havde fundet Sted«. Kristian III fortolkede imidlertid Traktaten paa sin Maade, og allerede 1548 fik Hollænderne Anledning til Klage over Toldens Forhøjelse, men Kongen henviste til, »at han maatte være beføjet til at udøve den samme Frihed, som fremmede Fyrster tiltog sig i langt højere Grad«, og med den Besked maatte Hollænderne lade sig nøje. — I 1560 afsluttedes i Odense en Traktat med de vendiske Stæder, hvorefter de mod Erlæggelse af Told ved Nyborg fik Ret til Passage af Store Bælt.\*)

Som et af Midlernes til at ramme Sverige under den nordiske Syvaarskrig iværksatte Frederik II i 1565 en Spærring af Øresund for fremmede Handelsskibe for at afskære Sverige fra Tilførsel af Krigsfornødenheder. Meddelelsen om Sundets Spærring vakte den største Forbitrelse i Nederlandene og England. Staholderinden og Dronning Elisabeth nedlagde straks Protest, og til deres Trudslar sluttede sig Klager fra Østersølandene. Imidlertid ankom i Marts Maaned de store Handelsflaader fra Veststaterne. Kun enkelte Skippere fik ved særlig Begunstigelse Tilladelse til mod passende, høj Betaling at sejle til Köriingsberg og andre »ufordægtige« Steder. Denne Situation var ikke holdbar, og Landets Finanser tillod overhovedet ikke, at den betydelige Tilgang til Kongens Kasse, som Øresundstolden var, paa denne Maade helt ophørte, og Spærringen hævedes.

Igen i 1566 greb Frederik II til det fortvivlede Middel at indføre Sundspærringen — ganske vist under en noget mildere Form, idet han kun vilde forbyde »mistænkelige« Varer at passere. Til mistænkelige Varer regnede man Krigsfornødenheder, desuden Salt, Vin og Silde. For at bøde paa de manglende Sundtoldsindtægter, lod man enkelte Skibe slippe igennem for særlig høj Betaling, og man handlede i det hele taget med den største Vilkaarlighed. Klagerne udeblev da heller ikke, og Peder Oxen hjemkaldtes fra Landflugtighed for at føre Forhandlingerne med Gesandterne. Efter at

\*) Da Sejlads gennem Lillebælt langt senere blev almindelig, oprettedes et Toldsted ved Fredericia.



have skaffet Ro i det vanskelige Forhold overfor de misfornøjede Hollændere, tog den ualmindelig dygtige Mand fat paa sin næste Opgave, at ordne Rigets Finanser. Der indførtes nye Skatter, men et af de vigtigste Midler til Pengenes Tilvejebringelse var Forhøjelse af Øresundstolden. Tidligere havde man i det væsentlige ladet sig nøje med en Skibsafgift; paa Peder Oxes Initiativ indførtes Lastetolden ved Forordningen af 25. Februar 1567. Peder Oxen havde valgt et heldigt Tidspunkt; samtidig udbrød nemlig den nederlandske Opstand, der umuliggjorde en kraftig Optræden fra Hollændernes Side. I Aaret 1567 indbragte Øresundstolden den fabelagtige Sum af 96,000 Daler, 3 Gange saa meget som nogensinde før, saa at Betydningen af Lastetoldens Indførelse straks var meget følelig.

Ved Forordning af 30. Marts 1571 bestemtes, at Lastpenge fremtidig skulde erlægges af alle; dog skulde Lybækkerne foreløbigt være fritagne. Under de følgende Forhandlinger paaberaabte man sig Kongens ubetingede Højhedsret, mindede om, at Kongen holdt Flaader baade i Vesterhavet og Østersøen, for at rydde Farvandet for Sørovere, og paatog sig endog dette som Forpligtelse. Toldherrens Pligt var det endvidere at sørge for, at Vejen var god og ryddelig: »mærket med Sølønder og oplyst af Fyrbaal fra Skagen til Falsterbo».

Lybækkerens Toldfrihed blev dog ikke af lang Varighed, og da de 1582 fremførte Besværinger over Sundtolden paa Rigsdagen i Augsburg, forhøjede Kongen Tolden til det dobbelte speciel for dem — under Henvielse til sin kongelige Værdighed, »der ingen anden Overherre haver over sig uden Gud alene». Man gik saa vidt, at Sejladsen Nord om Norge til St. Nicolas (Archangel), erklæredes for en »Omgæelse af Øresundsfarten» og derfor forbødes eller i bedste Fald belastedes med Told som denne. Alle fandt sig i, at Øresund spærredes, naar Danmark mente saadan Straf nødvendig — saaledes f. Eks. 1573 for Rostockerne og Hamborgerne. Danmark—Norge var Herre paa Havet; Grundlaget for denne Magtstilling var Flaaden; til Dels Aarsagen til den og i hvert Fald det mest direkte Udtryk for den var Sundtolden. Intet Under at Frederik II byggede det nye Slot ved Øresund, Kronborg, og at det skulde overgaa ethvert andet kongeligt Slot i Stolthed og Pragt. Den ny Borg skulde med sine Kanoner beherske Indgangen til Østersøen og være Symbolet paa Kongens og Landets Magt. 1584 stod Slottet færdigt og havde da kastet ca. 430,000 Daler, men Kongen kunde med Stolthed sige: »at Borgen ikke havde lagt nogen Tynge paa hans arme Undersaatter», den var betalt fra Kongens eget Kammer: af Øresundstolden.

I Kristian IV fik Landet en Søkong, — en Konge, der forstod at udvikle baade Landets Flaade og Landets Søfart, men desværre forspildte Kongen selv, hvad der saaledes blev indvundet, ved sin senere ubesindige og udæskende Toldpolitik.

Efter Kristian IV's Deltagelse i Trediveaarskrigen, førte Finansernes daarlige Tilstand saaledes til Toldforhøjelser med deraf følgende Forviklinger. 1638 forhøjedes Afgiften for Skibe med omtrent en Fjerdedel, for mange Varer til det dobbelte, ja endog f. Eks. paa Salpeter til det firedobbelte. 1639 indførtes et Tillæg af 1 pCt. af alle Varers Værdi, men især forhøjedes Tolden paa Salpeter. Kristian IV tiltog sig Ret til at købe Varerne for den angivne Værdi og endvidere indførtes en vidtgaende Visitation af Skibene for at undgaa Toldsvig. Indtægten af Tolden var da ogsaa steget til

over 600,000 Rdlr. i 1639 mod ca. 230,000 Rdlr. i 1637; men Misfornøjelsens Bølger gik højt i Nederlandene, og i September 1640 afsluttedes et Forbund paa 15 Aar mellem Nederlandene og Sverige til Hævdelse af Sejladsens og Handelens Frihed i Østersø og Nordsø og til Forsvar af de to Staters Lande og Rettigheder. Kristian IV's Sundtoldpolitik fik saaledes direkte Indflydelse paa det i Forvejen meget spændte Forhold til Sverige, der resulterede i Krig, under hvilken Lykken ikke fulgte de danske Vaaben, og i Begyndelsen af 1645, maatte Kristian IV efter Forsøg paa Hjælp fra Polen og Rusland, modtage Frankrigs og Nederlandenes Tilbud om »Mægling». Resultatet blev den sørgelige Fred i Brömsebro. Danmark maatte som bekendt afstaa Osel, Gotland, Herjedalen, Jemteland og Halland som Pant i 30 Aar; Sveriges Toldfrihed stadfæstedes og udstræktes til ogsaa at gælde de nye Provinser. Til Gengæld lod Sverige Spørgsmaalet om Højhedsretten falde.

Kristian IV var endnu Sundherre, men samme Dag maatte han undertegne en Traktat, i Christianopol, med Halland, hvori hans Rettigheder med Hensyn til Toldspørgsmaalet nøje fastsloges. Den saakaldte Christianopolske Tarif fastsatte Afgifterne roget lavere, end de havde været før 1628, altsaa før de store Toldforhøjelser, og denne Tarif, der foreløbig kun gjaldt hollandske Skibe, vedblev næsten uforandret at gælde og udstræktes senere til at omfatte andre privilegerede Nationer. Toldindtægterne i de følge Aar formindskedes med 65 pCt.

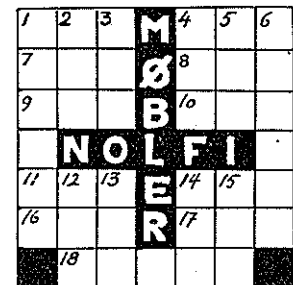
I 1649 afsluttede Korsfitts Ulfeldt Rescissionstraktaten, der hjemlede Hollænderne Toldfrihed i Sundet mod en aarlig Sum af 140,000 Rdlr. Samtidig afsluttedes mellem Danmark og Holland en Forbundstraktat, hvis Bestemmelser paabød gensidig Hjælp mod Angreb. Af Hensyn til Sverige indleddedes dog paany Underhandlinger, og i September 1653 undertegnedes den saakaldte Rescissionstraktat, hvorved man vendte tilbage til Christianopol-Traktatens Bestemmelser om Hollændernes Sundtold. Forbundstraktaten af 1649 vedblev derimod at bestaa.

(Fortsættes i næste Nr.)

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 8.

Vordret: 1. Med Billede i. 4. Til Ruder. 7. Sort. 8. Kvinde. 9. Fy! 10. I Havegange. 11. Ubrugte. 14. Tøj. 16. Gl. Husgeraad. 17. Ødelagt. 18. Faas hos Nolfi.

Lørdret: 1. Har Nolfi saa sine Møbler. 2. Rart at have. 3. Gaar man paa. 4. Vasker man i. 5. Kvinde. 6. Evner. 12. Det nest kendte engelske Ord. 13. Ermet. 14. Til Søf. 15. God el. daarlig.



For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 8**, først aabnede den 15. Oktbr. og Vinderens Navn publiceret i vort Nov.-Num.

Løsningen indsendes til **VIKINGEN's Kontor, Østert Fischersgade 2<sup>1</sup>.**

1. Præmie: En Nolfi Klapstol. 2. Præmie: En Aarg. af **VIKINGEN**.

Vi henvender Rederiernes Opmærksomhed paa **KLAPSTOLE OG ULDTÆPPER FRA NOLFI**

Leverandør til Stat, Kommune og Marine.

København K. — Telefon 5405.





**Elto**

Modernere driftssikre 2 Cylindere Baadmotor, 3-4 H.K., verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at starte. — Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

**Nedsat Pris Kr. 650,—.**

*Bohnstedt Petersen,*  
Kr Bernikowsgade 2. - Telefon 1132.



**PALLE SØRENSENS EFTF.**  
Sølvtorvet 4 - Telef. Øbro 3690

**Skibs-, Kontor- & Værkstedsure**

**Briller - Kikkerter**  
**Barometre**

**SKIBSVASK**  
FCRLANG TILBUD  
TØJET HENTES OG BRINGES  
ABSOLUT BESTEMT LEVERINGSTID

**VASKERIET MARRS EFTFL.**  
ST. KONGENSGAEE 106.  
TELF. PALÆ 71

**TOLDBOD VINHUS**  
Amallegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

Koster kun 25 Øre.



Faaes overalt.

### GAMMELHOLMS DAMPBAGERI

Gammelholms Dampbageri (Indehavere: Kastrop og Hangstrøm), Tordenskjoldsgade 28, fremstiller et specielt udmærket Maltfranskbrød og Maltsigtebrød, som særlig egner sig til Proviantering af Skibe. Disse Brød har den Fordel fremfor andre, at de holder sig friske i ca. 14 Dage. Bageriet leverer Brødet efter Bestilling, ombord i Skibene paa hvilket som helst Klokkeslet. — Bemærk omstaaende Annonce.

ne lyste med sælsom Glans. Kun faa Ord vekslede han med Onkelen, men viste et Sejl sig over Horizonten, og den jagede var en Spanier, da var det, som vaagnede han af sin Dvale. Det var, som om en Orkan af Energi pludselig skød frem. Hans Flag, et hvidt fleur-de-lys paa sort Grund, fløj til Vejrs, det var ikke som almindelig Kaper, men som Montbars under sine egne Farver, at han vilde kæmpe.

Paa Højden af Little Gardens, Los Jandinillos løb de uanet i diset Vejr ind i en spansk Karavel, og da Spanierne genkendte Fribytterens Flag, kæmpede de med tidoblet Kraft, idet de vidste, at det, som var værre end Døden, ventede dem,

om de blev besejret. Saa kraftigt slog de fra sig, godt armeret som Skibet var, at Montbars saa sig nødsaget til at opgive Kampen og trække sig udenfor Skudvidde for at reparere. De fleste af Masternes Vant og alt opstaaende Gods var ødelagt, Stormasten nærmest hang i Rigningen, og Fortoppen var skudt væk. Men i Natten, som faldt paa, lykkedes det Spanieren at undslippe, det første af alle de Skibe, han havde været i Kamp med.

Onkelen fandt Montbars nede i Kahytten uden Tanke for den kommende Situation. For ham var »Talle« steget, over syv Hundrede var det nu. Men endnu skulde der fæstnes Sølv søm i Mesanmasten! Men hvor mange? Alene den vanvittige Tanke ikke at vide det nøjagtige Tal, var ham en Pinsel. Ubeslutsom han, som for faa Øjeblikke siden havde været forrest i Kampen, sad han nu dér som en Afsindig og legede med Sølvnaglerne.

Onkelen gik hovedrystende op paa Dækket igen. Her var nok at tage Vare paa, thi det flygtede Skib vilde maaske møde Orlogsmænd, saa en Flaade vilde være over dem, medens de endnu laa underdrejet og reparerede.

Og en Anelse sagde ham, at saa vilde for Alvor den sidste Flaaning finde Sted. Og at det da blev ham og Montbars tilligemed hele Besætningen, der maatte springe over Klingen eller vandre over Planken, var udenfor al Tvivl.

(Fortsættes i næste Nr.)

**JOHEST-LYDDÆMPER**  
Lydløs Uchlæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

**HAZET-FORSTØVER**  
Forhindrer Karburatorbrand.

**ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE**  
for Automobiles, Motorcykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzinmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.

**A/S Marsmann, Groth & Co.**  
HOLBERGSGADE 3 - Telef.: Centr. 14264  
Generalrepræsentanter for

Automobil  Tilbehør.



**AARHUS**

**AARHUS SØMANDSHJEM**

HAVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

**CAFÉ - RESTAURANT „BROPALÆ“**

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra 1 Kr. Middag fra Kl. 12 à 2 Kr. Diner à 3,50.

Cabaret med varm Ret à 3,50. Smørgaas à 2,25.

CHR. J. KRAGH

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**H. B. HANSEN & CO.**

TELF. 1229 - AARHUS - MINDEGADE 5

LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL-, FLAG- OG KOMPASMAKER

**J. F. WIED, AARHUS**

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering

Telefon: 851

Telegr.-Adr.: Jens Wied

Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

**FR. TØNNERSEN**

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

**HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)**

Havnegade 22. AARHUS Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigareer, Cigaretter, Tobaker og Konserves. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Manilla, Jern og Staal. — Olier i alle Sorter — Maskin- og Døksrekvisitter

**NØRRE SUNDBY**

**STEGMANN**  
N.F. SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
NØRRE SUNDBY DENMARK

**SOPHUS E. JOHNSEN & Co.**

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL Telefonør:  
SEJUS 2859. Riis Skov 157.

HAVNEGADE 32 - AARHUS

Alt, som kan udføres fra Frilager. Charts. — Søkort.  
Breve til min Adresse leveres prompte ved Skibets Ankomst.  
— Motorbaad altid klar til at gaa ud. —

**AALBORG**

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

**AALBORG**

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKE-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

**R. RECHNITZER & Co.**  
AALBORG

TELEFON 5100. TELEGR.-ADR.: RECHNITZER. STATSTELEFON 11.

Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampfschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

**HOLBÆK**

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

**HOLBÆK**

Telegr.-Adr.:

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

»Fisker»

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

**KASTRUP**

**KASTRUP SKIBSVÆRFT**

BYGNING, REPARATIONER  
OG OPBEVARING AF ALLE  
SLAGS LYSTFARTØJER

**BUNDEGAARD NIELSEN**  
KASTRUP TELF. KASTRUP 152

**KASTRUP VARELAGER**

(P. M. JØRGENSEN)

**SKIBSHANDLER**

**KASTRUP**

SALTVÆRKSVEJ 19





**ODENSE**

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDINGER

Telegram-Adr : „STAALVÆRFT“.

Telefon 1859. - Statstelefon 55.

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**

ved ANDERS JENSEN

— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenr.

**ODENSE SEJLMAGERI**

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.

NØRREBRO 82. ODENSE

**HORSENS**

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**

SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER“ MOTORER, SAMT RESERVEDELE  
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON“ MOTORER

TELF. 427

TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER“

**HANS OLESENS EFTERFØLGER**  
(Niels Wang)

SWORN SHIPBROKER — STEAMSHIP AGENT

TELEGRAPHIC ADDRESS: OLESENS - TELEPH. 45. NATIONAL TELEPH. 10  
SCOTT'S CODE USED

HORSENS DENMARK

**WILH. CHR. BECH**

(Indehaver AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBS- & VAREMÆGLER

DAMPSKIBSAGENT

Klarering - Befragtning - Spedition - Assurance - Havariagent.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.  
Telf. 24 og 34. HORSENS Telegr.-Adr.: „Natna“

**RANDERS**

**CHR. JACOBSEN - - RANDERS**

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKABS EKSPEDITION I RANDERS

TELEFON 83 - - TELEGR.-ADR.: NESBOCAJ

**FREDERIKSHAVN**

**NIC. PEDERSEN**

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

**ESBJERG**

**PAGH & QVIST-PEDERSEN**

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

**KOLDING**

**KOLDING SKIBSVÆRFT, KOLDING**

Indehaver V. KRAG-CHRISTENSEN

TLF. 850 & 851. — — GRUNDLAGT 1893.

TELEGR.-ADR.: „KOLDING SKIBSVÆRFT“

NYBYGNINGER OG REPARATIONER

**H. DAUGAARD, KOLDING**

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

**J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A|S**

KUL- & COKES-IMPORT

TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“

TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718

STATSTELEFON 70

ESBJERG

**Vore Nolfiopgaver. —**

De heldige Vindere af den sidste Nolfi-Opgave Nr. 5 blev:

1. Præmie: Emil Andersen, Navigationslærer, Grenaa Havn.

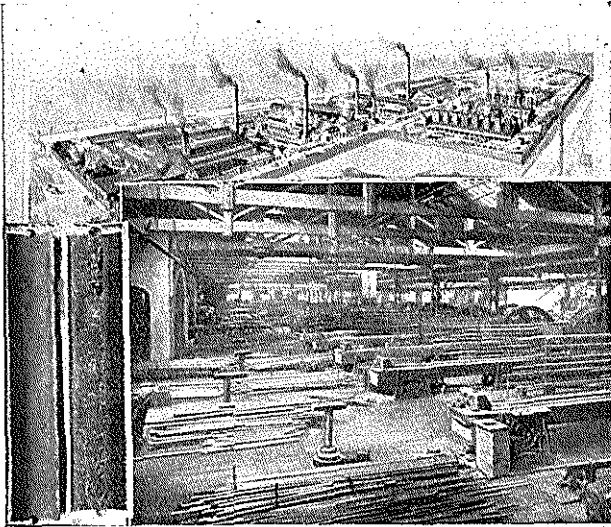
2. Præmie: Frk. Signe Hansen, København.

Løsningen:

Vandret: 1. Mus — 4. Bom — 7. Ida — 8. Eva — 9. Nis — 10. Neg — 11. Reb — 14. Als — 16. Via — 17. Nei — 18. Aar — 19. — Egn.

Lodret: 1. Minerva — 2. Udi — 3. S. O. S. — 4. Ben — 5. Ove — 6. Magasin — 12. Eja — 13. Bar — 14. Ane — 15. Leg.





Øverst: Everitt & Sons Fabrikker. Nederst: Interior fra et af Værkstederne. Til venstre et Kobber-Nikkel-Rør til Sammenligning med et Messing-Rør, som er større.

## Kondensatorrør.

*Deres Tilblivelse og Forbedring gennem Aarene.*

Et af de ældste og største Firmaer i England er *Allen Everitt & Sons Ltd.*, Birmingham, der udelukkende beskæftiger sig med at fabrikere Rør, Plader, Stænger o.s.v. i Kobber, Messing, Bronze, Kobber-Nikkel og andre Metaller.

Værkerne blev grundlagt i Aaret 1800 af Allen Everitt og laa den Gang omtrent i Midten af Byen. Paa Grund af den rivende Fremgang, blev det nødvendigt efterhaanden at udvide, saaledes at den Plads, Værkerne oprindelig havde, ikke slog til, og omkring 1890 blev samtlige Værker flyttet udenfor Byen til Forstaden Smethwick, hvor et Stykke Land paa 16 acres blev inddraget til Værksteder og Administrationsbygninger, samtidig blev Forretningen omdannet til et Aktieselskab. I 1892 var Værkerne færdige i deres nye Anlæg og begyndte med de mest moderne Maskiner, der den Gang kunde anvendes. For at lette Transporten baade af Varer, der førtes til Værkerne og Transporten af de færdige Produkter, anlagdes to Kanaler, hvoraf den ene fortsætter midt ind i Værkerne og ved et Jernbaneforbindelses-spør sættes i direkte Forbindelse med Soho-Stationen i London og med Midland & Scottish Railway. Den mest omhyggelige Organisation bemærkes overalt paa Fabriken lige fra Lagrene, hvor Raamaterialerne oplagres til Prøveanstalten, hvor de fineste Rør (admiralty mixture) og Kobber-Nikkel bliver undersøgt, hvert enkelt Rør for sig.

Et Kondensatorrør beskrives i Reglen som koldt-trukket, sømløst, hvilket betyder, at der ikke findes nogen Lodning, Svejsning eller Søm, idet det fremkommer ved at trække en kort, hul Cylinder ud til et Rør. Naar vi taler om Messing-Kondensatorrørene, da bliver Cylinderen støbt rundt om en Sandskærne, der er indfattet i en Støbejernsform, de derpaa følgende Operationer udføres i kold Tilstand paa dertil indrettede Trækbænke. Det Rørmateriale, der skal anvendes hertil, maa være af allerbedste Kvalitet. Kobberet skal være elektrolytisk rent og indeholde mindst 99,9 pCt. rent Kobber, Zinken maa ligeledes være 99,9 pCt. ren, medens Tinnet maa være mindst 99,75 pCt. Brug af saadanne Metaller forhindrer Indblanding af Arsenik og Antimon og begrænser andre Urenheder som Jern og Bly. Det er dette Brug af absolut rene Metaller, der betinger, at Rørene bliver modstandsdygtige mod Tæring. Til Trods for det gennemførte første Klasses Arbejde, der anvendes ved Fremstillingen af Everitts Kondensatorrør i de sædvanlige Legeringer, er det dog ganske umuligt at forhindre, at saadanne Rør gradvis tæres, det sker hurtigt eller langsomt, men det sker sikkert. Nogle Steder udsættes et Skib for stærkt saltholdigt Vand, andre Steder kommer det i en Havn, hvor Kloaker løber ud, ved moderne

Turbinmaskiner har Kølevandet stor Fart o.s.v., o.s.v. Alle disse Faktorer bidrager til der ene Ting: Tæring. Tæringen er Kondensatorrørenes største Fjender og koster Rederierne mellem Aar og Dag store Summer til Reparationer og ikke mindst til det Tidsspilde, der medgaar ved Indsættelsen af nye Rør i en Kondensator.

Allen Everitt har tidligt og først af alle haft Øjet oppe for disse Vanskeligheder og forsøgt at fremstille et Metal, der ikke tærede. Enhver af Læsere kender et saadant Metal, idet Brugen af rustfri Knive er trængt ind i ethvert Menneskes Bevidsthed, de er dyrere end almindelig Staalklinge, men de varer længere. Rustfrit Staal egner sig imidlertid ikke til at trækkes til Kondensatorrør, hvorfor Forsøget er blevet gjort med alle mulige andre Metaller. Forsøgene har været aarevis og har været uhyre kostbare for Allen Everitt, men Firmaet veg ikke tilbage for disse Bekostninger, da de først saa Maalet for sig, Maalet er nu blevet naaet ved Fremstillingen af Kondensatorrør i Legering »super nikkel«, dvs. en Kobber-Nikkel-Legering 80 pCt. rent Kobber og 20 pCt. rent Nikkel. Fabrikationen af disse Rør, der til Dato er en Hemmelighed, bevarede af Allen Everitt, har kun været mulig ved Anvendelse af elektriske Smelteovne, hvor en uhyre Varmegrad opnaas. Man ved jo nemlig, at Kobber og Nikkels Smeltepunkt ligger fjernt fra hinanden, saa Vanskelighederne ved Legeringen af de to Metaller har været stor. Selvfølgelig kan en raa Legering let tilvejrbringes, men at skabe en komplet, homogen, blærefri Legering, har været en af Vanskelighederne ved Fremstillingen af dette Materiale.

Naar Vanskelighederne har været store, maa Resultater til Gengæld ogsaa siges at svare dertil og næsten at være over Forventning. Den store Elektricitetsstation i Newcastle upon Tyne var den første, der anvendte Kobber-Nikkel-Rørene. Paa Grund af Tynens stærkt syreholdige Vand, tæredes Rørene her saa ofte som 2—3 Gange om Aaret. Der forsøgtes med alle mulige Legeringer og alle mulige anti corrosive Midler uden det fjerneste Resultat. Efter Allen Everitts Raad blev der saa indsat 400 »super nikkel« Rør, og disse Rør viste sig aldeles modstandsdygtige. De sidder forøvrigt idag ligesaa rene og utærede i Kondensatoren, som den Dag, de blev sat ind. I de forløbne 3 Aar har Elektricitetsstationen erstattet samtlige sine Rør med Kobber-Nikkel-Rør ialt 60 Tons.

De største Rederier i Verden: »Cunard«, »White Star«, »Orient«, »Royal Mail«, »P & O«, »Hamburg-Amerika-Linjens«, hollandske, franske og italienske Rederier, den engelske Marine, den hollandske, franske og italienske Marine, anvender alle disse Rør, og i England bygges i Øjeblikket næppe en transatlantisk Liner, uden at disse Rør forlanges i Kondensatoren.

I de 4 Aar, hvor Rørene har været en Kendsgerning, og hvor i Virkeligheden først det sidste Aar har været det store Salgsaar, er der dog ialt blevet fremstillet 600 Tons Kondensatorrør, og det er ikke uden Interesse at høre, at da Værkets tekniske Direktør, Mr. Spittle, for tre Uger siden var paa Besøg i København, kunde han paa Forespørgsler fastslaa, at endnu havde ikke et eneste Rør af disse 600 Tons tæret. For en overfladisk Betragtning kan man maaske sige, at 4 Aar ikke er nogen lang Prøvetid, men man maa erindre, at Kobber-Nikkel-Rør kun er blevet indsat, hvor alle andre Rør har svigtet paa mindre end 1 Aar, ja i enkelte Tilfælde paa mindre end  $\frac{1}{2}$  Aar.

Det er en Kendsgerning, at Kobber-Nikkel-Rørene, som fremstilles af Allen Everitt, har haft de samme Børnesygdomme, som det rustfri Staal, men har sejret. Det syder sine Brugere saa store Fordele, at man kun paa det varmeste kan gratulere Firmaet Allen Everitt & Sons til, at det er lykkedes dem at fremstille dette glimrende Materiale. Heri Danmark er Interessen blevet vakt. Elektricitetsværket har en Del Rør paa Prøve, Tuborg-Elektricitetsværk har et Par Hundrede Rør, der er blevet indsat, hvor Messingrør svigtede. Det nye islandske Inspektionsskib »Odin« er indsat Halvdelen af Kondensatorrørene i Legeringen Kobber-Nikkel, rør at sammenligne dem med de almindelige Messingrør i den anden Halvdelen.

Vi tvivler ikke om, at den danske Erfaring vil gaa samme Vej som andre Landes, og selv om Rørene er dyrere, maa vi ikke glemme det gamle Ord, at det bedste er altid det billigste.



**F. BLOCH'S EFTF.** STAMPESGADE 5  
TELEFON C. 13562

Enerepræsentanter for udenlandske Firmaer i:

Skibskæder, Aukre, Staalrosser, Skibstilbehør, Rør, Plader & Stænger i Kobber og Messing, Traadvæv etc.

**HOTEL DANIA**

(forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.

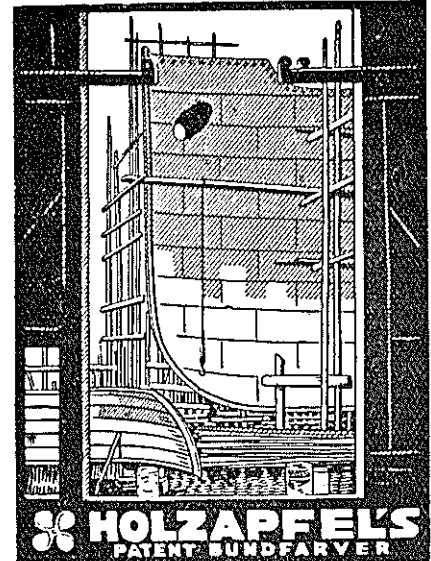
Ny-restaureret, hyggeligt Familiehote. anbefales D'Hrr. Navigatorer.

**CAFÉ & RESTAURANT**

Oscar Nilsson.



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/s



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZAND IA

**BALTICA**

Dansk Forsikring

Hovedkontor:

BREDGADE 42

København K.

Telf. 40 58

Telegramadresse: BALTASSU

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

**„FALCO“**  
HØJTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32.50.

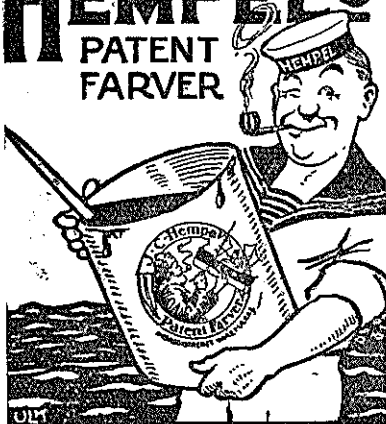
**RADIAC A/s**

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

sit Forhold til Diskontobanken.

Allerede da Likvidationen blev sluttet, var der et Forlydende fremme, som meddelte, at den ene af »Dana«s korresponderende Redere, Skibsreder og Skibsmægler M. Suenson søgte Kapital til at købe »Dana«s fire Skibe og saaledes rekonstruere Selskabet. Noget saadant er nu sket, idet der paa Ruinerne af »Dana« er stiftet et nyt Rederi her i København, Dampskibsselskabet »Danefelt«, der blandt andre tæller følgende Stiftere: Overretssagfører Berge Jacobsen, den chilenske Chargé d'Affaires, M. nister Wessel, Skibsreder O. Jespersen og

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER

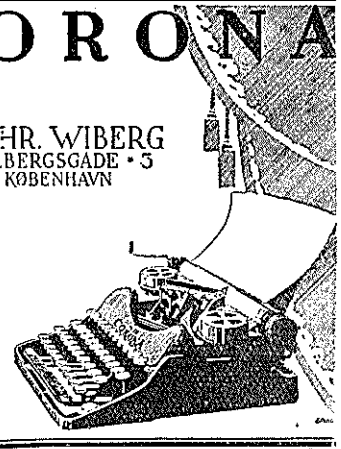


Skibsreder Suenson. De to sidste var, som man véd, bestyrende Redere for »Dana«s Skibe.

Det nye Selskab har købt 2 af det gamle Selskabs Baade, Dampere »Danefelt«, et saa godt som nyt Skib paa ca. 2000 Lastetons, og Dampere »Danefelt«, der laster henved 1500 Tons og er godt en Snes Aar gl. »Danefelt« er imidlertid videresolgt til et Helsingborg-Rederi, men det skal være Hensigten at erstatte den med et andet Skib saa snart en passende Lejlighed indfinder sig.

**CORONA**

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 5  
KØBENHAVN





# A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

## 1. Klases Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspeidition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspeideres: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserver.  
 Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.  
 :: Maskin- og Dæksrekvisitter ::

### Hurtig Rejse.

En af de smaa New Foundlandsfarere, der er hjemmehørende i Marstal, 3-mst. Skønnert »Energi«, Kaptajn Anton Stegmann, ankom forleden til St. Johns paa New Foundland efter en ualmindelig hurtig Overrejse.

Skibet har kun været 23 Døgn i Søen fra Marstal til sit Bestemmelsessted, hvilket maa siges at være en smuk Sejlbedrift.

### »Sonja« paa Hvalfangst.

For nogen Tid siden gik den 4-mst. Motorskonnert, Flænseskibet »Sværdfisken« til Grønland for at være

klar til Hvalfangstens Begyndelse, og forleden forlod Fangerskibet, Dampere »Sonja« Havnen for at sejle til Sukkertoppen og møde »Sværdfisken« dér.

»Sonja« føres, som i Fjor, af Kaptajn L. Larsen, der har lært sig Faget i norsk Hvalfangertjeneste. Sidste Aars Resultat viste kun 41 Hvaler. Man haaber at naa et højere Tal i Aar.

### »Isbjørn«s Togt til de finsk-russiske Farvande.

Vi har tidligere omtalt den danske Isbryder »Isbjørn«s Togt til de finsk-russiske Farvande og kan nu meddele følgende om den finske Isbryder »Jääkarku«, som er bygget paa Smit jun.s Værft i Rotterdam og afleveret i Vinter. I »Jääkarku« har man bibeholdt det ortodokse finske Princip med Skrueer baade for og agter (to Fremdrivnings-Skrueer agter og én Isbrydnings-Skrue under det underløbne Forskib), og Isbryderen har sikkert — efter nogle Begyndelsesvanskeligheder — svaret til Forventningerne. Hvilket dog, som sagt, ikke udelukker, at man ogsaa anerkender andre Principer og overvejer mulig Adoption af saadanne i Fremtiden. »Jääkarku«s Fremdrivnings-Maskineri bestaar af tre Sæt Triple Expansions-Maskiner, der hver kan udvikle 3000 i. h. p. Bryderens Længde er 261 Fod over Dæk, Bredden 64 Fod. Dybden 21 Fod. Skibet er helt igennem meget sætkt og hvært; Pladerne i Isbæltet er 1 1/8 Tomme tykke. Staal-Røret er støbt i ét Stykke og vejer 9 Tons, de tre Sruer, der vejer 12 Tons hver, er af Special-Nikkelstaal.

# 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.

### „ROYAL CROWN“ BARBERBLAD

Der er fornylig bragt i Handelen et nyt dansk Fabrikat, som sikkert vil have en stor Fremtid for sig, Barberbladet »Royal Crown«.

Disse Barberblade, som fabrikeres her i Landet, er fremstillet af fineste svenske charcoal Staal, og staaar, hvad Kvalitet angaar, fuldt paa Højde med de bedste udenlandske Fabrikater; de har ogsaa allerede vundet Anerkendelse saavel i Danmark som i Udlandet.

Da Prisen er betydelig lavere end paa hvad der hidtil har været fremme herhjemme af Barberblade, kan vi absolut anbefale vore ærede Læsere at forlange Royal Crown Barberblade hos de Hændlende, og derved samtidig støtte dansk Arbejde.

Se iøvrigt omstaaende Annonce.

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 35

TLF. PALÆ 2158 Y.



# KAY DYHR

NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

## THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.

## Kassér ikke gammelt Tovværk

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

### JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

## Nyt og brugt Tovværk

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

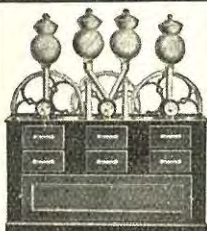
Specielt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver - Oliefarver og Skibsjernvarer.

### A. ALDENBORG

Forh. Forvalter hos Max Møller,

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.



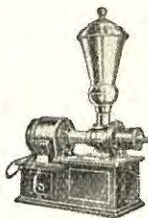
### A. Jørgensen & Co.

157, Jagtvej,

Copenhagen L.

Telegramadr.:  
»Frigangsfab.«

Største Specialfabrik  
i Skandinavien.



## Frigangs Kaffe møller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udløsning for  
Søm, Sten o. l. (Frigang).

Fineste Konstruktion.  
Bedste Formaling.  
Billigst i Drift.  
Største Garanti.



## KAKERLAKKER

OG

## VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DECINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139

# ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

Hirtshals.

## Jubilæum.

Et ret usædvanligt Jubilæum kunde Kaptajn N. Riishøj fejre den 15. August, idet det paa denne Dag var 50 Aar siden, han udmønstrede første Gang. Det var med Slupper »Familiens Lykke« af Lønstrup, Skipper C. Sand, som gik i Fart paa Norge med Landbrugsprodukter.

Det er et langt Sømandsliv, Riishøj saaledes kan se tilbage paa, og det er jo givet, at han har oplevet en hel Del. Baade af godt og ondt. Efter et Aars Tid at have sejlet i Norgesfarten gik han i Langfart med norske Skibe.

1883 havde Riishøj erhvervet norsk Styrmandseksamen, og 1887 aftjente han sin Værnepligt i Marinen, hvorefter han sejlede et Aars Tid som Styrmand med danske Skibe.

Fra denne Tid af er det, at Riishøjs virkelige Manddomsgerning begynder, idet han i 1889 købte eget Skib. Men da Midlerne var smaa, blev Skibet kun lille og ikke særlig fordelagtigt. Det var en Kuf som hed »Reina«, en daarlig Sejler, men med den Energi og Virkelyst, som er Riishøj egen, gik det dog fremad, og efter at have ført »Reina« i 6 Aar, led han en Skonnert bygge i Norge, den løb af Stabelen den 31. Oktober 1894 og fik Navnet »Laura« efter hans ældste Datter. Med dette Skib, som var Riishøjs Stolthed, sejlede han med Held i 22 Aar, væsentlig paa Norge og Tyskland, og opnaaede saaledes at gøre 112 Rejser paa en enkelt Plads, nemlig Laurvig i Norge. Ved den 100. Rejse blev der etableret stor Fest for ham i Laurvig, hvor han var Genstand for megen Æresbevisning og blev skænket værdifulde Gaver, blandt andet et smukt Guldur med tilsvarende Kæde.

Efter i 1916 at have solgt »Laura«, var han et Par Aar engageret i Søgaardes Bjergningsselskab, hvor han havde Lejlighed til at udføre flere vanskelige Bjergninger, bl. a. udsatte 3 Fartøjer paa Vestkysten. 1920 gik han ombord i Statens Skonnert »Agnete«, som han stadig fører.

Riishøj, som nu er 66 Aar, er stadig ung af Sind og med den Iagttagelsesøve og gode Hukommelse, som han er i Besiddelse af, er det altid interessant at høre ham fortælle om sine Oplevelser, baade de morsomme og de mere alvorlige.

Det er jo givet, at et saa langt Spand af Tid paa Søen har givet mangan haard Dravat, men Riishøj er dog vist aldrig forlist med noget Skib.

Der er heller ikke Tvivl om, at Riishøj, trods sin fremskredne Alder, endnu befinder sig bedst, naar han staar paa Dækket af sit Skib.

## SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53

TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfrende.

Gode Spisevarer.

Billige Priser.

BILLARD

Stort Bladhold.

Post modtages.

Erbødigt Jens Gabrielsen





Havnevesenets nye Patrouillebaad.

## K. Y. & M. V.'s sidste Nybygning.

Ovenslaaende gengiver vi et Par Billeder af Havnevesenets nye Patrouillebaad. Dimensionerne og Detaljer er følgende: Længde 73 Fod, fuld Mahogni. Baaden er forsynet med en 50 HK. Atlantic-Motor og kan gøre en Fart af ca. 10 Mil, den er bygget som Salonbaad med store Cockpits og Salonen er udført i poleret Mahogni med Birketræsfyldninger. Der forefindes Toiletrum, Pantry og Styrehus. Baaden har Station ved Nordre Toldbod.

## RADIOFONIENS SEJRS GANG

Den Videnskab eller ihvertfald det begyndende Kendskab til de Fænomener, hvorpaa den moderne Radioteknik grunder sig, er, omend af forholdsvis ny Dato, dog ældre end man vist i Almindelighed er tilbøjelig til at tro. De videnskabelige Forsøg, som kan siges at danne Grundlaget for vore Dages Radiofoni, er allerede udført for ikke mindre end ca. 40 Aar siden af Tyskeren Hertz.

Det skulde inidlertid være helt hen til forrige Aarhundredes Slutning før disse Forsøgs Resultater fik nogen praktisk Anvendelse. Ved den Tid offentliggjorde Marconi sin Opfindelse af den traadløse Telegraf.

De af en elektrisk Gnist frembragte Ætersvingninger opfanges og »opfattes« her af en saakaldt Kohærer, anbragt fjært fra det Sted, hvor Gnisten frembringes paa lignende Maade, som Telegraftegn modtages paa en kaldt Station.

Fænomener og Problemer, som hidtil kun var bleven behandlet i Laboratorier og Studerekamre, var rykket ud i det praktiske Liv. Marconi's Opfindelse var epokegørende — et første Syvmileskridt henimod Æventyrets Virkeliggørelse.

Det næste store Vendepunkt i »den Traadløse« Historie betegnes ved vor Landsmand, Valdemar Poulsens, Opfindelse af et Apparat til Frembringelse af udæmpede elektriske Svingninger. I Apparatet udnyttes visse Egenskaber ved en elektrisk Lysbue og det kaldes en Lysbue-Generator.

De af Marconi benyttede elektriske Bølger frembragtes af adskilte Svingningsgrupper af længere eller kortere Varighed og saaledes kom en længere Gruppe til at svare til en Streg i Morsesystemet, medens en kort svarede til en Prik. Saadanne Bølger kaldes dæmpede eller diskontinuerlige, fordi hver Gruppe bestaar af adskilte Impulser eller Stød. I Modsætning hertil forårsages de Poulsenske Svingninger af sammenhængende Impulser, frembragt af mer eller mindre varige Vekselstrømme af konstant (effektiv) Værdi. De Poulsenske Svingninger er kontinuerlige og udæmpede.

Foruden andre Fordele frembyder de Poulsenske Svingninger navnlig den, at de kan afstemmes til en bestemt Bølgelængde, hvilket er ensbetydende med, at de kun kan opfanges af en Modtager, der er afstemt til samme Bølgelængde.

Det er vel værd at erindre og især bør dette ikke glemmes her i Poulsens Fødeland, hvor der ofte falder haarde og forøvrigt berettiget haarde Ord om den historiske Buesender i Lyngby fra irriterede Radiolyttere, hvis Modtagning den ødelægger, at den Mand, der i sin Tid anlagde den, fortjener uvisnelig Hæder for sin Opfindelse og Tak for sin Indsats i Radioteknikken, som

ved denne bragtes et nyt Kæmpeskridt videre mod sin Fældkommengørelse.

Det Poulsenske System har ikke vundet nogen særlig Udbredelse Verden over. Dog er det i ustrakt Grad benyttet i Hollandsk Indien, hvor det har virket til fuldeste Tilfredshed; det berømmes for sin Driftssikkerhed og lette Betjenelighed.

Marconis System anvendes udelukkende og Poulsens overvejende til traadløs Telegrafi; omtrent samtidig med Poulsens System blev det tyske Telefunken System bekendt. Her benyttes den saakaldte brudte Gnistbane og der arbejdes med dæmpede Svingninger. Telefunken System anvendes udelukkende til Telegrafi.

Det er selvfølgelig navnlig som Kommunikationsmiddel mellem Skibe indbyrdes og mellem Fartøjer og Landjorden at disse tidligere traadløse Systemer har haft deres største Betydning.

Den traadløse Telefoni, i hvert Fald i den Form, som vi nu kender, skriver sig nærmest først fra det Tidspunkt, da I. A. Flemming opfandt den »Ventil«, som har faaet hans Navn. »Ventilen« er en elektrisk Lampe, som foruden den sædvanlige Glødetraad (der her ogsaa benævnes Katoden) ogsaa er forsynet med en Metalplade, der enten ganske simpelt benævnes »Pladen« eller ogsaa kaldes Anoden.

Endnu større Betydning end »Flemmings Ventil« skulde dog den af Amerikaneren Lee DeForest opfundne saakaldte Tre-Elektrode-Lampe faa. Tre-Elektrode-Lampen adskiller sig fra den Flemmingske Lampe derved, at den er forsynet med endnu en »Elektrode«, det saakaldte Gitter, d. v. s. et Metallegeme af Form som et Gitter, Spiral, Net eller lignende, der er anbragt mellem Lampens Glødetraad og Pladen. Tre-Elektrode-Lampen er den nu saa almindelig kendte Genstand, som kaldes en Radio-Lampe.

Disse Lamper er det, som i saa overvældende Grad har forbedret de Resultater, der kan opnåas ved Radio-Telegrafen, og som har muliggjort nuværende høje Udvikling og store Udbredelse af Radio-Telefonien.

Tre-Elektrode-Lampen benyttes i den moderne Radioteknik som

Generator d. v. s. Frembringer af Svingninger eller Senderlampe,

Detektor d. v. s. som Modtagerlampe og Forstærkerlampe

og alle tre Funktioner udføres paa en saa glimrende Maade, at man med Rette kan regne den lykkelige Dag, hvor Tre-Elektrode-Lampen blev opfundet, for den moderne Radiotekniks Fødselsdag.

Nærværende Artikel, som i store Træk omtaler Radioteknikkens historiske Udvikling, vil blive efterfulgt af andre, der behandler de enkelte Problemer mere detaljeret.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





# VIKINGEN

HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skibskarredere, Foreninger for Officerer og Mandstaber i Handels- og Odelsskibene, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsart, Skibbygning, Handel og Eksportsindustri 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 Export-Industry and The International Seafarers Federation: . . .

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



NO. 10  
1926  
**50 ØRE**

JOURNALISTFORBUNDETS STRAALENDE FYRVÆRKERIFEST  
TIL FORDEL FOR FREGATTEN JYLLAND'S BEVARELSE  
SPÆNDENDE BERETNINGER FRA SØLIVET!  
SELVOPLEVELSER - LIVSSKILDRINGER - NOVELLER

OKTOBER  
3. AARGANG

**50 ØRE**



# SKF

Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F.,

Bredgade 33.

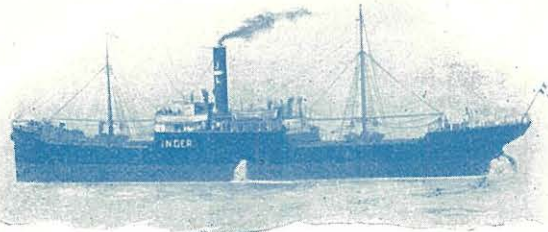
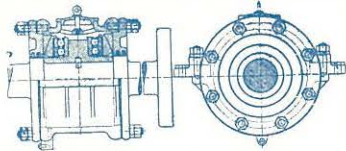
Efter at have savendt Deres S.K.F.-Propellejer til Optagelse af Skruens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tons med 620 HK. Maskine og disse har været i Drift siden Aug. 1923 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paavirkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Ishindringer.-

Med Højsættelse

*J. Lauritzen*

København, den 20 Maj 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



## ROTAN

ROTTERENDE TANDHJULSPUMPE

Specialitet: Oppumpning af Olie, Vejtjære,  
- - Melasse, Saltlage, Øl, Mælk etc. - -

**MYHRWOLD & RASMUSSEN**

INGENIØRER & MASKINFABRIKANTER

M. Ing. F.

VIBEVEJ 5 - KØBENHAVN L. - TELF. TAGA 2030 og C. 7824.

Telf. Her-up 1619  
Værk. Dønnisee  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

## HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 87:2  
Amaliegade 35

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

### „REN SO“

er syrefri og renser ufejlbalrigt.

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN 3.

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

DEN DANSKE AFDELING

TELEF.: 12.267 - 12.432 - 12.732 — TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND CA. 500.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydede Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe. 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlisttilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlisttilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

### A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFOPHANDLER AF STAENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller



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

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: F A C A O

## Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

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

AMALIEGADE 37.

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN B. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/S</sup>

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS

# H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

### JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER <sup>A/S</sup>

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BARENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K



**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-  
Brochurer sendes por-  
to'rit p. Forlangende

**PRAHL & SØLVER**

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i  
Kompasser & Nautiske In-  
strumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonlometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

*Brødre*  *Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Hjerrelingeri

Regnirakker

Rejseartikler

**F. BLOCH'S EFTF.** STAMPESGADE 5  
TELEFON C. 13562

Enerepræsentanter for udenlandske Firmaer i:

**Skibskæder, Ankere, Staalrosser, Skibstilbehør, Rør, Plader & Stænger i Kobber og Messing, Traadvæv etc.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

I N D H O L D

*Forside: Indfesten paa Københavns Ræd. Farvetryk efter Tegning af Christian Bogø.*

*Søens Mænd: Konsul C. P. Lunds interessante Livsskildring.*

*Clipperen »Cully Cark. (Fortsat).*

*Hævneren, Spændende Piratfortælling. (Fortsat).*

*Jatubes' Børn. Skildring fra Neger-slaveriets Tid af Kay Larsen.*

*Sø-Restauratørernes Udstilling.*

*Dan-Moloren.*

*Nyt fra Søen.*

*Nøft-Opgave.*

**Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.**

VIKINGEN koster: Helaar 6 Kr., Halvaar 3 Kr., Kvartal 1,50 Kr.

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 21, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

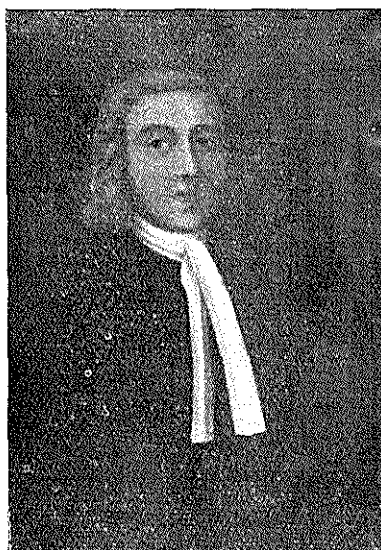
Slotsholmsgade 5.

Tlfgr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

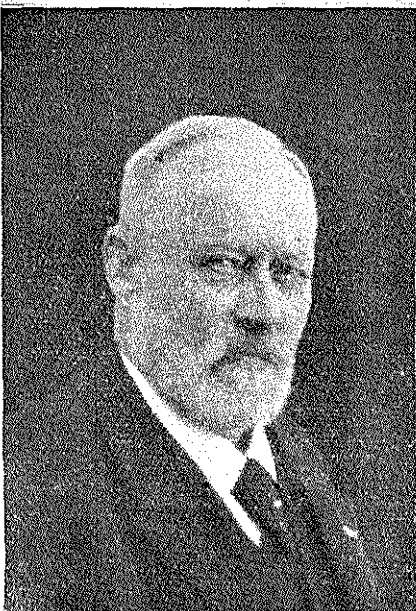
København K.





Den engelske Kaptein Robert, som 1728 strandede med sit Skib paa Bornholm og siden blev gift derovre.

I Midten: Kapt., Konsul C. P. Lund.



Johanne Elisabeth Koefoed, som 1730 ægtede den engelske Kaptein Robert. Hun blev født 1708, og hendes Slægt kan føres tilbage til 1548.

# S ø e n s M æ n d

II

Kaptajn, Konsul C. P. Lund.

Vi bragte for nogen Tid siden under denne Overskrift Etatsraad L. H. Carls Levnedsbeskrivelse. Vi fortsætter Rækken den gang med Kaptajn, Konsul C. P. Lunds egenhændige Livskildring og forudskikker af Hensyn til vore talrige nye Læsere den samme Motivering.

Danmarks Skibsfart og dens Historie hviler paa saa stotte Traditioner som nogen Nations, det er derfor intet Under, vi har Sømandsslægter, der gaar Hundrede Aar tilbage eller mere. I Hytter og Huse langs Danmarks havkransede Kyster staar endnu mangan Morlil og sender Blikket langeligt ud over Havet, spejdende om Sønnen nu kommer forbi med sit Skib eller er paa Hjemvejen.

Hjemvejen! Ja, det er netop det, at Søen, det er Vejen, Sømandens Landevej, den Vej hvor Moderen og Illustrationen følger med Tanken. Og som hun staar der den Dag i Dag, har hun, den gamle Morlils Mor, og hendes Mor for hende, staaet og ventet og spejdet.

Og Tankerne var ens, enten det var Mor eller Mormor, der ventede sin Dreng eller sin Mand.

Saa langt tilbage som Hedenbold, saa langt som Danmarks Historie rækker, har der paa danske Banker og danske Klitter staaet danske Kvinder og stirret ud over Havet, ventende i Taalmod paa den, som var derude. Hun stod der i Solskin og stod der i Regn, som Barn, da hun ventede sin Bror, der var taget til Søs i 13—14 Aars Alderen, som ung Pige eller Hustru, der ventede Matrosen, som skulde hjem og gaa paa Skole, og hun stod der, da Haaret graaned, og ventede paa »Fatter« som Kaptajn paa hans egen Skude.

For det var jo det, som var Matrosens Privilegium: Fra Dreng til Jungmand, fra Jungmand til Letmatros, derefter Matros og helst paa Langfart, saa hjem paa Skolen og ud igen som Styrmand, indtil Chancen kom, at han fik Skib at føre! Senere maaske kunde han gaa

i Land og overføre Erfaringerne fra de oversøiske Pladser til Forretningskontoret.

Og siden hen de mange Aar fulde af Ansvar og Risiko, hvor hver lastet Skude var et Stykke af Danmark i hans Haand! — —

Danmark har haft Hundreder af saadanne Sømandsslægter, der tilførte Folket — eller Nationen, om man vil — et Skare af Mænd, der gennem Prøvelser og Ansvar har faaet Frimandspræget, i Slægt med de gamle Bondesætter og dog saa forskellige fra dem. De har været med til at danne Kærnen i vort Folks Stamme, i Pakt med Fortid og med Fremtid.

Selv om en saadan Gengivelse af Sømandens Liv for fremmede Øjne vilde tage sig om som Gentagelser og Ensformighed, saa var hver Rejse en Indsats af Arbejde, Risiko og Vilje, og oftest en Kamp med Elementer og derfor et Minde værd.

»Vikingen« vil derfor af og til bringe en saadan Sømandens Levnedsbeskrivelse fortalt af ham selv i jævn og bræmfri Ord. Vi føler os i inderligste Kontakt med vore Læsere derved, og den Glæde har vi deraf: Ved at gengive deres Gerning tjener »Vikingen« en god Sag, thi ved Eksemplets Magt vil disse Mænd forlængst udover deres egen Gerning have vist sig som tro Sønner af deres Land.

De følgende Linjer er Konsul Lunds Forklaring og Slægtsdokumentation til de ovenstaaende Billeder.

Min Livsbiografi er skrevet for mine Born og Børnebørn. Jeg har aldrig tænkt mig at samme skulde frem for Offentligheden; men har efter mange Henstillinger fra Redaktør Bogen om end med Betænkkeligheder indvilliget heri. C. P. L.

I Nærheden af Aaret 1728 strandede et engelsk Skib paa Bornholm. Det kom fra England og skulde til Rusland. Skibet blev Vrag, men Føreren, Kaptajn Robert blev reddet, og slog sig ned paa Bornholm.



1730 blev han gift med Johanne Elisabeth Kofoed og døde 1752. Hans Hustru døde 1761, hun blev født 1708, og stammede fra den paa Bornholm kendte Familie Kofoed B., hvis Slægtsregister med Sikkerhed kan føres tilbage til 1548.

Dette Aar blev Peter Kofoed født og døde 1676, han var Ejer af Kofodgaarden i Østermarie Sogn, fra ham stammer Familien Kofoed B.

Denne Gaard har været i Familiens Eje og ræsten uafbrudt gaaet i Arv fra Fader til Søn, lige til nuværende Tid; men blev for nogle Aar siden solgt til en Mand, der ikke hørte til Slægten.

Familien Kofoed A. stammer ogsaa fra Bornholm, og det er sandsynligt, at begge Familieme Kofoed havde fælles Oprindelse, men dette kan for Tiden ikke paavises.

Min Hustru, Olga Christine, født Sørne, stammer fra Familieslægten Kofoed A., der kan føres tilbage til Aaret 1481.

Kaptajn Robert og Johanne Elisabeth Kofoed havde i deres Ægteskab flere Børn, derimellem en Søn ved Navn Poul Robertsen, som i 1756 blev gift med Ingeborg Carlsdatter. De havde en Datter Johanne Elisabeth Robertsen, som blev døbt 1768 og døde 1832.

Hun blev gift 1788 med Skibsfører Mogens Christiansen, der var født i Rønne 17449, og døde i engelsk Fangenskab i Aaret 1807.

De havde flere Børn, derimellem en Søn og en Datter, Ingeborg Kristine Christiansen, som blev døbt 1799, og døde 1840. Hun blev gift med Urmager Peter Jacobsen Rønne, der var født i Rønne og døde 1874.

De havde en Datter Johanne Christine Rønne, født 1834 og døde 1868; denne Datter blev gift med Bagermester Mogens Andersen i Rønne, som døde i Brasilien.

De havde 3 Børn, derimellem Marie Johanne Caroline Andersen, født 1865, der ved Moderens Død blev optaget som Plejedatter af Kgl. Agent Christiansen i Rønne, og blev gift med daværende Dampskibsfører, senere Købmand og Konsul, Laurits Christian Peter Lund i Rønne. De havde 9 Børn, (se min Livsbiografi).

Sønnen af Robert Christiansen, Skibsfører Mogens Christiansen, der døde i engelsk Fangenskab og Johanne Elisabeth Robertsen, blev døbt 1791 og døde 1847, blev gift med Gertrud Kristine Holm, der var født 1802 og døde 1831.

De efterlod dem en Søn og en Datter, Sønnen var født 1828 og blev døbt med Navnet Mogens Christiansen, den senere bekendte Købmand og Skibsreder, Kgl. Agent M. Christiansen paa Bornholm, som 1859 blev gift med Karen Dorteia Christiansen fra Svaneke, født 1830 og døde 1901. Agent Christiansen døde 1916.

De havde ingen Børn, men tog to Plejebørn til sig, Christian Hintze, og Marie Johanne Caroline Andersen, der begge var nær beslægtede med dem.

Marie Johanne Caroline Andersen, der var født 5. Januar 1865 blev gift 25. Januar 1884 paa Plejeforældrenes Sølvbryllupsdag.

Medfølgende 2 Billeder, det ene af Kaptajn Robert, det andet af hans Hustru, Johanne Elisabeth Kofoed, er fotograferet efter to store Malerier, som nu er i min Besiddelse.

Hellerup, 1924.

C. P. Lund.

### Efter Konsul C. P. Lunds Manuskript.

En nulevende dansk Kaptajn og Reder, hvis Bedstemoder fødtes i 1791, og hvis Slægt iøvrigt gaar tilbage til 1548. - Kan der gives et bedre Bevis for, at de rigtige Sømandsslægter har dybe Rødder i det danske Folk? (Red.)

Min Moders Bedstefader var Landmand, hans Navn var Anders Elleby. En Tid boede han i Rønne, der hvor Hotel Phønix nu ligger, senere flyttede han paa Landet. Min Moders Fader var Købmand og Skipper og boede i Rønne. Hans Navn var C. M. Elleby; han var gift to Gange; min Moder var Datter af første Ægteskab.

Min Faders Moder blev født i Hasle i Aaret 1791, den 28. December og stammede fra en Slægt ved Navn Merk.

Hun blev gift første Gang med Købmand Peter Hansen Lund, der var født 1788, blev viet i Hasle Kirke den 10. December 1819 og døde den 2. Oktober 1837, efterladende sig 2 Børn, en Søn og en Datter. 5 Børn var døde under Ægteskabet. Anden Gang blev min Faders Moder gift med Lars Larsen, født i Sandvig 1798. Han var Søn af Borger Lars Nielsen og Hustru Barbara. De boede i Sandvig.

Lars Larsen tog Styrmandseksamen i København, fik Bevis udstedt herfor af Skipper-Lauget i Kjøbenhavn og dateret den 3. Maj 1823. I 1837 blev han antaget som Borger, Skipper og Handlende i Rønne. Lars Larsen blev viet til min Faders Moder den 14. December 1832 og døde d. 4. December 1846. Min Faders Moder døde d. 1. November 1862. I 2det Ægteskab var der ingen Børn.

Min Vugge stod i Rønne. Jeg blev født d. 27. Juni 1855. Min Daabsattest meddeler, at jeg er født d. 28. Juni; dette er en Fejltagelse; jeg blev født Natten mellem d. 27. og 28., men før Kl. 12 Nat.

Min Faders Navn var Hans Christian Lund. Han blev født i Pønne d. 17. Juni 1829. Min Fader var Købmand og Skibsfører, eller som han den Gang blev kaldt Spekulant paa Island.

Om Vinteren købte han Varer for at laste sit Skib

med, om Foraaret sejlede han til København og købte Varer til at komplettere Lasten med, derefter sejlede han til Island, hvor han solgte eller byttede Varerne bort for Uld, Tran, Edderdun m. m., sejlede derefter til København og solgte Lasten.

Min Moder, Christiane Marie Elleby, blev født i Rønne d. 28. Marts 1835. Hun kom fra et godt Hjem.

I 1853 blev hun forlovet med min Fader paa en Køre-tur til Almindingen. Aaret efter blev de gift.

Vi blev 8 Søkende. Moder døde d. 25. Juni 1911. Jeg blev døbt og kom til at hedde Lauritz Christian Peter Lund, men har aldrig benyttet Navnet Lauritz. Som Dreng fik jeg ofte Tilladelse til at rejse til København, naar min Fader om Efteraaret kom tilbage til København. Første Gang var jeg 5 Aar; fra den Tid har jeg mange Minder. Særlig levende staar Alhambra paa Frederiksberg for mig. Udenfor Indgangen gik den Gang Drengene i 14-15 Aars Alderen frem og tilbage i Husar-uniform. Disse Drengbeundrede jeg meget, og tænkte i mit stille Sind: Hvem der kunde opnaa saadan en Stilling. Min første Hjemrejse med min Fader fra København blev meget stormfuld; det blæste en Storm fra Vestkanten. Han paa Eftermiddagen fik vi Rønne i Sigte. Lods kunde vi ikke faa om Bord, ind skulde vi, som Forholdene var, kunde vi ikke seje klar af Land. Min Fader løb da ind uden Lods og alt gik godt. Samme Nat strandede der en engelsk Brig lige ud for Lods-huset i Rønne, og hele Besætningen druknede.

I Skolen hørte jeg ikke til de bedste, hvad Lektierne angik, men udenfor Skolen tror jeg nok, jeg havde Ørd for at være en rask Dreng.

Den Gang var der et stort Skibsbyggeri i Rønne og da jeg var gode Venner med Bygmester Bechs Søner,



med Jagten »Haabet« og afsejlede først i Maj 1869 fra Lønne paa en Tur til Island.

Grunden, hvorfor jeg saa tidlig kom ud at sejle, var min store Lyst til at komme til Søs, og maaske ogsaa den, at vi var blevet mange Søkende, og at mine Forældre vistnok førte Hus lidt over Evne.

Skønt vi var mange Søkende, gik vi dog alle i de bedste Skoler; og iøvrigt deltog vi i de Fornøjelser, som Børn, der kommer fra et godt Hjem, ofte gør Fordring paa.

Paa Turen op til Island, oplevede jeg at se Solen paa Himlen hele Natten.

Da vi kom op under Island efter en stormfuld Rejse, maatte vi efter i nogen Tid at have sejlet imellem Isen, gaa ind til Sejdesfjord, vort første Bestemmelsessted var ellers Vapnefjord, nu begyndte min Fader at handle paa Sejdesfjord. Under mit Ophold paa Sejdesfjord, var jeg paa en Ridetur op i Landet. Den første Del af Vejen var paa en Bjergskraaning, hvor Ridestien var saa smal, at Hesten lige kunde gaa der og alt gik godt. Jeg var ikke fri for at tro om mig selv, at jeg var en helt dygtig Rytter, omsider kom vi ind paa Stykke fladt Land, pludselig satte Hesten Hovedet ned mellem Forbenene og slog Bagbenene op i Luften, med det Resultat, at jeg fløj af Hesten og blev Græsrytter. Da det var sket, stod Hesten ganske stille og saa paa mig, som om den tænkte paa, hvor daarlig en Rytter jeg var. Je gtoog ingen Skade ved Faldet, men passede bedre paa den øvrige Del af Turen, jeg havde her faaet en Lære, som jeg senere i Livet ikke glemte, naar jeg var ude paa Rideture.

Lidt senere satte Isen fra Land, vi sejlede da op paa til Vapnafjord. Efter at Handelen var afsluttet paa Vapnafjord, sejlede vi derpaa op til Siglefjord. Paa Rejsen dertil kom Styrmanden, der havde Eftermiddagsvægten til Køjs, hen paa Eftermiddagen op paa Dækket og sagde, at han havde sovet lidt, men haft en meget ubehagelig Drøm, og vilde tilraade min Fader, at vi satte Kursen hjemad. En Del af de Varer, vi skulde sælge paa Siglefjord, vilde han overtage, Styrmanden var nemlig Købmand og boede i Nexø.

#### *Styrmandens uhyggelige Drøm gaar i Opfyldelse!*

Han havde drømt, at vi vilde forlise og komme til at døje meget ondt. Rejsen blev alligevel fortsat og vi kom vel op til Siglefjord. Efter at vi havde været der en 12 à 14 Dage og blevet klar til at sejle hjem, blæste det, den sidste Nat vi opholdt os der, op til en Generastorm. Fortøjningerne vi havde i Land, store Ankerkæder, sprængtes, og vi drev for begge Ankerne paa Land, men kom ind paa et Sted, hvor der var Sandbund. Skibet huggede stærkt paa Sandbunden, men der blev hurtigt stukket ud paa Kæderne til Ankerne, saaledes at Skibet snart stod fast. Da Morgenen gryede stod der fik jeg Lov til at være om Bord, naar Skibene løb af Stabel; det var noget jeg længe forud glædede mig til.

Om Foraaret og Efteraaret, naar min Fader skulde sejle eller han kom hjem, opholdt jeg mig i min ledige Tid i Baadene, og jeg kunde fra min tidligste Barndom ro og vrikke med en Aare, da jeg blev lidt ældre, kunde jeg ogsaa manøvrere en Baad med Sejl.

#### *Søn Skibsdreng 13 Aar gammel med en Jagt paa Island.*

Da jeg var 13 Aar og 10 Maaneder gammel blev jeg konfirmeret, og forhyret som Dreng med min Fader

en Skønnert ved Navn »Marie« af København nær ved os, men den var kommet ind paa Klippegrund, og blev Vrag med det samme.

Nu var gode Raad dyre, da Vejret bedagede. Under Stormen, havde det været Højvande og vi havde kun nogle faa Fod Vand langs Siden, men Skibet var tæt. Hele Lasten blev i Baade losset i Land, og Ankerne blev sæt ud paa dybt Vand, med ca. 100 Favne Kæde paa hvert Anker, derefter blev der sæt fireskaarne Gier paa Kæderne, og saa mange Islændere, der kunde komme til at arbejde, blev antaget og det lykkedes os efter nogle Dages Arbejde at faa Skibet ud paa dybt Vand igen.

Skibet blev nu undersøgt og tætnet i Naaderne, hvor Værket havde arbejdet sig ud, Lasten blev indtaget igen paa Baad, og da Skibet var nogenlunde tæt, paabegyndte vi Rejsen til København, efter at vi havde faaet det meste af Mandskabet fra Skønnerten »Marie« ombord.

Da vi havde været i Søen nogle Dage og haft lidt stormende Vejr, begyndte Skibet at lække temmelig meget, men vi var nu dobbelt Mandskab, og Lær Skibet som man siger - Sømandssproget paa Pumperne, til vi kom til København. Først i November kom vi til Rønne og riggede Skibet af, og gik i Vinterleje.

Næste Aar, Foraaret 1870, blev jeg forhyret med Barkskibet »Thor« af Rønne, der skulde gaa til Ivigtut i Grønland og laste Kryolit til Philadelphia. Da Skibet blev underkastet en længere Reparation, der forsinkede mere end beregnet, kom vi først fra Rønne den 5. Juni.

Rejsen op til Grønland tog 5 à 6 Uger, der var megen Is det Aar, derfor gik vi indtil Frederikshaab, for at faa Underretning om Isforholdene.

#### *Til Grønlænder-Fest!*

Da Isen vedblev at ligge tæt under Land blev vi her i nogen Tid. En Dag under vort Ophold paa Frederikshaab, havde Grønlænderne fanget en stor Hval, dette var en stor Begivenhed, og hele Kolonien var i Feststemning, alt hvad der hed Kajakker, Konebaade m. m. skulde ud for at hjælpe til med at slæbe Hvalen ind, da Toget hen paa Dagen passerede tæt agter om os, var der en Jubel uden Ende, 2 à 3 Grønlændere sad paa Hvalen, som blev baaret oppe af nogle Konebaade, og skar Spæk ud af Hvalen, der deltes omkring til alle, der var beskæftiget med at bringe Hvalen til Bestemmelsesstedet. Da det blev Fyraften ombord, fik vi alle Lov til at gaa i Land og se paa Herligheden. Da vi kom hen til det Sted, hvor Hvalen var trukket op paa Land, saa meget det lød sig gøre, blev vi ogsaa trakterede med Spæk, jeg spiste et lille Stykke, det smagte bedre end man skulde tro, noget i Lighed med Kærnen af en Kokosnød. Derefter var vi omkring og besøgte Grønlænderne, og fik os en Svingom, hvor der var Ungdom til Stede.

#### *Barker reddes af unge Grønlænderinder! — En Dans som Belønning!*

Efter nogen Tids Forløb gik Isen fra Land, og vi sejlede fra Frederikshaab. Vi naaede da op udenfor Kong-Arsuk, da satte Isen ind paa Land igen, det var ganske stille, saa vi ingen Vegne kunde komme, og Isen nærmede sig hurtigt hen imod os. Da kom der en Konebaad ud, bemandet med 10 à 12 unge Piger. Da de kom langs Siden, spurgte Kaptajnen dem om, hvormeget de vilde have for at bugsere Skibet ind i Haven. Efter



en lang Parlamentering imellem Baadens Besætning, kom der en af Pigerne ombord og forlangte, at Skibets Besætning, naar de fik Skibet i Havn, og det var blevet Aften, skulde komme i Land og danse med dem. Da Besætningen intet havde imod dette Forslag, tog de unge Damer fat og havde snart bragt Skibet i sikker Havn. Kort efter drog Besætningen vel forsynet med Kaffe, Sukker og kondenseret Mælk af Sted til Dansesalen.

En Hytte, halvt over og halvt under Jorden, som Grønlænderne paa den Tid havde deres Boliger Dansesalen var vel 4 Alen lang og 4 Alen bred, men det gik fortræffeligt altsammen. Da vi skulde drikke Kaffe, var der ganske vist intet Bord, men Grønlænderne skød et Par Violinkasser frem paa Gulvet, herom bænkedes vi os saa godt det lod sig gøre, og nød Kaffen.

Hvor længe vi laa ved Kong-Arsuk, husker jeg ikke, men ud derfra kom vi, og havde æter Besvær med Isen. En Nat kom vi saa at sige, uden at vi anede det, ind imellem en Mængde flad Is, hvor vort gode Skib fik slemme Stød, men Skibet var fra ryt af bygget til at sejle paa Grønland med dobbelt Eekledning og en Stævn med Opkløsning og Jernskinner. Først den 7. September kom vi til Ivigtut. Rejser dertil varede 3 Maaneder og 2 Dage fra Ronne. Vi ik hurtig Lasten indtaget og afsejlede til Philadelphia, men alligevel havde vi nogle Danscaftener i Land under Opholdet.

Vi ankom til Philadelphia den 10. Oktober æter en god Rejse. Lossede Lasten hurtigt ud og indtog Petroleumstønderne rullende ned til Skibet oppe fra det Sted, hvor Tønderne blev fyldt, der var lagt to Skinner 16 à 18 Tommer fra hinanden med et jævnt Fald, hvorpaa Tønderne rullede. Enkelte Steder, hvor Banen bøjede, stod der en Mand med en Stok i Haanden, og berørte Tøndens Bund, for at dreje den i den rigtige Retning, det var helt fornøjeligt at se den Mængde Tønder paa Skinnerne, der af sig selv kom rullende ned til Skibet.

Vi afsejlede fra Philadelphia den 24 Oktober og kom til København den 7. December. Paa Hjemturen havde vi et kedeligt Uheld, da vi kom op til Skagen, blæste det en Generalstorm af SSV., vi drejede da til Vinden og holdt gaende udenfor Skagen for klopsrebede Merssejl, det var saa diset, at vi ikke kunde se Skagens Fyr.

#### *Grundstødning paa Skagens Rev!*

Hen paa Natten grundstødte vi paa Skagens Rev. Jeg var paa Kaptajnens Vagt og var til Køjs. Det staaer endnu saa tydeligt for mig, at vor gamle hvideaarede Kaptajn stod udenfor Døren til Lukafet med Underbenklæder og Skjorte paa, og raabte ind til Vagten, der var til Køjs: »Harre Gud, se, syn Jer Horra.« (Bornholmsk Udtryk for Dreng) »skynd Jer at komme paa Dækket.«

Længe varede det ikke før vi var der, Skibet huggede voldsomt i Grunden. Vagten, som var paa Dækket, var oppe og stak Rebene ud af Merssejlene, da samme var udført, blev Sejlene hejs under en lystig Opsang og braset bak, Pumperne blev pejlet, men endnu var Skibet tæt. Efter nogle Minuters Forløb kom Strukkølen op langs Siden, Skibet begyndte da mellem Stødene at glide Agter over, kort efter var vi flod og Skibet var tæt.

Det var i Skumringen vi kom op til Lossepladsen i København, som var anvist os paa Gammelholm, om-

trent der, hvor Bornholmerdamperen nu har Plads. Da vi var fortojede, anmodede Kaptajnen mig om at gaa op til en Kafé lige overfor, hvor vi havde fortojet, for at købe Øl. Da jeg kom ind i Stuen og forlangte Ilvid-øl, sagde Fruen, en ældre Dame til mig: »Hvor kommer Du fra, min Dreng?« Mit Svar: »Fra det Skib, som ligger her udenfor ved Bolværket.« Atter spørger Fruen, »og hvor kommer saa Skibet fra.« »fra Philadelphia med Petroleum.« Da udbrød Fruen, henvendt til sin Mand: »Aa-aa, giv ham en Sød.«

Først nogle Dage efter Jul fik vi Skibet udlosset og afrigget og klar til Vinterleje.

De sidste 8 Dage havde det frosset meget stærkt. Sundet var fyldt med Is, saaledes at Damperen til Malmø ikke kunde udføre Rejsen. Da hele Besætningen var fra Bornholm og gerne vilde hjem, tog vi til Helsingør, Der var en Rende i Isen holdt aaben over til Helsingborg, og derfra med Jernbanen til Ystad.

#### *Post- og Passagerbefordring i gamle Dage.*

»Ornen«, en Dæksbaad eller en lille Jagt, som man nu vil kalde den, havde til den Tid kunnet hente Posten til Bornholm fra Ystad, men vi maatte vente nogle Dage før den kom, og da dette skete, var der saa megen Is, at »Ornen« ikke kunde faa Forbindelse med Land. Da der ved Kaasbjergene var en Strækning, hvor der ingen Ishindring var, maatte vi leje Vogne, og tillige med Posten køre dertil, her blev vi med Baade sat ombord. Da der ikke var Plads i Kahytten eller paa Dækket til saa mange Mennesker, blev vi anvist Plads i Lasten, og her sov vi dejligt til næste Dag den 3. Januar 1871, da vi kom til Ronne.

Den 1. Marts 1871 mønstredes jeg med Barkskipet »Amykos« af Arendal som Jungmand. Dette Skib var kommet ind til Ronne for at afvente til Sundet blev aabent for Sejladsen, den var lastet med Bjælker og skulde gaa til Belfast. Noget efter at jeg var blevet mønstret, sejlede vi fra Ronne og kom vel til Belfast. Efter endt Losning der, blev vi af en Slæbedamper skæbt til Ardossen, hvor vi indtog en Ladning Pigjern til New York. Her traf jeg sammen med en Søn af A. P. Elleby, der boede ved Hovedvagten i Ronne og var en nær Slægtning af mig. Han sejlede som 2. Styrmand med et amerikansk Skib, der kort efter, at jeg havde talt med ham, sporløst forsvandt, man mener, at Skibet, som han var med, blev borte med Mand og Mus.

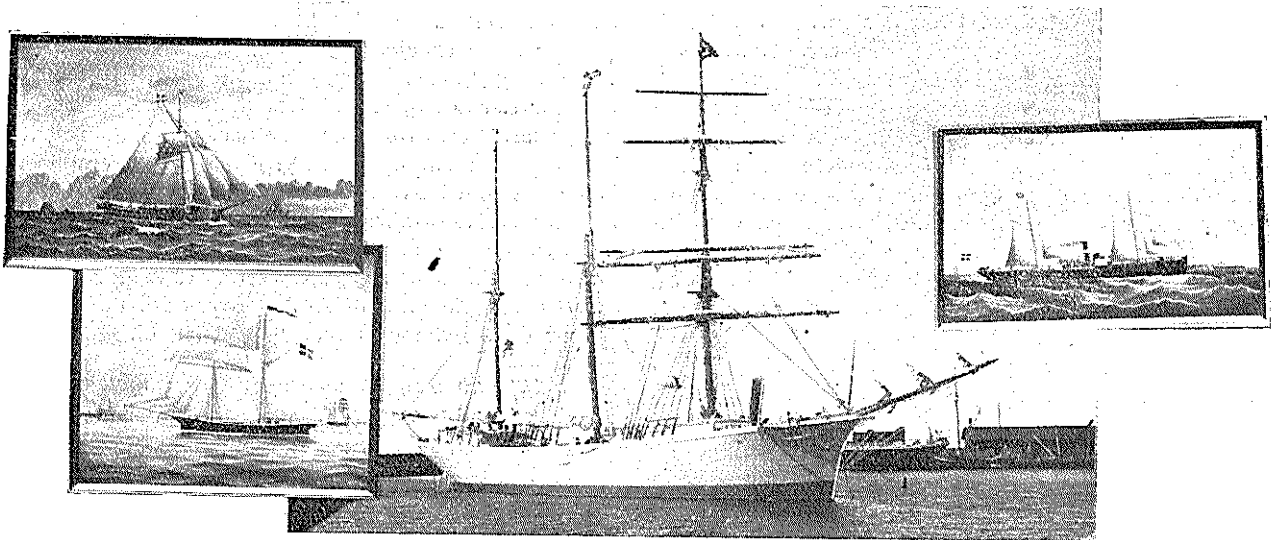
Efter endt Losning i New York indtog vi én Ladning Majs, som vi gik til Gloschester med, derfra gik vi til Cardiff og lastede Jernbaneskiner for New York igen, da det var saa langt hen paa Aaret, sejlede vi mod Azorerne og tog Passaten over imod Vestindien, og derefter op langs Amerikakysten til New York. Efter endt Losning indtog vi Majs og sejlede til Queenstown for Ordre. Denne Tur var en af de værste Stormrejser, jeg har været med til.

Kort efter Nytaar sejlede vi fra New York. En anden nybygget norsk Bark ved Navn »Lindesnæs« sejlede samtidig med os, ogsaa den skulde til Queenstown for Ordre.

#### *Under Orkan.*

Straks efter at vi havde kvitteret Lodsens, begyndte det at blæse en Generalstorm fra Vestkanten. I Løbet af kort Tid blev Søen meget voldsom, jeg har aldrig før eller senere set et saa oprørt Hav. Der var Tae





*Øverst t. v.:* Islandsfareren, Jagten „Haabet“, 25 Kommercelæster; *nederønder:* Skonnerten „Terps chore“; *til højre:* Dampskibet „Bornholm“ og *i Midten:* Tremastet Skonnertbrig „Marie“ i Rønne Havn.

om, at vi skulde dreje til Vinden, men Resultatet blev, at Kaptajnen ikke turde risikere dette. Vi lænsede stadigvæk plat for Vinden, og Søen blev større og større. Vi havde lange Liner fastbundet til en Pose fyldt med Olie slæbende Agter ud, og fra W. C. dryppede der stadig Olie i Vandet. Paa den Maade undgik vi at faa store Søer skyllet over Skibet. Saavidt jeg husker, varede denne Sejlads i 10 à 12 Dage, vi var da kommet ned i Retning af Gibraltar, da der ikke havde været Tale om at styre Kurs, men kun plat for Vejret hele Tiden. Derefter havde vi en lang Rejse op til Queens-town, men kom dog vel frem. Barkskipet »Lindesnæs« hørtes der aldrig noget fra, det forsvandt ganske. I Queenstown fik vi Ordre til at gaa til Waterford for at losse Lasten. Da denne var losset gik vi i Ballast op til Cardiff, der blev jeg afmønstret den 28. Marts 1872, og tog Bolig i Land paa Sømandshjemmet for at søge mig en Hyre paa et engelsk Skib.

#### *Med Rotter paa Brystet!*

Da jeg havde været i Land i 8 Dage, fik jeg Hyre som Letmatros med en engelsk Bark ved Navn »Elizabeth-Chatrine« af Sunderland, der skulde gaa med en Ladning Kul til Alexandria. Om bord i dette Skib var det ikke hyggeligt til at begynde med, der var saa fuldt af Rotter og Væggelus. Ofte naar vi var til Køjs og sov, lagde Rotterne sig paa Brystet af os for at suge Fugtighed fra Aanden. Da Væggelusene altid har været slemme ved mig, sov jeg, naar Forholdene tillod det, oppe paa Dækket i en Baad. Da vi var blevet udløssede i Alexandria, forlangte Besætningen, at der skulde gøres alt, hvad der kunde gøres for at blive fri for disse ubehagelige Gæster. Rotterne blev vi klar af og tildels ogsaa Væggelusene.

#### *Ved Josefs Kornkamre i Ægypten paa de »dresserede« Æsler!*

Under Opholdet i Alexandria var vi 4 af Besætningen, som en Søndag Morgen stod op med Solen og gik i Land og lejede os hver et Æsel for at ride ud til Josefs Kornmagasiner, der efter Sigende ikke laa saa langt borte fra Alexandria. Vi fik Æslerne lejede og begyndte paa Turen, men var ikke kommet ret langt, før Æslerne drejede om og gik tilbage til Udgangspunktet. Vi blev snart klar over, hvad der var i Vejen, vi havde ikke antaget nogen Fører, og Æslerne var dresserede til at gaa tilbage, naar der ingen Fører var med. Vi maatte derfor leje et Æsel til og antage en Fører. Da vi kom ud paa Turen, fortrød vi det heller ikke; den Fører vi havde faaet var flink som saadan, og forklarede os meget, som vi ellers vilde være gaaet Glip af. Da vi naaede til det Sted, hvor det var paastaet, at Magasinerne havde ligget, saa vi store Hvalvinger, og kunde nok se, at der havde været bygget noget, men om det var Ruinerne af Josefs Kornmagasiner var ikke godt at sige, men alligevel sent om Aftenen, da vi kom trætte og mødige tilbage til Alexandria, var vi alle glade ved Turen.

#### *Rotterne udryddes!*

Rotterne, der var ombord, blev vi klar af paa følgende Maaße.

Da vi havde indtaget Ballasten for at sejle til Konstantinøpel for Ordre, blev der i Ballasten lavet 3 Forsænkninger, hvorpaa blev lagt en stor Bunke Brænde, hver af dem blev overhældt med en særlig stærk Gift, og sat Ild til Brændet. Derefter blev alle Nedgange til Lasten tilstoppede og Presenninger lagt over Lugerne. Hele Besætningen sov paa Dækket den Nat. Da vi om Morgenen aabnede Lugerne maatte vi vente en rum Tid, før vi kunde gaa ned i Lasten. Da vi kom derned fandt vi mange døde Rotter over hele Skibet, men flest

# HOTEL DANIA

(forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.

Ny-restaureret, hyggeligt Familienhotel anbefales D'Hrr. Navigatorer.

**Café & Restaurant**

Oscar Nilsson.



liggende op til det Sted, hvor der havde været lagt Brænde og Gift. Saavidt jeg husker, var det over 100 Røtter, vi dræbte paa den Maade.

Da vi kom til Konstantinopel, ankrede vi tæt inde ved Land lige ud for Byen. Her fik vi Ordre til at gaa op til Tanganrock for at laste. Ankommet dertil ankrede vi ca. 3 danske Mil fra Byen, der var ikke dybt Vande, derfor kunde vi ikke komme længere. Lasten var Linsæd og blev bragt ud til os i Lægtene. Da vi paa Hjemturen kom igennem det Asovsk Hav og skulde ind i Sorte-Havet, maatte vi have Lægtene og lægtene, da der ikke var Vande nok for os paa Barren til at komme over. Da vi kom ned i Bosphorus maatte vi ankre paa Asiens Side udenfor en lille Plads, der hed Bajektri, og ligge i Karantæne i noget Tid. Derfra gik vi til Falmonta for Ordre og havde en meget hurtig Rejse dertil. Her fik vi Ordre til Hull, hvor jeg efter Ankomsten mønstredes af. Da der i Hull ingen Hyre var, som jeg syntes om, skiltes jeg fra min Kammerat, Andreas Holm. Vi havde været Skibskammerater ombord i Barkskibene »Thor«, »Amykos« og »Elisabeth-Cathrine«. Han vilde have en kort Tur og derefter hjem for at gaa paa Navigationsskolen. Jeg havde sat mig for, at jeg selv vilde tjene de nødvendige Penge for at tage Styrmandseksamen, og da jeg ikke havde nok hertil, rejste jeg til Cardiff, boede paa Sømandshjemmet, og fik i Løbet af nogle Dage Hyre med Barkskibet »Summerle« af Liverpool, der tidligere havde været Fregatrigget. Den 26. September 1872 mønstredes jeg der ombord. Rejsen gjaldt Callao, og Lasten bestod af Kul. Vi havde en jævn god Rejse til Cap Horn, der fik vi Storm paa Storm og Vinden imod men en skønne Dag var vi »Hornet« passeret og stod op langs Kysten af Syd Amerika og ankom i god Behold til Callao, efter ca. 3 Maaneders Rejse. Her blev vi fortøjede ude paa Reden med Anker ud For og Agter. Lasten blev lossat i Lægtene. Nær ved Siden af os laa et stort amerikansk Skib. Paa den Tid var Hyrerne for Søfolk meget høje i Callao og mange deserterede. Ombord hvor jeg var, var den ingen som tænkte herpaa, men paa Amerikaneren, der laa nær ved Siden af os, var der stor Lyst dertil. Skibets Officerer gik Vagt baade Dag og Nat med ladet Revolver for at passe paa, at ingen deserterede.

#### *Jagt paa Desertører!*

Men en skønne Dag lykkedes det alligevel en Mand at slippe væk fra Skibet.

Vi havde spist til Middag og sad oppe paa Skibets Bak, paa Amerikaneren sad en af Styrmandene paa Gangspillet, der stod paa Bakken, og saa forover. Da kom der en Rønner roende fra Agteren op langs Siden, en Mand af Skibets Besætning sprang i Baaden og Rønnen førte ham bort. Men næsten i samme Øjeblik blev Officererne ombord i Amerikaneren klar over, hvad der var sket og den vagthavende Officer benyttede straks Revolveren, men Kuglerne gik for højt over Baaden, og inden en Baad var gjort klar og bemanded, var Baaden med den Mand, der deserterede, i Sikkerhed.

#### *Kinesernes Slave-Kontrakter!*

I Callao var ingen af Skibets Besætning i Land, efter endt Løsning sejlede vi til en lille Guana Ø, der hed Makabai og laa i Stillehavet. Der var ingen Havn, vi fortøjede paa samme Maade som i Callao og her laa vi i en ca. 4 Maaneder for at indtage Lasten, som blev

transporteret ombord i Skibets egne Baade. Det var Kinesere, der arbejdede i Land. Øen var høj og der var anbragt Render, hvori Guanaen løb ned i Baadene. Der var saa at sige ingen Huse paa Øen. Kun midertidige Barakker, hvor Kineserne boede i, og andre hvor Befalingsmændene opholdt sig. Kineserne blev omtrent behandlet som Slaver, de var i Kina blevet lokkede til at underskrive Kontrakter, der gælder for flere Aar og havde en lille månedlig Løn. Medens vi var der, kom der et Skib bemanded med Kinesere, der skulde arbejde paa Øen, nogle af dem sprang overbord, da det gik op for dem, hvad de havde bundet sig til.

#### *Et Skib med Dannebrog under Gaffelen!*

En Søndag Eftermiddag var jeg i Land. Øen var ikke større end man kunde gaa rundt om den paa ca. en halv Time, men Guana laa meget højt, vistnok 2 à 300 Fod. Lige nede i Jordlaget borede jeg ud i Guana og udtog flere Æg paa Størrelse med et Strudsæg. Det indvendige i Ægget var ganske udtørret, men ellers var Æggene hele. De havde sikkert ligget der i mange Hundrede Aar. Under den Tid vi opholdt os der, kom der en Dag en dansk Brig ind for at laste. Dannebrog vajede under Gaffen; beskrive den Følelse, der overvældede mig ved at se det kære gamle Flag saa langt borte fra Hjemmet, og som jeg ikke havde set i large Tider, kan jeg ikke, men jeg lovede mig selv, at naar jeg atter kom til gamle England, skulde Kursen sættes for Danmark og for Hjemmet. Da vi endelig blev lastede, kom vi ud og fik en lang Hjemrejse. Vi brugte 4 Maaneder dertil, og i al den Tid saa vi ikke Land, før vi var et godt Stykke oppe i den engelske Kanal. Vi skulde til London og ankommet dertil, blev vi afmønstrede.

#### *Hajer paa Landjorden!*

Imellem Besætningen havde vi en Irlænder, han vilde ogsaa rejse hjem. Da vi blev afmønstrede den 16. Oktober 1873 tog han straks op til Jernbanestationen for at løse Billet hjem, men da han var kommet lidt før tidlig, gik han frem og tilbage uden for Stationen, stadig holdende den ene Haand i Yderlommen, hvor han havde sin Portemonnæ. Da fik han Lyst til at ryge, stoppede Piben og tændte den, da han derefter stak sin Haand i Lommen var hans Portemonnæ borte, han havde mistet alt, hvad han havde tjent det sidste Aar.

#### *En Sømand, der sparer sin Hyre!*

Med første Lejlighed rejste jeg til København og derfra til Rønne. Ved Opgørelse af Status, viste det sig, at jeg var Ejer af godt 1400 Rigsdaler.

Efter at jeg havde været hjemme en otte Dages Tid, rejste jeg tilbage til København og begyndte paa Navigationsskolen, for at tage Styrmandseksamen m. m.

Jeg boede i Børsgade hos en ældre Dame, ca. 50 Aar, der var Bornholmer, og godt kendt paa Bornholm. I mine Drengaar boede hun i Damgade i Rønne overfor Asylet, og syede Kasketter, arvede et Beløb efter en Tante, der havde et Pensionat i København, som hun overtog; hun var godt kendt under Navnet Jomfru Thomsen. Da jeg havde boet der i nogle Maaneder, kom bl. a. Grev Ahlefeldt til at bo der, han var Styrmand og ca. 28 à 30 Aar gammel, men havde den Fejl, at han ikke kunde taale at have Penge paa Lommen. Dette vidste vor Værtinde godt, men alligevel blev hun forlovet og nogle Maaneder derefter gift med Grev Ahle-



feldt. Efter at jeg var færdig med Navigationsskolen var jeg borte fra København i 1½ Aar. Paa den Tid havde Grev Ahlefeldt gjort Ende paa hele Formuen og Ejendommen var opløst.

#### *En Forlovelse, en Grevinde og en ødsel Greve!*

Paa den Tid jeg gik paa Navigationsskolen, var der af Bornholmere, som boede hos Grevinden og gik paa Navigationsskolen, Thor Pihl, senere Fører af Postdamperne mellem Rønne og København, P. Andersen, senere Fører af Barkskibet »Ceres« af Rønne, og derefter Købmand i Aakirkeby, og Christian Hintze, der blev Fører af Skonnerbriggen »Tre Søstre« og senere Dampskibsfører. Hintze opnaaede ikke at faa Eksamen i København, han morede sig for meget, og maatte rejse til Bogø eller hvor det var. Han fik der sin Eksamen. At der forefalder mange morsomme Scener, hvor saa mange unge glade Mennesker er samlede, er en selvfølge, men det vilde blive for vidtløftigt at komme nærmere ind herpaa.

#### *Styrmandseksamen!*

Den 3. August 1874 bestod jeg den almindelige Styrmandseksamen i København og erholdt Karakteren 47, Cengang var 48 det meste man kunde opnaa.

Den 31. August 1874 bestod jeg Prøve i Maskinlære og erholdt Karakter 11, det meste man kunde opnaa var 12.

Mine Penge var da opbrugte, men jeg havde i et og alt klaret mig med de Penge, jeg selv havde opsparret. Jeg opholdt mig derefter en Maaned i Rønne, og maatte laane 50 Rigsdaler for at anskaffe nødvendigt Sømandstøj. Den 7. Oktober 1874 mønstredes jeg i København som 2. Styrmand ombord i Barkskibet »Dorthea« af Dragør, Kaptajnen hed I. I. Smidt, og 1. Styrmand hed Klingenberg.

#### *Sømandsovertro!*

Vi afsejlede fra Dragør Red den 3. Oktober til Stockholm med Kullast, gik derfra til Gelle og lastede Trælæst til Newcastle, gik derfra til Hartlepool og lastede Kul for Gøteborg. Til Skærgaarden ankom vi den 30. Januar 1875. Jeg har aldrig været overtroisk, men paa denne Tur hørte jeg tilligemed den øvrige Besætning flere Gange, naar Skibet var i Ballast, ligesom om nogen var nede i Lasten og flyttede om paa den faste Stenballast, vi havde nemlig altid 20 à 30 Tons Sten liggende i Bunden af Skibet, da »Dorthea« var meget rank og ikke kunde ligge tom uden Stivningsballast, hvad det var, blev jeg aldrig klar over, skønt jeg flere Gange undersøgte samme.

Da vi kom til Vinga og skulde have Lods op til Gøteborg, meddelte Lodsens os, at Farvandet var tilfrosset i hele Skærgaarden op til Byen. Vi maatte derfor sege Ankerplads, hvor Skibet kunde ligge til Isen brød op. Lodsens anbefalede os at ligge ved Kense med Ankerne forude og Fortøjninger i Land. Da vi havde fortøjet her for Vinteren, blev hele Mandskabet undtagen 1. Styrmand, 2. Styrmand og en Letmatros afmønstrede. Kaptajnen rejste hjem. Da vi havde ligget her i nogen Tid blev 1. Styrmand syg, saavidt jeg kunde forstaa, var det Tyfus. Han fantaserede meget og indbildte sig, at alle vilde gøre ham Fortræd. Pludselig fandt han paa, at han havde faaet Fnat, smurte sig ind i grøn Sæbe og blev liggende hermed i nogen Tid. 1. Styrmand og jeg delte Kammer sammen, nogen Læge var ikke

til at faa der i Nærheden, tilsidst gik han saa vidt, at jeg ikke turde beholde ham ombord. Jeg lejede derfor en Kæde og kørte med ham over Isen op til Gøteborg og fik ham indlagt paa et Hospital.

#### *Storm og Klipper!*

Først i Marts begyndte Isen ved Kense at bryde, vi fik da en Nat en stærk Storm. Agterfortøjningen sprængtes og »Dorthea« svejede op for Ankerne, men Farvandet var saa smalt, at vi kun havde nogle faa Favne ind til den stejle Klippe, som vel var, var der dybt Vand lige ind til Klippen, saaledes at Skibet ikke rørte ved Bunden. Da Vejret bedagedes, fik vi snart Skibet ind paa sin rette Plads igen. Kort derefter kom vi op til Gøteborg og losserede og indtog Trælæst for Grangemouth.

#### *1ste Styrmand 19 Aar gammel!*

Da 1. Styrmand vedvarende laa syg paa Hospitalet, tilbød Kaptajnen mig hans Plads. Den danske Lov paabød, at man skulde være 21 Aar, før man maatte mønstres som 1. Styrmand, men tillader, naar et dansk Skib laa paa fremmed Havn og manglede 1. Styrmand, da maatte 2d Styrmand indtage 1. Styrmands Plads, indtil Skibet kom til dansk Havn. Paa den Maade blev jeg 1. Styrmand, da jeg godt 19½ Aar gammel. Først et lille Aar derefter kom vi paa dansk Havn, hvor jeg blev afmønstret.

Da jeg var blevet 1. Styrmand med »Dorthea« gik min første Rejse til Grangemouth, hvor vi ankom den 1. Máj 1875, derfra gik Rejsen med Kul til Kronstad, hvor vi lossede Kullene og lastede Trælæst tilbage til Grangemouth, afsejlede atter med Kul herfra den 25. September 1875 til Swinemünde. Fra Swinemünde gik vi i Ballast til Riga og indtog Trælæst til Grangemouth og afsejlede den 28. November 1875.

Vinteren havde da begyndt at sætte ind for fuld Kraft, vi var et af de sidste Sejlskibe, der slap ud fra Riga den Vinter.

Min gamle 1. Styrmand Klingenberg fra »Dorthea« havde i Mellemtiden faaet en engelsk Bark at føre, der sejlede under dansk Flag. Han var i Riga sammen med os, men 6 à 8 Dage tilbage. Inden han blev færdig, lukkede Sejladser for Sejlskibe, saaledes at han maatte overvintre i Riga. Denne Modgang tog han sig saa nær, at han forsøgte paa at skære Halsen over paa sig. En Morgen, da en af de ombordværende kom ned i Kabyten laa han paa Gulvet, svømmende i sit Blod. Da Lægen kom ombord fastslog han, at det Saar, han havde paadraget sig, ikke var livsfarligt, han kom derefter paa Hospitalet og noget senere sendt hjem over Land.

#### *Tallerken-Is!*

Da vi paa Turen fra Riga til Grangemouth var naaet op i Sundet tværs af Hvein, fik vi stille Vejr med haard Frost. Isklatter paa Storrelse af en Desserttallerken ligesom skød op fra Dybet og frøs paa et Øjeblik sammen, saaledes at vi havde Besvær med at gennemsejle Isen. Men paa Eftermiddagen var der flere af de omkring os værende Skibe, der tog Slæbedamper og betalte flere Tusinde Kr. for at blive slæbt ind til Helsingør, Lidt hen paa Aftenen kom der mere Vind, og det lykkedes for os at komme forbi Kronborg, og dermed klar af Isen.

Da vi kom ud af Isen begyndte »Dorthea« at trække



Vand, som tiltog mere og mere, saaledes at vi bestemte os til at gaa ind til Norge for at undersøge Naaderne i Vandlinien. Her viste det sig, at Beget i Naaderne for en Del var borte og Værket paa flere Steder ude, nær. Skaden var ikke større, end at vi selv reparerede samme. Efter nogle Dages Ophold sejlede vi fra Norge, og kom vel til Grangemouth med 10 Januar Maaned 1876. Efter at vi der havde losset, indtog vi Kullast til København. Ankommet dertil fortøjede vi i Pælene under Blaa Pakhus, og laa fortøjet som Pakhus. Hele Mandskabet blev afmønstreret undtagen mig selv, der skulde blive ombord og have Opsyn med Skibet, indtil det blev udlosset.

Her fik jeg rigtig Lejlighed til at hvile ud i Fred og Ro, kun Rotterne var sommetider ubehagelige.

I Marts Maaned 1876 forlod jeg »Dorthea« og henvendte mig derefter i Ministeriet med Anmodning om, at maatte aftjene min Værnepligt. Efter en Maaned Tids Forløb mod jeg Svar, at som Forholdene var, havde de ikke Brug for mig, men maaske at jeg til Efteraaret kunde blive antaget. Da jeg endnu ikke var fyldt 22 Aar, kunde jeg ikke mønstres som 1. Styrmand i Danmark, derfor tog jeg til Falkenberg i Sverige og mønstredes som Styrmand med en dansk Skonnertbrig ved Navn »Peter«, som laa der og manglede Styrmand. Med »Peter« gjorde jeg en Rejse til Granton, Ekkernsund, Hernösand, Københavns Red hvor jeg atter gik i Land og henvendte mig i Ministeriet for at faa min Værnepligt aftjent.

#### *Med »Jylland« paa Vestindien i 1876!*

Den 15. Oktober 1876 blev jeg sendt ombord i Fregatten »Jylland«. Min Stilling der ombord blev Mastemand ved Krydsmasten eller (Mesarmasten blev den maaske kaldt) og Gigroer i Chefens Baad. Nogle Dage efter jeg var kommet der ombord, sejlede vi fra København til en Havn i England, hvor vi indtog Kal, derfra til Cadiz, derfra til Madeira og videre til St. Thomas. Den Tid vi opholdt os i Vestindien, var vi flere Gange ved St. Croix og St. Jan og en Gang en Tur nede i La Gueria i Sydamerika. Julen tilbragte vi St. Thomas. Juleaften var jeg inviteret til Konsul Svendsen, der var Købmand i St. Thomas og som jeg kendte fra Bornholm. Flere af Skibets Officerer var ogsaa inviteret til at tilbringe Juleaften hos Konsulen. Nægte kan jeg ikke, at jeg følte mig lidt generet i min blaa Skjorte.

Paa Hjemturen til København observerede vi et stort amerikansk Skib, der flød paa Lasten, vi passerede tæt forbi den og affyrede nogle Skud, men da der ingen levende syntes at være ombord, fortsatte vi Rejsen.

I den engelske Kanal var vi inde paa Iland Wight og

fik nogle Baade ombord, derfra gik Turen til Københavns Red, hvor »Jylland« kort efter blev afrigget, og jeg forlod sammen den 28. Marts 1877.

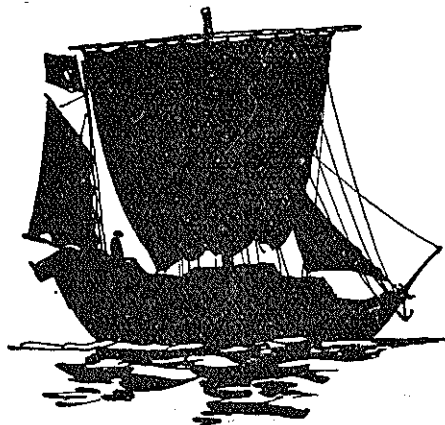
Den 18. Maj 1877 mønstredes jeg som 1. Styrmand ombord i Barkskibet »Thora« af Dragør. Gjorde hermed en Rejse paa Gelle, London, Nedrekalise, Grimsby, København, hvor jeg afmønstreredes den 14. November 1877.

Min Fader havde i Løbet af de forløbne Aar trukket sig tilbage fra Sølivet og var nu Købmand i Ronne, han handlede med Trælast og Brænde og havde et Træskæreri. Paa den Tid jeg kvitterede »Thora« havde min Fader været syg og sengeliggende i nogen Tid. Jeg blev da anmodet om at komme hjem og passe hans Forretning foreløbig. Handelen interesserede mig meget, det gik helt godt for mig hermed, men da min Fader blev rask hen paa Forsommeren i 1878 og da Forretningen ikke kunde bære Udgifterne, ved at have mig hjemme, bestemte jeg mig til at tage til Australien. Min Fader solgte senere Forretningen og blev Havnefoged i Ronne. Han døde 13. Juni 1902.

#### *Paa »Tjans« i det Indre af Australien!*

Jeg rejste derfor til London og mønstredes som Matros i et Skib, der skulde gaa til Sidney. Da vi begyndte denne Rejse, mente jeg at være eneste Skandinaver ombord, men paa Rejsen gik det op for mig, at der var en dansk ombord foruden mig. Hans Navn var Andersen og han hørte hjemme i Taarbæk. Da vi kom til Sidney blev vi enige om, at vi vilde tage op i Landet til Nybyggerne for at se, om der var noget at gøre. Vi tog derfor med Jernbanen saa langt, som vi kunde komme ind i Landet og spadserede derefter til vi kom til det Sted, hvor de sidste Nybyggere havde slaaet sig ned. Dette var lige ved Grænsen, hvor Rødhuderne havde deres Tilhold. Trætte og medige kom vi hertil en Aften, et Værtshus var der og et Gæstgiveri. Vi tog ind paa Gæstgiveriet og blev anvist et Sted, hvor vi kunde sove. Med paa Rejsen havde hver af os kun et uldent Tæppe, vort Gangtøj og nogle Toiletsager samt en Kevolver. Vort Tøj var blevet tilbage i Sidney. Den Smule Penge vi havde, blev anbragt under min Hovedpudd. Da vi vaagnede om Morgenen var vort Gangtøj sprekt rundt paa Gulvet og Revolverne laa midt paa Gulvet. Pengene, som var anbragte under Hovedpuden havde vi beholdt. Kuglerne til Revolverne havde Tyven taget samt forskellige Smaating, vi havde haft i Lommerne. Da vi kom ind i Stuen om Morgenen og fortalte Værten, hvad der var sket, vilde han ikke tro os, han mente, at vi fortalte ham den Historie for at slippe for at betale for Opholdet.

(Fortsættes i næste Nr.)

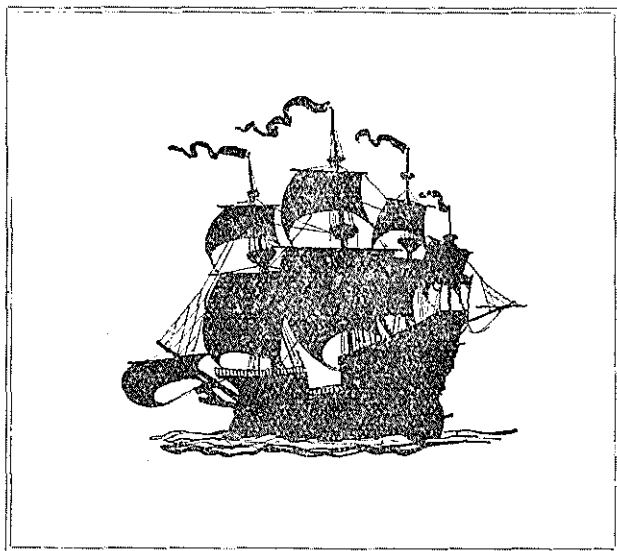




# Hæbneren!

■  
 En spændende  
 Piratfortælling  
 fra de vestindiske  
 Farvande.  
 ■

Fortsat fra sidste Nummer.



Ikke en Mand ombord tvivlede derom fra Montbart og nedefter. Nu havde de haft Tab af Menneskeliv i hver eneste Kamp lige til nu, hvor de kun var to Trediedele af Mandskabet ved Kanonerne. Ligeledes var de nu for faa til Entring af et fjendtligt Skib, og nede i Badskærersens Sygerum laa Folk og døde hvert Øjeblik. Det bedste Vaaben, de endnu havde tilbage, var Skibets Hurtighed.

Ved Daggry var en Topstang rigget op og Stormastens Braser og Vanter reparerede, ligeledes var de mest medtagne Sejl gaaet efter. *The Scourge* var atter søklar og ventede kun paa en forrygende Orkan for at kunne lænse væk.

Efter en anstrengende Nats Arbejde fandt Montbars's Onkel sin Nevø stadig siddende i Kanytten i dybe Tanker foran den med Sølvnagler prydede Mesanmast.

»Se her, Onkel! nu har jeg sat halvtreds til! Der er ingen Tvivl om, at *saa mange* er bleven dræbt. Det er endda lavt bedømt! Hvad mener du? Syvhundrede og seksogtreds!«

Hans Øjne glinsede uhyggeligt som sorte Opaier i Solskin.

»Jeg mener«, svarede Onkelen kort, »at vi hurtigst muligt maa søge ind til Jamaika for at reparere og komplettere Mandskabet.«

Montbars sprang op og gjorde Mine til at ville tage paa Vej, men Onkelen fortsatte uanfægtet:

»Folkene kan ikke mere, Louis. Der findes ikke een Mand ombord, som ikke er saaret enten i denne Kamp eller en tidligere. Og ingen er helt rask. Og de er trætte af at kæmpe. De trænger til Hvile. Stormasten er ganske vist repareret, men den kan gaa overbord i en Storm! Og vi trænger ogsaa til nye Sejl.«

»Jeg er lige glad. Jeg vender ikke Næsen hjemefter, før jeg har naaet mit Maal! Og tvinger I mig, saa sprænger jeg det hele i Luften! Jeg—!«

»Hold saa op, Louis, og vær ikke dumdristig!

Vi kan ikke slaas, uden at vi har Folk nok til at betjene Kanonerne. Og vi er for faa til at modstaa et Angreb, hvis nogen vil entre! Det bedste, vi kan gøre, er at flygte — ikke kæmpe — og helst saa hurtigt som muligt — ind til Jamaika. Giv Folkene Lanclov et Stykke Tid, saa vil de møde friske og kampberedte ombord igen og have slæbt tilstrækkelig af Kammerater med til at fylde Rækkerne ud. Du faar aldrig naaet 1000 Tallet, min Dreng, hvis du ikke følger mit Raad!«

Montbars' Fingre legede aandsfraværende med Sølvømmene. Det var tydeligt, at Tanken om de Tusind Søm opfyldte ham, beherskede ham indtil Vanvid og gjorde enhver anden Tankes Fremtrængen umulig.

»Vi er jo søklar«, svarede han, »saa lad os bare gaa ahead!«

Hans Onkel rystede paa Hovedet, og i det samme aabnedes Døren af Styrmanden, der fulgtes af Kvartermester, Overkanoneren, Baadsmanden og Sejlmageren. Den olivenagtige Farve i Montbars' Ansigt, der sjældent skiftede, fik et rødligt Skær, medens smaa Lyn skød frem fra hans Øjne.

»Hvad betyder dette?« raabte han og sprang op.

Baadsmanden og Sejlmageren trak sig forsigtigt tilbage til Baggrunden, men Styrmanden, der uden at ville holde med Folkene, dog maatte give dem Ret, veg ikke Pladsen. Med Haanden tørrede han sig forlegent over Panden og sendte Onkelen et Blik for at undersøge, om Sagen var bleven forbedret, og vinkede saa sine to Forbundsfæller fremefter igen, og nu stod alle fire langs den ene Side af Bordet. Deres Chef sad paa den anden iøvrigt og nervøst optaget af Sølvømmene, som han stillede paa Hovedet i Række og Geled, medens hans Blik med et hvast Udtryk hvilede paa de andre. En trykkende Tavshed hvilede over Kanytten, saa tog endelig Styrmanden Ordet og sagde:

»Fra For til Agter, er der ikke een Mand und-



tagen lige Dem selv, som ikke har været saaret eller i Øjeblikket lider under en eller anden Ska-vank.«

»Er det min Fejl, Styrmand? Har jeg ikke selv været i Spidsen hele Tiden?«

»Meget vel! Det er heller ikke det, jeg — vi — er kommen for at klage over,« svarede Styrmanden og slog et Kors for sig. »Jeg er kun kommen for at sige Sandheden. Mange af dem er ude af Stand til at bære Vaaben, og Resten er led og ked af at slaas. Vi var Hundrede, der har fulgt Skibet fra Frankrig, og nu er vi syvogfyrrer tilbage, og nogle af dem lever endda ikke Dagen over. Vi vil ikke slaas mere i denne Omgang! Hør her! Af de syvogfyrrer er de elleve paa Lazarettet, og Lægen siger, at de gaar Kaput alle sammen. Benton og Renfren har begge mistet et Ben. Bollamy's højre Arm blev sat af ved Albuen. Det giver tre og tredive hvoraf Halvdelen kun er til Fiskeføde, og med den Besætning kan vi ikke manøvrere Skibet, ikke betjene Kanonerne eller sætte og bjerge Sejl. Jeg har her talt for dem alle, selv med Mandat fra de Syge i Køjerne.«

Han standsede. Og det var øjensynligt, det havde kostet ham store Anstrengelser, at naa saa vidt. Og en Ting til, vidste han, at han her i denne Situation Ansigt til Ansigt med Montbars, hvert Øjeblik kunde risikere sit Liv.

»I raaber paa at komme iland! Ja, for at drikke og fylde Jeres Bug, ligesom Svin!« skreg Montbars ham til Svar. »Og for at komme til at doble og gaa paa Tøsejagt! Drukkenskab og Doverskab og Kødets og Djævelens Lyst, er det, som har besat Jer!«

Montbars' Stemme sank ned til en Hvisken, mens han stillede Sømmene op i en Cirkel.

»Maaske har De Ret,« svarede Styrmanden uforknyt. »Vi har heller ikke andet at gøre, saalænge Skibet ligger krænget over for Kølhaling. Men naar det er besørget og Besætningen fuldtallig, saa er vi ogsaa klar til at stikke tilsøs igen og ta' et Snuftag!«

Montbars strøg med en Haandbevægelse Sømmene sammen i en Bunke, saa tog han dem op i Haanden, hældte dem i Æsken og smækkede Laaget i.

»Well, saa gaar vi til Jamaica,« svarede han. »Gud give, jeg dér er heldig og kan finde hundrede Mand, saa jeg kan sende Jer halvtreds Mand, der er trætte af at slaas, iland med det samme!«

Onkelen trak Vejret leitere, han tænkte paa den reparerede Stormast, som trods Reparationen ikke var meget værd. Audiensen var forbi, et kort og knapt tilmaalt Nik fra Montbars satte Punktum for al videre Diskussion.

»The Scourge« laa med Kurs sydover. Caymans, hvor store Krokodiller boltret sig i salt-holdige Indsøer, blev passeret, med Kurs efter Caymann Brac, mellem Store og Lille Cayman. Montbars opholdt sig nu til Stadighed paa Poopen vandrende frem og tilbage, Vagt ind og Vagt ud uden det mindste Tegn til Træthed og med et vagtsomt Øje overalt. Kun Mandskabet lod han,

som om han ikke saa, for ham var de nu kun Luft. Folkene til Gengæld, de stirrede med tilfredse Øjekast op mod ham og glædede sig til Jamaica, hvor Live var let og Vin og Favntag lette at erhverve. Og Arbejdet gik let for Haanden, den reparerede Stormast blev halet og støttet og Ræer braset, saa det sang og spillede i Tougværket.

Saa ved Middagstid gjaldede et Raab fra Ud-kiggen i Mastekurven ned over Dækket:

»Sejler i sigte! Et Sejl i Læ!«

Og lidt efter:

»Sejler i sigte. Et Sejl til Luv!«

Faa Minutter efter raabte atter Ud-kiggen:

»To Sejlere i Læ, og et om Styrbords Bov! — — To Sejlere om Bagbords Bov!«

Montbars stod paa Poopen med Kikkerten for Øjet. Der var ingen Tvivl mulig. Sejlene kom op over Horizonten, flere og flere, tilsidst Skrogene, og alle havde de Kors ned efter »The Scourge«. Fra to Sider kom de duvende ned mod Montbars' Skib med Vinden ret agter ind og for fuldt Pres i alle Klude.

Nu var der tre i Læ og tre til Luvart, en hel Flotille. Ingen behøvede at tvivle om, at Skibene var spanske, og at det hele var en formelig Klappjagt paa »The Scourge«. Vinden friskede op og Skummet stod om Boven, som Fraaden fra Halsene paa et Kobbelt Hunde. »The Scourge« skød god Far, men det blev hurtigt klart, at den ikke vilde kunne løbe fra Forfølgerne inden Solnedgang. Stormasten svajede allerede betænkeligt under det stærke Pres af Sejl, og Topsejl saavel som de øvrige mere eller mindre sammenflikkede Sejl trak ikke, som de skulde.

»I var for trætte til at slaas, hvad!« raabte Montbars med skingrende Stemme. »Vil I maaske nu, naar det gælder at redde Livet!«

Situationen var alvorlig. Jamaica laa langt borte, og de selv befandt sig nærmest som en Hare, der jages paa aaben Plæne af et Kobbelt Hunde. For Montbars indeholdt Sagen kun et Moment, og det var den usvigelige Sikkerhed han nu havde for at kunne faa dræbt nogle Spaniere. Hans egen Skæbne eller Folkenes bekymrede ham intet, og det var med et frydefuldt fanatisk Glimt i Øjnene, han saa Fjendens Skibe komme nærmere og nærmere.

Alle andre ombord tog Situationen som den Katastrofe, den var. De var fanget, og nu var der kun een Vej ud af det, og det var Døden.

At de kæmpende var det letteste, og kun et Mirakel vilde kunne redde dem. Og at Spanierne bogstavelig talt vilde flaa dem levende, hvis de kunde komme dertil eller maaske finde paa noget endnu mere nederdrægtigt, det var ganske givet. Alligevel var der ingen Krystere imellem dem, Kampglæden sprang pludselig frem af deres Øjne som Gnister, og de gjorde omhyggeligt Forberedelse til at sælge deres Liv saa dyrt som muligt. Det var en tapper Besætning under en daarlig Leder, som nu ombord paa et Skib med en vaklende og sammensplejset Rigning saa Fjenden avancere mere og mere.



Onkelen betragtede med et meget sigende Blik Montbars Nagler og erindrede pludselig, hvor faa der endnu manglede i Tusindtallet. To Hundrede og fireogtredive! Og de selv var godt fyrrer! Der skulde altsaa mindst falde seks Fjender for hver een af deres, før Tallet var fuldt! Det var ikke et lille Forlangende, selv om ogsaa de alle var tapre Karle. Hans Ansigt fortrak sig i alvorlige Folder — dette var altsaa Rejsens Ende!

De spanske Galleoner kom op, spraglede i Farver og Guld og med Bovvandet brusende i Kaskader. Det saa ud til at være Skibe bygget med Hurtighed for Øje og alle var de godt bestykkede. Nu var der seks inde paa Livet af dem og et Syvende løftede sine Sejl over Horizonten. »The Scourge« holdt nu Kurs med Stævnen lige ret ind i den Vinkel, der darnedes af Forfølgerens Kurs, disse kunde saa gøre eet af to, enten forsøge paa at skyde »The Scourge« isænk eller borde den. Det var et Spørgsmaal, om de ønskede at tage en personlig Hævn over Piraterne eller blot ønskede at udrydde dem. Det vilde ikke blive nogen Søkamp men slet og ret Slagteri. Udrydderen, Hævneren skulde selv faa Hævnen at smage!

Den reparerede Stormast klagede sig i høje Toner, Barduner og Vanter var ved Mastens Bevægelser strakt og strakt, saa de nu stod i Buer, slække og slappede. At sætte flere Sejl var umuligt, Rigningen vilde ikke kunde bære dem.

Folkene stod parat ved Kanonerne og ventede — De havde forøvrigt en Fordel, de var Søfolk og Soldater. Hver Mand forstod at slaas. De havde taget Sko og Strømper af, og hver Mand havde rigelig Forsyning i Bæltet af Pistoler og Knive og Muskedonnere over Skulderen.

Nu glimtede smaa Flamme fra Boven paa det forreste fjendtlige Skib, et hvidt Pust af Røg, hvorefter fulgte Knaldet af Skudet, og en Kanonkugle slog ned et Stykke Agterude.

Galleonerne om Læ svarede, og Kuglen tog Søen lige for Boven af »The Scourge«. Men fra nu af tav deres Kanoner, skønt Montbart lod sine spille. Galleonerne lod strække alt, hvad strækkes kunde og lod de efterfølgende vinde op. Der var nu otte Skibe fremme, og Hensigten var tydelig nok. Naar de nu havde »The Scourge« indenfor Skudvidde og vidste, den var stækket som en Fugl, saa gjaldt det blot om at indeslutte den og holde den fast, til de alle var paa Højde med den. De havde jo Dagen for sig!

De forreste Galleoner laa nu godt forude, og de sidste, som var kommen op nærmede sig under et vældigt Pres af Sejl. De midterste havde braset Bak og laa nu og ventede paa at se, hvad Montbars vilde foretage sig, indlede Kampen eller vende. Men i ethvert Tilfælde havde de alle Fordæle og kunde tvinge »The Scourge«, som de vilde. Otte Galleoner, firehundrede Kanoner mod fyrretyve! Tyve Mand mod een!

Bum! Bum! »The Scourge« aabnede Ilden fra begge Bredsider. Tre Mand ved hver Kanon arbejdede under et Pres og Højtryk i Stedet for de fem, som hørte til, og maatte saa endda gaa

fra Kanon til Kanon, fordi Lagene skulde gives i Sektionsvis. Et Øjeblik laa den gemt i sin egen Kanonrøg, men næppe var denne gledet bort, før Spanierne aabnede Ilden. »The Scourge« gik over Stag i en Regn af Jern og Kugler og en Taage af Krudtrøg, men Galleonerne holdt ned mod den, og dog saaledes at Kredsen fra alle Sider snævrede samlet til Luv og til Læ, til Styrbord og Bagbord om Før og om Agter.

Den var som en saaret Bjørn, der angribes af Jagthunde, en værdig Modstander til hver enkelt, og dog nu kæmpende med samme Tapperhed mod dem alle.

I tre Timer holdt Galleonerne sig paa Skudvidde og sendte den ene Ladning Skrae efter den anden i »The Scourge«s Rig. Den svajende Stormast gennemhullede af en Regn af Kugler, og det tiloversblevne Sejldug i Rigningen var Hul paa Hul. Klyverbom og Latinersejlets Raa paa Mesanmasten var skudt ned, men stadig viste »The Scourge« Tænder og bed fra sig med Resten af de Folk, der endnu kunde staa oprejst. Skinslægen havde givet op. De Saarede laa i Klump sammen med de Døde paa Dækket, hvis Planker var gennempløjet af Kugler og gennemtrukket af Blod. Kvartermesteren laa med oprevet Mave, hvorfra Tarmene væltede ud, og Over-Kanonerens hovedløse Legeme laa blodløst og udstrakt henover en væltet Kanonlavet. Montbars Onkel var haardt saaret af Musketkugler fra Mærset af en af de fjendtlige Galleoner, og Montbars selv, som for første Gang saa sin Stjerne dale, var saaret af en Haandfuld Spinter, der var trængt ind i hans ene Knæ, saa han næppe kunde flytte Benet.

»The Scourge«s Skrog under Vandlinjen var trods Kugleregnet, som havde fejlet gennem Banjer og Mellemdæk, endnu urørt. Og heldigvis var Søen forholdsvis rolig, saa de Skud, den havde faaet lige over Vandlinjen, ikke betød nogen overhængende Fare. Alligevel gjorde ingen af Galleonerne Mine til at ville sænke den. Det var altsaa deres Mening først at »trække alle Tænderne ud« og derpaa tvinge den til Overgivelse, for at man saa kunde gaa saa meget haardere frem mod de faa Overlevende. Og saaledes fortsatte de otte, i et Kreds udenom den ene jagede, stadig fyrende Bredsidens af mod den, medens der fra deres Maskekurve kom en Regn af Musketkugler. Af og til standsede Skydningen af sig selv, naar Krudtrøgen, der drev som tyk Taage henover Havfladen, forhindrede ordentligt Sigte. Ovenover Røgen skimtedes da kun Piratens gennemhullede fleur-de-lys, og under saadanne Ophold fik Kanonerne Tid til at afkøles, saa de kunde blive rensset for Slam.

Men heller ikke Galleonerne var uskadte. Ogsaa Piratens Skud havde »fundet hjem«. En af dem var skudt i Brand, en havde mistet Formasten, en anden Mesanmasten. Flere Sæder var Skanseklædninger og andet Opstaaende skudt ned, saa Reparation var umulig, og Spanierne overfyldte Sygestuer kunde nok fortælle, hvor Piratens Tænder havde bidt.



»Havde vi blot een af dem for os selv,« raabte Montbars til Onkelen, der støttede sig til Pocpens øverste Skanseklædning, »eller om blot een af de Krystere vilde entre!«

»De gør de sikkert, og det inden ret længe. Jagten er forbi, saasart de mærker, vi ikke kan bide fra os mere. Men vi skal give dem en ordentlig Velkomst!«

Vinden var faldet noget, atter tordnede Kanonerne, og atter blev Røgen hængende omkring »The Scourge«. Langsomt løftede Røgtæppet sig og aabenbarede den sønderskudte Poop for Beskuerne. De gyldne Figurer og Ornamenter var skudt væk, Ruderne i de store Gallions-Vinduer knust alle som eet og splintret Træværk saaes overalt. Et svagt Slør af Damp fra Havfladen steg op i Eftermiddagens lange Skygger for ligesom at skjule noget af Eerligheden. Kun seks af Kanonerne pipede endnu en spinkel Protest mod de spanske Salvers tordenlignende Brøl. Piraterne, nøgne til Bæltstedet, og helt overstærkede af Blod og sværdede af Krudtrøg og Slam, eller med Bind om Hoved og Arm, hvorfra Blodet drev, kæmpede som dødsdømte mekanisk den sidste haabløse Kamp, der kom som en hævnende Straf for deres Ugerninger. Men tapre og uforfærdede var de og vilde kæmpe til de faldt.

Pludselig bøjede Onkelen, der bøjjet frem over Rælingen havde stirret ud gennem de drivende Krudtskyer:

»Se dér! Nu kommer de alligevel tilsidst!«

Fra hver af Galleonerne var to Chalupper sat i Vandet. Nu kom de drevet af faste Aaretag med samme Maal ned mod »The Scourge«, fra hvilken man tydeligt kunde skelne Entringsmandskabet ved Siden af Roerne. Her kom de, ikke mindre end tohundrede friske velbevæbnede Krigere med en Haandfuld slagne og saarede Pirater. Montbars' Øjne skinnede og hans Stemme skar gennem Raabene nede paa Dækket:

»Kom her op paa Skansen hos mig, Gutter! Vi vil møde dem her, Staal mod Staal, de Hunde! Kom her op, og vi skal vise Dem, hvordan Franskmænd dør!«

Han stillede sig i en udfordrende og æggençe Stilling med Hænderne knyttede mod Fjenden. Den sorte Vest sluttede stramt om hans Figur, og med den blodige Bandage om Knæet lignede han en Ridder af den berømte Høsebaandsorden.

Og Folkene fulgte hans Opfordring og kom op paa Poopen, hver af dem var bevæbnet med sit særlige Vaaben, Kniv, Økse, Huggert eller Sabel og langløbende perlemorsbeslaaede Pistoler.

Og dér stod de i en Halvcirkel omkring Mesanmasten med Front mod Spanierne, da disse under høje Kampskrig entrede over Rælingen forude og langs Siderne. Men Skrigene tabte betydligt Kraft, da Angriberne fik Øje paa den tapre Skare omkring Mesanmasten, en Skare Taaber, der ikke kendte Frygt selv med Døden for Øje.

Pistoler og Musketer knaldede, Mænd faldt jamrende af deres Saar, Førernes Raab gjaldede

og Kampen var i fuld Gang. En bugtende, bøjgende Masse af Kroppe, der snart snævrededes ind som en Ring omkring Masten, snart udvidedes og slappedes. Slag af Vaaben, Raab, Eder, Klang af Staal, Fødders Trampen og det dumpe Bumb af Faldne var Lyde, der ustandseligt blandedes. Det var blodig Nærkamp, hvor selv Vaaben ikke længere kunde bruges, men hvor de bare Næver og Kværketag maatte bane Vejen for det sidste Stød.

En særlig bevæbnet Klynge kæmpede dér, hvor Montbars stod, og søgte at bane sig Vej ind til ham. Hans olivenfarvede Hud, havde nu faaet et hvidligt Skær og Blodet drev over hans Ansigt. Med Ryggen mod Mesanmasten kæmpede han endnu tappert med en egen nervøs Energi. Foran hans Fødder laa Onkelen med gennemskudt Hovede.

Det glimtede i Luften af krydsende Klinger. Et Udfald og en Parade — og er Skikkelse styrtede foran ham. To nye Angribere sprang frem, og med dem begge optog han Kampen paa een Gang. Paa den ene sprættede han Armen op, den anden fik Kaarden gennem Halsen.

Hans Folk faldt kæmpende omkring ham, en efter en. Endnu paa Albuen eller Knæene brugte de deres Vaaben uden at bede om Naade, indtil de fik Naadestødet af rasende Spaniere.

Saa fløj et Reb op gennem Luften og slog i en Bue omkring Masten. Atter og atter gentog det sig, indtil Montbars hjælpeløs og ubesejret var lænket til sin egen Mesanmast. Og stadig brændte den samme luende Ild i hans Blik.

En Spanier traadte frem, og med et hoverende onskabsfyldt Grin lod han en blodig Piskesnært suse ned over den Fangnes Ansigt. En rød hoven Stribe kom tilsyne i et Ansigt, hvis Muskler og Minespil forlængst var stivnet.

»Se saa, Hr. Hævner! Saa fik vi dig tilsidst! Nu kommer Hævnen over dig, Montbars; Tomme for Tomme, skal du pines ihjel! — Vi skal skrive en Krønike om dig, du Blodhund, og den skal indbindes i dit eget Skind! Det sidste Kapitel skal handle om din Tilfangetagelse og Torturen, der skal faa dig til at trygle om Naade. Og saa skal vi sende den til Kongen tilligemed dit Hoved vel præpareret i Salver og Krydderier. Det, lover vi dig, ihvert Fald ikke at flaa Skindet af, for saa spolerer vi det jo som Erindring. Og naar vi nu gaar i Gang med at flaa dig, skal vi nok sørge for at faa et ordentlig Stykke Skind til Bogbind ud af det! Vi begynder langsomt og omhyggeligt med at løsne Skindet ved Skuldrene og saa gaar vi videre — —!«

»Det vil blive en sjælden Art Læsning for Jer Spaniere,« svarede Montbars koldblodigt og med snerrende Haan i Stemmen. »Hvis I blot vil holde Jer til Sandheden, skal jeg ikke forlange bedre Eftermæle. Og hvis I lyver mig noget paa, skal mit Skind krympe sig i Furer og Folder og grine til hver en elendig Spanier, som tager Bogen i sin Haand.«

Og lidt efter fortsatte han:

»Nede i min Kahyt kan I paa denne Mast læse



Tallet paa mine Triumfer. I Dag har I otte Skibsladninger Menneskekvæg tilsammen slaaet fyrretyve af mine Folk til Plukfisk, og jeg tænker vi har naaet ligesaa meget. Men nedenunder sidder der nu en Sølvnagle for hver spansk Sjæl, som pines i sit velfortjente Helvede! I kan godt gaa nærmere og betragte dem, hele Registret, de er der alle, fra eet til syv Hundrede og seksoghalvfjers. Træd blot nærmere min tapre Sejrhæder!»

Han sendte en haanlig Latter over mod Spanien, men Ordene blev ikke raabt, snarere hvisket frem og med en saadan Uhygge, at Spanierens Svar kvaltes i hans Strube:

»Tag ham nedenunder,« beordrede han. »Vi vil lade Kaptajnernes Raad bestemme hans Skæbne. Hvis der er andre af disse Slyngler, som endnu ikke helt er kreperede, saa saml dem sammen og bind dem! Ned i Forrummet med dem! Kast Resten overbord! Hagerne har allerede lugtet deres Kadavere. Hold Montbars godt lænket, til vi faar Brug for ham!«

Men udover Montbars fandtes ingen ilive, ihvert Fald ikke saa meget, saa de spanske Læger mente, de kunde anvendes oprejst som Skydeskive. De havde alle som een fundet deres Død, som de ønskede den, Ansigt til Ansigt med den hævnende Sværm og med deres Vaaben blodige fra Fjendernes Blod, tapre Fyre til det sidste Tag.

Da Montbars endelig kom for Officerernes Raad, havde han med en Kraftanstrengelse fuldstændig taget sig sammen. Smerten i det saarede Ben betvang han saa helt, at hans Gang intet røbede om hans Lidelser, men var den samme stolte og ukuelige som før.

Tredive Kaptajner og andre Officerer dannede et Raad, der skulde afsige Dommen over ham og exekvere samme. De havde valgt hans egen Kahyt til Retslokale. Det sorte Flag med dets enkle »fleur-de-lys« var strøget og deres eget hejst i Stedet. Beretningen om Montbars Bedrifter havde i den Grad opkræmmet Sindene i Spanien, at Kong Philip havde udsat en Belønning paa hans Hoved og forlangt, at der blev statueret et Eksempel. Intet Under derfor at den hele Flaade brændte af Begærlighed efter at faa Ram paa ham. Og for en Gangs Skyld var det Mening for Alvor at statuere et Eksempel, der kunde lade det stakkels rige og forfulgte Spanien vise, hvorledes man straffede den Slags. Hvis Dommen lød paa, at Misdæderen skulde levende flaaes, saa var det Hensigten at lade Flaningen foregaa offentlig paa Torvet i Havana, efter at Fangen i nogen Tid havde været udstillet i Gabestok og ved sin Nærværelse hædret de Kaptajner, som havde fanget ham. Og Kaptajnerne havde ikke i Sinde at lade dette gaa fra sig. Montbars selv kendte ikke noget til Ediktet, der paabød Flaaning, og Saaret i hans Ben var af Badskeererne erklæret ufarligt, saa han skulde nok kunne taale at opbevares til Højtideligheden.

De fleste af de Tredive tilhørte den højere spanske Adel, Caballeros, og deres Stolthed var bleven sat paa en haard Prøve, da de fik Syn for Sagen med de syv Hundrede Sølvnagler, der sno-

snoede sig i Ringe omkring Mesanmasten. De vidste, hvad Naglerne betød, een for hver Spanier sendt i Døden af Montbars, og mellem dem nogle af Spaniens bedste Folk af Hidalgloblod. Og ombord i »The Scourge«, Skibet, der nu endelig var bleven erobret, trængtes Soldater og Søfolk for at faa et Glimt af den berømte Misdæder at se, eller juble over Sejren.

Raadet var sat, og Montbart stod mellem sine Bevogtere ved Bordet i Kahytten. Rundt omkring var Mærker af Kugler, der havde splintret Skibside og Garnering og var gaaet gennem Panelet paa den modsatte Side i Kahytten. Alt var Uorden og Ødelæggelse. I Vest sank Solen og sendte brede Bundter af Straaler gennem de sønderkudte Vinduer og Hullerne, hvor Træfferne var gaaet igennem. De sendte et luerødt Skær henover de blanke Sølvnagler i Masten og gav sylepisce Glimt i Naglerne, som laa paa Bordet — urørte af Kampens Tummel. En af Raadet havde fundet Æsken, og en anden havde talt de til overs blevne.

»Jeg frygter for, at din Plan er mislykkedes, du franske Hund,« sagde den ældste Officer, som ledede Forhandlingerne og nu havde rejst sig med Ansigtet mod Montbars. »Du kommer aldrig mere til at fæstne en eneste Nagle mere i den Mast! Svar, du Køter, har du noget som helst at sige til dit Forsvar?«

»Meget lidt, som kan interessere Dem, mine Herrer, frygter jeg,« svarede Montbars. »Er det tilladt at gøre et Spørgsmaal?«

Intet Svar paafulgte Alle i Kahytten betragtede ham med onskabsfulde, hadefulde Øjne.

»Jeg har kun een Ting at spørge om,« fortsatte Montbars uanfægtet. »Det er ikke nogen Bøn, det er en Handel. For det er jo afgjort, at I ønsker at dræbe mig, og jeg er tilfreds, hvor og naar som helst det bliver.«

»Virkelig?« udbrød den af Officererne, som sad med de til overs blevne Nagler i sin Haand. »Er du virkelig tilfreds, selv om du ikke har naaet at dræbe disse i Masten?«

Montbars trak paa Skuldrene.

»Det har Skæbnen bestemt og ikke jeg. Men her er mit Forslag. Der er jo meget Bytte her ombord, som de Herrer vel nok har hørt allerede. — Men alligevel har man ikke fundet en Tyvendel endnu. Selvfølgelig har jeg brugt en Masse af det, jeg har erobret, sammen med Venner Land. Det var den Del, jeg havde sammen med dem. Men min egen personlige Andel tilligemed min Onkels, sjældne Smykker, Guldløse, Diamanter, Rubiner; Ferler og den Slags, ja det er jo gemt paa et Sted saa vanskeligt at finde, at selv om de Herrer lod Skibet hugge op, Planke for Planke, saa vilde man aldrig finde det. Jeg ønsker ikke at ophidse de Herrer ved at opremse fra hvilke Skibe, det er taget, ej heller fra hvem, men det maa være dem nok, naar jeg siger, at der er for over ottehundrede Tusinde engelske Kroner. Jeg havde jo tænkt at tage det med til Frankrig, naar jeg vendte hjem, men nu har jeg jo ikke langt igen! Synes De ikke, mine Herrer, at



det egentlig er Synd, disse Kostbarheder skal gaa til Bunds, som de jo sandsynligvis vil gøre, da jeg ikke faar Anledning til at vise, hvor de er?»

Under hans Tale havde Ansigtsudtrykkene skiftet hos dem alle. Fra Raseri var Udtrykkene gledet over til alvorlig Behrejdelse, derefter luerende Beregning og tilsidst til forloren Medfølelse. Sandelig var det Synd og Skam, om disse Kostbarheder skulde gaa tabt. For ottehundrede Tusind engelske Kroner straalende Juveler! Alt det burde jo være deres Belønning!

Montbars læste Tanker, uden at nogen havde malet et Ord, og et umærkeligt Smil fløj over hans Læber.

»Det er meget lidt, vi kan love dig. Hvad ønsker du?»

»Jeg ønsker at faa at vide, paa hvilken Maade, I har tænkt paa at dræbe mig. Jeg er villig til at dø, naarsomhelst, men jeg ønsker at dø som en Mand, som Adelsmand af fransk Blod, og ikke som et Stykke Slagtekvæg. Hvis jeg skal flaaes levende — nuvel, Smerten kunde jeg nok bære, men ikke Skammen.«

Skjulte Blikke blev vekslet. Det var en farlig og frejdig Fange!

»Før ham ud!« kommanderede Chef-Officeren.

Og saa saasart de var bleven alene rejste De- batten sig, hidsig men ikke langvarig. Havsygen havde grebet dem alle.

Kun faa Minutter efter stod Montbars atter foran sine Dommere.

»Vi har besluttet, du skal faa Lov til at vælge, og Valget bliver mellem Hængning eller Skydning eller Halshugning ved Klinge eller Økse.« lød Chefens Stemme. »Men skynd dig at tage din Beslutning. Der er ingen Betænkningstid.

Montbars' Læber fortrak sig i et umærkeligt Smil, og Flammen i hans Blik blussede op.

»Døden kan ikke komme for hurtigt for mig,« svarede han. »Løs mine Arme!«

»Nej! Giv os først Forklaringen!«

»Som De vil! Jeg er dog ellers saaret og har ingen Vaaben! Vel! Saa fjern dette Tæppe.«

Han skubbede med Foden til et persisk Tæppe omtrent i hele Kahyttens Bredde.

Tæppet blev rullet tilside, men intet mærkeligt var at se paa Parketgulvets røde og gule Brædder.

»Den røde Indlægning skifter,« fortsatte han. »Og nu beder jeg Dem, mine Herrer, lægge Mærke til de Bolte, som er stemt ned imellem Gulvet og Masten for at holde denne støt! Tryk saa paa den agterste, og De vil se, den glider tilhøjre!«

En Officer havde lagt sig paa Knæ og fulgt hans Anvisning. Det var efterhaanden bleven

Skumring og halvmørkt inde i Kahytten, saa Officeren havde ondt ved at orientere sig. En Eftersøgning af Lys var forgæves. Den store smedede Jernkandelaber, som hørte til Kahyttens Inventar, var sønderskudt af en Kanonkugle og sammenkrøllet som Jerntraad kastet hen paa en af Hynderne. Endelig fandt man et ubeskadiget Lys og tændte det.

Saa hørtes et Klik og et Stykke af Parketgulvets Indlæg løftedes fra Gulvet.

»Træk det til Side,« kommanderede Montbars.

Et tomt Rum blev synligt. Lysskæret aabnede en Jernring, der ligesom skjultes i en Fals.

Kaptajnerne rejste sig i deres Stole og stirrede spændt først paa Ringen og derefter paa Montbars.

»Herunder ligger Skatten,« fortsatte Montbars med fast Stemme. »De behøver nu blot at løfte Ringen. Men Tappen, den sidder i, er trang, saa der maa en stærk Mand til!«

Chefen gav en Ordre til en af Vagterne. Denne knælede ned og trak til. Ringen sprang op for hans Greb med en let klirrende Lyd, men intet Træestykke fulgte med, derimod et Stykke Reb.

Montbars' Stemme skar triumferende gennem Stilheden:

»I Fæhoveder! — Nu er Tallet fuldt!«

Hans sindssyge skærende Latter afbrødes af en vældig Eksplosion! Kahyttens Gulv løftede sig under Fødderne paa dem og slog dem omkuld. Og i Gulvets Midte aabnede sig ligesom et Krater, hvorfra et Ildhav med en Vulkans Kraft sprængte alt! —

Dybt nede i Agterrummet havde Rebet bevæget en Flinthammer, som mod en Staalambolt havde sendt en Haandfuld Gnister ned i Krudtbeholdningen.

Et øredøvende Helvede af Ild, Røg og Eksplosioner sendte Dæk, Master og alt opstaaende over Havfladen tilvejs mod Himlen, hvor forskræmte Maager flygtede til alle Sider, medens Rester af Skroget med Hundreder af sønderrevne Legemer gik tilbunds under de skvulpende Bølger.

Stumper og Stykker af Rigning og Mennesker plumpede fra uanede Højder i den fraadende Malstrøm, medens Besætningerne paa otte Galeoner stormede til Rælingen og stirrede med forædede Miner paa Katastrofen.

Solen stod halvt bag Horizonten og dryppede en sidste blodrød Stribe hen omkring den brudte Mesanmast, paa hvis Sider Sølvsømmene lyste som Bloddraaber, naar Bølgerne steg og sank.

De skrigende Maager slog ned som i Hunger og Raseri over deres brændte og lemlæstede Ofre.







Det gamle Vinhandlerskilt.



Øverst t. v.: Det gamle Sandstens-Basrelief, som Vinhandler Giesler lod indmure i Hjørnet „ved Stranden“, nu indsat over Kældergangen i Fortunstræde. Nederst: Det gamle „Hotel Royal“ med det kullede Nicolai Taarn i Baggrunden. Interessant er ogsaa de gamle „Sandkister“ under Bolværket ved Kanalen. De stammer fra hvide Tider, da det endnu ansaas for nødvendig at have Sand paa Gulvet i Forretningslokalet. Lyv mange Mennesker færdes. Øverst t. h.: Den nuværende „Vinhandelen Royal“.

# Vinhandelen „Royal“

En 250-aarig gammel Forretning.

I Hjertet af det rigtige gamle København ligger skraas for Nikolaj Kirke paa Hjørnet af Admiralgade og Nikolaj Plads en af Byens allerældste Vinhandeler, som er ikke mindre end 250 Aar gammel. Det er »Vinhandelen Royal«, og der er kun en enkelt anden københavnsk Vinhandel, der i Henseende til Alder tilnærmelsesvis kan komme paa Siden af den.

»Vinhandelen Royal« kan føres tilbage til høj-salig Kong Christian den Femtes Tid, thi allerede da eksisterede den, dog laa den ikke paa det samme Sted, som nu, men paa Hjørnet af (den efter Byens store Brand i 1795 nedlagte Gade) Lille Færgestræde og Fortunstræde eller som sidstnævnte Strædes officielle Navn var: Nikolaj lille Kirkestræde.

Lille Færgestræde, der løb parallel med Store Færgestræde (den ulige Side af nuværende Højbroplads), gik fra nuværende Lille Kirkestræde til Fortunstræde, og omtrent hvor denne Gades Nr. 4 nu er, var den første Oprindelse til »Vinhandelen Royal«.

Den første kendte Vinhandler her var Lauritz Jørgensen, men hvornaar han har begyndt Forretningen, kan nu ikke oplyses. Han er imidlertid død inden 1687, thi i dette og nærmest paafølgende Aar er det hans Enke, der boer og driver Forretning her.

I 1693 overgaar baade Forretning og Ejendom til Johan Johansen Bøgvad, der i ethvert Fald boer her indtil 1708, og han efterfølges af Vintapper

Hans Hansen Berg, som den 11. Juni 1731 sælger Ejendommen til Henrik Snapper, der fik Vintapperborgerskab den 14. November s. A.

Snapper maa paa en eller anden Maade have haft Uheld med sig, eller ogsaa har han ikke været tilstrækkelig Forretningsmand, thi han kommer i den kedelige Situation, at han maa gaa Fallit, hvorefter hans Ejendom bliver stillet til offentlig Auktion. Ved denne, der fandt Sted den 11. Juni 1736, købte Vintapper Jochum Giesler Ejendommen for 2421 Rdrl., og den bestod dengang af selve Hjørnehuset, i hvis Kælder Vinhandelen var, samt Gaardsplads ud mod Fortunstræde og et lille Sidehus, der ligeledes vendte her udtil.

Jochum Giesler havde forøvrigt siden den 17. Januar 1735 drevet Vinhandel i Kælderen til den »Ved Stranden« beliggende saakaldte »Kræmmerkompagniets Gaard«, der nu er den Del af »Hôtel Royal«, som støder op til Naboejendommen Nr. 16. Samtidig med Købet flytter han over i sin nye Ejendom, og han har været en langt bedre Forretningsmand end Henrik Snapper, thi han forstod i Løbet af kort Tid at bringe sin Vinhandel frem og at gøre den almen bekendt, saa at den blev en af Byens bedste og mest søgte Forretninger. Saa stort Opsving fik den, at Jochum Giesler den 15. Januar 1742 fik Borgerskab som Grosserer.

Til trods for, at hans Forretning laa paa et godt Strøg, tæt ved Stranden og i Nærheden af Byens



## FRA DE GAMLE HANDELSHUSES HISTORIE

Hovedfærdselsaare, higede Jochum Giesler dog efter noget større, og da der i 1748 i Nærheden af hans Forretning tilbyder sig et ualmindeligt godt Ejendoms køb, slaar han resolut til. Den Ejendom, han købte her, var intet mindre end den tidligere store Gæstgivergaard »Fortunen« paa Hjørnet af »Ved Stranden« og Fortunstræde, og da han havde et aabent Blik for den gunstige Beliggenhed, var han ikke et Øjeblik i Tvivl om, at her vilde den ideelle Plads være for et stort moderne Hotel, selvom han havde en Konkurrent i Naboejendommen, Kræmmerkompagniets Gaard.

Den gamle Bygning blev nedrevet, og en ny, flot, moderne, som blev en Pryd for Hovedstaden, opførtes. Ejendommen, der stod fuldt færdig i 1750, fik 5 Aar efter, den 30. Maj 1755, kongeligt Privilegium som Traktørsted, hvormed foruden andre Rettigheder tillige fulgte Tilladelse til toldfrit at maatte indføre 50 Oksehoveder Vin af Hensyn til Gæstgivergaardens Tilrejsende. Samtidig fik den Navnet »Hôtel Royal«, det Navn, Ejendommen endnu den Dag i Dag har bevaret.

Gieslers Vinkælder laa til venstre for Hotellets Port, og den havde 2 Nedgange, en fra Hovedtrappen samt en fra Stranden, over hvilken sidste Giesler havde ladet opsætte et Sardstens-Easrelief forestillende en Bacchantinde med smaa Bacchanter, der presser Druer i et Kar. Dette Skilt findes nu indmuret over Kældergangen paa Hjørnet af Fortunstræde og Ved Stranden.

Selve Vinkælderen bestod 2 hyggelige Stuer, beklædt med Brystpanel og malet Lærred, og de brunmalede Borde, ved hvilke Gæsterne sad, var betrukket med Voksdug. Paa et af Bordene stod en stor Tobaksdaase af Blik, beregnet paa at forsyne Gæsternes Kridtpiber med Tobak. Man maa jo vel erindre, at man dengang kun røg Tobak af Merskums- eller Kridtpiber og at Cigarer, end sige Cigaretter, slet ikke kendtes herhjemme. En stor Vinbuk og 8 mindre, passende til de forskellige Vinfade, hørte ogsaa med til Vinkælderen Udstyr.

Belysningen i Lokalet bestod af nogle Glaslygter, hvori der var anbragt dobbelte Lamper, saa Kælderen henlaa om Aftenen i et dæmpet mildt Skær, vidt forskellig fra Nutidens skarpe og stærke elektriske Belysning.

Hyggeligt har der været hernede i Gieslers Vinkælder en kold Vinteraften, naar Brændeknuderne og Tørvene buldrede i de store Jernkakkellovne, i hvis Tromler mangan en Gæst anbragte et rødkindt Æble til Stegning for at faa noget »at bide paa« til Vinen. Og bravt blev der pokuleret omkring ved Bordene, hvor de gode Borgermænd sad med Piskeparykken paa Hovedet og debatterede Dagens Nyt, Smaat saavel som Stort, medens de med Velbehag smøgede deres lange Kridtpiber og flittig tog til sig af Gieslers gode og udsøgte Vine.

Datidens mest gængse Vinsorter var foruden Rhinskvine, Riveratte, St. Laurent, Coterotee og Frontignac samt Canarisekt, Hermentage, Haut Brion, Graves, Margeaux, Pommard m. fl. Men man kendte ogsaa de italienske Vine som La-

crymæ Christi, Monte Fiascone og Monte Pulciano; disse Vine fik man dog hovedsagelig hos Vinhandler Abbestee i det nærliggende Højbrostræde (den nuværende Højbroplads' lige Nr.). Selvfølgelig drak man ogsaa Blandingsdrikke som varm Punch og Biskop samt indført Øl. Dog var der en køberhavnsk Ølbrygger, Samtidig af Jochum Giesler, der bryggede noget stærkt Øl, som han lod lagre i 8 Aar, og som han solgte for 8 Sk. Potten. I sine Avertissementer om dette Øl fremhæver Bryggeren, at det var ligesaa godt, som det stærke tyske Øl Prysning, og at det var saa klart som Rhinskvind.

I Foraaret 1766 døde Giesler, og Vinhandelen blev da overtaget af *Johan Erik Glassing*, der dog kun residerede her nogle faa Aar. Efter ham ses Vinhandler *Henrik Bolte* at have drevet Forretningen ved to Bestyrere, henholdsvis Lars Holm og Poche. Bolte havde haft sin Hovedforretning paa Hjørnet af Fortunstræde og Admiralgade, men i 1767 var han flyttet derfra og havde opført den endnu bevarede Ejendom i Gothersgade Nr. 8, hvor han havde installeret sin store Vinforretning. Det var forøvrigt Bolte, der i 1788 blev ophøjet i Friherrestanden som Baron af Bolten, og det var ogsaa ham, som i sin Tid var Ejer af Sorgenfri Slot i Lyngby.

Senere er der en lang Række af Vinhandlere i *Gieslers Kælder*, hvilket Navn stadig bevarede i Folkemunde, dels har de været Ejere af Ejendommen, dels Lejere af selve Kælderen. Deres Navne i Rækkefølge er *Johan Gabriel Smidt*, *Pierre Vassel*, *Nathaniel Reunholt Steinert* samt *H. W. Løbel*, hvilken sidste i en Aarrække udlejede Kælderen til *O. F. Høgh*, der drev den indtil 1805, hvorefter Løbel selv overtog den.

Det er under Løbel, at Byens store Brand i 1795 finder Sted, og mellem de Bygninger, der brændte, var dels Forretningens Grundlæggelseshus paa Hjørnet af Lille Færgestræde, dels »Hôtel Royal«. Efter Branden genopbyggede dog Løbel Hotellet i den Skikkelse, hvori vi nu kender det, og Gieslers gamle Vintapperskilt lod han indmure over Kældernedgangen i Husets brudte Hjørne, hvor det den Dag i Dag sidder.

Efter Løbel følger den 1. Juni 1819 Vintapper *Ole Hierrild*, som den 1. April 1843 efterfulgtes af *C. N. Pandrup*. Vinhandelen og den dertil knyttede Vinstue var stadig en af Byens bedste og mest besøgte, og endnu mere hævdede den sit Renomé, da *Hans Christian Carl Gildsig* i 1858 købte det gamle fornemme »Hôtel Royal« og selv drev Vinhandelen i samme. For Datidens Vinselskere stod altid Gildsigs Vine som Nr. 1. og man kunde daarlig tænke sig en Festivitet i Hjemmet, naar Vinen ikke var fra Gildsig, og i hans hyggelige Vinstue med Udsigten over til Kongeslottet samledes daglig en Kreds af Stamgæster for — ligesom paa Gieslers Tid — at debattere Dagens brændende Spørgsmaal. Og der var nok at tale om for Københavnerne i de Tider: Frederik den Syvende og Grevinde Danner samt Politiken, baade den indre og ydre.

I Aaret 1877 rykker Vinhandler *P. E. Jørgensen* ind i den gamle Vinkælder, og samme Aar



anmelder han til Firmaregisteret det nu saa kendte Navn »Hotel Royals Vinhandel«, det Navn, den nu har baaret i henved 50 Aar.

Men da er det, at Etatsraad Ferslew køber »H tel Royal« for at indrette det til sit store Bladforetagende, og Jørgensen maa da til sin store Sorg flytte bort fra det kendte gamle Sted. Men Flytningen blev ikke lang, thi paa Hjørnet af Admiralgade og Vingaardstr de fandt han en passende Ejendom, der kunde huse ham og hans Vinhandel.

I 1884 flyttede han over i sin nyerhvervede Ejendom, i hvilken Forretningen siden da stadig har haft til Huse. Efter at have drevet sin Vinhandel i samfulde 25 Aar, var Jørgensen blevet træt, og i 1902 overdrog han den til to unge Vinhandlere, Karl Henrik Møller og Aage Olsen, som dog kun drev den i 3 Aar, thi i 1905 blev den overtaget af Jacob Philipson, der den 30. Maj s. A. havde faaet Borgerskab som Vinhandler.

I alle de mange Aar, Forretningen havde været drevet paa Hjørnet af Admiralgade, havde selve Vinstuen været ud mod Vingaardstr de, men da Lokalerne her i Tidernes Løb viste sig at være for indskrænkede og for lidet tidsvarende, blev i 1923 en ny og fuldstændig moderne Vinstue indrettet paa den anden Side af Ejendommens Port ud mod Admiralgade.

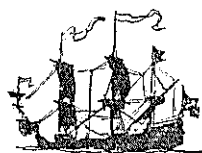
I de hyggelige Lokaler, som med stor Smag blev indrettet her, er der mangt og meget, der minder om de tyske »Weinstuben«, med m rke Egetr sborde og svære Armstole.

Traditionen fra den gode gamle Tid, fra Christian den Femtes, Jochum Geislens og Gildsigs Dage er ligesom Nissen i det gamle Eventyr fulgt med over i det nye Lokale, hvor man altid kan være sikker paa at faa de bedste Vine, veltempererede, og til moderat Betaling.

Inden Byens Brand i 1795 var der mange Vin-k eldere og Vinhandlere i Kvarteret omkring Nikolaj Kirke, men de er forlængst forsvundne.

Kun den henved 250 Aar gamle »Vinhandelen Royal« staar tilbage som den sidste paa Skansen i dette Kvarter, rig paa Tradition, rig paa Erindringer og som et Minde fra den folkekære Christian den Femtes Dage.

Den nuværende Indehaver af den gamle hæderkronede Vinhandel er Grosserer Peter Poulsen, der overtog Forretningen den 1. December 1924, og med ham synes det, som om en ny  ra skal oprinde for den Vinhandel, der for 250 Aar siden grundlagdes i det længst forsvundne Lille Færgestræde.



## Smaatr ek Clipperen „Cutty Sark“s fra Historie

Fortsat fra August-Nummeret.

Kaptajn John Willis, »Cutty Sark«s Ejer, havde en særlig Fornøjelse af at gøre »Fund«, enten det nu drejede sig om Skibe eller Skippere, og Kaptajn Woodget var en af de bedste. Han havde været første Styrmand i flere Aar paa et af John Allans Skibe, men det blev John Willis som gav ham den første Chance — og det var noget ganske andet end »Cutty Sark«. Woodget fik overdraget den gamle »Coldstream«, en Blackwaller paa 750 Tons købt fra Greens Selskab, en gammel Kasse, bygget 1845 af Teak, som nu var saa vanddrukket som et Sold. Agterude havde den fire »Galleries« og store firkantede Ru er i Vinduesportene.

Den gamle Skude havde i sit omtumlede Liv aldrig løbet mere end 8—9 Knob, men dens nye Kaptajn drev den op til noget særlig fint. — 250 miles paa en Dag — de to Rejser, han førte den. Den sidste af Rejserne varede tre Aar — Madras, Tulicorin, Cochin, over til Natal med Kulier, derefter Mauritius og hjem. I al den Tid var Skuden ikke langs Kaj. »Coldstream« havde ikke været mange Dage i Søen med den sidste Last indenbords, da den pludselig begyndte at l kke.

Den trak regelmæssigt fjorten Tommer i Timen, hverken mere eller mindre, hvordan Vejret

saa end var. Men naturligvis varede det ikke længe før Folkene blev misfornøjede med det evige Pump, pump, pump. Og da man saa fik Kap i Sigte, kom de agterud i Flok og Rad og anmodede Kaptajnen om at gaa ind til Kap, for nu vilde de ikke mere.

Paa dette Tidspunkt havde han imidlertid rigget et Vandhjul op udenbords over Skibssiden, og dette Hjul holdt, forbundet med Pumpen, Skibet saa tør som en Pandekage. Det var derfor ikke saa underligt, at han med et bredt Grin kunde svare dem:

»All right! G r som I vil! Vi kan klare den uden Jer!«

Og Vandhjulet »klarede den« til op paa Højden af Sct. Helena. Men her begyndte Vanskelighederne igen, for da »Coldstream« ankrede op for at faa Proviant ombord, kom Lysten til at gaa iland over dem som et Mareridt. Men Tanken om de tre Aars Hyre, som vilde være tabt, hvis de deserterede, bevirkede, at de blev ombord. Hvis alt gik vel, var der jo ikke langt igen, og det vilde jo ingen Spas være at gaa d r paa Sct. Helena og vente paa Skibslejlighed. Da saa Board of Trade's Repræsentant kom ombord og blandt andet ogsaa spurgte, om nogen havde noget at beklage sig



over, ja saa var hver Mand saa tæt som Spon- sen i et Anker — og gamle »Coldstream« »rolled away« paa sin Rejse mod Nord.

Sct. Helena var ikke langt bag Horizonten, før »Vandhjulet« gjorde Strejke, saa Kaptajnen allerede havde bestemt sig til at vende om og gaa tilbage til Kap. Men til alt Uheld eller Held kom han til at høre en Samtale mellem Folkene, og den bestemte ham til, godt gal i Hovedet, at holde Kurs Nordefter. Hans næste Paafund var derefter en Vindmølle, saaledes som den kendes fra de finske Skibe, og ved Hjælp af den slap han og Besætningen helskindet fra den Historie. Men gamle Kapt. Willis var alt andet end tilfreds, han sagde, at Vindmøllen havde spoleret Skibets Udseende!

Et Hold Folk fra Land overtog Skibet, saa snart Folkene ved Ankomsten var mønstret af og gaaet iland og de holdt den gaaende paa Pumpe, til Skibet var vel i Dok. Her viste det sig, at Kalfatringen var ude mellem Naadderne paa et Stykke større end en Alen, og da dette var i Orden, laa Skuden i Dok i fire Maaneder og var siden saa tør som et afnavet Ben.

For at fuldstændiggøre Besværlighederne paa denne Rejse, havde Kaptajn Woodget faaet en ny Første-Styrmand ombord paa Sct. Helena. Styrmanden blev syg og tog Køjen faa Dage efter Afrejsen, og selv ikke Medicin-Kistens værste Ingredienser kunde drive ham ud af Køjen. Han var der og han blev der Resten af den 90 Dage lange Rejse. Saa, ved Ankomsten til England, tørnede han ud med et bredt Smil og — fik sin tre Maaneders Hyre udbetalt!

Efter denne Rejse blev gamle »Coldstream« sendt ud til Brass River som Bunker-Baad og senere overtaget af Smuglere. Senere hørtes der ikke til den.

Kaptajn Woodget drev »Cutty« alt det den kunde, og taalmodigt bar den det Sejldug, man hængte paa den. Han plejede ustandseligt at vandre Poopen op og ned og fløjtede og fløjtede, bestandigt den samme Melodi uden Begyndelse eller Ende. Og havde der været finsk eller russiske Matroser ombord, (de var jo som bekendt meget overtroiske) saa maa de have faaet det Indtryk, at han fløjtede efter Vind, for — jo mere det blæste, des stærkere fløjtede han. Han ligefrem »længtes« efter Vind, og naar han gik nedenunder, fik den Vagthavende altid Ordre til ikke at mindske et eneste Sejl, hvilket af og til kunde afstedkomme Misforstaaelser, saa det blev nødvendigt at kalde paa Kaptajnen. Saa kom Skipperen op, snøftede en Smule i Bestiklukafets Dør omme i Læ og bemærkede:

»Jamen Styrmand, jeg synes jeg gav Ordre til, at De kun skulde varsko, hvis Vinden »tog til« —

hvorefter han forsvandt for at slibe videre paa Skraberens.

Mere end een Gang blev det nødvendigt at forkorte Masterne og Ræer, paa Mellemdækket saaes Mærker af de øtte Fod, Stormasten var bleven forkortet. Hurtigheden led dog intet under dette, et Bevis for, at disse »Clippere« havde deres Egenskaber mere gennem Skrogets Linjer end gennem Sejlarealet.

De gamle Planker i denne gamle Skude kunde fortælle manges god Historie — hvis de kunde tale. Der var blandt andet den om dengang, da »Cutty« sejlede omkap med en P. & O. Liner, et Dampskib »Britannia« fra Cap Gabo til Sydney. En frisk Brise sprang op, og »Cutty« rullede afsted og kom i Havn flere Timer før Paket-Baaden. En Byge blæste Stor-Topsejl til Laser, men et nyt blev slaaet under, endskønt de kun var en Time eller to fra Havn. Kaptajnen paa »Britannia« sagde senere, at da hans Første-Styrmand var kommen ned til ham og havde varskoet: »En Sejler i Sigte Agterude, den haler ind paa os,« havde han svaret: »Nonsense, man! Yoy must be dreamnig!« Og det var først, da han selv kom op paa Dækket, at han vilde tro sine egne Øjne.

Tid til anden slog »Cutty« Følge med et af hine Dages kendte Skibe, og sjældent kom den daarligt fra det.

Dog dens Historie har ogsaa sine mørke Blade. Der var f. Eks. en grim Historie, som begyndte en mørk Nat i Kina-Søen og som først sluttede nogle Aar senere paa en mudderfarvet, uhyggelig Aften i Tiger Bay.

»Cutty Sark« har kendt Fred og den har kendt Krig. Den trodsede tappert de tyske Krydsere og U-baade, medens den bragte Fødemidler til de Allieredes Hære. Engang i dette Tidsrum mistede den Masterne under en Cyclon i det indiske Ocean, men naaede dog at manøvrere ind i Delagoa Bugten og derfra til Kapstaden, hvor den blev underkastet en større Reparation. Autoriteterne opdagede her, at den var fragtet med en Ladning Cacao til Tyskerne, men da Kakaoen ikke kunde naa sit Bestemmelsessted, mugnede den ombord.

I 1922 laa den i Surrey Doks med et yderst skrammet og elendigt Udseende. Den var netop efter en meget haard Rejse fra Brasilien ankommen med en Ladning Linsæd. Navnlig Gallionsfiguren havde været udsat for Atlanterhavets haarde Haand. Denne Gallionsfigur forestillede forøvrigt Heksen »Nannil« i Burns Digt »Tam o' Shanter«, og der fortælles, at i ældre Tider holdt hun altid et Bundt lange Mankehaar i den udstrakte Haand, naar Skibet gik til Kaj.

Kaptajn Woodget havde »Cutty« i ti Aar, og i al den Tid sejlede den i Australiafarten, fra regnet en enkelt Rejse til Shanghai 1886. Det var

## KAKERLAKKER

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

## E. LINDBERG

Deinfekter

FREDENSGADE 20 - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.



Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj



straks efter det store Jordskælv, da Cockatov-Øen forsvandt, og netop da »Cutty« passerede Anjis Straits, havde den en mærkelig Oplevelse. Forude saa Kaptajn Woodget noget der kunde ligne en Sandbanke eller et langt fladt Rev, og dog var intet af den Slags udsat i Kortet. Da de kom tættere paa, viste det sig at være lysende, flydende Aske, der i allerhøjeste Grad og ganske særligt interesserede Lærlingene ombord, og længe varede det ikke, før de alle som een laa over-skrævs paa Lønningen og fiskede Aske med Pøse. Og Asken skulde naturligvis gemmes som »Erindring«. Men de havde sikkert været mindre ivrige, hvis de havde tænkt sig, hvor udmærket derne fine Aske viste sig anvendelig til at rense Maaling med! Det kan nok være, at alt malet Træværk ombord fik sig en Omgang med dette uskadelige Skurepulver.

Skibets Logbog giver flere interessante og morsomme Træk om dets Overlegenhed overfor flere af Datidens Skibe, naar de da mødtes under samme Vilkaar. »Passerede og signaliserede Skibet —«, »Overhalede og passerede Fuldriggeren —«, »Passerede Barken —« og saaledes videre. Disse er meget hyppigt forekommende Bemærkninger. *Dewitt & Moore's* hurtige Clipper »Fodney« var en af de faa, som det lykkedes at holde den Stangen i nogen Tid. De to Skibe kom ved en Lejlighed til at følges ad, og saalænge Kulingen var frisk, havde »Cutty« Føringen. Men saasnart Vinden løjede, gik »Rodney« frem, og saaledes blev det ved, indtil deres Kurser skiltes.

Det er meget almindeligt, at man hører gamle Søfolk sige om det og det Skib, at det kunde sejle i Ring om Rivalen. Almindeligvis er det kun et Mundheld, der betyder, at man sejlede Rivalen langt Agterud, men selve Manøvren er i sig selv ret besværlig, fordi den, som kommer i Læ faar Vinden ud af Sejlene, naar Skibene da er tæt sammen.

Men »Cutty« præsterede virkelig det Kunststykke — mere end een Gang — at sejle rundt om et andet Skib, og sidste Gang det skete var paa dens sidste Rejse under Britisk Flag. Der blev signaliseret en firemastet Bark »California« tilhørende White Star Linjen i Liverpool. »Cutty« passerede »California« med denne i Læ, og Kaptajnen tog et Fotografi. Da den atter kom op under »California«s Laaring, tog han et nyt og havde saaledes Beviset i Hænde.

En anden Hændelse fandt Sted paa en af dens Rejser til Sydney, hvor den overhalede en stor firemastet Bark, som gik for Undermerssejl og Forsejl, medens den selv havde hver en Kud oppe. »Cutty« signaliserede til Barken, men fik intet Svar. Det var nu ved at blive mørkt, og Glasset« faldt hurtigt. Der var alle Tegn paa haardt Vejr. Men Synet af »Cutty Sark«s udspilede Vingefang var for meget for Barkens Kaptajn, der nu trods Situationens Alvor begyndte at sætte Sejl af alle Kræfter. Netop, som Mørket faldt paa, havde han faaet sat heft op til Store-Topsejl. Kaptajn Woodget noterede Skibets Farve og Rig i sin Logbog med den Bemærkning,

at Skibets Kaptajn aabenbart ikke ønskede at blive omtalt videre.

Amerikanske Skibe havde i hine Dage særlig Navn før ikke at ville svare, naar de blev prajet, men det store amerikanske Sejlskib »Shenandoah«, bekendt som det hurtigste Skib under Stjernebanneret, spurgte til Gengæld, da »Cutty Sark« passerede den paa Højde af Kap Horn: »Hvilket Skib er det?«

I Logbøgerne paa de Skibe, som i 1893 passerede Kap Horn for Hjemgaaende nævnes hyppigt Tilstedeværelsen af store Isbjerge i det sydlige Atlanterhav og omkring Kap Horn, og »Cutty Sark« dannede her ingen Undtagelse. Paa saadan noget som den 60° sydlig Bredde i tykt og taaget Vejr, netop som Kaptajn Woodget sad med sin Ærtesuppe i Kahytten, hørte han pludselig Udkiggen synge ud: Isbjerg forude. Han lod Suppe være Suppe og fløj paa Dækket, som skudt ud af en Kanon, aldrig havde Folkene set ham med saadan en Fart paa. Men til Gengæld gav Folkene ham ikke noget efter med at hale og brase. Et stort Isbjerg blev nu synligt forude, og næppe var det klaret, før et andet dukkede frem af Taagen paa den anden Boug. Da ogsaa det var godt i Læ og Kaptajn Woodget igang med de opvarmede Ærter, klæng Udkiggens Raab igen med samme ildevarslende Klang og nu blev der ikke Tid til Ærter i en hel Uge. Paa en Sejlads af henved elleve Hundrede miles sejlede man bogstavelig talt mellem Isbjerge paa alle Sider. Til Tider havde man mellem 90 og 100 Isbjerge i Sigte paa een Gang. Ved Maaling konstaterede Kaptajn Woodget, at et af de største endnu var henved nitten og en halv miles langt, da havde han endda sejlet otteogenhalf miles langs den anden Side af Isbjergene. Nogle af Isbjergene var saa høje, at den øverste Tinde ragede en 2—300 Fod op over Vandspejlet, og da Skibet nogen Tid var i umiddelbar Nærhed af et af dem, hørtes en uafbrudt Knagen som en Kannonade eller en Række Pistolskud. Det var nogle urolige Dage, og Vejret var for det meste saa tykt, at man kun kunde »lugte« Isen, og man kan ikke »lugte« Is i Læ. Et af Bjergene, som rapporteredes paa denne Tur, var dækket med et lavalignende Stof, hvilket kunde tyde paa, at store Vulkaner havde været i Virksomhed langt mod Syd og løst store Dele af den antarktiske Is.

»Gamle John Willis« kunde ikke lide, at hans Skibe var for slanke agterude. Som gammel Søulv vidste han meget godt, at et Skib med slank og indhulet Laaring som en And udmærket kunde komme afsted i fint Vejr og med tethalede Skøder, men at Skibet løbende for Vejret i Storm ustandseligt vilde blive overhalet af den ene Brækker efter den anden og derved være tvunget til at »creje under«. I Overensstemmelse hermed sendte han Tegningerne til »Cutty Sark« tilbage til Værftet mere end een Gang, fordi han ønskede Agterskibet mere fyldigt. Denne Ekstravægt agterude havde baade sin Fordel og sin Fejl. For ganske vist kunde det ikke gøre noget, hvis Skibet havde en let Last,



som f. Eks. Te, men med en sværere Last, hvor den laa dybt i Vandet, skulde det nok øve sin Virkning. Og Kaptajn Woodget mente, at han ofte havde kunnet faa en større Hastighed ud af det, hvis »Cutty Sark« havde haft finere Linjer Agter.

Imidlertid kan man ikke faa baade det ene og det andet, og det var maaske netop »Cutty«s ret fyldige Agterparti, som reddede dens Livs Dage, da den under Rejsen ud i 1891 mødte en frygtelig Orkan.

Den vældige Sø, som tordnede ind over dem, mener Kaptajn Woodget maa have været en Tidevandsbølge. Anden-Styrmand og Tømmermanden stod netop oppe paa Ruffet forude, da de pludselig saae et Bølgebjerg med en fraadende Kam af Skum saa højt som op til Berginerraaen vælte ind over Skibet, der løftedes paa Skraaningen og derefter som en Kælke paa en Isflade rutschede ned i det brølende Svælg. Og da de red paa Bølge-kammen, saae det ud, som om Skibet »hang« dér med Agter- og Forskib frit i Luften. Men da Agterskibet atter tog Søen, rejste denne sig til begge Sider til en Højde af en seks—syv Fod over Lønningen, men gik ind Midtskibs, hvor den bordfyldte og slog Kahytsdørene ind. Anden-Styrmand og Tømmermanden havde lykkeligvis klareret den med en Dukkert og var kommen i Læ i Ruffet, men da de kiggede ud gennem Køjet og saa det grønne Vand staa som en Mur udenfor, skreg den arme »Spaanehugger«, der var Tysker: »Mein Gott, mein Gott! Den gaar under!»

»Cutty Sark« gik ikke under, den rejste sig stolt, men da den atter stak Næsen over Vandet for at kravle over Vandbjerget, rousede Vandet indenbords langs Dækket og ud over Poopen, hvor det vaskede alting væk undtagen de to Mand ved Roret.

»Cutty« var paa inger. Maade noget »uheldigt« Skib. I hele sin Australiafart misede den kun tre Mand. Den ene af disse var en Lærling, som blev

fejlet overbord fra Læ-Braser som saa mangen Mand baade før og siden. De to andre kunde takke deres Endeligt den Omstændighed, der hedder »en Bager tilrors«. »Cutty« havde i Sidney faaet en Besætning, der mellem sine Gaster talte Folk af enhver Art. Der var en Bager, en Mælke-mand, en Soldat, en Kedelsmed, en Kok — og Bageren blev sat til Roret. Det var fint, letbriset Vejr, og da Vinden begyndte at friske, blev Yderjageren halet ned. Men istedet for at komme ind paa Bakken, da Jobbet var forbi, blev de to Mand ude paa Klyverbommen siddende dér for at nyde det skønne, storslaaede Syn, som et Skib under fulde Sejl frembyder, set fra dette Stade. Og just da skete det, at Bageren lod »Cutty« falde af for Vinden for derefter at lægge den haardt til igen. Men derved stak »Cutty« sin Næse og Klyverbom — for første Gang i sine Levedage — i Vandet og tog Sø over, og det saadan, saa de to Mand blev fejlet væk og druknede.

Hvorledes »Cutty« senere blev solgt til Portugiserne, er der ingen, som véd. Kaptajn Wellis solgte aldrig et af sine Skibe, uden at det var til Ophugning eller til Oplagsskib. »Hvis hun ikke er god nok til at sejle for mig, er hun heller ikke god nok til nogen anden«, pløjede han at sige.

Han sendte sine gamle Skibe til Ophugning paa Værftet paa samme Maade, som naar Dyrevener ikke vil overlade deres Kæledægger i andre Hænder. Af samme Grund er det mærkeligt, at han ikke efterlod sig nogen Bestemmelse vedrørende sine Skibe, da han døde, og ganske særligt et saa elsket Skib som »Cutty Sark«.

Senere er »Cutty Sark«, som vi tidligere har meddelt, udrustet af en Captajn Dowmann i Falmouth i den Hensigt at anvende det som Flag-skib. Men om dets videre Skæbne en anden Gang! Ligeledes skal vi senere eventuelt bringe Uddrag fra nogle af dets Logbøger!

Red.

## En maritim Kogedstilling.

Dansk Sø Restaurations Forening har taget Initiativet til Afholdelsen af en Kogedstilling, der vil finde Sted i Dagene fra 30. Oktober til 7. November 1926 i Teknologisk Institut. Man vil her se Søkokken i fuldt Arbejde ved sit olieindfyrede Kømfur. Hæn vil tilberede en Del Retter, som vistnok er ukendte for de fleste — Retter, som stammer fra Kina, Indien, Sydamerika og fra flere Verdens egne, men som alle har de: tilfælles, at de er sunde, velsmagende og billige. Naturligvis vil der ogsaa blive tillavet solid dansk Mad, og i Særdeleshed saadanne Retter, som Søens Folk har Ry for at kunne fremstille særligt delikate.

Paa de lange Sorejser kan man ikke medtage nogen Beholdning af Brød — det lader sig kun gøre paa de kortere Farter. Der maa hver Dag bages frisk, og derfor er Bagerens og Konditørens Arbejde ogsaa af stor

Betydning til Søs. Et saadant Bageri vil man kunne se i Virksomhed paa Udstillingen, og Udstillingens Gæster kan smage Brødet, saa friskt som det kommer fra Bageovnen.

En Mængde Firmaer, der har Forbindelse med Søen, udstiller her deres Produkter og Salgsvarer. Det vil for enhver være overordentlig fornøjeligt at se denne Udstilling igennem, da den vil blive faaede afvekslende og interessant.

Dansk Sø Restaurations Forening bestræber sig for at faa gennemført denne sin første Udstilling saaledes, at den kan blive til Ære for Faget og dets Udøvere. Saafremt Udstillingen skulde give et pekuniært Over-skud, er det Mening, at dette skal anvendes til Oprettelse af en Fagskole for Søkokke.



# 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.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn  
Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm  
Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

SKIBS- OG MASKINBYGGERI  
3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE

Telgr.-Adr.: Kemotekfab.

Telefoner: Bella 94 & 840.



## F. ESZLINGER'S

kemiske Fabrik og Damp-Sæbesyderi.

Alle Arter af Sæber og Rengøringsartikler.

Effectivt Mittel mod Kedelsten „REAKTION“

(fremstillet af Maskinmester K. Christensen).

KONTORBLÆK og mange andre kemiske Artikler.

Grundlagt 1814 — Over 100 Aars godt Omdømme.

Medlem af Landforeningen „DANSK ARBEJDE“.

København, Brh.

45, Brønshøjholms Allé.

LAASEFABRIKEN

# „OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

## Forhyringsagenter København.

Paul F. Jepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

Th. Ibsen,

Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.

fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

FØR 8 ØRE NU 4 ØRE

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.



Udsalg  
af  
Wm.  
Christiansen's  
Vine.

HØJ CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x

### Big-Ben.

Mange Radiolyttere, der Gang paa Gang har glædet sig over Big-Bens Slag, men der er vist faa, der har tænkt sig, at »Big-Ben« er saa nøjagtig, som Tilfældet er. — I en Rapport fra »Royal Astronomer« meddeles, at Big-Ben i et længere Tidsrum har været under Ob-

servation fra Greenwich, og det har vist sig, at ca. en Trediedel af dens Tidssignaler har været mindre end en Femtedel Sekund unøjagtige, og en anden Trediedel har været mindre end en Trediedel Sekund unøjagtige. Det er sket, at der har været et Sekunds Unøjagtighed, men i intet Tilfælde har Unøjagtigheden naaet 2 Sekunder.





Grundlagt 1875

# Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

## BERG & LARSEN

NYHAVN 53

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

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

### EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

#### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN AMAGER 4692 v.



## NORDISK FLAG

TELEFON 9752 OG FANEFABRIK TELEFON 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>1</sup>

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.

### Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8832, Øbro 1862 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Krcnos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr.adr. »Proviant«

## Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



### Alt for Radio

Complete Lampe- og Krystalmodtagere  
Audionlamper - Højttalere - Hovedtelefoner.  
Nyt Katalog Nr. 15 sendes overalt mod Porto.

F. Gottlieb Hansen A/s

Ny Østergade 9-11, København K.

Centr. 1491-1493-1693. Omstilt. til samtl. Afdelinge

Koster  
kun  
25 Øre.



Faaes  
overakt.

FOUNDED 1797

### HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: »HECKSHERS«

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL — COPENHAGEN — BALTIC

## KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28

TELEFON 1852 — 1853

### BAGERI

FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annægade 9. Tlf. A. 5049 x.  
Havnegade 21. Tlf. B. 5813 x.  
Chr. Kastrup. Holbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y

NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Maltfranskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilketsomhelst Klokkeslet.





# Elto

Model: ne drittssikre 2 Cylinder Baadmotor, 3-4 H.K., verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at starte. — Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

**Nedsat Pris Kr. 650,—.**

**Bohnstedt Petersen,**  
Kr. Bernikowsgade 2. - Telefon 1132.

## TOLDBOD VINHUS

Amallegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

Maskinmesterforeningen og Styrmandsforeningen trækker deres Oplægnings-Dispensationer tilbage.

Da den danske Handelsflaade i Aarets tidlige Foraarssmaaneder udviste et overvældende abnormt Antal Opbyggere, indgik Maskinmesterforeningen og Styrmandsforeningen paa en midlertidig Opsigelsesordning over for Rederiforeningen. Under normale Forhold har Mestre og Styrmed en Opsigelse, der varierer fra 3 til 1 Maaned, eftersom de paagældende har Anciennitet, men under Hensyn til de vanskelige Forhold enedes man om midlertidigt at se bort herfra. Skulde en Damp lægges op, gik dets Mestre og Styrmed i Land uden Varsel. Man opnaaede herved, at Rederne ikke længere holdt deres Skibe tilbage, hvis det kun gjaldt en enkelt Fragt eller to, og Ordningen gavnede naturligvis til alle Sider.

Midlertid — Stillingen har nu forandret sig derhen, at Koffardiflaaden overhovedet ikke tæller Oplæggere mellem sine Skibe. Maskinmesterforeningen og Styrmandsforeningen har da meddelt Rederiforeningen, at man fra den 15. i Sept. Maaned betragter Dispensationerne som bortfaldet, efter hvilken Dato Maskinofficerer



### Radio - Stærkstrøm - Svagstrøm.

Byggesæt og komplette Apparater. Stort Udvalg i løse Dele til Selvbygning. Elektriske Lamper og Lysekroner føres i stort Udvalg og til billige Priser.

Forlang vore Prisrettelser.

**F. Gottlieb Hansen A/S.**  
Ny Østergade 9—11. Tlf. 1491, 1493, 1693.  
København K.

## DAN MOTOREN

MED GLØDEHOVED TIL FISKERIBRUG  
MED ELEKTRISK } TIL LYSTBAADE  
TÆNDING } TIL ELEKTR. LYS

### HAR DE MASKINSKADE?

TELEFONÉR: } VORE 1. KLASSES MONTØRER  
C. 8006—8007 } VIL MED DET SAMME KOMME

— VI HAR EKSPERTER PAA ALLE MOTORTYPER —

**A/S MOTORFABRIKEN DAN**

BRAGESGADE 10 KØBENHAVN L.



## PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre

og Dæksofficerer genindtræder i deres overenskomstmæssige Rettigheder.

Dispensationerne omfatter 162 Skibe, de fleste beskæftiget i Nord- og Østersøen og paa Middelhavet, men enkelte ogsaa i oversøisk Fart.

60 Aar

En af »Det bornholmske Dampskibsselskab«s mest fremstaaende Mænd, Maskinchef i Motorskibet »Frem«, Maskininspektør Andr. Kofoed, fyldte den 21. September 60 Aar.

Maskininspektør Kofoed er gammel i Gaarde hos Bornholmerne. Han kom ind i Selskabet allerede i 1888 og kan saaledes om 2 Aar fejre sit 40 Aars Jubilæum. I den førlebne Aarrække har han gjort Tjeneste i alle Bornholmerbaadene for nu til sidst at have i deres Flagskib »Frem«. Omkring 1920 udnævntes han til Selskabets Maskininspektør. I Maskininspektør Kofoed har »Det bornholmske Dampskibsselskab« en dygtig teknisk Leder, og hans Underordnede og Kolleger en fortræffelig Mand at samarbejde med.

## SKIBSVASK

FORLANG TILBUD

TØJET HENTES OG BRINGES  
ABSOLUT BESTEMT LEVERINGSTID

VASKERIET MARRS EFTFL.

ST. KONGENSGAEE 106

TLF. PALÆ 71

De døde Skibe.

Sejlskibene kæmper som bekendt med store Vanskeligheder for Tider. I Øjeblikket er der saaledes oplagt ikke færre end 35 Skonnerter i sydfynske Havnebyer.

Ny Redningsbaad.

Hanstholm har nu faaet sin ny Redningsbaad, en Motorbaad paa 25 Hestes Kræfter. Det er Redningsvæsnets 13. Motorredningsbaad.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Jdblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobile, Motorcykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzinmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.

A/S **Marsmann, Groth & Co.**

HOLBERGSGADE 3 - Telf.: Centr. 14264

Generalrepræsentanter for

Automobil



Tilbehør.



# AARHUS

## AARHUS SØMANDSHJEM

HÅVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

## CAFÉ-RESTAURANT „BROPALÆ“,

Telf. 5038. SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS, Telf. 5038.

anbefaler sig til det tærede Publikum med delikate Frokostretter fra 1 Kr. Middag fra Kl. 12 à 2 Kr. Diner à 3,50.

Cabaret med varm Ret à 3,50. Smørgaas à 2,25.

CHR. J. KRAGH

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus  
**LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER**

### H. B. HANSEN & CO.

TELEF. 1225 - AARHUS - MINDEGADE 5  
LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL-, FLAG- OG KOMPASMAGER

### J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering  
Telefon: 851      Telegr.-Adr.: Jens Wied  
Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

### FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873  
Flagdekorationer — Illuminationer udføres.  
Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

### HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22. AARHUS      Telefon 1897.  
Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobakker og Kouserves. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Macilla, Jern og Staal - Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrekvizitter

### SOPHUS E. JOHNSEN & Co.

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL      Telefoner:  
SEJUS      2859. Riis Skov 157.  
HÅVNEGADE 32 - AARHUS  
Alt, som kan udføres fra Frilager.      Charis. — Søkort.  
Breve til min Adresse leveres prompte ved Skibets Ankomst.  
— Motorbaad altid klar til at gaa ud. —

## NØRRE SUNDBY



STEGMANN

N.F. SWORN SHIPBROKER

TELEGRAMS „STEGMANN“

TELEPHONES 18-718-918

NØRRE SUNDBY

DENMARK

## AALBORG

### JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
Telf. 2075 & 2200      AALBORG      Telegr.-Adresse:  
Statstelefon 2      „UTZON“

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKE-IMPORT  
NØRRESUNDBY

Bunkers.  
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —  
Telegram-Adresse: KUL

### R. RECHNITZER & Co. AALBORG

TELEFON 5100.      TELEGR.-ADR.: RECHNITZER.      STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampfschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

### JØRGEN L. FISKER (H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)  
HOLBÆK      Telegr.-Adr.:  
HÅVNEVEJ 40      »Fisker«  
Telefon-166

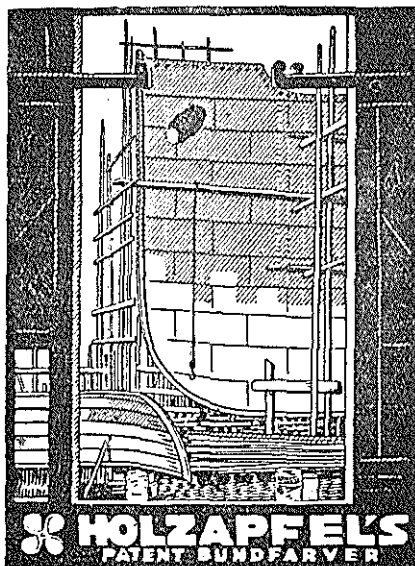
### N. C. BACH

ELSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

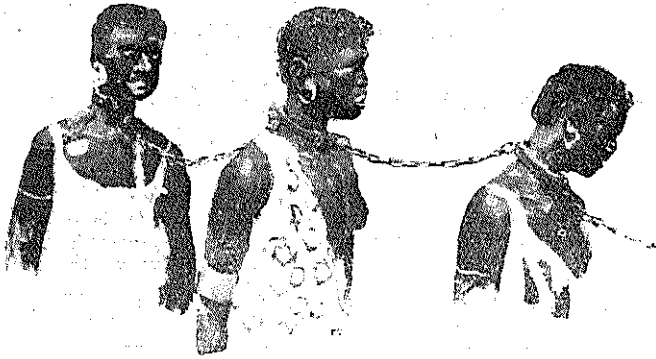
Telegram-Adr.: BACH

#### DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA





## Jatube's Børn

Historisk Skildring fra Dansk Guinea i  
Slavehandelens Tid af Kay Sarsen.

Jatube kom med en Slavekaravane fra det indre. Hun var født i en frodig Egn, i Kamenas Land, hvor Mændene var fredelige og Kvinderne ikke behøvede at arbejde strengt for at ernære dem. Barndommen var gledet hen med lystig Leg, sorgløst og lykkeligt, og da hun blev voksen, havde hun haft en god Ven, der havde givet hende skønne Navne og aldrig havde forlangt mere af hende, end hun med godt og redebont Hjærte havde kunnet yde.

Saa var hun efter Forældrenes Anordning blevet gift med en tyk, magelig og velstaaende, forhæverende Bravo, der foretrak hende for sine ældre Koner.

Jatube skænkede ham et Barn, ganske vist kun en Pige, men to Aar efter kunde hun igen love ham Afkom og hun lovede ham smilende og glad en Dreng.

Han fik ikke Drengen at se. Akvamboerne overfaldt hans Landsby, og han blev gennemboret af et Spyd, medens han krøb ud af sin Hytte, og et Kølleslag i Hovedet gjorde Ende paa hans Liv.

De sejrige Akvamboer trak Kvinderne og Børnene ud fra Hytternes Kroge og slog dem i Slavelænken, og da Sejrens Orgie var fejret, drog de afsted i Retning af Kysten med Byttet. Derude ved Europæernes Forter fik Sejren sin endelige Løn i Form af Rifler, Brændevin, Rom og lystelige Flitterstads, Kaurier og Tøjer.

Jatube var den fjerde i en af Kæderne. Hun var ung og smuk, endskønt hun var frugtsummelig frisk som en Gazelle. Hendes fine Hud var ren og velplejet, og Tænderne skinnede som blankt Elfenben. Hendes Skikkelse var spænstig og yndefuld, og Øjnene lyste af Liv og Godhed. Skønnere Skuldre, Barm og Lænder havde ingen Billedhugger i Verden set. Hjælpsom var hun med andre Kvinder og smilende god mod Børn og Dyr. Lykkelig den, som havde været hendes

Husbond, eller endnu kunde blive det, — *men den lille Unge* ved hendes Side blev en Skifting i Akvamboernes Øjne! Hun var i Vejen og gjorde Moderen afvisende.

Karavanen snoede sig møjsommeligt hen over Steppen. Den uvante, uafbrudte Vandring trættede Slavekvinderne, og de vandt kun langsomt frem. Værre endnu var det med Børnene. Jatubes Barr fik blodige Fødder, og Moderen maatte bære hende. Svær og betyngtet som hun var i Forvejen, faldt det hende drøjt at vinde med i Rækken med Fosteret i sit Liv og Pigen paa Ryggen. Enhver kunde se, at det elendige Pigebarn var til Hinder og Skade.

Moderen blev tvunget til at slippe hende, og hun maatte løbe paa sine blodige Fødder ved Siden af Jatube, der kun i Smug, naar Vogterne var paa Afstand, kunde tage det klynkende Barn paa Skuldrene.

Naar Natten kom, og Slavekvinderne havde strakt sig paa Jorden til Hvil efter Aftenvandringen, fik den lille en urolig Søvn i Moderens Favn, men haarde vurderende og *forstaaende* Øjne hvilede paa hende. Moderen kunde give en god Pris, om hun kom godt til Fortet, men den sølle, værdiløse Unge trættede, udmarvede hende. Slavekvinden Jatube fik ingen rolig Søvn for Barnets Klynken, og Akvamboernes Fornuft meldte sig og gav sig Udslag. Ungen skulde forsvinde. Kvinden skulde befries for sit tyngende Paahæng.

En Nat, da Karavanen hvilede sig ved et Aaløb, faa Dagsrejser fra Stranden, gav Høvdingen sin Befaling. En Mand gik hen til Jatubes Leje, satte sig og ventede taalmodigt, til hun sov. Saa tog han en Brand fra Baalet i den ene Haand, den lille Pige lemfældigt i den anden, og listede sig bort fra Slavelænken.

Ilsort og bange for Nattens onde Aander og de vilde Dyr, gik han ned til Aaen, fandt et Vandhul, som saa ud til at være Sovested for Krokodiller, og kastede det sovende Pigebarn deri. Der lød et Plask, et kvalt lille Skrig og lidt efter et underligt Gasp og en snuppende Lyd, og Manden løb tilbage til Lejren og berettede aandeløst sin Høvding, at Gerningen var vel gjort.

Den dødtrette Jatube sov usædvanligt rolig. Barnet kaldte ikke paa hende, klynkede ikke mere. Men da Dagen gryede, og Morgenmaden blev bragt, skreg hun paa sit Barn. Det kom ikke. Hun skreg igen. Hun blev afsindig af Skræk og hylede som et Dyr!

Karavanen brød op. Jatube kastede sig paa Jorden, og de nærmeste Slaver i Lænken maatte dukke sig. De gav sig og skældte, og Jatube var Skyld i, at Holdet ikke kom videre. Vogterne gav onde Ord, og da de ikke hjalp, var der ikke andre Midler tilbage end Pisken.

Slagene haglede ned over Jatubes Ryg, men hun ænsede dem ikke. Sin Mand kunde hun taale at miste, men det hjælpeløse Barn, som maaske raabte paa hende fra Buskadset, som maaske var løbet vild i det høje Græs?

Fællerne i Lænken rasede. Omsider sagde den ene: »Jatube. Hun er løbet forud med de andre



## ODENSE

### ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN  
— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

### ODENSE SEJLMAGERI

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.  
NØRREBRO 82. ODENSE

## HORSENS

### HANS OLESENS EFTERFØLGER

(Niels Wang)  
SWORN SHIPBROKER — STEAMSHIP AGENT  
TELEGRAPHIC ADDRESS: OLESENS — TELEPH. 45. NATIONAL TELEPH. 10  
SCOTT'S CODE USED  
HORSENS DENMARK

### WILH. CHR. BECH

(Indehaver AAGE RASMUSSEN)  
EDSVOREN SKIBS- & VAREMÆGLER  
DAMPSKIBSAGENT  
Klarering - Befragtning - Spedition - Assurance - Havarilagent.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.  
Telf. 24 og 34. HORSENS Telegr.-Adr.: „Natna“

## RANDERS

# CHR. JACOBSEN - - RANDERS

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKABS EKSPEDITION I RANDERS

TELEFON 83 - - TELEGR.-ADR.: NESBOCAJ

## ESBJERG

### PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

### ESBJERG SKIBSBYGGERI

ESBJERG

TELF 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

### J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S

KUL- & COKE-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

## FREDERIKSHAVN

### NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

## KASTRUP

### VIGGO HANSEN'S BAADEBYGGERI

TELF. KASTRUP 430

SPECIALITET:

MODERNE SPIDSGATTERE  
LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



## KOLDING

### KOLDING SKIBSVÆRFT, KOLDING

Indehaver V. KRAG-CHRISTENSEN

TLF. 850 & 851. — — GRUNDLAG 1893.  
TELEGR.-ADR.: „KOLDING SK BSVÆRFT“

NYBYGNINGER OG REPARATIONER

### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

STØT VORE ANNONCØRER

### Vore Nolfiopgaver. —

De heldige Vindere af den sidste Nolfi-Opgave Nr. 6 blev:

1. Præmie: Hr. Orlogskaptajn Hammerich, Haregade 35, K.

2. Præmie: Hr. Alfred M. Almdal, Sct. Marcus Allé 5, V.

Løsningen:

Vandret: 1. Kul — 4. Tot — 7. Ara — 8. Ame — 9. Tov — 10. Kol — 11. Læk — 14. Ruf — 16. Oda — 17. Iro — 18. Gem — 19. Gen.

Lodret: 1. Katalog — 2. Uro — 3. Lav — 4. Tak — 5. Omø — 6. Telefon — 12. Æde — 13. Kam — 14. Fig — 15. Ure.



*Et tomt Værft. — 5 ledige Beddinger paa Flensborg Skibsværft.*

Paa Flensborg Skibsværft er en Nybygning paa 9600 Tons løbet af Stabelen. Den fik Navnet »Karnak« og er bestilt af det tyske Kosmos-Rederi i Hamborg.

Dermed er alle Værftets fem Beddinger tomme. Der skal ganske vist være Udsigt til en Bestilling paa en lille Dampers til M. Petersens Rederi i Flensborg, men den vil hurtigt kunne laves færdig, og »Flensburger Volkszeitung« mener, at Lukningen af det nye Værft derefter vil være en Kendsgerning. Et større Antal Arbejdere er allerede sendt hjem, og der er bebudet flere Afskedigelser.

Paa det gamle Værft er der endnu Arbejde til nogle Maaneder, men hvis der ikke skaffes nye Bestillinger, maa Arbejderne her dele deres Kollegers Skæbne paa det nye Værft. Bladet haaber, at det værste vil kunne undgaaes, fordi Følgerne af en Lukning af Byens største Foretagende vil være uoverskuelig for hele dens økonomiske Liv.

Det er som bekendt gaaet Howald-Værftet i Kiel ilde. Værftet i Tønning, der normalt sysselsætter tusind Arbejdere, har maattet stænge sine Porte, og den samme Skæbne synes altsaa nu at skulde ramme Værftet i Flensborg. Det var som bekendt Danskeren, Direktør Th. Bredsdorff, der udvidede og konsoliderede det, saa



det før Krigen var det trediestørste paa Fastlandet. Det havde da en Aktiekapital paa 3,300.000 Mark og 2,500,000 i Reservekapital. Det beskæftigede den Gang tre Tusind Arbejdere, og naar man talte deres Familier med, var hvert sjette Menneske i Byens afhængig af dets Ve og Vel.

Selv om det i lang Tid kun har arbejdet med indskrænket Drift, vil dets fuldstændige Lukning være et tungt Slag for mange, ogsaa for de mange Danske, som er blandt dets Arbejdere.

LDFESTEN PAA KØBENHAVNS RHED TIL FORDEL FOR FREGATTEN , JYLLAND“S BEVARELSE

Journalistforbundet fik megen Glæde af sit Arrangement. Siden de gode gamle »Kejserdage« har vi ikke haft en saadan Illumination paa Vandet, og de ca. 50,000 Mennesker, som overværede Fyrværkeriet, gik hjem med et uforglemmeligt Indtryk. Uforglemmeligt ja! Men kom vi ikke samtidig i Tanke om, at vi — d. v. s. os alle — at vi i Virkeligheden er ved at glemme Søen, Havet! Hvor anderledes betagende virkede ikke

Lyskaskaderne her i det fri end f. Eks. i det lukkede Tivoli! Her var vi midt i Naturen, midt i Virkeligheden! Og dog, det var heldigvis ikke Krigs- eller Nødsignaler, som steg til Vejrs, det var Glædens, Haabets og Erindringens Lyssøjler, som steg mod den mørke Himmel, flankeret af Forternes Lyskastere og kronet af Natflyveren (Søløjtnant Jensen) og hans Spiraler. Og som en symbolsk Hilsen dalede det rød-hvide Flag ned over

den gamle Fregat.

Det var et lignende Arrangement, »Vikingen« gjorde sig til Talsmand for ved Helsingør-Festerne, hvor mar haardnakket forblev paa Landjorden!

Men hvorfor var her forleden paa Rheden ikke »Jylland«s Rigning illumineret? Det er jo den, næsten det hele drejer sig om!



Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER

**CORONA**

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE · 3  
KØBENHAVN



# A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

## 1. Klasses Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserver.  
 Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.  
 :: Maskin- og Dæksrekvisitter ::

*Et moderne Mirakel. — Radioen genforener to Søkende efter 26 Aars Forløb.*

Amerikanske Blade bringer en Meddelelse om to Søskendes Genforening ved Radioens Hjælp, og hvad der særlig fanger en dansk Læscrs Opmærksomhed er Navnene paa de paagældende Personer, som synes at være danske, selv om et af Efternavnene er blevet let amerikansiseret.

For 26 Aar siden drog en ung Ingeniør, Siegfried Jensen, der hidtil havde boet i Sydamerika, til Kongo i særlig Mission for Kong Leopold II af Belgien. Siden havde hans Søster, en Enkefru Lydia G. Nelson (Niel-

sen), boet i San Francisco, ikke hørt noget til ham for nogle Maaneder siden, da hun lyttede ved sin Radiomodtager og blev irret forbavset ved at høre en Efterlysning efter hende selv, som hendes Broder havde ladet udsende fra Amerika. Nogle Telegrammer til Afrika bekræftede Sagens Rigtighed, og for kort Tid siden afsejlede hun fra U. S. A. til Afrika for at møde Broderen.

Ved Afrejsen udtalte hun: »I de sidste 20 Aar har jeg ofte bedt til Gud om at maatte møde min Broder, men jeg havde egentlig aldrig turdet tro, at det vilde ske. Nu er min Bøn blevet opfyldt ved Radioens moderne Mirakel, og jeg er meget lykkelig.«

*Hvad er Kosten om Bord værd?*

De tre Skibsofficersforeninger: Skibsførersforeningen, Maskinmesterforeningen og Styrmandsforeningen, har i disse Dage indsendt en Protest til Skattevæsnet vedrørende Værdien af Kosten om Bord.

Sagen forholder sig saaledes:

Skattevæsnet har gennem flere Aar ansat Kostens Værdi til et Beløb af 2½ til 3 Kroner pr. Dag efter som der er Tale om gifte eller ugifte, medens man før Krigen regnede med 300 Kr. om Aaret. Da Pristallet kun udviser en Stigning paa 84 Procent, er den stadig beholdte Forhøjelse unægtelig i Strid hermed.

De tre Foreninger gør i deres Protest opmærksom paa »den Urimelighed og Uretfærdighed, der herved begaas over for de Søfarende« og henstiller, at Ansættelsen bliver saaledes, »at den staar i et passende Forhold til den virkelige Værdi og bringes i Overensstemmelse med Prisstigningen siden 1914«.

Skattevæsnets Svar kan ventes inden længe.

# 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.



## KAKERLAKKER OG VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DECINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 &amp; 8894

VESTERBROGADE 139

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 35

TLF. PALÆ 2158 Y.



# KAY DYHR

NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

## THEODOR ZEISE,

Alltona-Ollensen.

Skibsskruer af Brønce, Staal og Støbejern.

## Kassér ikke gammelt Tovværk

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

### JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

## Nyt og brugt Tovværk

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

Specielt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver - Oliefarver og Skibsjernvarer.

### A. ALDENBORG

Forh. Forvalter hos Max Møller,

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 9.

Vandret: 1. Rædsel. 4. Ryg. 7. 1920. 8. Hjul. 9. Række. 10. Hos Rovflugle. 11. Vinterarbejde. 14. Efterlign. 16. I Høst-tiden. 17. Driv. 18. Nolfi Fabrikat.

Lodret: 1. Til Vinduet, købes hos Nolfi. 2. Paa Sk. be. 3. Skæbnegudinde. 4. Gammel Skude. 5. Glat. 6. Se i Lodret. 12. Øjrer. 13. Vigtig Person. 14. Kvindenavn. 15. Dans

1	2	3	M	4	5	6
7			Ø	8		
9			B	10		
	N	O	L	F	I	
11	12	13	E	14	15	
16			R	17		
	18					

Før at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bodes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 9**, først aabnede den 15. Nov. og Vinderens Navn publiceret i vort Decbr.-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Olfert Fischersgade 2<sup>1</sup>.  
1. Præmie: En Nolfi Klapstol. 2. Præmie: En Aarg. af VIKINGEN

Vi henleder Rederiernes Opmærksomhed paa  
**KLAPSTOLE OG ULDTÆPPER FRA NOLFI**

Leverandør til: Stat, Kommune og Marine.

København K. — Telefon 5405.

## SKIPPERHUSET

HAVNEGADEN 53 :: TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfarende.

Godt Spisevarer. Billige Priser.

B I L L A R D

Stor! Bladhold. Post modtages.

Erbødigt Jens Gabrielsen



Englands populæreste Cigaret.

Børn. Kom nu, eller de slaar os alle ihjel, og Du ser aldrig mere Din kære, lille Pige.»

Jatube fulgte uvilkaarligt med. Det var dog et Haab, eller maaske et godt Middel. Svinglende og mat sjokkede hun i Lænken, og for hvert andet Skridt hviskede eller raabte eller skreg eller hylede hun Navnet paa sit Barn...

Det første Barn var tabt og ingen Nytte til.

Karavanen kom til Fortet. Der var god Efter-spørgsel for »Stykker«, men enkelte blev dog vraget af de kyndige, hvide Købmænd, saaledes en krumrygget Mandsling, en Olding, der ikke kunde regne paa antageligt Bud i Vestindien. Endvidere et Par rynkede Kvinder, som ingen hvid Mand gad eje, omend de maaske endnu kunde arbejde et Par Aar, og saa en radmager, kalveknæet og grim ung Pigeslave samt *Jatube*, der var forrasket, arrig og smaatosset.

Jatube var ung og velskabt endnu, og duede hun ikke til at komme igennem en lang og besværlig Sørejse, saa var hun vel noget værd som Husslave? Alene ved sin Frugtsommelighed var hun jo en Mulighed, og hun blev solgt til nedsat Pris til en rig Mulatfamilie, der drev Kysthandel og førte et anseeligt Hus tæt ved Fortet.

Men det viste sig alligevel at være en daarlig Forretning. Slavinden var blevet sløv og duede ikke til ret meget Arbejde. Nogle Maaneder efter født hun ganske vist et Dregebarn, men hvad var det for et Dregebarn? Mulatkvinden havde Ret! Hendes sølle Mand regnede efter Fruentimmerets nette Udseende og Alder og Muligheder. Men efter hvert fornuftigt Kvindfolk kunde da sige sig selv, at der ikke kunde blive noget godt efter et saadant finhudet, ungdommeligt Fruentimmer ovenpaa en Lænkevandring gennem Landet paa Slavers Vis.

Jatube blev mere en besværlig Gæst end en manerlig Slavinde. Hun maatte have et Rum for sig selv. Natten igennem vrælede den vantrevne Unge, og saa sang Fruentimmeret sine dumme, evindelige monotone Sange for det sølle Skidt, saa intet ordentligt Menneske kunde faa Søvn i Øjnene.

Kunde Manden ikke forstaa, hvor Fejlen laa, saa skulde Konen nok klare den Sag.

Og det gjorde hun ogsaa! Af ren Menneskekærlighed. En Aften gav hun Jatube en god Spoken Brændevin, og da saa Sønnen kom over den skrogede Slavekvinde, tog den kloge, kristne Mulatmadame det lille sygelige, ubehagelige Dregebarn op fra Kludene paa Gulvet og bar det udenfor.

Sjakaerne derude for til Side som flygtige Spurve, men Mulatkvinden vovede sig dog ikke langt fra Husets Mure. Hun naede kun til Tjørnehækken, som skærmede om Kabritternes (Gedernes) Natterum. Saa smed hun sin Byrde ud! Hun saa, at den havnede i Tornene paa Gærde,



og hørte et Gisp og pibende Smaabarnsjammer. Saa løb hun ind og stængede Døren, ikke alene til Huset, men ogsaa til Jatubes særskilte Rum.

I Løbet af Natten tog Sjakalerne den lille Krop. Jatubes *and* Barn var heller ingen Nytte til.

Om Morgenen var Jatube vild. Hun rasede som en afsindig, og bar sik ikke ad som én, der er befriet for en Byrde. Hun var Døden nær, og derfor gav man hende mangan en god Snaps Spiritus, for hun var jo endnu Penge værd. Altfor meget ofrede man paa hende, og for at redde hende uden mere Bekostning var der efter Mulatkvindens Mening ikke andet at gøre, end at befalede et ung, smuk Slave til at gifte sig med hende.

Men Jatube duede ikke mere til Husslave. Hun blev igen svær, men hun var nu uforbedrelig ond og »genegen« til stærke Drikke. En skønne Dag blev hun solgt til en Kystfarer, der tilfældigt kom i Huset og var blødgjort ved godt Traktement.

Jatube blev bragt ombord med en halv Snes andre Slaver og fuldstændiggjorde i det lille Skib en Ladning paa 70 »Stk.«. Tilfældigt blev der endnu en Lejlighed til godt Køb, og tyve sorte Kroppe blev endnu inden Afsejlingen fra Guinea stuvet ned i Lasten.

Skibet »Isabel« afgik med Kurs efter Vestindien. Jatube fik Lov til at være i Fred for Mandskabets Efterstræbelser. Hun sad blistrende ond og utilnærmelig i sin Lænke og rejste sig sjældent fra sin Plads. De unge, udvalgte Slavinder, som blev slaaet løs af Lænken, blev fulgt til Lugekarmen af hendes onde, skrattende Smæderier og Forbandelser. Men en Dag kom dog Turen til hende selv. Hun begyndte at vaande sig, at give sig, at kalde paa Navne fra Kamenas Land... Der blev Uro i Kvindelasten: Den onde Jatube havde Ordet...

Imedens kedede Skibsfolket sig paa Dækket. Fartøjet gik for Passaten, og Dagen var saa lang som et ondt Aar.

Derude agter fulgte den lede Haj, der tog de døde Negre som sin skyldige Tribut. Den onde Satan, som maaske tog én selv, om det gik ilde, og man skulde vippes udenbors i sin Køje!

Jævler skulde slaa i den graa Rad der bag, som skød frem som et Lyn, naar der var noget at bide. Mandskabet fik Had til Havets fri Kaper — eller rettere Sørøver, som tog hvid for sort, om det faldt for, uden at agte Forskellen.

Fra den tidlige Morgen var Hajkrogen ude. En Haj var tilmed spiselig, ja, for somme Deles Vedkommende en ren Lækkerbidsken! Men Kokken, den Tølper, var en uvillig Herre. Han havde sjældent en Stump Madding tilovers til Folkene. Ja,

hvor skulde den arme Djævel faa den fra? Han maatte jo staa til Regnskab for hver en Flis til Skibsskriveren og til Hr. Kaptajnen.

Gang paa Gang snappede den lede Hajfisk Maddingen af Krogen, og saa var der sluttelig ikke mere tilbage. Kokken knaldede sin Dør i og forbandede arrigt hver Mand ombord, hans Far og Mor og hans Afkom i syvende Led. Og saa var den Tidsfordriv forbi. — — —

Imens gik Jatube nede i Kvindelasten til Barsel for tredje Gang. Hun fik kun ringe Hjælp. Selv var hun svag, og hverken hun selv eller hendes Fæller undredes over, at Barnet var dødfødt. Det blev knapt fastslaaet, om Barnet var en Dreng eller en Pige. En Dæksslave rullede Fosteret i en Maatte og fjærnede det fra den lidende Kvinde, der helt var optaget af sin Vaande.

Dæksslaven kom ovendæks og pustede svømmelt Lastens onde Dunst ud, inden han naaede Rælingen med Maattens Indhold, som skulde kastes udenbords.

»Hvad har Du der?« spurgte Kvartermesteren temmelig ligegyldigt. Dæksslaven forstod det ikke, men viste Maattens Indhold frem, inden han fuldbyrdede sin Pligt.

»Stop,« raabte Kvartermesteren fornøjet og tog Maatten fra Negeren. »Væk med Dig. — Pst! Forsvind, Hr. von Lucifer!« Og Dæksslaven hummede sig tviskendæks igen i Hast.

»Saa skær'en igen Gutter... Vi skal nok faa ham. Ad Helvede til med Kokken. Nu kan vi selv! Her har vi Maddingen! Den kan den graa ikke staa for...«

— Pladsk! En lille, sort Krop med røde Ringe om drev et Øjeblik paa Overfladen og tyngedes saa tilbunds ved Krogens Vægt. En graa Lynstribе for frem fra Skibets Agterende. Det gurglede ved Skibssiden, og i samme Nu piskedes Vandet om Styrbord til Skum.

»Hiv tot, Manne. Ha, ha! Hiv tot!!«

Krogen heves ind. Hajens Halefinnes haarde Slag og Rygfinnens Svajen sagtnedes. Trosser kastedes ud og fæstnedes. Taljen gjordes med kaad Spøg klar over Raanokken, og saa heves den svære Hajfisk indenbords, hvor den blev genæmboret af Skibsfolkets Knive. —

Hajen blev flaaet. Mandskabet fik den bedste Part af Byttet, og hver en af Slaverne en Bid af Resten.

Jatubes tredje Barn gjorde Nytte!

Der kom engang et tosset, skarnvorent Negerfrentimmer til Vestindien. Hun gad ikke arbejde og fik megen Pisk. Hendes Navn var Jatube. Hun fortalte vidt og bredt, at hun havde tre Børn. Men det var ikke sandt. Hun havde ingen.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

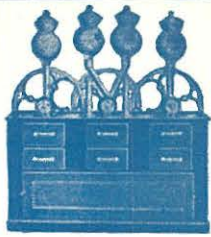
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





**A. Jørgensen & Co.**

157, Jagtvej,  
Copenhagen L

Telegramadr.:  
»Frigangfab.»

Største Specialfabrik  
i Skandinavien.



## Frigangs Kaffemøller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udløsning for  
Søm, Sten o. l. (Frigang).

Fineste Konstruktion.  
Bedste Formaling.  
Billigst i Drift.  
Største Garanti.

## O. K. SKIBSRADIOMODTAGERE

monteret af org. O. K. Counter alt indbygget.

Bekvemst i Brugen, meget fintfolende.

Ønsker De Modtager om Bord, beder vi Dem ringe Fabrikken  
op og konferere med os, vi staar til Tjeneste med alle de Op-  
lysninger De maatte ønske.

**O. K. OLSEN & KNUDSEN O. K.**

Peder Skramsgade 6 - Telf. Byen 6961

Forlang O. K. Reservedele hos d'Herrer Forhandlere.

## Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## UNIFORMER

samt civilt 1. Klasses Skrædderi

**P. V. JENSEN**

PRINSESSEGADE 1 — TELEFON AMAGER 6392 v.

Leverandør til Kommunen og Havnevæsenet.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 2, KALKBRÆNDERIAVAV



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

## Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottenborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretøj paa faa  
Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

## G. V. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3284  
- Str. 133

Fabrik af

Holmens Kanal 32.  
Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølvsfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

# OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA VERDENSMARKEDET

**Fabriken „OLSKIND“**

ved cand. pharm. J. HARSSEN.

København S.

Telefoner: Amager 3230 - Amager 3231.

## F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet).

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer, Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5<sup>111</sup>. - København K. - Telf. Byen 6500.

## Danske Ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

## Køleanlæg til Skibe!

**FRIGIDAIRE** Køleanlægene, der fabrikeres af DELCO  
LIGHT COMPANY, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde:  
1) Frigidaire kræver ringe Plads. 2) Frigidaire arbejder automatisk.  
3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør. 4) Frigidaire anvender ikke  
Etrinevæske. Kompressoren kan installeres ved Skabet eller indtil 35  
Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strøm-  
forbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT

**J. INGVARSEN**

KATTESUNDET 4 TELEFON 12526  
KØBENHAVN B.

# Alpina

det bedste Uhr.

Faailideligt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.

Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhr.

F. O. Carlssøns Eff. (Carl Jonsén)

Amagertov 31.

Grundlagt 1878.

Forlang Katalog.

Uhr repareres godt.

**Sølove-**



**Olietøj**

**N. J. Petersen & Søns Olietøjsfabrik**

Telf. 89 & 789

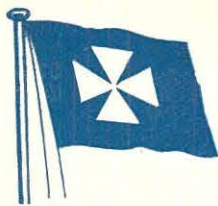
HELSINGØR

Telf. 89 & 789



**DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR**





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

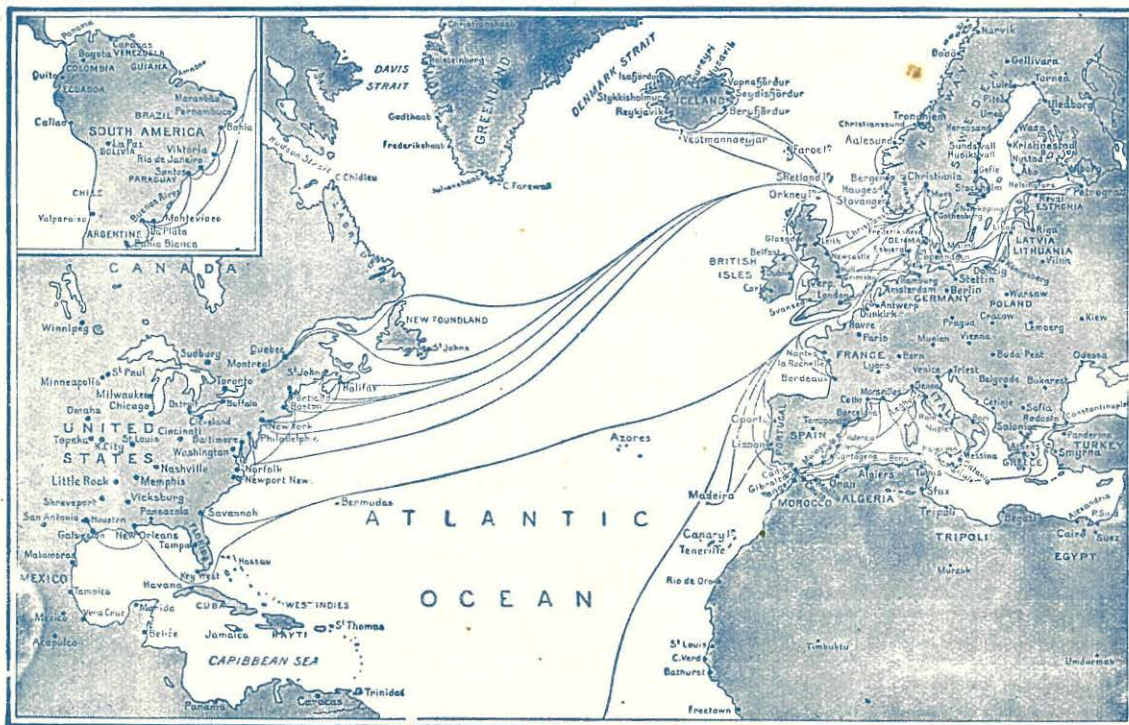
AKTIESELSKAB

(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 Skibsbredere, Foreninger for Offitser og Mandkøber i Handels- og Odelsskibet, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdernes, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri, autoriserede 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 Export-Industry and The International Seafarers Federation . . .

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



### CHRISTIAN JACOBSEN DRAKENBERG

NO. 11  
1926

NOVEMBER  
3. AARGANG

300 Aarsdagen for hans Fødsel. En spændende Beretning om hans omskiftende Liv under 6 danske Konger. Højbaadsmand under Tor-

# 146 AAR

denskjold, Sømand i Fart paa Island, Vestindien og Middelhavet. Slave i Tunis 85 Aar gammel. Gift i sit Et Hundrede og Elevte Aar.

# 50 ØRE

# 50 ØRE



# SKF

Dansk Kuglelede Aktieselskab S.K.F.

Bredgade 33.

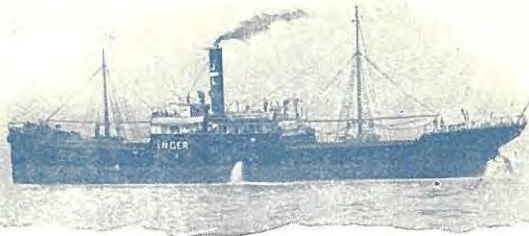
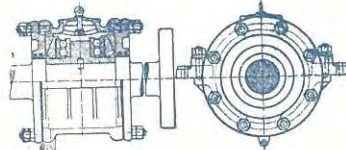
Efter at have anvendt Deres S.K.F.-Propeller til Optagelse af Skruens Tryk i 5 af vore Dampskibe paa ca. 2000 Tons med 820 HK. Maskine og disse har været i Drift siden AUG. 1921 kan vi udtale, at Lejerne siden Monteringen har fungeret udmærket og uden mindste Anmærkning til Trods for de Paa-virkninger, de har været udsat for paa Grund af haardt Vejr og Ishindringer.-

Med Højsættelse



København, den 26. Marts, 1924

Lejerne fungerer stadig tilfredsstillende og uden Anmærkninger



## ROTAN

ROTTERENDE TANDHJULSPUMPE

Specialitet: Oppumpning af Olie, Vejtjære,  
- - Melasse, Sallage, Øl, Mælk etc. - -

**MYHRWOLD & RASMUSSEN**

INGENIØRER & MASKINFABRIKANTER

M. Ing. F.

VIBEVEJ 5 - KØBENHAVN L. - TELF. TAGA 2030 og C. 7824.

Tel. Helrup 1619  
Værk. Dannelsø  
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 Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

### „REN SO“

er syrefri og renser ufejlbalrigt.

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K.

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

DEN DANSKE AFDELING

TELEF.: 12.267 - 12.432 - 12.732 — TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND CA. 500.000 KR.

Overlager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe. 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlisttilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlisttilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4000 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

### A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: AMAGERBROGADE 31 - TELEGR.-ADR.: SABROES - TELEFON 1764

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller



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

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

## Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

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

AMALIEGADE 37.

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN B. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/S</sup>

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS

# H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

### JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER <sup>A/S</sup>

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K



**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

**PRAHL & SØLVER**

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Statsautoriserede Kompassrettere.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
 Spritkompasser - Kikkertør - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

  
*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

**F. BLOCH'S EFTF.** STAMPESGADE 5  
TELEFON C. 13562

Enerepræsentanter for udenlandske Firmaer i:

**Skibskæder, Ankre, Staalrosser, Skibstilbehør, Rør, Plader & Stænger i Kobber og Messing, Traadvæv etc.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

ALT I SKIBSARTIKLER

I N D H O L D

Forside: Træsnit fra c. 1750 forestillende Drakenberg. Sejlsæsonen sluttes. Et Minde fra Sommeren, Naturen til Helsingør.

Drakenberg's og Søspejdernes Ven, Skibsproviantør Sophus E. Johnsen.

Sæsonens maritime Begivenhed, Sø-Restauratørernes Kogedstilling.

Danske Fiskere som Topskippere paa kanadiske Trawlere. Af Arne Lie, med talrige Fotografier.

Carl Rude, en Vesterhavsskildring af Forward.

Drakenbergs Livsskildring med et Væld af Billeder fra Samtiden.

Søens Mænd. Konsul C. P. Lunds Livsskildring, fortsat. Nolfi Præmie-Opgave.

**Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.**

VIKINGEN koster: Helaar 6 Kr., Halvaar 3 Kr., Kvartal 1,50 Kr.

Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.

Olfert Fischersgade 21, Opgang i Porten. Telefon C. 9822.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tigr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

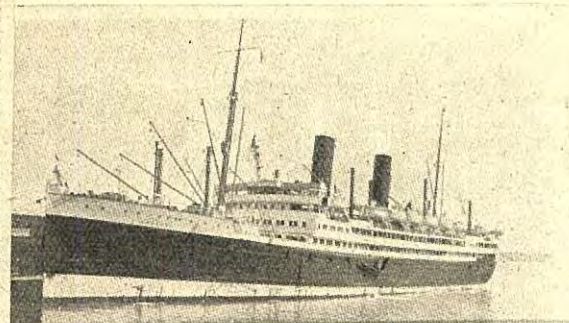
København K.



De to store Billeder forinden viser Besætningen paa „Danekonge“ i glad Stemning som Jazz-Band og klar til at gaa i Land.



Øverst i Midten ses „Danekonge“ i Dok; til v. ses norske Matroser gøre sig det „koseligt“ ude paa Bougsprydet; og til h. ses som en Kontrast, det bekendte Motorskib, Aroangi i Melbourne Havn.



## Dikingens Denner i den vide Verden.

I danske Skibe over hele Verden gaar Vikingens Vej. Og som vi herhjemme efter bedste Evne søger at gøre os afholdte ombord, maa vi i dyb Glæde indrømme, at vi heller ikke er glemt derude. Gang paa Gang modtager »Vikingen« Hilsener fra Søens Folk, som nu f. Eks. ovenstaende, sendt os fra Besætningen paa Motorsejlskibet »Danekonge« i Aucklands Havn, New Zealand

— Pokker i Vold paa den anden Side Jordkloden længst mod Syd. — Kan der findes et skønnere Genrebillede end disse glade Gutter, enten de optræder som Jazzband eller er »rakkert til« for at gaa i Land. Tak, I danske Dreng, for denne glade Hilsen! Gid Danmark altid maatte forstaa, hvad det skylder Eders Indsats paa Verdenshavene. Red.

## Sejlsæsonen slutter.

Standerne er nu strøgne, og Klubskebene gaar i Vinterhi. Et sidste Blik ud over Sommeren, som svandt, er kastet, og med Vemød gaar man Vinteren imøde; dog er Vemøden iblandet en sød og kriblende Fornemmelse om det kommende Foraar. Thi, som Buskene paa Landjorden allerede i det milde Efteraar skyder nye Knopper, saaledes lever Længslen efter Havet i Sejlsportsmandens Sind uanset Vinterhi og Islag.

Lørdag den 9. Oct. om Aftenen var Sæsonens sidste Klubaften »i rum Sø« ombord i »Tjalfe«. Som altid raadede der her den hyggeligste og mest kammeratlige Stemning, og under opmuntrende Taler, Spøg og Skæmt uddeltes Sæsonens forskellige Præmier.

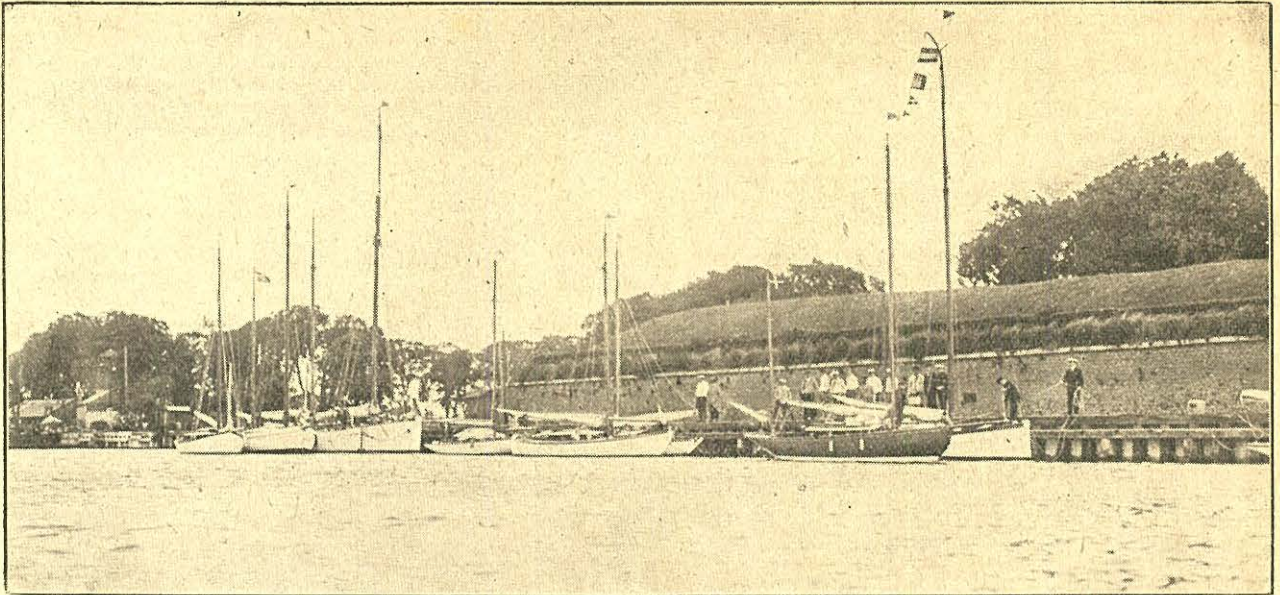
En af Sommerens Begivenheder har Forsøget med Indførelse af Team-Sejladser været. Da dette grundet paa forskellige Omstændigheder ikke kunde gennemføres med særskilte Baade fra hver kæmpende Klub, lykkedes det dog at præstere en virkelig spændende og in-

teressant Team-Sejlad ved at inddelle Deltagerne i Hold. I denne første danske Team-Kamp sejrede det »gule« Hold, bestaaende af G. Albrechtsen, V. Egeriis, N. Chr. Nielsen og Mogens Jacobsen med 84½ Points. Ingeniør Knud Degns Hold opnaaede 83¼, og han selv blev Topscorer af Point med 29¼.

En interessant Tur var Natturen for Elever til Helsingør under Ledelse af Kaptajn Thaulow, Skolens Chef og hans Næstkommanderende, Bestyrer V. Clausen. En kærlig Tanke sendes ogsaa til Sejlskibschefen, Kaptajn Carl Jensens Gæstfrihed ombord i »Gunhild«. — Vore Billeder, velvilligst udlånt fra Dansk Sejlsport, viser Baadene fra denne Natur samlede i Helsingør (under Kronborgs Bastioner), Deltagerne med Dommer forsamlede i den hyggelige Have i Kronborg Fæstningsværker.

Netop som Sæsonen var afsluttet, kom Budskabet om Næstformanden, Overretssagfører P. Chr. Myhlertz's

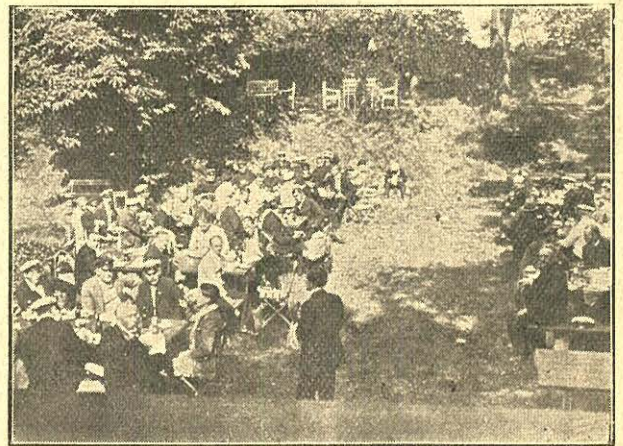




K. A. S. Helsingør 22/8 1926. — En Del af de deltagende Fartø-er.

pludselige Bortgang. Rent bortset fra, at Myhlertz som Klubmedlem og Kammerat saa at sige var uerstattelig paa den Post, han stod, saa skal han som Menneske have det Skudsmaal, at han var mellem de faa, man kommer til at holde af selv efter det korteste Samvær. Retlinethed, Offervilje, Forstaaelse og Hjælpsomhed parret med en hellig Begejstring for Søens Liv og en pietetsfuld og dyb Kærlighed til Danmark og hvad dansk er, var Egenskaber hos ham, der pegede ind til et varmt og rigt Hjerte. Baade som Kammerat, Næstformand og Ven vil P. Chr. Myhlertz være dybt savnet!

Naar K. A. S. kan se tilbage paa en stadig og rolig Udvikling, er der saa meget mere Grund for Søens Venner at se med Glæde herpaa. Ikke alene byder Sejlsport-



K. A. S. Helsingør 22/8 1926. — Frokosten indtages.



K. A. S. Helsingør 22/8 1926. — Samtlige Deltagere.

**„ FALCO “**  
HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**RADIAC** A/S  
Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

ten den bedste og ædleste Udvikling for dens Udøvere — dette ogsaa overført paa det praktiske Liv, som anført af Direktør Sundø i en Tale — men den Kærlighed til Søen og Forstaaelse af dens Væser, som Sejlsportens Ungdom maa faa, vil altid før eller senere virke tilbage, naar samme Mennesker ad Aare er gaaet ind i Stillingen i Byens finansielle og kommercielle Liv og derfra skal bedømme og maaske behandle Spørgsmaal Søen vedrørende.

**CORONA** Skrivende  
Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3 KØBENHAVN



# SÆSONENS MARITIME BEGIVENHED

HOVMESTRE OG KOKKE GØR LANDGANG

KOGEUDSTILLINGEN I TEKNOLOGISK  
INSTITUT 30. OKTOBER—7. NOVEMBER

*Billedet:*

Forretningskomitéen for Dansk Sø-Restaurations-Forenings Koge-Konditori og Forplejnings-Udstilling:

Øverst tv.: H. Fritzner (Formand), Nederst tv.: O. J. Olsen. Øverst th.: V. Andersen, Nederst th.: J. Høyer (Forretningsfører).



Fra 30. Oktober til 7. November afholder »Dansk Sø-Restaurations-Forening«, der omfatter Søfarende Hovmestre og Kokke, en Koge-, Konditori- og Forplejnings-Udstilling i Teknologisk Institut. Der er i de senere Aar afholdt mange Kogeudstillinger, og det store Besøg, disse altid har haft, vidner om Publikums Interesse for alt, hvad der vedrører Madlavningen.

Arrangørerne for denne Udstilling vil dog ikke blindt gaa i de Spor, der en Gang er anvist, men bringe en Del virkelig Nyt, saaledes at denne Kogeudstilling vil blive væsentlig forskellig fra de tidligere.

Det er Søens Folk, der her, for første Gang, vil prøve sine Kræfter paa en saadan Opgave. Hele Udstillingen indrettes som det Indre af en stor Oceandamper. Det arbejdende Køkken findes paa Mellemdækket, og her vil de solide Skibsrætter, hvoraf en Del er temmelig ukendte for de fleste Københavnerne, hver Dag blive tillavede, saaledes at de Besøgende kan se, hvorledes hele Arbejdet foregaar. Vil man smage paa Retterne, kan man gaa ind i Kahytten — Udstillingens Restaurant —, der fremtræder som en Kineserrestaurant, paa en af de store internationale Oceanflyvere. Der kan man sidde hyggeligt og høre paa Musikken, uden at befrygte Søsygens Kvaler.

Men selv om de ikke gaar ind i Restauranten, bliver der nok at se paa og nok at smage. Der vil hver Dag blive udskænket gratis Suppe til vore Gæster og uddelt Gratis Bagværk og Kiks med ekstrafin Margarine. Men vi vil ikke her gøre Rede for al det, der bydes Udstillingens Gæster, men forbeholde os, at der bliver nogle Overraskelser.

For Dem, der holder af en god Kop Kaffe, The eller Chokolade, er der indrettet et Konditori paa Balkonen (øverste Dæk), og her vil de lækre Kager blive serveret, der tilvirkes i vort Konditori.

Øjet vil overalt møde en brogét og mangfoldig Ud-

stilling af Varer og Maskiner, blandt andet en stor Afdeling for Islandske Produkter, for første Gang fremvist her i Landet, og paa de store Borde, der findes i Salen, bliver der hver Dag dækket pynteligt op. Her udstilles tillige de Retter, der er stillet til Bedømmelse, og som konkurrerer til Udstillings Præmier. Der udsættes Præmier for Bagning, Kogning og Konditorarbejder samt Borddækning. Der bliver adskelligt at lære for de Husmødre, der med Opmærksomhed vil se paa Udstillingens forskellige Præstationer. Vort Motto er: »at gavne og fornøje«, og hvis det lykkes os at forene disse 2 Ting, vil vi være tilfredse. Vore Bestræbelser gaar tillige ud paa at højne Sø-Restaurationsstanden, ved at vise hvad den evner.

Det eventuelle Overskud vil gaa til Oprettelsen af en Fagskole for Søkokke.

Vi haaber, at alle Søfarende vil støtte os ved at besøge Udstillingen sammen med deres Familie.

Præsidenter for Udstillingen er d'Herrer Stats- og Erhvervsminister Th. Stauning og Københavns Overpræsident J. Jensen.

Udstillingens Formand er Foreningens Formand, Hr. H. Fritzner, dens Forretningsfører Redaktør Johannes Høyer.

Vel mødt i Dagene 30. Oktober til 7. November.

### *Udstillingens arbejdende Køkken.*

En af de Ting, de Besøgendes Interesse mest vil samle sig om, naar Udstillingen den 30. Oktober aabnes for Publikum, bliver dennes arbejdende Køkken. Det virker altid festligt at se de hvidklædte Kokke i fuld Aktivitet, medens man indaander den liflige Duft, der stiger op fra de mange Kasseroller, Stegepander og Gryder. Og her føres man ind i et stort Skibskøkken, hvor der er fuldt Blus paa Komfuret og omkring Ovnene.



Naturligvis kan vi ikke fremstille et fuldstændigt Skibskøkken, naar alle Detailler skal medtages, men — saavidt muligt — vil vi ordne hele Arrangementet og Udstyrelsen saaledes, at Folk meget godt kan tro sig hensat til et Køkken i en stor Damper.

Her vil Køkkene hver Dag færdes, i den Tid Udstillingen er aaben, og vise vore Gæster, hvorledes de Raaprodukter, Køkkenet raader over, forvandles til lækre Retter, under den erfarne Koks Behandling.

De Komfurer og Ovne, der arbejdes ved, bliver installerede af Akts. »De forenede Jernstøberier«. Vi ønsker meget at demonstrere et olieindfyret Komfur, og — saafremt Brandvæsenet giver sin Tilladelse dertil — vil det meste af Madtilberedningen foregaa ved et saadant. Som Brændselmateriale i Køkkener er Olien endnu ret ny — men i de faa Aar den har været anvendt, har saavel Olien som Komfurerne, gennemgaaet store tekniske Fremskridt. Der er ingen Tvivl om, at Olien med Tiden vil fortrænge Kullene, da de byder mange Fordele, fremfor disse. Den optager for det første meget mindre Plads, hvad der er af stor Betydning for Skibe, paa lange Farter. Den er renligere, man undgaar Støvet fra Kullene og Asken, og den kan, paa meget kort Tid afgive den Varmegrad, man ønsker.

Ved dette Komfur vil alle de Retter blive tillavede, som præsenteres paa Udstillingen. Det vil blive stillet saaledes, at vore Gæster let kan faa et Overblik over, hvorledes Arbejdet foregaa. Hver Dag vil der blive fremstillet et Par Retter, som vi maa forudsætte ikke er saa kendte af det store Publikum. Det bliver nærmest saadanne Retter, som den søfarende Kok lærer at kende i fremmede Lande, og disse vil blive tillavede efter de originale Opskrifter, og med Anvendelse af de Produkter, hvormed de tilberedes i deres Hjemland, idet vi dog tager tilbørligt Hensyn til den danske Smag. Vi glæder os meget til her at kunne præsentere gastronomiske Overraskelser.

Endvidere vil der blive fremstillet en Del kendte danske Retter, saaledes som de tillaves til Søs.

Der vil ikke blive lagt Vægt paa Dekorering, eller overdaadig Oppyntning af Retterne, men derimod paa at disse er solidt og lækkert tillavede, med Anvendelse af sunde og friske Raavarer. Til Retternes Fremstilling vil der blive brugt Varer fra de udstillende Firmaer. Vi har, som Udstillere, sikret os en Række ansete og førende Firmaer, baade blandt dem der sælger Fødevarer i raa og bearbejdet Tilstand, som blandt dem, der leverer det Materiale, der anvendes i Køkken og Restauration, saavel som i det hele taget i Søfartens Tjeneste. Dette spænder over et meget vidt Felt, og derfor vil Udstillingen ogsaa komme til at byde paa megen Variation. Den vil fremfor alt ikke komme til at blive kedelig.

Ved Siden af Madlavningen, vil der — ved mindre Ovne — blive udført Arbejde af Bager og Konditor. Det delikate friskbagte Brød vil sikkert friste mange, og dette bliver derfor — til en billig Pris — serveret i Udstillingens Konditori, hvor man tillige vil kunne faa en fortrinlig Kop Kaffe eller The.

I vor Restaurant, der er beliggende ved Siden af Køk-

kenet, vil de mere solide Retter være at faa. Der vil blive serveret Smaaretter, som islandsk Klipfisk og Lammekød, Skibslabskovs og Biksemad, kinesiske, indiske, italienske, spanske og amerikanske Retter, og forøvrigt alle de Retter fra fremmede Lande, der er bekendte for deres Velsmag og originale Sammensætning.

For de Arbejder, der udføres i Køkkenet, bliver der udsat Præmier, og enhver søfarende Hovmester og Kok har Adgang til at konkurrere om disse. Derfor opfordrer vi indtrængende alle vore Medlemmer, der er i Land, de Dage Udstillingen varer, om at ville deltage i denne Konkurrence. Det Materiale der skal anvendes til Retternes Tillavning vil — i alle Tilfælde, hvor det kan lade sig gøre — blive aftaget fra de udstillende industrielle Firmaer, for at vi samtidigt kan vise disse Varers hensigtsmæssige Anvendelse ved Madlavningen.

Alle Hovmestre, Kokke, Bagere, Konditorer og Tjenere, der er beskæftiget ombord i et Skib, eller midlertidig afmønstrede, kan deltage i Konkurrencen. Udstillingen stiller Raavarerne til Disposition og der forlanges, at ethvert Arbejde, der deltager i Konkurrencen, bliver udført fra sin første Begyndelse og til sin Fuldstændelse, af den udstillende selv. Skønt det ikke er nogen Fordring, ser vi dog helst, at hele Arbejdet foretages i Udstillingens arbejdende Køkken, og i den Tid, Udstillingen er tilgængelig for Publikum.

Rhederiforeningen har udsat 3 Præmier. En Ærespræmie, der bliver givet til den, der efter Dommernes Skøn, yder det bedste Arbejde, med Hensyn til Rengøring, Madtilberedning og Baging, samt 2 første Præmier, hvoraf den ene gives for Kokkearbejde og den anden for Baging og Konditorarbejde.

Den nedsatte Dommerkomité bestaar af følgende Herrer:

Hr. Regnskabsfører Corry Petersen, »Det forenede Dampskibsselskab«.

Hr. Overhovmester Albert Jensen, »Østasiatisk Kompagni«.

Hr. Chefkok Rudolph Larsen, »Hellig Olaf«.

Hr. Overhovmester Otto Olesen, D/S »Øresund«.

Hr. Restauratør Emanuel Nielsen, Admiral Gjeddes Gaard, tidligere Chefkok i »Østasiatisk Kompagni«.

Vi takker for den Velvillie, man fra alle Sider har vist Komitéen i dens Arbejde for at arrangere denne Udstilling. Ikke mindst takker vi for de modtagne Tombolagaver. Af disse kan vi ikke faa for mange, og vi underretter derfor vore Medlemmer om, at ethvert Bidrag hertil vil blive modtaget med Taknemlighed.

Udstillingens Komité bestaar af:

Hovmester H. Fritzner, Formand og Forretningsfører i »Dansk Sø-Restaurations-Forening«, Komitéens Formand,

Hovmester C. Wulff Hansen, »D. F. D. S.«.

Kok O. J. Olsen, D/S »Øresund«.

Kok V. Andersen, D/S »Øresund«.

Redaktør J. Høyer, Udstillingens Forretningsfører.

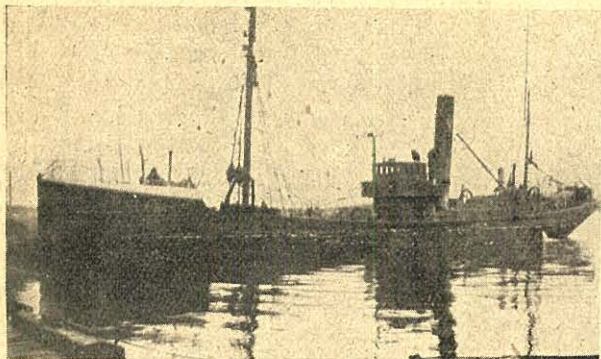
Udstillingens Restauratør bliver tidligere Kok og Hovmester, Hr. Bernt Jacobsen, Café »Mitchell«.

*Udstillingskomitéen.*

**HOTEL** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — **Nyhavn 59—61.**  
**DANIA** Ny-restaureret, hyggeligt Familiehôtel anbefales D'Hrr. Navigatører.  
**CAFÉ & RESTAURANT**

*Oscar Nilsson.*





Trawleren i Havn.



Trawlet bliver halet ind til Siden af Trawleren efter at Winchen har halet det op til Overfladen.

## Danske Fiskere som „Topskippere“ paa kanadiske Trawlere.

Bør dansk Fiskeri udvides til Trawlfiskeri paa Atlanterhavets Fiskepladser.

Det er bemærkelsesværdigt, hvor tavst der har været om de af Danmarks Sønner, der i Udlandet har slaaet sig paa Fiskeriet. Kun for ganske nylig syntes man at spore en Smule Interesse for denne Erhvervsgrens Udvikling herhjemme i Lighed med ude i den store Verden, og man har aabenbart ikke anet eller interesseret sig for det Faktum, at Danmark er overordentlig godt repræsenteret inden for Fiskeriet i Udlandet. Det er næsten, som om Koffardifarten var det eneste, vi havde at henvise til.

Gennem danske Blade har jeg med Interesse fulgt, hvorledes Ejnar Mikkelsen har forsøgt Fiskeri ved Grønland, John M. Larsens Planer m. H. t. at anvende sin nye Frysemetode i Danmark, et Par Forsøg af Fiskere fra Esbjerg paa større Kuttere at fiske ved Island samt den Energi, hvormed Fiskere fra de forskellige danske Fiskeri-byer har indarbejdet sig paa det engelske Marked i de sidste Aar. Over Atlanten har man imidlertid endnu ikke turdet vove sig, naar undtages en enkelt Føler med Skonnerten »Rosenhjeml«, der har deltaget i Fiskeriet paa New Foundlands Banke sidste Aar.

For Kutterne er Aktionsradius jo ogsaa ret indskrænket, og skal der drives Fiskeri i større Stil, er det nødvendigt, ligesom i England, Tyskland, Frankrig, Kanada, U. S. A. samt Italien og til dels ogsaa Spanien og Portugal, at anskaffe sig Fiskedampere, de saakaldte »trawlers« (Navnet stammer fra Net-Trawlet — der trawles eller slæbes efter sig). Under Krigen blev Forsøget gjort i Danmark med en mindre Trawler, men uden andet end jævnt Resultat, ja knap nok det, og derfor opgivet. Baaden blev solgt til Sverige, der lader til at forstaa sig ganske anderledes paa Trawlerens Betydning, end Tilfældet er i Danmark.

England er vel det Land, der har den største Fiskeriflaade i Verden, og m. H. t. Trawlere naar ingen op paa Siden af den. Alene i en By som Grimsby, der er godt og vel saa stor som Aarhus, og som anses for den By, der har den største Fiskeriflaade i Verden, er der ca. 700 Trawlere alene, foruden et stort Antal Kuttere etc. En By

som Hull kommer tæt op paa Siden af Grimsby, og desuden er der betydelige Fiskeriflaader i Aberdeen, Dundee, Lowestoft, Great Yarmouth m. fl. Fiskemarkederne i Grimsby og Hull i Særdeleshed er da ogsaa et Besøg værd og et interessant Studium. At Fiskeriet har naaet en saa storartet Udvikling særlig i de to nævnte Byer, har Skandinaverne, d. v. s. danske, norske, svenske, islandske og færøiske Fiskere, en ikke ringe Andel i, ja det viser sig, at de bedste, største Ture gøres af disse, og blandt dem er Danskerne blandt de allerførste, om ikke de første.

Ogsaa paa Udviklingen af Trawlfiskeriet i Kanada har Danskere haft stor Indflydelse, ja en dansk Trawlerskipper har endog staaet Fadder til den kanadiske Trawlerflaade. Hvordan det gik til, er en hel Historie, som i det følgende vil blive gengivet.

Forinden blot et lille Oprids af det kanadiske Fiskeri.

Dette falder naturligt i 3 Dele: Stillehavskysten, hvor der næsten udelukkende drives Laksefiskeri, de store Søer, og Atlanterhavskysten, de saakaldte Maritime Provinces: Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Desforuden New Foundland, der, hvor mærkeligt det end lyder, er et Land for sig og ikke i den kanadiske Union. Hvad Trawlfiskeriet angaar, indtager Nova Scotia Førstepladsen, ja Enepladsen faktisk. New Foundland beskæftiger sig væsentlig med Saltvandsfiskeri, og der eksporteres store Mængder Saltfisk til Vestindien, Syd Amerika, Østasien og Middelhavslandene, i hvilken sidstnævnte Fart de stolte smaa Marstal- og Svendborg Skonnerter undertiden beskæftiges i Aarevis. Recepten er ligetil: Saltfisk fra de forskellige Lilleputhyer rundt Kysten af New Foundland til Middelhavet og Salt retur. Hvad angaar New Brunswick og Prince Edward Island fiskes der fra mindre Skonnerter.

Saaledes drives der altsaa kun Trawlfiskeri fra Nova Scotia i Dag, men endnu saa sent som 1910 fandtes ikke Trawlere i denne Provins. Selv om Fiskeriet var ret betydeligt, mangledes dog den Stabilitet, som regelmæssig Tilførsel giver. Man





Fangsten paa Dækket (Folkene i Baggrunden ser velførnøjet ud med Resultatet).

kunde aldrig vide, hvornaar en Skønnert vilde være inde og med hvilken Fangst, og Følgen var, at Markedet kun var middelmaadigt og Efter-spøragslen stærkt begrænset. Saltfisk var den dominerende Faktor, og denne Art Fiskeri optog saa at sige 75 pCt., om ikke mere, af alle Skiibe. Den Mængde fersk Fisk, der omsattes beløb sig ikke til meget i Sammenligning med Saltfiskens. Dengang laa det meste af Handelen med fersk Fisk hos Købmændene paa de forskellige Pladser, der opkøbte Fangsten og saa gennem deres Forbindelser afsatte den rundt omkring. Omsætningen var ikke stor, men da det kun indgik som et Led i den hele Forretning og ikke krævede nogen særlig Organisation, kunde det godt betale sig for Købmændene, der jo tillige derved fik Leverancen af Proviant etc. til Skibene samt Familierne i Land. Som Næringsvej stod Fiskeriet imidlertid selvsagt i Stampe, og der syntes ikke at være nogen Udvej, da Provinsen og forøvrigt Kanada som Helhed var tyndt befolket. Afstandene mellem Bebyggelserne store og Markedet som Helhed saa temmelig afstukket grundet den dyre Transport o. l. Eksemplet fra England maa alligevel have tiltalt nogle dristige Mænd; thi der blev omkring 1910 startet nogle Selskaber udelukkende med Fiskehandel for Øje, d. v. s. man overtog Fisken fra Baadene, gjorde den selv i Stand, pakkede den etc. og forsendte den over hele Landet. Det syntes at gaa fremad, men kun langsomt. Man kunde kun love sine Kunder visse Kvanta pr. Uge for ikke at kontrahere for mere, end man kunde paaregne fra Skønnerterne; og det er klart, at Markedet ikke voksede betydeligt, men kun overgik fra Købmændene til de Firmaer, der specialiserede i Fisk.

Medens dette stod paa i Kanada, skete der noget paa den anden Side Atlanten, som skulde faa vidtrækkende Betydning. Et større Trawlerselskab i Grimsby havde med Held bearbejdet Fiskeri i Nordsøen, ved Skotland, Færøerne, Island og Hvidehavet og var ved at se sig om efter nye Fangstgrunde. Blikket faldt ganske naturligt paa New Foundlands Bankerne. Her maatte være noget at gøre; men hvem skulde man udtage til at vove Forsøget? Der var ikke mange at vælge imellem; men der var jo Danskeren, der altid vidste, hvor Fisken var at fange, og som kendte hver

Plet paa denne Side Atlanten, hvor der var Fisk at faa Fingre i. Han maatte være den eneste, der kunde tænkes at have Held med sig.

Denne danske Skipper var en af de ægte Jyder, Kronjyde fra Randersegnen, bred og gemytlig, med en aldrig svigtende Optimisme og et Humør, som Aarene snarere havde forhøjet end formindsket, og havde ved sin Energi parret med sin sunde Fornuft og gode Kendskab erhvervet gennem talrige Fartøjer, først paa danske Kuttere, senere engelske Trawlere, arbejdet sig frem til at være en af de første i sit Fag. Han havde mange Rekordrejser paa sin Samvittighed, var flere Aar Topskipper i hele Trawlerflaaden, og naar han kom til Havn, var man sikker paa, at der var Fisk ombord, saa det forslog til noget. Lidt Held havde han vel ellers ogsaa, men det var en Ting, alle Skippere maatte have med sig, og det gjorde ham ikke mindre velanset.

Rederne forelagde ham Sagen, og vor danske Ven betænkte sig ikke længe, skønt han ingen kendte paa den anden Side Atlanten, og ingen før ham havde prøvet noget lignende. Det tiltalte netop hans Lyst til at vove noget. Det var ikke første Gang. Man vilde lade ham rejse ud paa Lykke og Fromme og overlade til ham selv at bestemme, om han vilde tage fuld Last og komme tilbage med denne eller sælge den derovre, eller hvad der nu kunde tænkes af Muligheder. Naa — en skønne Dag i Foraaret 1911 sagde vor Ven Farvel til Kone og Børn og stak til Søs nok saa fornøjet og ivrig efter at se, hvordan Fisken saa ud paa Bankerne ved New Foundland.

Man naede i Løbet af kort Tid — vel en 10 Dage eller saa; thi disse Trawlere er udmærkede Søskibe — Bankerne, sagde Goddag til de andre Skibe, der nok gloede lidt efter den nye Fremtoning, og tog fat paa Arbejdet. Da vor Ven syntes, han havde nok, sattes Kursen efter Land for at proviantere og undersøge Forholdene lidt nærmere. Dette hændte omkring den Tid, da man begyndte at føle Savnet af en regelmæssig, større Tilførsel af Fisk i Kanada, og derfor var det en let Sag at faa solgt Fisken, og træffe Aftale med Selskabet paa Pladsen, nemlig Canso i Nova Scotia, der var interesseret i at faa Trawleren til at fiske for sig i nogen Tid. Det blev da bestemt, at Trawleren skulde komme ind med sin Fangst hver Uge regelmæssig til kontraherede Priser, og da den aftalte Tid var udløben, forlængedes Kontrakten automatisk fra Tid til Tid. Da Trawleren saa fandt, at det var paa Tide at vende Næsen hjemefter, var der skabt en Basis for fremtidig Samarbejde til gensidig Fordel og Fornøjelse, og Selskabet stillede endda i Udsigt, at man til næste Aar kunde bruge een Trawler yderligere foruden den, vor danske Ven førte. Efter dette første, heldige Forsøg gik Arbejdet fremad fra Aar til Aar, og vor Ven Pioneren overtog efter et Par Aars Forløb selv en Trawler sammen med en anden Dansker, der skaffede sig og Baaden en 4-aarig Kontrakt. Forretningen udviklede sig tilfredsstillende, flere Trawlere blev købt, og nu fik andre Mod paa den Leg. Et Selskab i Halifax købte en af Baadene, en anden blev afhændet til anden Side, og Krigsaarenes Medvind hjalp Fiskehandelen frem i den Grad, at denne Nærings-





Folkene ved Arbejdet.

vej nu trods Efterkrigstidens Depression staar solidt og med de bedste Udsigter for Fremtiden.

Vor Ven sejler stadig deroppe og har faaet Familien over Atlanten samt 2 Trawlere foruden den, han fører selv, og kan endda risikere at faa Kontrakt for en tredje. I Sammenligning med Englands Trawlerflaade er Kanadas, eller egentlig Nova Scotias, ringe, men i Forhold til Indbyggernes Antal og den korte Tid, der er forløbet siden dens Grundlæggelse, har Landet kun Grund til at være stolt deraf. Hvad mere er vi Skandinaver har ogsaa Grund til at være stolte, thi af de  $\frac{9}{10}$  Trawlere hver paa ca. 250/400.000 lbs. Fisk Lastevne, der nu løber fra Halifax, Canso og Port Hawkesbury i Nova Scotia, er Førerne paa de 3 Danskere, 3 Nordmænd, 2 Islændere. Naar man tager i Betragtning, at denne Flaade faktisk er Resultatet af een dansk Mands Initiativ og Arbejde, har vi Lov at være en Smule stolte paa vort Fædrelands Vegne, ikke sandt? Uvilkaarligt spørger man sig selv: Hvorfor kunde vi ikke selv have Trawlere og lade Danmarks dygtige Fiskere vie deres Kræfter til denne Art Fiskeris Fremme? Der er for Tiden stærkt Røre om denne Sag, og maaske de kommende Aar vil bringe overraskende Resultater i denne Henseende. Vi faar se.

Uden at forklejn det hjemlige danske Kutterfiskeri tør man nok paastaa, at Trawlerfiskeriet foregaar efter en betydelig større Maalestok, drives mere rationelt og kræver en mere intens Drift end dette.

Ihvorvel Samarbejde mellem Reder, Skipper og Besætning jo naturligvis er af stor Betydning og en absolut Nødvendighed, er det dog en Kendsgerning, at i Trawlerverdenen er Skipperen primus motor. Med ham staar og falder det hele. Paa ham beror det, om Fangsten bliver lønnende, og derfor er han betragtet som den vigtigste Mand

i Fangstorganisationen, den Mand, der skal opvise Resultaterne og holde hele Maskineriet gaende. Kan Skipperen ikke faa Fingre i Fisken, taber Rederiet Penge, savel som Skipperen selv og Besætningen. I Trawlerverdenen er Procentsystemet nemlig anvendt, og heri ligger vel ogsaa en af Grundene til denne Erhvervsgrens fremskudte Stilling og økonomiske Sundhed. Skipperen og Styrmandene faar visse Procenter af Fangsten og ingen fast Løn, Mandskabet en vis fast Løn og Procenter. Dette i Forbindelse med Skippernes indbyrdes Kappelyst har frembragt glimrende Resultater og omgivet Trawlerbranchen med en vis Nimbus. Koffardifarten og Hvalfangerlivet har været beskrevet og loyprist af mange, men Trawleren har haft faa, om nogen, Fortællere.

Lad os da tage et Kig indenfor og se, hvorledes man driver dette Haandværk, og hvad Livet byder dets Tjenere under disse Forhold.

Trawlerrederierne staar baade hvad angaar Kapital, Omfang og Forretningsorganisation ikke tilbage for Dampskibsrederierne, og med Kontorerne i Land, Sælgere for Fangsten, Skibene og deres Besætninger udgør et saadant Rederi en anselig Organisme, bestandig i Arbejde, pulserende med travlt Liv, beskæftigende mange Mennesker. Vi gaar om Bord i en Trawler, der skal ud at fiske igen efter at have losset sin Fangst. Der hersker almindelig Travlhed overalt, Dækket skylles, og Baaden pudses og saa godt, det lader sig gøre. Trawleren er intet Luksusfartøj, og man kan ikke stille store Fordringer m. H. t. ydre Udseende ligesaa lidt som til Bekvemmeligheder om Bord, men i Kaptajnens Kahyt finder man sig hurtig til Rette og hjemme. Baaden indtager ny Is, Kul og Proviant etc., nogle er nede at sige Farvel til Bekendte, Venner og Familie om Bord, og naar alt er klart, kastes Trossen, og Trawleren staar



Havnen ud paa Vej mod nye Togter mod Fiskens Skjulesteder derude.

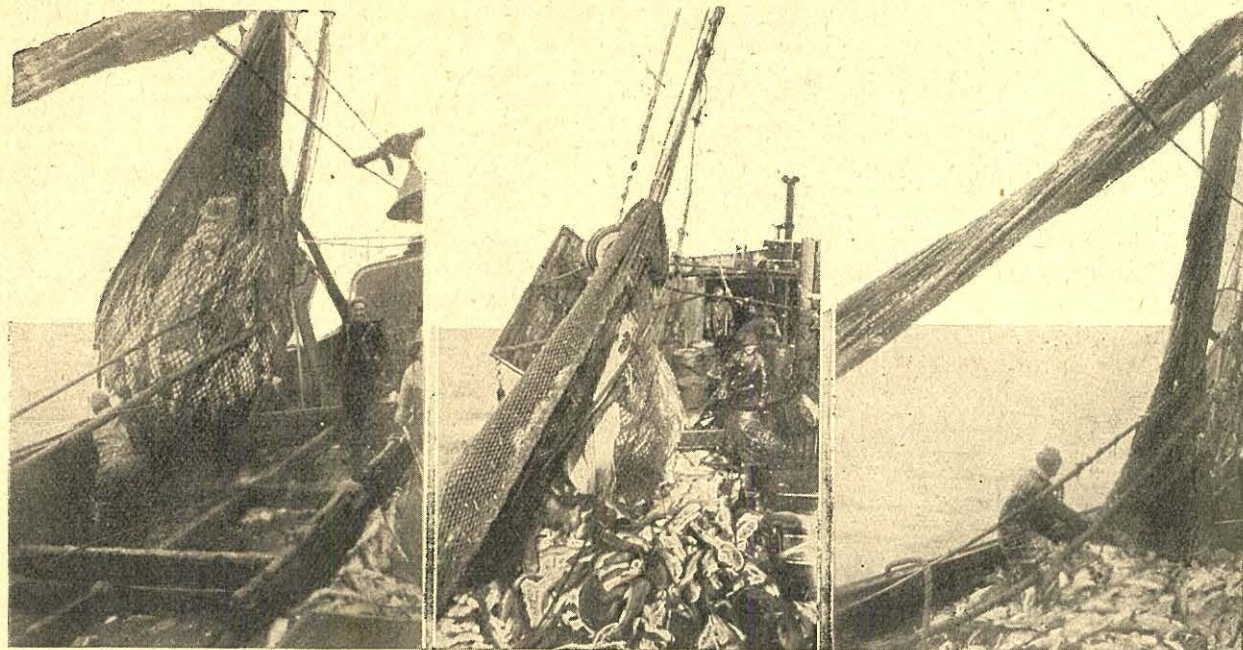
Undervejs møder man Trawlere for hjemgaende, forhører sig om Fangsten, Vejret derude, Grunde, hvor Fisken for Tiden er rigelig, o. s. v. Naar man saa har naaet Bestemmelsesstedet, holder man stille, mens Trawlet sænkes ned. Nettet er fastgjort til 2 Staalrosser, der fires fra Wincherne, og som Regel er der 2 Net om Bord, et paa hver Side, hvoraf det ene holdes i Reserve. Med to tunge, jernbeslaaede Brædt, der udgør en Del af Trawlet, holdes dette nede i Vandet i den Dybde, Trosserne nu er sænket ned, og udspiles samtidig til Siderne, saa Nettet antager Form af en Pose med en bred Aabning fortil og udstrakt bagtil. Saaledes trawles der en Time eller to, og Nettet hales op til Overfladen ved Hjælp af Dampwincherne og hejses op til hængende over Dækket. Baadsmanden løsner Tovet i Bunden af Nettet, der fyldt med Fisk hænger ned som en moden Frugt lige til at plukke, og Fiskens strømmer ned over Dækket, der er inddelt i Baase. Nettet gøres atter klar og sættes ud, og Farten fortsættes, imens Folkene sprætter Fisken op, smider Indvoldene ud — Leveren dog i særlige Tønder; den gemmes nemlig og sælges til Levertran o. l. — og kaster Fisker i en Bunke for at blive skyllet ren. Herefter langes den til Mænd ved Lugerne og videre til Mænd i Lasten, der pakker Fisker i Is. Fisker gaar fra Haand til Haand med en saadan Hurtighed, at det for Tilskuener næsten ser ud, som suges den ned i Lasten. Dæksfolkene kan opnaa en fænomenal Færdighed i at sprætte Fisker op og gøre den klar til Lasten, og ofte er Dækket klar til næste Hal, længe før Nettet tages op. Det er ogsaa en Nødvendighed, thi træffer man paa store Stimer og godt Fiskeri, maa Tiden benyttes til det yderste og Dækket gøres klar til næste Hal, der ofte kan følge efter den foregaaende indenfor en Time. Da arbejder man i daarligt Vejr som i godt som smaa Djævle, den ene søgende at overgaa den anden, staaende tit næsten til midt paa Livet i Fisk, i lange Søstøvler, 1—2 Par Strømper, tykt Undertøj saavel som Trøje, Olietøj o. s. v., ofte uden Hvile eller Ophold i 2—3 Døgn blot med en halv Times stjaalen Slummer ind mellem Halene. Alle tænker kun paa at benytte Tiden, mens Fiskeriet er godt, og arbejde saa længe, der er Fisk at faa. Naar disse Gutter da sætter sig til Bords for at faa noget at staa imod med, er det et Syn for Guder at se dem spise — om man da kan bruge dette Udtryk for den fuldkomne Tilintetgørelse, der øves paa Mæden. Tale er der ikke Tid til. Man hugger i sig, saa længe der er noget, og kan man mere, forlanger man bare væk. Spisegrejer tages ikke saa højtideligt, naar det da gælder fast Føde, man kan tage om. Det gamle Vikingeliv træder en lyslevende imøde ved saadanne Lejligheder. Med det Tempo og haarde Arbejde behøves ogsaa kraftig og rigelig Kost, og man sulter i hvert Fald ikke om Bord, tværtimod.

Under jævnt godt Fiskeri kan man i et Hal faa en 6—10.000 lbs. Fisk, og naar man træffer fint Fiskeri en 20—25.000 lbs., saa man kan nok forestille sig, hvordan der skal hænges i for at holde Trit. Almindeligvis bestaar Besætningen af Skip-

per, 2 Styrmand, 2 Maskinmestre, Kok og Messegut, 2 Fyrbødere og en 8—10 Dæksmænd, men f. Eks. paa de store franske Trawlere, der mest er beregnet paa lange Ture og Saltfiskeri og er et Par Gange saa store som den almindelige Trawlertype, løber Tallet op til en 60—70 Mand. Ogsaa for de almindelige Trawlere er Tallet lidt større, naar man gaar paa Saltfiskeri. Mens de fleste engelske Trawlere laster en 150—200 Tons d.v.s. en 250—400.000 lbs. Fisk, tager de store franske en 5—600 Tons eller saa af Saltfisk — talende Tal, der nok kan faa en til at tænke, hvor al den Fisk forbruges. For god Last belønnes Folkene da ogsaa rigeligt for deres Møje. Alt efter Fangstens Størrelse kan Dæksfolkene tjene fra 500—1000 Kr. i danske Penge pr. Maaned, men ofte mere. Styrmandene faar betydelig mere 1500—2000 Kr. og Skipperen 3—4000 Kr., ja ofte mere. Topskipperne har Indtægter, der i mange Tilfælde overstiger Kr. 50.000.— om Aaret, saa man kan let forestille sig, hvad en Trawler kan sejle ind til sit Rederi i Løbet af et Aar. I Byer som Grimsby og Hull i England hører Trawlerejerne da ogsaa til de mest velhavende Mænd, og om en Mand som John Sleight, der fornylig er død, og som begyndte med at sælge Muslinger o. l. paa Gaderne i Grimsby og efterhaanden svang sig op til at blive Reder for Byens største Trawlerselskab, kunde der skrives en meget interessant Levnedsskrivelse.

Tro dog ikke, at der altid er rigeligt med Fisk og den Side af Sagen en Selvfølge, nej i Stormvejr er det ofte skralt. Fisker er væk, Navigationen vanskelig, Nettet brister tit og der mistes Fisk derved, og kun med lange Mellemrum faar man Hal og det endda smaa. Da antager Trawlfiskeriet Karakter af en sejt Fiskejagt med alt imod sig og kun sig selv at stole paa. Folkene faar Søens tunge Haand at føle, Saltvandet trænger sig ind i alle Sprækker og Snitsaar i Huden og volder store Smarter, gør det surt for alle, og endda faar man ikke Belønning i Form af Fisk. Da er det, at Skipperens Erfaring og Kendskab til Fiskens Bevægelser kommer ham til Gode og bringer Resultater. Det er nemlig ikke saa lidt af en Videnskab at kende til Fiskens Veje. En dygtig Trawlerskipper kender sit Kram, og det er derfor, han lønnes kongeligt og er saa vigtig en Person, som han er. Han ved, hvor han kan vente at træffe Fisker, hvad Slags paa Mudderbund, haard Bund, Sand o.s.v., og afpasser sin Kurs derefter, men hans Erfaring spiller den største Rolle og hjælper ham i hans Bestræbelser for at faa fat i Fisker under de forskellige Forhold, der bydes ham. En vigtig Faktor, som enhver Skipper ikke glemmer at regne med, er Heldet. Det er ikke altid let at gaa udelukkende efter Erfaring og Regler; lidt Held maa der ogsaa til. Nogle Skipperer har skabt sig et Navn, fordi de ikke har været bange for at vove lidt og stolet paa Heldet, og det er virkelig ogsaa imponerende at tænke sig en Trawlerskipper slæbe 4—5.000.000 lbs. Fisk ind i et Aar, ja maa-ske mere end det i Rekorder. Det er ikke saa helt ualmindeligt, og mange af Topskipperne er Danske. F. Eks. baade i England og Kanada er Topskipperne Danske, og de, der er omtrent paa





Til venstre: Baadsmanden eller en anden, der er udpeget til dette Arbejde, er ved at løsne Tovene, der lukker for Aabningen i Bundet af Nettet. I Midten: Tovene løste og Fisken strømmer ud paa Dækket. Til højre: Trawlet gøres klar til næste Hal, endnu inden Fisken er ordnet.

Siden af dem, er enten Danske, Norske, Svenske, Islændere eller Færinger.

Som før sagt: Det er ikke nogen Dans paa Røser at drive dette Haandværk. Der døjes meget ondt, der skal fiskes meget for at faa det til at løbe rundt, man er borte fra Hjemmet undertiden 5—6 Uger, i hvert Fald mindst et Par Uger eller tre, ad Gangen og kun inde 2—3 Dage. Alle Ofre glemmes dog, eller man tænker ikke saa meget derpaa, fordi man jo egentlig arbejder for sig selv samtidig med, at man arbejder for andre. Alle paa Trawleren er økonomisk interesseret i Arbejdet og villig til at tage en Tørn. Jo mere, der fiskes, jo mere tjenes der, og det er en vældig Spore til at hænge i uden at klage over det ene eller andet. Ind mellem Travlheden kommer der jo naturligvis ogsaa Stunder, hvor der ikke er meget at gøre, f. Eks. paa Ud- og Hjemturen, og naar der ikke er meget at fiske, og da nyder Folkene Livet. Man tager sig en Slummer, hviler sig eller reparerer Net eftersom man er paa Vagt eller af, driller Kokken og hinanden indbyrdes, synger og spiller, oftest sentimentale Sange om Hjemmet og Pigen derhjemme o.s.v. Det er ikke lutter daarlig Vejr heller; Solen smiler ogsaa til dem, og Lykken med, naar der træffes godt Fiskeri og gunstig Vejr. Nu har ogsaa de fleste Trawlere Traadløs om Bord. Man kan sætte sig i Forbindelse med andre Trawlere og faa at vide, hvor man har truffet Fisk og andre Oplysning. Man kan ogsaa underrette Kontoret derhjemme, naar man træffer Fisk, og i det hele taget hvordan det gaar derude, og endelig kan man nyde Radiomusik ude til Søs, og faa sin Del af Landjordens Glæder.

Saadan gaar da Dagene næsten som man kunde tænke sig i Land, blot en svømmende Arbejdsplads: Arbejde, Hvile, Spisning, Morskab og hvad

ekstra man ellers kan støde paa af Oplevelser paa Turene. Man lægger maaske ind i en islandsk Fjord under Storm, træffer andre Trawlere, besøger hinanden, udveksler forskelligt og føler som man havde en Fridag. Englændere, Tyskere, Franskmand og andre Nationers Repræsentanter blander sig med hinanden og bliver som en stor Familie. Hverdagens smaa Ubegageligheder glemmes, og man tænker kun paa at fejre de faa Timer, man har sammen. — Naar Lasten saa er fyldt med Fisk eller Skipperen mener det raadeligt at slutte af, stævner Trawleren hjemefter. Nu gælder det, om Markedet er godt eller daarligt, thi deraf afhænger det, om Fangsten, den være sig stor eller jævn, kan sælges med Profit eller ej — med andre Ord, om Arbejdet og Besværet har været til ingen Nytte. Lige saasnaart Baaden er naaet i Havn, er det første Spørgsmaal: Hvordan er Markedet idag? Naar man tænker sig, at i en Havn som Grimsby, kommer der en 50 Trawlere ind om Dagen, forstaar man hvilken Travlheden der maa herske; thi hurtig skal det gaa. Fisken maa videresendes straks og Trawlerne maa ud igen hurtigst mulig. Fisken ligger sorteret paa den mægtige Fiskekaj, og en øredøvende Larm hersker: Sælgernes Raaben, Vognenes Rumlen, Dampfløjternes og Wincherens Pusten og Stønnen og Pakkernes Hammer-slag vidner tilstrækkelig om denne Travlheden.

Mod Aften stilner det af, alle gaar hjem, og i Mørkningen ligger Havnen stille med sin Skov af Skorstene og Mastetoppe. Skibene hviler sig et Par Dage, Skipperen og Folkene nyder et Par Dage hjemme, inden det atter gaar mod Fangstgrundene.

Arne Lie.





Paa Billedet ses tilvenstre Maleren Niels Bjerre, i Midten afdøde Tegneren Eigil Petersen. Carl Rude ses ovre ved Huset.

## Carl Rude

Desterhausskildring af Forward.

Bovbjerg, September 1926

Ovre i Fiskelejet Vejlbj Nord for Liløre ligger »Klithuset«. Det er en gammel Fiskerhytte, der her ligger klinet op mod de graa Marehalmklitter. Det kan ikke ses, at netop denne Vaaning har staaet for saa mange Storme gennem Tiderne; thi den er pudset op og bærer som sagt det træffende Navn »Klithuset«. Med sine hvide Mure og Tegtag, bærer det nu Præg af et Sommerhus ved Vesterhavet. I de sidste 10 Aar har den fhv. amerikanske Soldat, Carl Rude, resideret her, og man saa da ogsaa, at til sine Tider vajede Star and Stripes foran Klithusets lave Vinduer. Det smælder for den skarpe Blæst fra Nordsøen, der strøg arrigt gennem Klitbræmmen Vesterude. Paa disse Dage traf man her Carl Rude, hvis Drachmann'ske Skæg kløftedes af Nordenvinden. Den gamle Hugaf var da rigtig i sit Es. Star and Stripes mindede ham om haarde Dage i U. S. A. og som en 20-aarig sprang han op fra sin Stol, naar jeg traadte ind ad Døren og overrakte ham Brevet fra Whashington. Det indeholdt nemlig en Chek.

Carl Rude fik nemlig Pension fra U. S. A. Den gamle Soldat stak mig en Havaneser ud og ønskede mig Held og Lykke paa min Vandring frem gennem Fiskelejet.

Jo, Carl Rude var en selfmade Mand trods de 70. Jeg tænkte ofte, at U. S. A. kunde have Fornøjelse af at sende denne spænstige Gamling sin Pension, og den var da ogsaa velfortjent paa mere end én Maade. Carl Rude havde nemlig et bevæget Liv bag sig, udsøgt Stof til en hel Bog om man vil.

I sine unge Dage stak Carl Rude tilsøs og faredede Verden rundt paa de store Have. Han var i flere Aar Styrmand paa den danske Tingvalla Linies Skibe. Her udførte han sin første Heltedåd for U. S. A. En Uvejrnat i Atlanterhavet passerede de et stort amerikansk Skib, der drev om som et usselt Vrag. Besætningen raabte om Hjælp, men Kaptajnen paa Thingvalla Skibet erklærede, at de umuligt kunde hjælpe i et saadant Uvejr. Carl Rude sprang da op og raabte, om nogen af

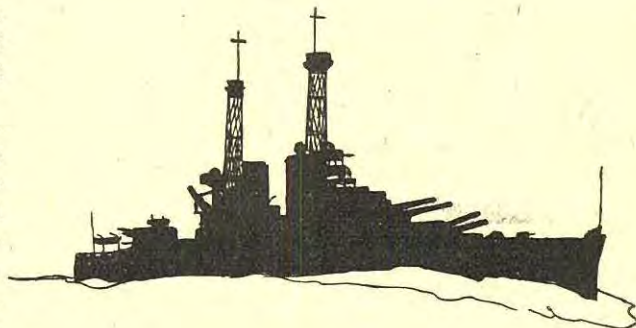
hans Kammerater vilde følge ham, og der meldte sig nogle faa. De satte en Baad ud og kæmpede sig over til Vraget 3 Gange og reddede hver Gang 9 Mand. Besætningen, 27 Mand, blev reddet fra den visse Død i Atlanten. For denne Daad blev Carl Rude tilbudt Dannebrogskorset og hans Kammerater Redningsmedaillen, men han afslog det. »Mine Kammerater tog deres Tørn hin Nat i Atlanterhavet. Kan de ikke faa Dannebrogskorset, saa modtager jeg det heller ikke.«

Jo, Amerika kunde være stolt af sin gamle Pensionist her ved de danske Strande. Omsider havnede Carl Rude i U. S. A. og deltog i Frihedskrigen. Derfor gav dette Land den gamle Hugaf Pension, som han glædede sig over i den høje Alderdom. Da Amerika gik ind i Verdenskrigen, traadte jeg en Dag ind ad Døren til Carl Rude. Jeg husker det tydeligt. Han var da som Fyr og Flamme. Naar de amerikanske Slagskibe nu gaar gennem Storebælt, saa gaar jeg om Bord, udbrød han.

Omkring 1880 sagde Carl Rude Søen Farvel, og han ansattes ved Skjoldenæs Fyr. Derfra forflyttedes han til Skagen og senere til Højens Fyr, indtil han i 1902 ansattes som Fyrmester paa Bovbjerg Fyr. Gennem 14 Aar stod han paa denne Plads, indtil 1916, da han faldt for Aldersgrænsen. Carl Rude! Hvem husker ikke, hvem mindes ikke den spændstige Fyrmester paa Bovbjerg, hvis Gæstfrihed, Fortælleevne og straalende Humør var ganske enestaaende. Da Carl Rude tog Afsked fra Fyrvæsenet, da flyttede han ikke ind paa Brostenene, nej, han, der havde faret Verden rundt, slog sig ned i »Klithuset« i Vejlbj Klitter. Som den fordomsfri Personlighed, han var, elskede han Havets Brummen, Maagernes skarpe Skrig over Havstokkens hvidnede Brænding. Her nød han sit Otium, indtil Manden med Leen brat huggede hans Livstraad over.

Carl Rude døde Natten mellem den 8. og 9. September omtrent 80 Aar gammel. Et ejendommeligt Levnedsløb blev dermed sluttet. En jovial Type, hvis Profil sent vil glemmes, er ikke mere. Jo, om Carl Rude kunde der skrives en hel Bog, hvis Grundpille vilde blive den nøgne Virkelighed. En Bog, der vilde rage adskilligt højere op end saa mange af Forlagenes pikante Kærlighedsromaner.

Forward.





# Den 146 Aar gamle Sømand Drakenberg

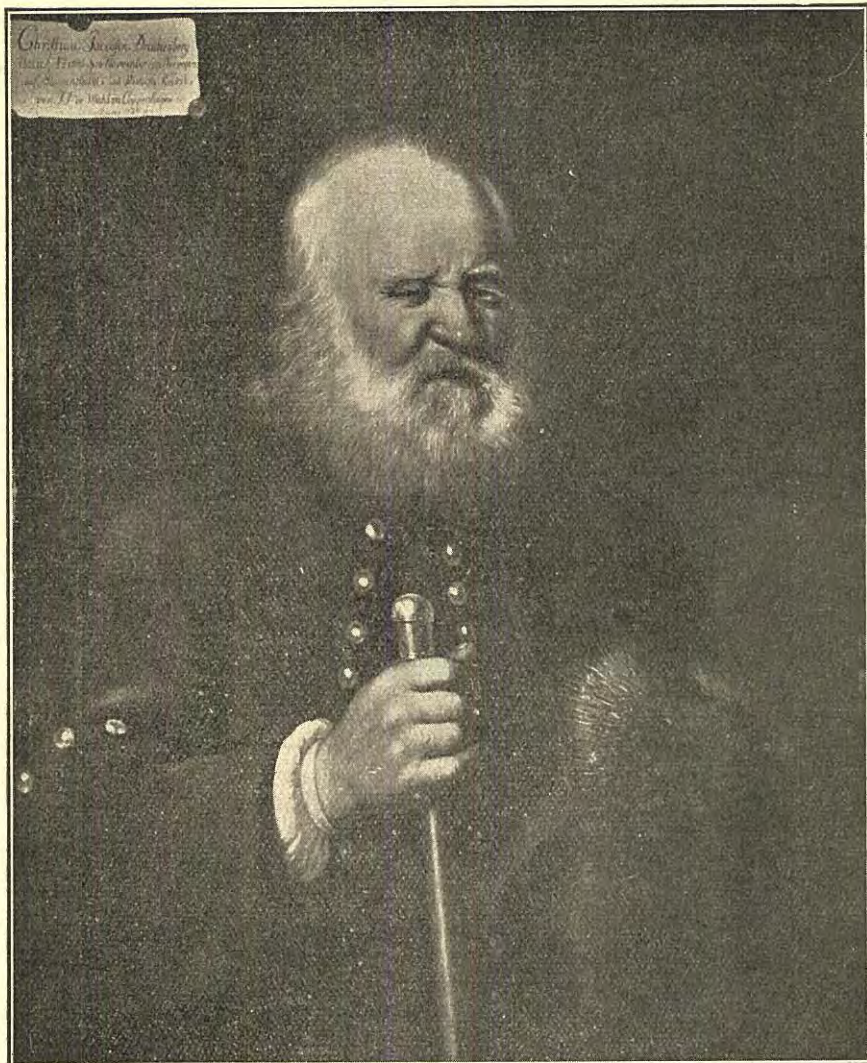
## FORORD

Det er i Aar i November 300 Aar siden denne mærkelige Mand fødtes. I den Anledning bringer »Vikingen« en udførlig Beretning om hans Liv og Levned, idet vi føler os overbeviste om, at denne mærkelige Beretning, sandfærdig som den er og omhandlende en virkelig Skikkelse af Kød og Blod, vil have Interesse i vide Kredse.

Mange har hørt om denne gamle Sømand, men kun de færreste har rigtig sat sig ind i Forholdene. Uvilkaarlig tænker man, straks man hører derom, at her er Tale om Overtro og forkert Overlevering, men har man først gjort sig det klart, at her virkelig foreligger et indenfor Historien enestaaende Tilfælde, stiger Overraskelsen til Forundring og Beundring.

Naar man dertil betænker, at en nulevende Person paa ca. 80 Aar i sin Barndom kunde have talt med en tidligere levende ca. 80-aarig Mand eller Kvinde, der kunde have set Drakenberg — ja, saa har man gennem kun *et* Led en direkte Overlevering helt ned til Christian IV's Tid!

Rørende naiv er Fortalens Forklaring med dens Eksempler paa høj Alder hos tidligere kendte Personer, for at forklare det nærværende Tilfælde: Drakenberg.



Yngste Billede af Drakenberg (110 Aar gammel), malet 1736 af kgl. Hofmaler Salomon du Vahl paa Bestilling af Kongen. Findes nu paa Frederiksborg Slot.

Den ældgamle  
Normands,  
**Christian Jacobsen  
Drakenbergs,**  
Levnets-Beskrivelse;

Tilligemed den  
over ham holdte  
**Siigprædiken.**  
og hans Portrait.

Med Kongelig allernaadigst Privilegio.

**Diborg 1774.**

trykt i det Kongl. privil. Bogtrykkerie af C. H. Mangor.

Man har herved den Fornøielse, at overlevere Læsere alle de Efterretninger, man med Vished har kundet samle om den bekiendte gamle Normand Christian Jacobsen Drakenberg. Deres Tilforladelighed kan Læsere være forsikret om, thi de ere tagne 1. af et Manuscript, som Hr. Forvalter P. Mønster\*) paa Bygholm har forfattet; hvilket han igien deels har udskrevet af et meget paalideligt Manuscript, deels været øiensynlig Vidne til. Dette paalidelige Manuscript fører denne Opskrift: Kort Opteignelse over Christian Jacobsen Draken-

\*) Han var i eendeel Aar Forvalter hos Velb. Hr. E. Fischer til Allinggaard førend han kom til Bygholm, og det til al Lykke just i de Aar, den gamle Drakenberg opholdt sig paa Allinggaard, hvor han, som en meget curieus Mand, gjorde sig Umage for denne vanskelige Mands Venskab, for at faae hans Levnetsløb, og saa fuldstændig Efterretning, som muelig, om hans Hændelser; han var og lykkelig i sit Forehavende. Men dette er ej heller det første, vi læse fra ham, thi foruden hvad, som findes af hans Arbejde, i det andet og femte Bind af det Oeconomiske Magazin, samt i den Danske Atlas, bør der siges til hans Berømmelse, at han 1770 paa egen Bekostning, dog ikke under sit Navn, har ladet trykke Lars Beichs daglig Samtale med Gud, og har foræret hver Sted, paa Bygholms Gods, et indbundet Exemplar deraf.



bergs Fødsel, Reiser, adskillige Tjenester og Alder, og aarviis fortæller hans Tildragelser, fra hans Fødsel, den 18. November 1626, til hans Bryllup, den 24. October 1737, paa samme Maade, som de her fortællés. Det er dateret Kiøbenhavn den 2. November 1737, og forfattet efter Befaling af Hans Høigrevelige Excellence, Hr. General-Admiral-Lieutnanten, nu Salig Grev Danneskiold-Samsøe, der alliid bar en besynderlig Naade for ham. At man ellers, den Tiid, maae have manglet Leilighed til, at gjøre Optegnelsen fuldstændig, og dog har haft i Sinde at formeere samme, kan sees af Slutningen, som er: "Saaledes efter Christian Jacobsen Drakenbergs egen Mund skreven, som denne Extract lyder, som dog omstændeligere havde været udført, hvis Tiiden det havde tilladt, som mueligt og endnu engang kan skee, om Gud vil, før han døer."

Dette originale Manuscript har Udgiveren vel ikke seet, men haft i Hænde, foruden Hr. Mønsters Manuscript, som beretter foranførte, endnu et par andre, udentvil udskreene af samme Danneskioldske Manuscript, da de begge just gaae til hans Bryllup, og har man af dem rettet adskillige Skrivefeil, som vare i Navnene i Hoved-Manuscriptet; Maaskee det har just været Originalen, som Hr. Provst Busch taler om, at Sal. Frue Berregaard har eiet.

2. Af adskillige Breve, som Udgiveren er bleven berøret med, fra Stifts-Provsten i Aarhus, Velærværdige Hr. P. E. Monrad, i hvis Kirke Vor Gamle blev begravet; Velærv. Hr. St. Middelboe, Provst i Ningherred, og Præst til Frue-Kirke i Aarhus, i hvis Sogn han opholdt sig; Hr. Chr. H. Busch i Vadgaard Præstegaard, Provst i Gislum Herred, som just var Sognepræst ved Ørlevkloster, da Drakenberg opholdt sig der, Hr. M. Bergenhammer, Præst i Ørting ved Aakier, som har været Hofmester paa Aakier, foruden et par andre Velyndere og Venner, som alle have været øiensynlige Vidner til, hvad de har berettet. Man har overalt i Skriftet, for at bevare Sandfærdigheden i dette lille Skrift, saa meget som mueligt, betient sig af deres egne Ord, som har berettet Tildragelserne, naar det har været gjørligt, undtagen nogle faae Forandringer, i henseende til Bogstavering og Stiil, dog ere de i den sidste overmaade sparsomme. I samme Henseende er og alt, hvad som er af det Mønsterske, og det derunder indbegrebne Danneskioldske, Manuscript, udmerket i Kanten med de saa kaldte Kofødder, og alt det, som saaledes ei er indtrukket, er af bemeldte Breve.

Det er vel lidet, og, for det meeste, ubetydelige Ting, man har at fortælle om ham, uagtet hans lange Levetiid, men naar man betænker hans Sirkel og Stand, som meget sielden give Anledning til betydeligere Tildragelser, vil man dog vist finde meere i hans Levnet, end i enhver andens af hans Vilkaar. I det ringeste troer Udgiveren, at der findes meere mærkværdigt i denne lille Levnetsbeskrivelse, end i mange tomme Memoires, opdigtede Lebensbescheibungen og ubetydelige Abbildungen, som fra Holland, Halle og andre Steder oversvømme det lærde Europa, og hvorpaa spildes langt meere Papiir, Tryk og Tiid, end her.

Maaskee dette lille Skrift kan, foruden at fornøie Læseren, endnu have een god Nytte, frem for slige andre. Hr. Forvalter Mønster har nemlig, som den, der

først var Anledning og Samler til denne Levnetsbeskrivelses Udgave, solgt Udgiveren sit Manuscript for en anseelig Sum Penge, som han, efter Sigende, har bestemt Fatige til Fordeel.

Hr. Stifts-Provst Monrads over ham holdte Lig-tale, som han til denne Ende har overladt Hr. Forvalter Mønster, har man og den Fornøielse at meddele.

Giennem alle Tiider, har en høi Alder været agtet for en stor Guds Velgierning, og noget, de fleestes Ønsker har sigtet til. Mange ønske ofte deres Venner at leve i mange Aar, og give derved tilkiende, at de ansee det selv for et stort Gode at leve længe. Nogle af disse ansee vist Døden, som det største Onde, et Menneske har at befrygte, og som en Overgang fra den beste, og dem behageligste Tilstand, til den forfærdeligste. Dette forklarer deres Tale, og deres Levemaade kan oftest forsikre os om, at de og bør ansee Døden derfor. Dog bør man ei heller tænke saaledes om alle; udentvil er Længselen efter at leve, hos mange, en Følge af deres sandselige Tænkemaade, da de kuns gjøre sig Begreb om det nærværende Gode, uden at eftertænke og attraae meere; og har disse tillige nogle af denne Verdens Herligheder, da ere de saa meget meere at undskyldte. Ellers er nok, hos alle Mennesker, af Skaberens Haand, indplantet en stærk Attraae efter at leve, og bevare sit Liv; og var ikke denne, skulde det kortsynede Menneske vist gjøre Ende paa sine Dage, saasnart hans Kaar her i Verden vare tunge, eller der mødte ham noget betydeligt Onde, der i hans Sindsbevægelser første Heede, ei gav ham Tiid og Roe, til at afveie det nærværende Onde med den tilkommende Straf. Og mon ikke denne Attraae hører til det sanselige hos Mennesket, da vi har den alle tilfælles med Dyrene; thi den usleste Orm, det af Sygdom og Fattigdom meest plagede Menneske, og den der daglig svæver i al slags Overflødighed, alle disse krympe sig ofte lige stærk for Døden, og stræbe lige gjerne at undgaae den, naar ei en oplyst Siel hos de sidste giver dem Frimodighed til at gaae Døden i Møde.

Andre, som endog tage mod Lykke og Ulykke med den tilbørlige Sinds Rolighed, bliver dog en høi Alder ogsaa et stort timeligt Gode, helst naar den krones med Sundhed og fornøden Udkomme. Det er alliid en Fornøielse at see det tiltage, man har begyndt, udentvil en Følge af vor Egenkiærlighed, og derfor glæder man sig over, jo længere man kan vedblive at forbedre sine Anlæg; jo meere man kan see sin Afkom tiltage og fremmes i Verden, og jo høiere man kan bringe det i Ære, Rigdom og andet timeligt Gode. Skulde dette ikke være een af de første Aarsager, der frembringe Attraa hos os efter at leve længe?

Denne Attraa har den viiseste Lovgiver betient sig af, naar han bruger Løfte om dette høit attraaede, som en Drivefjer for os, i een af vore fornemste Pligter. Vi blive saa vante til at oppebære vore Forældres Velgierninger, fra det første vi drage Aande, og lige til vi ei trænge meere til dem, ja længe derefter, at vi i dette, som i alt andet, hvori vi har Vane, blive følesløse, og skulde vist tabe al Erkiendtlighed og Taknemmelighed mod dem. Saadant har vist den seet forud, som seer alting, og derfor til denne Pligt aleene lagt Forjættelsen, at naar vi ære vore Forældre, og viise dem alle de Pligter, som følge heraf, skal vi længe leve paa Jorden.

Denne Pligt strækker sig end viidere, end til vore Forældre; vi bør og ære alle de Gamle. Naturligviis have de megen Erfarenhed, thi de have seet og prøvet langt meere, end de Unge; de har vist og større Kundskab end disse, hver i sin Stand og Sirkel; og altsaa kan de altid lære de Unge, hvor gamle og skrøbelige de end ere, naar de kuns har deres Forstand. Var det derfor ikke i anden Henseende, end til sin egen deraf flydende Fordeel, bør den Unge dog ære de Gamle; men det er og udtrykkelig befalet i Guds Ord. *Du skal staae op for den Graaehærdede, og hædre den Gamle*, siger Lovgiveren Moses, som nok meere er skrevet for vore Tidens vanartige Mennesker, end for de ældste Tiider: thi man seer af Folkenes Historier, at jo nær-



mere de har været den naturlige Tilstand og deres første Oprindelse, jo større Ærbødighed har de baaret for de Gamle. De graa Haar ere en deilig Krone, siger den viiseste Konge, og naar *Nestor* taler hos *Homer*, tie alle tilstædeværende, og høre meget agtsomt til, baade for at ære de Gamle frem for alle, uagtet de ei har læst eller hørt ovenstaaende Befaling; og *Skriften* fortæller os, at *Abraham* var sit heele Huusets Regent, og at *Jacobs* Afkom holdt sig til ham, og fulgte ham, som deres Hoved.

For at efterkomme saadan Pligt, i at ære en Graachærdet, og tillige for at fornøje de curieuse Læsere, er det man har samlet, og her udgivet alt, hvad der kan siges om den ældste Mand, Danmark og Norge har at fremvise, nemlig *Normanden Christian Jacobsen Drakenberg*. Han har naaet en Alder, som meget sielden elers nu omstunder naaes, og som sætter alle dem i Forundring, der høre det, men langt meere dem, der har kiendt ham. Det 1446de Aar var han, paa nogle Uger, nær ved at opfylde; en Alder, som siden Patriarker-



Drakenbergs Fødegård, genopbygget efter Ildsvaade.



Strömstads Havn paa Drakenbergs Tid og nærmeste Havneby fra hans Hjem.

nes Dage ikke har været almindelig, og for denne Rarhed, som er ved saa høi Alderdom, har man været omhyggelig for, at bevare disse høialdredes Minde.

Den rarigste Opskrift, og tillige den visseste, har *Moses* efterladt os, som anmærker alle Patriarkernes Alder. Hos ham finde vi, foruden den længst levende *Methusalah*, endnu 6 andre at have levet over 900 Aar, een over 800, og een over 700. Efter *Sems* Død, som var Aar 2156, naaede ingen endog *Methusalahs* halve Levetid, men vi veed alene, at Tre bleve over 400 Aar, og Fiire over 200 Aar. Fra *Tharabs* Død, eller Aar 2083 efter Verdens Skabelse, finder man ingensteds tilforladelig Efterretning om nogen, som er blevet 200 Aar gammel; thi *Homers* Beretning, om den 300 Aar gamle *Nestor*, vil vel ingen sværge paa, og saaledes tog det af, indtil *Dauids* Tid, som bevidner de høie Aldres Rarhed i sin Tid.

De verdslige Skribenter har og undertiden været omhyggelige heri. *Diogenes* af *Laerto* melder om en *Phasgo*, der havde skrevet en Bog om de Høialdrede, og om en Philosoph *Epimendes*, der skal have levet 157 Aar. De nyere Tiiders Historieskrivere have bevaret Navnene paa mange, der have levet over Hundrede Aar, særdeles ere de Engelske neri omhyggelige; Skøndt man maae tilstaae, at andre Folkeslag efter dem ere blevne agtsomme paa det samme, og at de offentlige Tiidenders, næsten hver Maaned berette om een eller flere Afdøde, der har levet hundrede Aar, og troer jeg at have merket, at de Nordligske Egne frembringe de fle-

ste, dog neppe een i hver Aarhundrede af saa høi Alder, som vor *Drakenberg*.

Spørger man nu, hvorledes den korteste Levetid for Syndfloden, og strax efter samme, nu er umuelig at opnaae, da behøve vi ikke at sætte Mirakler for at begribe det. Verden, da den nyelig var kommet fra *Mesterens* Haand, var fuldkommen; Luften var reen, frie for alle Dunster og Smitter, ligesom den, i henseende til Kuld og Heede, var aldeles ingen hastig Forandring underkast. Frugterne, som tiente til Føde, var gode og sunde, Sæderne ubesmittede, og svækkede ikke Legemerne; Menneskene bleve ikke-opdagne paa saa urimelige Maader, som nu omstunder; De giftede sig ei heller, før de havde deres fuldkomne Vext, langt mindre fortærede sig med tilige eller umadelig Elskov. Læg hertil, at de vare frie for alle de fordervelige Sygdomme, som i de sildere Tiider plage Menneskene; Saa finder man i disse Ting, de fornemste naturlige Aarsager til den lange Levetid, og naar man nu omstunder finder alt det modsatte, har man god Grund til, at ansee *Drakenberg* i vore Tiider for et Vidunder, da han for sin Alders Skyld neppe var blevet nævnt, i *Jacobs* Slægt og Tiid, siden denne Patriark kaldte 130 Aar faae Dage.

Ingen kan vel nægte, at jo den urandsagelige Viisdom har hermed, som i alt andet, haft sine viise Hensigter. Heele den menneskelige Slægt bestod eengang af To Personer, og en anden Gang af Otte; Neppe skulde de i nogle 1000 Aar opfyldt Verden med Mennesker, om de og deres Afkom i det høieste vare blevne Hundrede Aar gamle; Da man derimod, noget nær med



Kirken, hvor Drakenberg blev døbt.





Til venstre: Gammelt Billede visende Kamp med Sørovere.



Til højre: Hollandsk Kobberstik fra Drakenbergs Tid visende en Navigationsskole.

Vished, kan udregne, at Adams Afkom i 1650 Aar steg til over 1000 Millioner: langt fleere, end der nu leve paa vor heele Jord; og af Isaaks eene Søn bleve, i henved 450 Aar, over 600,000, foruden smaae Børn. Den hellige Historie om de første Tiider, om Gud og hans underlige Gierninger i Skabelsen og Syndfloden, skulde i nogle Hundrede, ja Tusinde, Aar bevares ved mundtlig Fortælling, og hvor kunde man være sikkrere derpaa, end naar man hørte det af et øiensynlig Vidne, eller det, i det ringeste, ei var gaaet igiennem manges Munde. Derfor lod Herren, uden Tvil, Adam og Methusalah leve saa længe, at den første fortalte den sidste alting om de første Dage, og hvad han vidste meere, end alle andre, og denne kunde igjen fortælle Sem det, og saaledes, aleene giennem tredie Mand, fra Skabelsen til Folkene 500 Aar efter Syndfloden. Det er derfor næsten at ansee, som et Mirakel, hvorledes Herren bevarede Kundskaben, om Verdens første Begivenheder, i saa faae Vidners Munde, og derved desmeere uforandret. Man finder saaledes ved Efterregning, at Fortællingen herom, i halvtredie Tusinde Aar, er aleene bevaret ved 5 eller 6 Menneskers Alder til Moses, som opskrev disse Ting. Hvor vigtig en Borgen for Sandheden og den reene Gudskundskab! hvor stor Sikkerhed for Efterslægten i de mørke Tiider, om Forjettelsernes Vished.

Videnskaberne og Konsterne har, i Verdens første Alder, vist været faae og ringe, men vilde endnu blevet færre, hvis Menneskene ei havde levet saalænge; saa eenhver kan af disse faae, og maaskee fleere Aarsager, kiende Guds store Viisdom; Uden Modsigelse, har denne Livets Herre nok ogsaa haft sine viise Hensigter, med vor gamle Christians høie Alder, skjønt de ere skiulte; Thi eenhver skal se, at han hverken var Videnskaber eller Konster til nogen Nytte; Han eiheller fik den, som en Følge af Forjettelsen ved det Fierde Bud, thi hans Forældre mistede han meget ung; Og et Exempel paa Maadelighed, Fromhed, Sagtmodighed eller nogen saadan Dyd, fortienner han vist ikke at kaldes, saa vi kiende vores korte Syn heri, som i alt andet af Herrens Huusholdning. Maaskee han skulde være et Beviis for, at det er sandt, hvad Skriften fortælle om de Høialdrende; Maaskee en Opmuntring for alle, til at leve saaledes, at de kunde blive ligesaa gamle, og maaskee meget meere.

Han, denne vores Graahærdede, var født Aar 1626 den 18 November, af ærlige og fornemme Forældre, paa en Gaard, kaldet *Blomsholm*, beliggende i *Scheede* Sogn, i *Bahuus Lehn* i *Norge*. Hans Fader var Ædle og Velbyrdige Hr. Kapitain *Jacob Drakenberg*, hvis berømmelige Bedrifter, saavel som hans øvrige Slægtes, de *Drakenbergers*, Bedrifter i Krigen mod de Svenske, skal være bekiendte, ja endog forekomme i de Danske

Historier. Hans Moder var Ædle og Velbyrdige Frue *Margrete Elisabeth Juul*, som kan nærmere sees af den Udskrift af Kirkebogen, som da værende Sognepræst, Hr. *Cornelius Nicolai* i *Scheede*, meddeelede ham 1732 den 2 December, om hans Fødsel og Herkorst, der lyder saaledes oversat af Svensk:

*Monfieur Christian Jacobsen Drakenberg* er barnfød paa *Blomsholm* i *Scheede* Sogn, da man skrev 1626 den 18 November, af ærlige og ægte Forældre; Hans Fader har været den Ærlige og Velbyrdige Herr Capitain *Jacob Drakenberg*, og Moderen den Ædle og Velbaarne Frue *Margrethe Lisbeth Juul*; Hvilget saaledes i Sandhed er, og af jordum da værende Sognepræst, Hr. *Peder Johansen Wynsteen* er blevet døbt og christnet, og ydermeere blevet indskrevet af ham i Kirkebogen, det jeg underskræve og selv har extraheret af den gamle Kirkebog, og end ydermeere attesteret med min egen Haand. Datum *Scheede* Præstegaard i *Bahuus Lehn*, den 2 December 1732.

*Cornelius Nicolai.*  
Pastor in *Scheede.*  
(L.S.)

1634. "Da han var Otte Aar gammel, kom han til sin Farbroder, Kapitain *Bernt Drakenberg* i *Holland*, og forblev i hans Huus i 5 Aar.

1639. "Begyndte han at fare til Søes, med fornevnte sin Farbroder, som vedvarede i 5 Aar.

1644. "Kom han til at fare med en Hollandsk Skipper, navnlig *Christopher van Flak*, hos hvem han forblev i 3 Aar.

1647. "Kom han igjen til sin Farbroder, Kapitain *Bernt Drakenberg*, og foer med ham paa Østersøen i 5 Aar.

1652. "Tog han Afsked fra bemeldte sin Farbroder, og foer derefter med en Norsk Skipper, ved Navn *Stie Larsen*, paa *Grønland* i halvandet Aar.

1654. "Foer han fra *Kjøbenhavn* med en Engelsk Skipper, *Andreas Sutte*, til *Danzig*, og derfra til *Engelland*, paa hvilken Reise Skibet blev forliist under *Frankerige*, hvorved i alt bortgik halvandet Aar.

1655. "Drog han fra *Engelland* til *Holland*, og kom tredie Gang, i Tieneste hos sin Farbroder Kapitain *Bernt Drakenberg*, og foer med ham paa *Spanien* og *Norge*, ialt 3 Reiser.

1657. "Da Kriigen begyndte mellem *Danmark* og *Sverrig*, kom han, paa den tredie Reise med sin Farbroder, til *Kristiania*, hvor han blev indrulleret i *Sal. Kong Friderik den Tredies* Sœtteneste, som Underkonstabel, og i den Tieneste forblev han, indtil





Svensk Portræt af Drakenberg fra hans Fødeegn.

1660. "Da Floden (Flaaden) efter Fredens Slutning indlagde i *Kiøbenhavn*; Hvorefter *Christian Drakenberg* fremdeles forblev i 4 Aar i Hans Majestets Tieneste, som Korteer-Mester paa *Holmen*, og altsaa var tilsammen i 7 Aar, i *Sal Kong Friderik den Tredies* Tieneste; Men da denne Stilhed ikke længere stod ham an, fik han

1664. "I Foraaret Permissions-Pas fra *Holmen*, at maatte fare med Koffardieskibe, og reiste derpaa med en *Norsk Skipper*, først til *Laurvigen* i *Norge*, derfra til *London* i *Engelland*, hvor han tog Afskeed fra ham. I *October* kom han der i Tieneste hos en *Skipper* ved Navn *Peter Lax*, og gjorde med ham adskillige Reiser til *Vestindien* i 4 Aar.

1668. "Kom han i Tieneste hos en *Portugisisk Skipper*, navnlig *Johan von de Mundt*, og foer med ham i 3 Aar paa *Brasilien*.

1671. "Kom igien i *Engelsk Tieneste*, hos en *Skipper* ved Navn *Jan Lorthie*; Foer med ham paa *Virginien* i 2 Aar, blev fangen af *Franske Søerøvere*, men kom dog løs igien, og til *Engelland*.

1673. "Kom han til at fare med *Skipper Thomas Hardie*, paa *Malta* i 2 Aar.

1675. "Da *Krigen* igien begyndte mellem *Danmark* og *Sverrig*, kom han i *Kong Christian den Femtes* Søetieneste, og forblev derudi, indtil

1679. "I *September*, da *Freden* blev sluttet, og han med *Floden* kom til *Kiøbenhavn*.

1681. "Fik han, tillige med flere, Afsked fra *Søetienesten*, efterat han havde tient *Sal Kong Christian den Femte* i 6 Aar. Derefter begav han sig i Tieneste hos *Hans Høie Excellence*, Hr. *Ulrik Friderik Gylde-lowé*, og, som *Skipper*, førte een af hans *Smakker* i 5 Aar.

1686. "Fik han Afskeed fra *Høibemeldte*

Hans Høie Excellences Tieneste, og udi *Kiøbenhavn* gav sig udi Tieneste hos en *Engelsk*, *Jan Kybke*, og foer med ham paa *Arkangel* udi *Moskow* i 2 Aar.

1688. "Kom han i Tieneste hos en *Engelskmand*, *Kapitain Richard Beritzen*, og foer med ham ind ad *Strædet*, til *Smyrna* i *Asien*, i 3 Aar.

1691. "Foer han med en *Engelsk Skipper* til *Kristiania*, hvor han gav sig i Tieneste hos en *Hamburger Skipper*, *Herman Canold*; Foer med ham fra *Hamburg* til *Kadix* i *Spanien* i 3 Aar, og imidlertid gjorde tvende Reiser derhen, men da han,

1694. "Med fornevnte *Skipper Canold*, gjorde den tredje Reise, fra *Hamburg* til *Spanien* efter *Salt*, *Viin*, o. m. bleve de udenfor fangne og opbragte, af nogle *Søerøvere* fra *Algier*, hvorefter han maatte udholde, som *Slave* i 15 Aar og 5 Maaneder.

"Da han kom til *Algier*, forblev han der kun i 3 Dage, før han, tillige med flere, blev solgt til en *Tyrk* fra *Tripolis*, hos hvem han forblev, omtrent i 5 Aar indtil denne *Herre* døde, da *baade Drakenberg* og alle de andre *Slaver* vare *Stor-Tyrken* hjemfaldne. I dette *Tripolitanske Slaverie*, vare hans, og de andres, *Vilkaar* meget *taaleligere*, end de i *Begyndelsen* havde ventet, eller det de siden fik hos *Engellænderne* paa *Cypern*. Naar de skulde dørke *Jorden*, hørte der *Otte Mand* til en *Plov*, som, efter hans *Beretning*, ikke kunde ansees for noget tungt *Arbeide*, helst i en *Grund* af den *Beskaffenhed*, som der.

"Efter at ovenmeldte *Tyrk* var død, blev han bragt til *Cypern*, hvor han ligeledes forblev omtrent i halvsietten Aar, som *Slave*, hos en *Engellænder*, der havde *Viinplantagerne* i *Forpagtning* af *Stor-Tyrken*; Men da denne *Engellænder*, som handlede strængere med *Slavere*, end *Tripolitaneren*, døde, og *Forpagtningen* igien blev overladt til *Grækerne*, blev *Christian Drakenberg* ført derfra til *Aleppo*, hvor han ligeledes, som *Slave*, maatte udholde i 5 Aar, hos en *rig Jøde*, der købte ham, og var ligesom *Proviantsforvalter* der paa *Stedet*.

"*Drakenberg* tilligemed fem andre *Slaver*, nemlig *Jens Jørgensen* fra *Kristianssand* i *Norge*, som siden blev *Styrmand* i *Dansk Tieneste*; Een som var født i *Søby* i *Jylland*; Een ved Navn *Jens Petersen*, fød i *Hadersleb*; En *Italiener* og en *Hollænder*, som alle sukkede efter deres *Frihed* og *Fæderneland*; Disse kom endelig i *Bekiendskab* med en *Engelsmand*, *Jan Smith*, som *aarlig* foer paa *Levante*; Sarme lovede dem en god *Jolle*, naar de kunde tilveiebringe saa mange *Penge*, som til sammes *Betaling* udfordredes. Det første Aar betalte de ham derpaa 100 *Pctagons*\*, det andet Aar 10, og det tredje *Resten*, som var 40 *Patagons*. Fem Aar efter, at han var ankommen der i *Aleppo*, og da

\*) En *Patagon* var da 7 til 8 *Mark Danske*.



Episode med Tordenskjold.



de, som meldt, havde udbetalt Engelsmanden sin Jolle, kom det kuns an paa Leilighed til en sikker Flugt, og denne indfandt sig endelig saaledes:

"Hos ovenmeldte Jøde tiene ligeledes en *Svensk*, navnlig *Stephen Johansen Ert*, dels som Jødens Haand-skriver, og deels som Kristendommens Postmester. Denne samlede sig anseelige Midler, og hver tredje Aar sendte han dem til sit Fæderneland.

Han havde af Stor-Tyrken udvirket sig Tilladelse, paa Troe og Love, at maatte reise til sit Fæderneland paa nogen vis Tiid, og derefter at komme tilbage. Denne Reise agtede han at gjøre med ovenmeldte Engelske Skipper, og som hans Patron, Jøden, maatte følge med ham ombord, for at faae Qvittering for hans Aflevering, tog Jøden *Drakenberg*, og tvende af ovenmeldte hans Kammerater, med sig ud paa Skibet, men de andre bleve bestilte at opholde sig et vist Sted, ikke langt fra Strandbredden. Engelsmanden, som gjerne ville befordre Slavernes Flugt, opholdt Jøden saalænge, indtil det blev Aften, og imidlertid bevertede ham saa vel med Engelsk Øl, at han af denne ubevandt Drik blev gandske beskienket, og maatte bringes hen i Baadsmændens Køie, for at sove Ruusen ud; Hvor paa *Jens Jørgensen* ved en Baad strax blev sat i Land, og ved Tegn af et Fyrtøj kaldte de andre Tree til sig, hvor paa de alle fiire forføiede sig til Skibet. Svensken og Engelsmanden gav derpaa hver af Slaverne en Sabel, en Flint, tolv Skud Krud og Blye, et halv Anker Viin, et Anker Vand, og omtrent saa mange Smaabrød eller Kavringer, som en Skieppe fuld; Hvor paa de alle Sex

1710 "Den 17 Maj om Natten gik i Jollen, og brugte Seil og Aarer ud ad Søen, det beste de kunde. Elleve Dage og Nætter maatte de holde Søen med deres liden Forraad; om Natten seilede de af alle Kræfter, men om Morgenen gik de i Land, snart paa een, snart paa en anden af de Lavantiske Øer, og skiulte sig Dagen over i Udørkener, Huuler, Buske, og hvor de kunde synes at være meest sikke, indtil de endelig, efter mange udstandne Farligheder, Arbeide, Hunger og Nød naaede *Maltha*, hvor de bleve meget vel modtagne, og med Klæder Mad og Drikke forsynede. Her solgte de deres Jolle og Gevæhr, og her døde Italieneren, som paa Søen havde arbeidet over sine Kræfter med at roe.

"Fra *Maltha* gik *Drakenberg*, og de fiire andre, med et Skib til *Livorno*, og efterat de der havde faaet et Pas af den, der værende, Romersk-Keiserlige Minister, gik de til Lands igiennem *Italien* og *Frankerige* til *Bordeaux*, paa hvilken Reise den af hans Kammerater døde, som var fød i Sæbye. Da *Drakenberg* her fik at høre, at der var Kriig mellem Danmark og Sverrig, foer han fra *Bordeaux* med en Skipper, *Christopher Skarre*, til *Ahrendahl* i Norge.

1711. "Foer han med en Hukkert fra *Ahrendahl* til Spanien efter Salt, som de lossede i *Irland*, men blev derover forfulgt af en Fransk Kaper, som de dog skiltes ved under Paaskud, at de ikkuns anløb *Irland*, for at forsyne sig med Proviant. Da han, ved Hiemkomsten til *Norge*, ikke havde meer Lyst at gaae ud med Hukkerten, blev han

1712. "Omtrent i Martii Maaned, i *Kristianssand* antaget af Schoutbynacht *Joris*, som Korteermester paa den Norske Galei-Flode, og sat paa Galeien *Stormarn*, der førtes af Kommandeur *Pahl*. I denne hans Tieneste hendte det sig, at, da han med en Baad, kaldet *Jægeren*, og fiire Mand, blev sendt fra *Frederiksstad* til *Kristiania* efter Penge, fik han i *Kristiania* en Disput med Lieutenant *Wessel*, siden bekiendt under Navn af *Tordenskiold*, som stod i et Bislag, og blev fortrydelig over, at *Drakenberg* og hans Medfølgere ikke løftede paa Hatten for ham som Officeer, da de gik forbi; Han sprang derfor ud af Bislaget, og gav *Drakenberg* nogle Slag med sin Kaarde; Men denne, som i sit 86de Aar endnu var ikke mindre hidsig og forvoven, men stærkere end hiin, river ham Kaarden af Haanden, og kaster den over Huset. Her paa blev han vel arresteret, og sat i Boien paa *Ormen*, som *Wessel* da førte, men kom dog, efter en Times Forløb, igien paa fri Fod, som den der var i Kongens Ærende.

"Derefter foer han med *Pahls Gallai* til Floden i Østersøen, og nød meget got af denne Kommandeurs

Frue, som var et Engelsk Fruentimmer, fordi han kunde tale Engelsk med hende. Derefter foer han med Fregatten *Søridderen*, først under Kommando af *Langge*, og siden af *Forsbein*, og var tilhobe i Sal. *Kong Friderik* den Fierdes Sætieneste, under Krigen, næsten i 6 Aar. Men da hans Syn Tiid efter anden svækkedes saameget, at han ikke dristede sig til, længere at gjøre Tjeneste paa Søen, fik han

1717. "Den 17 November sin Afskeed fra Floden og Kongens Tieneste, og gik derpaa med en Hollandsk Smakke til Holsteen, hvor Skibet, i den bekiendte forfærdelige Storm, Juule-Aften den 25 December blev forliist ved *Husum*. Derfra reiste han Landveis til *Lybek*, og derfra til *Lolland*, hvor han opholdt sig indtil 1720. "Den 20 Julii, da Freden blev sluttet; Da gjorde han en Reise til Sverrig, for at gjøre nøiere Bekiendtskab med et Folk, han under 3 Danske Konger havde tient imod."

Maaskee snarere for at see, om ingen af hans Slægt endnu var i Live, og besøge dem.

1722. "I hans Alders 96 Aar kom han til *Nørre-Jylland*, hvor han besøgte, og opholdt sig hos adskillige got Folk, blant andre hos Velb. Frue Oberst-Lieutenantinde *Berregaard* paa *Ørslevkloster*, hvor han forblev i næsten 7 Aar, og havde eget Kammer og alting efter Ønske."

Medens han opholdt sig her paa *Ørslevkloster*, havde han en Hændelse, som noget karakteriserer hans Tænkemaade, skjønt det i øvrigt er en Bagatell. Frue *Berregaards* Vogn kom en Torvedag paa Viborg Torv med Øst, og var der een af Kiøberne, der lastede dem; Dette hører *Drakenberg*, som anseer det meget fornæmeligt for sin Velgiørerinde, at nogen torde laste hendes Øste, og derover strax giver sig i Slagsmaal med den, der havde lastet dem. *Drakenberg* som hidsig og stærk, skjønt gammel, slog Manden næsten til Skamme, saa mange af de tilstædeværende tog det svage Partie, og pryglede vor gamle Stridshelt, saa han maatte kjøres til *Ørslevkloster*, hvor han blev heftig syg deraf, og i nogle Uger derefter maatte gaee med Krykker Ved denne Leilighed formanede Præsten Velærv. Hr. *C. Busch* ham meget til at betænke sit førte Levnet, og sine Synders Fortrydelse, for at berede ham til den, da rimeligviis nær, forestaaende Død, han syntes og at tage efter Formaningerne, men svarede dog; han vidste vist, han ei døde den gang, men skulde, endnu eengang før sin Død, forestilles Kongen, som og siden skeede. Da han, nogle Aar derefter, opholdt sig i *Kiøbenhavn*, sendte han Hr. Provst *Busch*, foruden nogle Dukater til dem, som havde opvartet ham i hans Sygdom, hans Portrait, meget vel truffet, og hans Levnets Beskrivelse, fra hans Fødsel til hans Bryllup, arviis forfattet, som han begge Deele skulde forære Frue *Berregaard*. Det blev siden udlaant til Hr. *N. de Poulson* paa *Gunderupgaard*, men hvor samme Manuscript tilsidst blev, vides ikke. Maaskee er det, det i Fortalen omtalte.

1728. "I Maj, i hans Alders 102 Aar kom han til Hans Højgrevelige Excellence, Hr. *Greve af Danneskiold-Samsøe*, som da boede paa *Engelsholm* i Jylland, og forblev der i 2 Aar, indtil han

1731. "Den 14 Junii, tilligemed eendeel andre Hans Højgrevelige Excellences Bitientere, reiste til *Kiøbenhavn*, hvor han den 18de i samme Maaned ankom, og derefter opholdt sig i Høibemeldte Hr. *Greves* Gaard paa *Christianshavn* i 1¼ Aar.

1732. "I August Maaned, foretog han sig en Reise fra *Kiøbenhavn* til Lands igiennem *Sielland*, *Fyen* og *Jylland*, og derfra til Skibs til *Norge*, for at opsøge Efterretning og Beviis om sin Herkomst, Fødsel og Alder". Troværdige Folk, og som havde det af Øiensynlige Vidner, have fortalt Anledningen til denne Reise at have været en Samtale, Høibemeldte *Greve* havde over Borden, med en Udenlandsk Minister og nogle andre høie Giæster om *Drakenbergs* høie Alder og sieldne Fyrighed, medens han stod bag *Grevens* Stoel. De taledes Fransk, og derfor ei troede, at han forstod dem, men han, som forstod det Franske meget vel, blev fortrydelig over, at Giæsterne ei vilde troe Hans Højgrevelige Excellences Forsikringer, om hans høie Alder, gik derfor stiltiende ud af Stuen, og uden at sige sit Forsæt til





Tysk Kobberstik.

noget Menneske, begav sig paa Reisen. Det ligner i det ringeste meget af hans øvrige Adfærd.

1733. "I Februario, kom han tilbage igien, landvejs igiennem *Sverrig*, og medbragte den Attest, som Side 23 er anført. I denne Tiid var han meget plaget af et indvortes Tilfælde, som ingen kunde sige ham, hvad var, eller give ham noget Raad imod, men da han, paa denne Reise, kom til at logere hos en Præste-Enke i Norge, og hun noie havde udforsket hans Tilstand, lavede hun en besynderlig Grød til ham, som han spiste, og om Morgenen derpaa fandt i Natskrinet en stor Orm, som var gaaet fra ham, hvorefter han siden befandt sig vel.

1733. "I September, drog han, med Hr. Grev *Danneskiolds* Tilladelse, igien fra *Kiøbenhavn*, for at besøge sine Venner i *Jylland*, og kom 1. December næst efter strax tilbage.

1734. "I Martii Maaned, reiste han atter til sine Venner og Bekiente i *Jylland*, og kom

1735. "I September, tilbage til Høibemeldte Hr. *Greve* i *Kiøbenhavn*. Samme Aar d. 21. Septemb., da han næsten var 109 Aar gammel, havde han den Naade, ved Høibemelte Hans Grevelige Excellence, allerunderdanigst at blive forestillet Hans Kongelige Maigestæt, *Kong Christian den Siette*, og øvrige Høikongelige Fa-

milie paa *Fredensborg Slot*; og da det allerunderdanigst var blevet Hans Majestæt berettet, hvor gammel *Drakenberg* var, at han havde levet i Fem danske Kongers Regierings Tiider, og i 3 store Krige tient Tre Høilovlige Danske Konger, var Hans Majestæt saa naadig at lade ham spise, ved et lidet Bord for sig selv, i samme Gemak, hvor det Høikongelige Herskab selv spiste, tillod ham at drikke en Skaal paa Herskabets Sundhed, med de Ord: *Gud velsigne Kongen og det ganske Kongelige Arvehuus*; Og gav ham en Tieneste paa *Holmen*, udentvil Høibaadsmands, eller rettere den dermed følgende Gage; Desforuden skienkede Hans Majestæt ham, til en Klæcning, Tolv Specie-Dukater, og Hans Kongelige Høihed, Kronprintsen, gav ham Tre Dukater.

1737. "Den 15 April reiste han igien fra *Kiøbenhavn*, og til *Aarhus*, hvor han i Maj Maaned, i Hr. Raadmand *Stæhrs Huus*, havde Trolovelse med sin Kiereste, *Maren Michelsdatter Bagge*, en Enke af afgangne Skipper *Rasmus Larsen*. Den 7 Juli næstefter kom han, og d. 27 Julii hans trolovede Kiereste, fra *Aarhus* til *Kiøbenhavn*, hvor deres Bryllup d. 24 Octob, næstefter blev, i mange høie Herskabers Overværelse, holdet i Hans Høigrevelige Excellences, Hr. *Grev Danneskiolds*, Hotel paa Kongens Nytorv\*), og blev Vielsen i Sognepræstens Sted, forrettet af Kapellanen til St. Nicolai Kirke, Hr. *Christian Reenberg*, og var Brudgommen da, paa 25 Dage nær, 111 Aar, og Bruden 60 Aar. Men dette Ægteskab varede ikke længe, thi Konen døde nogle faae Aar derefter i *Kiøbenhavn*; Hvorpaa *Drakenberg* fortsatte sin gamle Levemaade, og opholdt sig snart i *Kiøbenhavn*, snart i *Kiøbstæderne*, og paa Herregaarden i *Nørre-Jylland\*\**), indtil han endelig

1750. "Den 5 Maj indfandt sig paa Herregaarden Allinggaard i *Nørre-Jylland*, hvor han af Herskabet, Velb. Hr. *Christian Fischer*, og Frue, blev meget gunstig modtaget, og indrømmet et eget Værelse med Seng, Bord, Stoele og Varme, saa blev og Husholdersken befalet, paa hvad Tiid det end var, at give ham, hvad *Slags Spiise og Drikke* han forlangede.

"Anden Dagen efter hans Ankomst til Allinggaard, blev han til sin store Forundring syg af Kolden, som tvang ham til 3 Uger at holde Sengen. Han fortalte ved den Leilighed, at han i 80 Aar tilforn ikke havde været syg, men for mange Aar siden ligeledes været angre-

\*) De blev førte til Brudeskamlen af Hr. *Ulrich Adolph*, og Hr. *Conrad Christian*, begge Grever af *Danneskiold Samsoe*.

\*\*) Da han eengang, paa saadan en Rejse, opholdt sig paa *Ørstedeløster*, fik han, een endnu levende Betiente derpaa Gaarden, og en ung, rask og stærk Tiener, Lyst at løbe Væddeløb. Betienten var eftertænkksom, og lod der gamle Mand komme forbi sig, men Tieneren, som raskest, kom først til Maalet. Dette ærgrede vor *Drakenberg* saaledes, at han tog Tieneren, uagtet hans Styrke, og rullede ham sammer som en Bold, hvoraf han fik Blodspytten, og døde faae Dage derefter.



*Aarhus* paa *Drakenbergs* Tid. (I *Boden*, i *Bindingsværkshuset* længst til højre paa Billedet, fik han sin *Tobak* og *Mjød*, og der boede hans Trolovede).



bet af Kolden i Portugal, fordi han paa eengang havde spist formange Sardeller, hvor han var blevet hiulpet af en Læge, der da lovede ham frie derfor sin Livstiid, men som han nu bædede, fordi hans Løfte nu efter 80 Aar slog feil.

”Naar man undtager nogle smaae Reiser hist og her omkring i Jylland forblev han i nogenledes Rolighed paa Allinggaard de to første Aar, og imidlertid nød saa god Omgang og Pleie, som han kunde ønske sig. Det var i denne Tiid, jeg (Hr. Forvalter Mønster) som Foged der paa Gaarden, lærte ret at kiende ham, og jeg veed snart ikke, hvoraf det kom sig, at han fattede en slags Fortrolighed til mig, søgte ved Leilighed min Omgang, og endelig forærede mig, som en Kostbarhed, den forhen ommelte Fortegnelse af hans Levnetsløb, den han ellers, som meget rar, ikke viiste til nogen; Det var og næsten til mig alene, og ikke gierne til nogen anden, han undertiden mundtlig ville udlade sig om sine Herdelsler, hvilket helst skeede paa saadanne Tider, naar jeg enten af Historien, Jordbeskrivelsen eller ovenmelte Fortegnelse, kunde bringe ham paa Erindring derom, da han, ved saadanne Leiligheder, foer op i Glæde, og med en slags Sindsbevægelse raabte himmelhøit: *Ja Faer! Ja Faer! der har jeg min S--d været, og saa og saa gik det til den Gang, etc.* Eengang aleene havde jeg nær spildt min Yndest hos ham, da jeg om den Hendelse med Tordenskiold krævede nogen meere Overbeviisning, og derved forarsagede ham den Ulejlighed og Eftertanke, at beraabe sig paa adskillige Vidner og Omstændigheder, hvorved jeg maatte tie, give ham min Tilstaaelse, og saaledes gjøre det got igien; jeg kan ikke heller negte, at jo Tildragelsen ligner ham saa nøie, som to Draaber Vand hinanden.

1752. ”Den 3 Julii, reiste han til Horsens, derfra til Kiøbenhavn, og efter nogle Ugers Forløb kom han tilbage til Allinggaard. Samme Aar i August reiste han til Skive Marked, hvor han blev indviklet i følgende fortrædelige Handel. Han tog sit Qvarteer hos en Enke der i Byen, hos hvilken desuden logerede 6 eller 7 Tydske Glaskræmere og Skierslibere. Henimod Midnat, da Drakenberg var gaaet til Sengs og falden i Søvn, kommer disse, noget beskiendede, hiem, og med deres Støien, Sang og Dans, scm de paa hans, nogle Gange igientagne, Advarsel ikke ville lade fare, sætte den gamle Mand i saadan Heæde og Bevægelse, at han, næsten i det bare Linned, farer ud af Sengen, og med en lang Kniv, han havde hos sig, indlader sig i Slagsmaal med dem alle, saarer nogle af dem, især en Skiersliber meget slemt, ja endog Værtinden selv, som ville styre tilfreds, og endelig jager dem alle ud af Huset.

”Denne Handel skulle ikke have bekommet ham vel, om ikke den der da værende brave Byefoged Dorscheus, i Betragtning saavel af hans høie Alder, som Hr. Fischer paa Allinggaard, og andre hans fornemme Velyndere, havde reddet ham ud deraf, og formaaget vedkommende til at frafalde deres Paastand, og hans Arrest og Førfølgelse, da han derimod gav dem de Penge, han havde hos sig, til Bartskiærløn, og skienkede Enken 5 til 6 Slettedaler, hun skal have været ham skyldig. Han vilde vel aldrig være denne Tildragelse bekiendt, men den bekræftes, saaledes som her er anført, af mange endnu levende, og da han kom derpaa til Allinggaard, scm er 6 Mil fra Skive, var han endnu saa stiv, bruun og blaae, at han i 3 Uger maatte blive i sit Kammer og hver Dag lade sig vaske og smøre af sin Opvarterske, dog under Paaskud af anden Svaghed.

1753. ”I Maj reiste han til Viborg, Aalborg og derfra til Kiøbenhavn, hvor han saae Lystleiren, og besøgte sin høie Patron, Grev Danneskiold paa Søllerød, hvorfra han igien begav sig igiennem Fyen og Jylland hiem til Allinggaard. Den 24 August samme Aar satte han sig til Hest paa Allinggaard, og reed uden nogens Følgeskab til Viborg, som var 3 Miile, og kom om Aftenen Kl. 10 igien hiem, da han dog var 127 Aar. Han opholdt sig endnu næster 1½ Aar derefter paa Allinggaard, og imidlertid atter faldt paa, at ville gifte sig med en smuk ung Bondepige der fra Godset, som han lovede, at ville udvirke hos Kongen, at hun efter hans Død skulle beholde hans Pension, men da Pigen ikke torde indlade sig, blev han derover meget fortrydelig, og



Gammel Kort over Danmark Den lyse

1755. ”Den 25 Februarii, næsten efter 5 Aars Ophold, tog endelig Afskeed fra Allinggaard, til ikke liden Trøst for Huusholdersken, og de andre Piger, som sielden kunde gjøre ham til Maade, men maatte taale skarpe Irettesættelser, og takke Gud det blev derved”.





ie visende Drakenbergs Rejse til Fods da han var 106 Aar gl. Rejsen foretog han for at hente sin Daabsattest.

Hañ flyttede derpaa til Lille-Roe, et Huus beliggende ved Folling Kirke i Hads Herred, een liden Fierdingvej fra Herregaarden Aakiær i samme Sogn. Samme Huus beboede da, ligesom endnu, Gartneren ved Aakier, Kristen Aachmann. Drakenberg foregav selv, at Aarsagerne

til denne Flytning var, deels at være i Nærheden af Aakiær, hvis Herskab, Hr. Etatsraad de Lasson og Frue, altid paa hans Reiser om i Landet modtog ham med en særdeles Godhed, deels fordi bemelte Gartneres Kone særdeles vidste at ramme hans Smag - at lave Mad,

- TEXACO CRATER COMPOUND -



hvori han var, om just ikke lækker, saa dog særsindet og vanskelig nok, Maaskee ovenmeldte Frierie og modtagne Kurv har ei haft saa liden Deel deri. Her betalte han for Kammer og Kost i 3½ Aar, og var meget vel fornøiet, indtil omsider den Vanskelighed og Ubestændighed, der havde bevæget ham til saa mange Forandringer, gjorde, at han forlod dette Sted, og flyttede til *Aarhus*. Dette fortrød ham dog siden, saa han derefter ofte, skjønt forgieves, anholdt om igien at faae Logement i *Lille-Roe*. Hans meeste Forretning, medens han opholdt sig der i *Lille-Roe*, var, næsten daglig, naar Veiret tillod det, at gaae til Aakiær, hvor han nød al mulig Godhed; men naar Tienestefolkene i mindste Maade fortørnede ham, løb han i Vrede derfra, og da gjerne straffede Gaarden med sin Fraværelse i nogle Dage.

Fiire eller Fem Gange i denne Tiid, han opholdt sig der i *Lille-Roe*, beilede han virkelig deels til Piger, deels til Enker, men det kan dog siges til hans Undskyldning, at hans Val faldt meere paa Huuslighed og Arbeidsomhed, end paa Ungdom og Smukhed, skjønt disse sidste Egenskaber ei heller afskrækkede ham. I sine Beilerier var han meget forelsket og heftig, kyssede sin Dame paa Haanden, og sagde hende de kielneste Smigger. Og som han forestillede sig, at en ung Pige maaskee kunde ækles ved, altiid at ligge hos en gammel Mand med et stort Skiæg, tilbød han dem ogsaa en Seng for sig selv, hvilket Tilbud maaskee fornemmelig gjorde, at han altid fik Kurven; Men naar han ogsaa var vis paa denne, forvandlede han Høiagtelse og Kierlighed til Foragt og Had, saa han ei vidste det onde, han vilde sige om dem. Disse Beilerier gik endog saavidt, at en vis Pige eengang havde taget Fæstensgave af ham, ventelig meere af Eegennytte end Kierlighed; Men da en ung frisk Smed imidlertid tilbød hende Ægteskab, troede hun at finde Fordeel ved Byttet, og derfor gav vor Gamle Kurven. Af alle hans uheldige Beilerier smertede dette ham meest, saa han var utrøstelig: Men da han fik sin Gave igien, satte Sorgen sig, og han lod sig nøie med den Hevn at sige, at den Pige, der kunde tage en sort Smed, var ei saa kion en gammel Mand værd, som han.

Eengang, i denne Tiid han opholdt sig paa Aakiær, fik han i Sinde at følges med en Kareth til St. Olsmark i *Aarhus*, og havde da sit Sæde bag paa hos Tieneren. Paa Hiemveien blev Karethen, med det ene Baghiul, siddende i et Hul, skjønt samme ei var ret stort, og Føret for det øvrige got. En heel Time arbejdede Folkene paa at drive Hestene til at drage Vognen op, men forgieves. I al den Tiid blev den gamle siddende bag paa Vognen, leende af ganske Hierte. Endelig bebreidede han Folkene deres liden Erfarenhed, steg af Vognen, gik for ved Hestene, puttede dem noget i Munden, hvorpaa de ganske raske toge Vognen af Hullet. Dette var nok til at overtale Folkene til at troe, at han, som en Nordmand, vidste meere end sit Fadervor, skjønt Tildragelsen synes at have været en Hendelse, eller og at Vognen er blevet lettet, ved det han steg ned.

"I denne Tiid, og medens han var i *Aarhus*, saa længe hans Kræfter tillod ham det, vedblev han sin gamle Vane, at gaae om i Landet og gjøre Besøgelser, fornemmelig til Aakiær og *Allinggaard*), til hvilket sidste Sted han i de første 10 Aar, efter at han var flyttet derfra, ofte kom for at communicere, og hver Gang forblev der i nogle Dage, men maatte paa disse sine Reiser lade sig leede af en anden, thi hans Øinelaage bleve, strax efter at han var flyttet til *Aarhus*, saa tunge, at han ei kunde opløfte dem. Til *Bygholm* ved *Horsens*, hvor Hr. *Mønster* i disse Aar var blevet Forvalter, gjorde han næsten hvert andet, tredje eller fjerde Aar en Reise, og sidste Gang den 20 August 1771, da han var meget skrøbelig; Han blev der den gang Natten over, og om anden Dagen den 21, med Taare paa Kinderne og nogle andre Venskabs Tegn, tog en meget bevægelig Afskeed, som endtes med de Ord: *Nu see vi hinanden aldrig meere, førend i Guds Rige.*

I disse 13 eller 14 Aar han boede i *Aarhus*, nemlig fra det han fløttede fra *Lille-Roe*, havde han foruden den

forømmeldte Hielp fra Holmen i *Kjøbenhavn*, al hans øvrige Underholdning fra hans store Velgørers, *Grev Danneskiolds*, Haand. Høibemeldte Herre holdt en gemmel Kone ved Navn *Maren Bagers*, paa femte Aar, og en gammel Pige navnlig *Karen Jensdatter*, paa tretten Aar til hans Opvartning, og foruden frie Huus forsyede ham med Mad og Drikke, ja lod ham tilbringe Mad af sit eget Bord; Men *Drakenberg* sagde, han kunde ei komme vel tilrette dermed, og spiste derimod helst Melk og Grød, og anden saadan Føde. En Tiid lang drak han hver Morgen varm Øl med Smør eller Olie udi, men tilsidst Theevand. I de tvende sidste Aar laa han længe om Dagen, saa han neppe var 6 til 8 Timer af Sengen daglig; Dog fik han hver Dag en Spadseregang med sin gamle Opvarterske, naar Veiret tillod det.

1767. Faldt han i en græsselig Sinds Uroe, over sit forbigangne uordentlige Levnet, og en gruelig Frygt for Døden, som varede i 6 til 7 Uger, i hvilken Tiid han bestandig laae til Sengs, men kom derefter, ved sin omhyggelige Siesorger, Hr. Provst *Middelboes*, Bistand til den rette Sinds Roe og Munterhed, som betog ham hans Frygt for Døden, ja gav ham Længsel efter sin Forløsnings Time, og efter den Tiid levede han meget exemplarisk. Det sidste Aar fik han en Rorelse, som dog gik over igien, men havde temmelig fordunklet hans Forstand, og frembragte en Slags Uvirksomhed i hans heele Person. I de sidste Tiider var han bestandigen plaget af en stærk Blod-Susen for Ørene, uden tvil af det, at Aarerne ved den lange Levetiid vare blevne haarde og bruskagtige, og altsaa uskikkede til at befordre Blodets Gang, som derover standsede; Dette opvakte om Natten hans Phantasie, og ligesom Tankerne forestillede ham ont eller got, syntes han snart, det var Guds Engel, der sang for ham, snart at det var den gamle Kones Troldom, der paaførte ham mange tusinde Dievle, og da maatte smage Stokken.

1772. Den 27 September, en Løverdags Morgen, fik han Hierteqvalmen og stærk Opkastelse, og fra den Tiid spiiiste han slet intet meere, skiøttede ei heller meere om at smage Brændeviin eller Øl, men blev lædsket med Theevand og lidet Viin. Tredie Dagen derefter, da han nok mærkede, at hans Dødstime var forhaanden, lod han sig, af Hr. Provst *Middelboe*, betiene med Alterens Sacramente. Derefter blev hans Mæle alt meere og meere uforstaaeligt, og de tvende sidste Dage taledede han aldeles intet, men den trettedne Dag i Sygdommen, som var den 9 October, sov han ganske rolig og stille hen, efterat han havde oplevet en Alder af 146 Aar paa 40 Dage nær. Man kan see af denne korte Beretning om hans Sygdom, at hans Død ok eene er forarsaget af Alderdomme, uden nogen tilstødende Aarsag.

"Hvad hans Person angaaer, da var han af middelmaadig Høide, breedskuldret, af et fyldigt, eller som man kaldet det, fiirskaarret Legeme, af stærke Muskler, Scener og Been, og af saa udsædvanlige Legems Kræfter, at ingen dristede sig til at forsøge ham i dette Stykke, mindre skiøttede om at tage ham i Haanden meere end een Gang, da han altiid ved saadanne Leiligheder havde den Fornøielse at afjage den vedkommende et Skriig eller en usædvanlig Rødme, som adskillige gange i Spøg hendtes een og anden Fremmed, der ei kiendte ham". Et Exempel kan man fortælle, som tillige viiser, hvor lidet han ville anses for gammel. En vis haandfast Officeer spurgte ham eengang, uden tvil i *Kolding*, hvor gammel han var; *Drakenberg*, som aldrig kunde lide dette Spørgsmaal, svarede ei dertil, hvorover den anden blev ved: Du er jo 120 Aar. *Drakenberg* bad ham derpaa tage sig i Haanden, som denne, der var en særdeles haandfast Mand, ei tog i Betænkning; Men denne Gamle fortørnede trykkede den saa haardt, at Officeeren segnede ned i sine Klæ, hvorved *Drakenberg* sagde: *See nu, om jeg ei er 20 Aar; de hundrede har jeg kastet bort.*

Han saae got ud af Ansigt, og meget bedre, end han paa Kaaberstykket forestilles, skjønt det er ellers truffet meget vel. I Ansigtet saae han rød og meget blodrig ud, ligesom han og havde saadan Overfløidighed af Blod, at han fiire Gange om Aaret lod sig aarelade, men var i øvrigt usædvanlig frisk, rørig og munter, saa han aldrig af Betydenhed var sengeliggende, undtagen det

\*) To Gange, mens han opholdt sig i *Aarhus*, besøgte han Hr. Provst *Busch* i *Wadgaard*, som var en Veif af 12 til 14 Miile hver gang hen, og lige saa langt tilbage.



i de sidste Aar, som forhen er meldt. Ved hans Aareladning iagttog han altid, at det skeede i tiltagende Maane; og var har saa overbeviist om Fornødenheden og Nyttens heraf, at han ærgrede sig, hver gang han saae nogen handle herimod, og tilskrev disse Tiiders Menneskers korte Levetiid og Svaghed, at de lode sig aarelade i Næet. For tillige at give en liden Prøve af hans Haardførhed, kan anføres et par af de Huusraad, han endog brugte i *Lille-Roe*, da han var 130 Aar. Mod Forstoppelse, hvoraf han undertiden var plaget, brugte han intet andet Raad, end at synke en Blykugle, som da, ved sin Tyngde, skaffede ham den forønskede Virkning. Naar han i de Tænder, han havde tilbage, fik megen og lang Piine, brugte han ingen anden Tandlæge, end han steg op paa en Stoel, bandt en Traad fast om Tandens, og med den anden Ende om et Søm i Loftet, derpaa sprang han ned af Stolen, efterladende sin Tand og Tandpiine ved Traaden.

Hovedet, hvorpaa han altid bar en sort Fløiels Kalot, var ganske skaldet, undtagen nogle faa hvide Haar, som hængte ham ved Ørene og i Nakken. Hans Øine laa dybt i Hovedet, og vare temmelig svage, dog til paa nogle faa af hans sidste Aar, saaledes, at han om Dagen kunde see at gaae hvor han vilde. Hans øvrige Sandser vare temmelig gode, og omtrent som en Mands paa 60 Aar. Men det, som gjorde hans Person meest ærværdig, var hans lange sølvgraae Skieg, som naaede ham fra hans Øren langt ned paa Brystet, og som han idelig vaskede, kiemmede og pynkede, ligesom han ellers, i alle andre Ting, holdt sig meget reenlig og net.

Hans Hukommelse var endnu temmelig god, og han kunde erindre sig endog Smaaeting, som mange Aar tilforn var hendede, helst naar man bragte ham paa Tanke om dem; og naar han var munter, fortalte han gjerne sine Tildragelser, og de blodigste deraf kunde han, ret med stor Latter, fortælle, just ikke til stor Ære for hans Gemyt. I Særdeleshed kildrede det ham, naar enten han selv havde haft Lejlighed



*The True Portrait of*  
**CHRISTIAN JACOBSEN DRAKENBERG,**  
*now living aged 139 Years.*

Drakenberg 139 Aar. (Engelsk Kobberstik.)



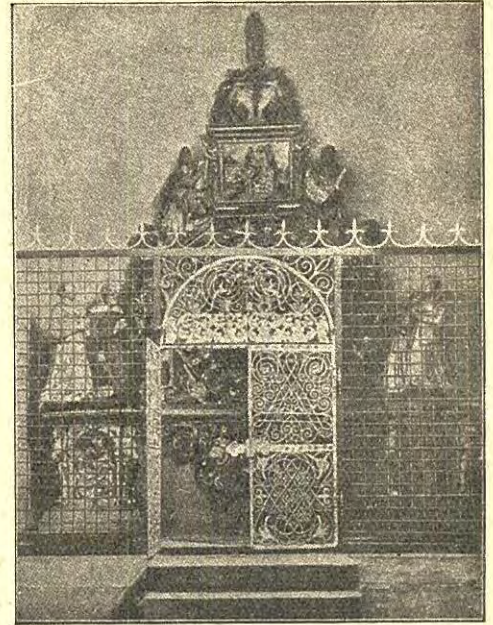
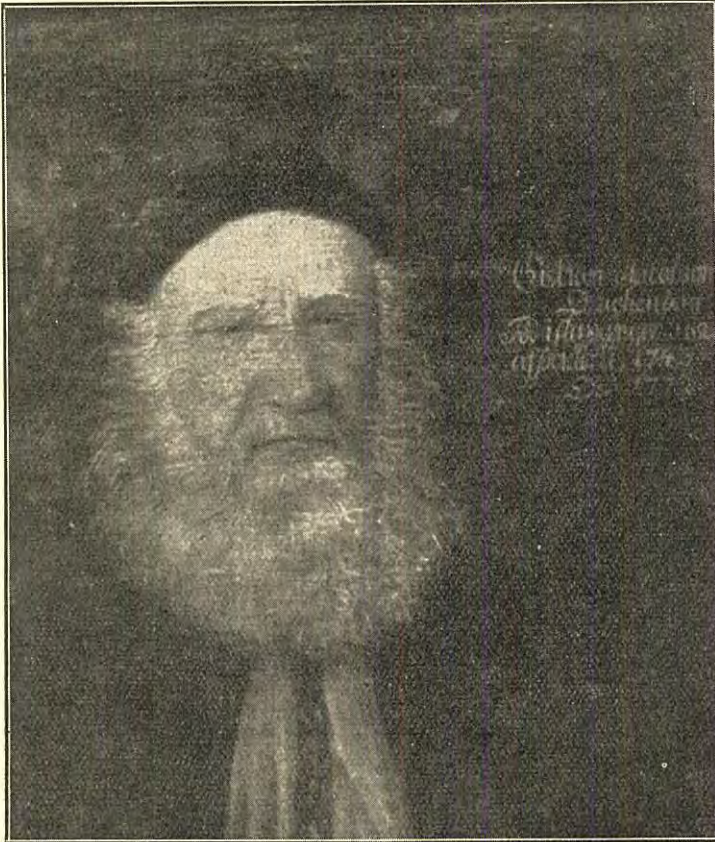
Drakenbergs bekendte Haandtryk.

til at hevne sig over sine Fiender, eller dette var skeet hendelsevis og ved andre.

Hans Sindsbevægelser vare meget heftige, endog i den Alder, da man skulde tænke, at Passioner burde være reent uddøde. Om hans Kierligheder, eller rettere Forelskelse, er forhen meldt, at han end ikke var fri derfor i sit 130. Aar; Ja maaske man endog fandt Spor hos ham til Lyst til Elskov i hans 140. Aar, men kan ei berette Tildragelser heri nøie, og derfor udelader dem. Hans Hevngierrighed kan man kiende i hans Fornøielse over Hevnen, og nogle andre Tildragelser. Talte man et Ord, som han ansaae fornærmeligt, da var han som et Lynild, og strax færdig at hevne sig, enten med Mund eller Hænder, og tilgav langsom, ja der behøvedes en temmelig Varsomhed, for at undgaae hans Vrede, saa vanskelig var han; og vovede man længe at sige ham imod, var han strax i Harnisk, og truede at see deres Hjerteblood; Og som han ikke var at troe, at han jo kunde vilde holde hans Ord, tog hans Modstandere gjerne det fornuftigste Partie, og vigede for ham.

Der opholdt sig, paa den Tiid han var paa *Allinggaard*, tvende fornemme Personer i Nærværelsen af Gaarden, hvoraf den ene var en fœer og stærk Karl; Disse tvende kom meget ofte til Gaarden, og som de





Til venstre:

Sidst fundne Billede af Drakenberg.

Til højre:

Ebbesonnernes Gravkapel i Aarhus Domkirke, hvor Kisten stod i 68 Aar.

i Begyndelsen maaskee saae ham lidet over Skuldrene, beegnede de ham ikke paa den Maade, han meente sig at tilkomme; Herover kunde han siden aldrig lide dem, men ved alle Leiligheder sagde dem noget ubehageligt, og derved omsider gjorde dem saa forsigtige, at de ikke gierne gik aleene til Gaarden, naar de vidste han var der, og kunde møde dem underveis.

Stolt var han ogsaa af sin høie Alder, skjønt han ei taalte, man lod ham høre Alderen; og ansaae han den nu levende Slegt, uden Forskiel, for sine Børnebørn; Hvorpaa det Svar kan tiene til Bevis som han Aar 1769 gav en vis Fyrstelig Person, som spurgte ham om adskillige Ting af hans Liv, hvilke han og besvarede med særdeles Vittighed. Da een af Selskabet derpaa sagde ham ind i Øret, thi han kunde ikke see, ei heller høre, uden man raabte ham i Øret: *Drakenberg!* det er Pr\*\*\* af\*\*, som taler med Eder! svarede han: *Gud, Gud vel-signe Jer! jeg har kiendt Jer Faer-Faer!*

Hans Sprog var Dansk i den Norske Mundart; Men derforuden talte han det Franske temmelig vel, og det Engelske Sprog meget færdig, ligesom det, endog til den sidste Tiid, var ham en særdeles stor Fornøielse, naar han traf en, som kunde tale Engelsk med ham, og til hans Død mærkede man en besynderlig Godhed for det Engelske Folk hos ham, som han gierne gad tale om, ligesom han og i det øvrige var paa sin Alderdom meget for at vide, hvorledes det stod til i Verden, som han gierne vilde, man skulde fortælle ham.

I den udvortes Gudstieneste var han i sin Alderdom ganske ordentlig, og efter sin Maade endog andægtig og nidkiær. Kirken forsømte han ikke gierne, ei heller Skriftemaal og Altergang. Morgen og Aften læste og sang han med Andagt, og adskillige Bønner og Psalmer vidste han uden ad; og i de sidste Aar, da hans svage Syn ei tillod ham at læse, maatte hans gamle Opvarterske daglig læse Morgen- og Aftenbøn for ham, og synge Psalmer med ham. I hans Ungdom har han nok ført et uordentligt og ugudeligt Levnet, men fra 1767, førte han, som meldt, et meget skikkeligt Levnet.

I hans Spise var han foranderlig og kræsen, han faldt snart paa eet, snart paa et andet, naar han var, hvor han kunde faae det, og var intet andet tilrede, af det, han havde Lyst til, saa forlangte han sød Velling og Egge-Pandekage. Hvideløg holdt hanfor en Delikatesse, og spiste dem jevnlig. Han drak gierne et Glas got Øl eller Brændeviin, og paa Slutningen Mød, dog aldrig i den Mængde, at det besvarede ham; Dog har man vel eengang eller tiere seet ham have en liden Ruus, naar han kunde faae det for intet, thi han var en stærk Huusholder. Som en gammel Søemand røgede han meget Tobak.

Saaledes levede og var denne, for sin Alderdom saa mærkværdige Mand. "Han havde oplevet 7 Danske Konger, nemlig Kong Christian den Fierde, Friderik den Tredie, Christian den Femte, Friderik den Fierde, Christian den Siette, Friderik den Femte, og Christian den Syvende, og under tre af dem, Friderik den Tredie, Christian den Femte, og Friderik den Fierde tient i 3 store Kriige mod Sverrig. Ei mindre mærkværdige vare hans Reiser, paa hvilke han havde seet de fleste Lande i alle fire Verdens Deelee, thi han havde beseilet *Virginien, Brasilien* og fleere Steder i *Amerika, Afrika, Lille Asien, de Levantiske Øer, Malta, Italien, Spanien, Portugal, Frankerige, Engelland, Irland, Holland, Grønland, Østersøen, Moskov, Danmark og Norge*, utallige Gange fra sit 13 til 91 Aar, og fra det Aar til sin høie Alderdom, ia indtil Aarene førend hans Død, gjort saa mange Omvandringer til Lands, endog til og fra *Norge*, at hans heele Levnet kan ansees for en bestandig Kiede af lutter Søe- og Land-Reiser, saa man, endog i den Henseende, kan paastaae, at et heelt Tusinde Aar neppe skal frembringe hans Lige.

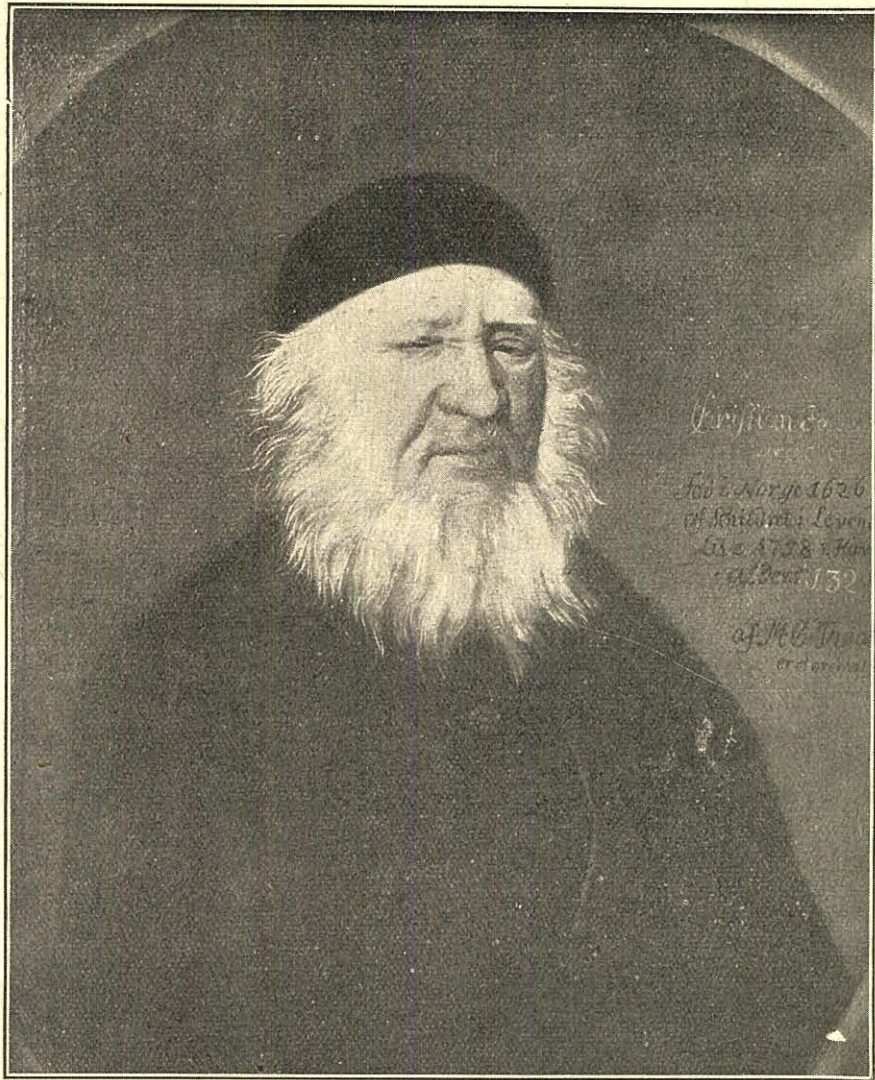
Han førte det ustadigste Liv, og havde de meest heftige Sindsbevægelser, ikke i liden Grad, og uagtet alt dette blev han dog 146 Aar, ja var i saa lang Tid ei een eneste Gang sengeliggende, førend Døden kom, naar man undtager, de par gange han var forslaaet. Skulde man ikke gå synes, at alle de Regler, Lægerne foreskriver i Levemaaden, ere unødvendige, ja snarere ska-



delige end til Nytte? Men man betænke han var fød i Norge, udentvil af sunde Forældre, i de endnu næsten ufordærvede Tiider, slap fri for en kiælen Opdragelse, blev hærdet ved stærkt Arbeide, og det, som nok var det fornemste, gjorde sig saamegen og saa jevnlig Bevægelse, og det meest til Foeds.

Den Sextende October blev han begravet, med al den Ære, man kunde beviise hans afsieledede Legeme. Udi begge Stadens Kirker blev fra Kl. 12 til halvgaaen 2 slet ringet med alle Klokkerne; hans Liig blev henkiørt i Kiøbmændenes Liigvogn, og af Byens Unge Karle nedsat i de *Ebbesønners* aabne Begravelse i *Aarhuus Domkirke*. Følgeskabet bestod af Stiftsbeholdningsmanden Hr. Kammerherre *Rosenørn*, som gik næst Liiget, Byens Magistrat, eendeel fornemme Officeerer, Geistligheden, samt de fornemste af Byens Borgere, og en stor Mængde af uden- og indenbyes Folk, som opfyldte den heele Kirke, og holdt Stiftsprovsten Hr. *Peter Ephraim Monrad*, som Domkirkens Sognepræst, Liigprædiken, som findes her tilføiet.

Paa hans Liigkiste var en Plade, og paa samme den bag efter Liigprædiken følgende Opskrift, som Hr. *Cramer*, Klokker til Frue-Kirke i *Aarhuus*, havde opsat ham til Ære, skjønt den ei bør tiene til at give Efterslægten Begreb om vor Tids Smag i Poesien, om dette Skrift skulde blive saa gammelt.



Billedet øverst.

Drakenberg 132 Aar gammel.

Billedet nederst:

Huset, hvor Drakenberg levede.



Applicatio  
til  
**Liigprædiken**  
over  
**Christian Jacobsen  
Drakenberg,**

holden  
i Dom-Kirken i Aarhus  
den 16 October 1772,  
af  
**P. E. Monrad,**  
Stifts-Propst i Aarhus-Stift.

APPLICATIO

Hvor stor Naade haver Gud ikke beviist vor gamle *Christian Jacobsen Drakenberg*, i at forunde ham saa lang og rund en Naadens Tiid, hvor stor og mægtig haver ikke Guds Beskiermelse og Forsyn været over ham i Fængsel og Færligheder, som hans Levnetsløb udviiser saameget, som var bekiendt.

Denne Gamle blev for sin høie Alderdoms Skyld ei aleene æret af store Herrer, men endog pleiet og efter sin Stand vel forsynet til sin Døds Dag, og han æres i Dag ved en anseelig Liigbegiengelse efter sin Død.

Han begik vel i sin Levetid mange Daarligheder, og hans heftige Passioner toge vel ofte overhaand, som han vel meente at anstaae ham, som en Søemand og Normand, dog holdt Gud sin Haand over ham, og bevarede baade Liv og Lemmer ved Magt. Hans Leve-maade var ellers her iblandt os ustraffelig, at han ikke overvældede sig med Drukkenskab, og efter den ringe Kundskab, og for saavidt af ham nu efter hans Alderdoms Skrøbelighed kunde ventes, gav han Tegn fra sig til Ydmygelse for Gud, og Fortrydelse over sine begangne Synder, sukkede til Gud om Naade og Syndsforladelse, naar man paamindede ham derom. Hans langvarige Søe- og Krigstjeneste beviser, at han haver haft Klogskab i de Ting han var sat til, og ikke været unyt-

lig paa Jorden, saalænge han havde Kræfter og Beqvemmelighed, hvorfor han og nød Kongelig Naade paa sin Alderdom til sin Død ved allernaadigst Pension. Vi haabe i Kierlighed, at der af dette forkrænkelige Legeme paa hiin Dag skal blive et uforkrænkeligt i de Dødes Opstandelse. Men lær du, vor Gud! enhver af os at blive kloge og ubesmittede i vort Liv, at vi ustraffelig kunde stilles for dit Ansigt.

Amen.

Opskriften paa Kisten.

Stille!  
Opmærksomme! -  
Ved denne stille Bolig.  
Her giemmes en af Forsynet  
Udmærket gammel Mand 146 Aar.  
Hvo?

Sr. **CHRISTIAN JACOBSEN  
DRAKENBERG,**

Fordum Høibaadsmand ved Holmen i KIØBENHAVN.

Föd, hvor? I-NORGE den 18 November 1626.

Hvor?. Paa BLOMSHOLM i SCHEEDE-SOGN.

Af hvem? Hans Fader, Høiædle og Velbaarne

Hr. Capitain **JACOB DRAKENBERG,**

Hans Moder, Høiædle og Velbaarne

Frue **MARGRETHE LISBETH JUUL.**

Var gift, naar? Og med hvem?

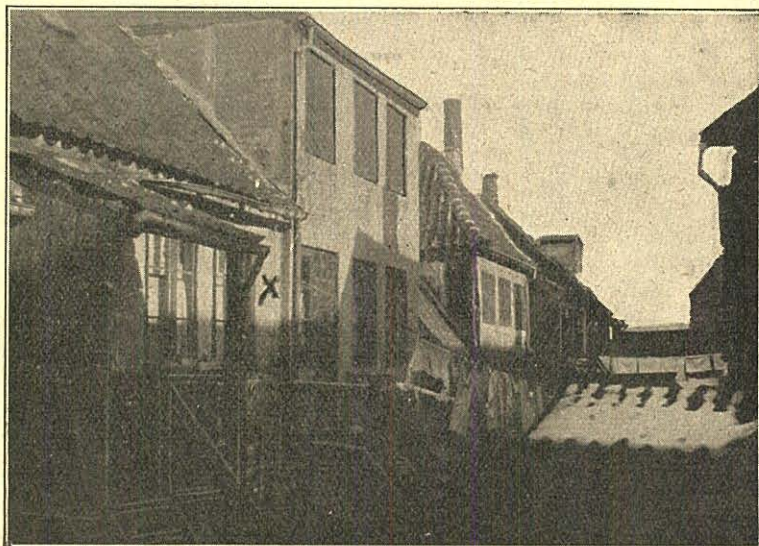
I Hans Alders 111 Aar giftede Han sig med en gammel ærværdig Matrone paa 60 Aar, **MAREN MICHELSDATTER BAGE**, begyndt i Aarhus, og fuldbyrdet i Kiøbenhavn 1737 den 24 October, i Herr Greve **FRIDERICH CHRISTIAN DANNESKIOLDS** Hotel, hvor disse Gamle bleve ledsagede til Brudeskamlen af Herr Greve **ULRICH ADOLPH**, og Herr **CHRISTIAN CONRAD DANNESKIOLD**. Efter Hendes Død levede Han frisk og sund til Hans Død, naar? den 9 October 1772, gammel 146 Aar.

I Hans Alders 106 Aar hentede Han til Foeds sin Døbe-Sæddel til Beviis for denne Hans høie Alder, i hvilken Han betalte Naturens Giæld, og giemmes her i Haab om en ærefuld Opstandelse.

GRAVSKRIFT.

Til Hvile gik den gamle Mand,  
Som GUD, 6 Konger tiende  
Ved Holmen i Høibaadsmands Stand;  
Til høire GUD Ham hente.  
Kiærkommen var GUDS Klokkeslet,  
Da Aar var ud' med Rente,  
Et hastig Bud da faldt Ham let,  
Dermed Han Aarene endte.  
Men nu Han gik fra Verden ud,  
Hvad var det, Han forliiste?  
Hans Navn er her, Hans Siæl hos GUD,  
Hans Ask i denne Kiste.

Opsat til Ære  
af  
Cramer.



Huset hvor Drakenberg døde.



# 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.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn

Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE



KAKERLAKKER

OG

VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR

VIST SIG

KØBENHAVNS DECINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139

## KAY DYHR

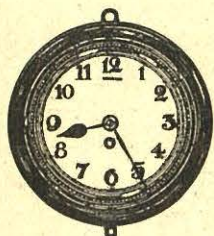
NYHAVN 43 — KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Ottensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.



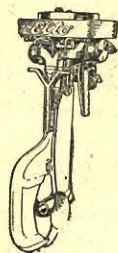
PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstødsure

Briller - Kikkerter

Barometre



*Elto*

Moderne driftssikre 2 Cylinder Baadmotor, 3-4 H.K., verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at starte. — Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

Nedsat Pris Kr. 650,—.

Bohnstedt Petersen,  
Kr. Bernikowsgade 2. - Telefon 1132.

LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

Forhyringsagenter  
København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

Th. Jbsen,

Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.

fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVEN

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

FØR 8 ØRE NU 4 ØRE

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.



Udsalg  
af  
Wm.  
Christiansen's  
Vine.

HØJ CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x





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«

NYHAVN 53

## BERG & LARSEN

### SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN

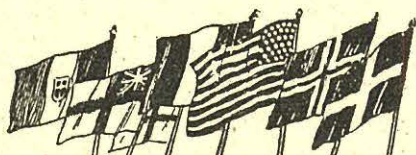
TELEGR.-ADR.: BERGLARSEN - TELF. C. 120

### EMIL ANDERSEN'S ENKE

TYSKE PLADS — KØBENHAVN C.

#### LOSNING OG LASTNING

TELEFON 11501 — EFTER KL. 6 AFTEN: AMAGER 4692 v.



## NORDISK FLAG

TELF. 9752 OG FANEFABRIK TELF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksbjerggade — 26<sup>1</sup>

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.

### Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8832, Øbro 1862 x. 3757 y, Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr.adr. »Proviant«

## Translatørskolen

Valkendorfgade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



### Alt for Radio

Complete Lampe- og Krystalmodtagere  
Audionlamper - Højtalere - Hovedtelefoner.  
Nyt Katalog Nr. 15 sendes overalt mod Porto.

**F. Gottlieb Hansen A/s**

Ny Østergade 9-11, København K.

Centr. 1491-1493-1693. Omstill. til samtl. Afdelinge

Koster  
kun  
25 Øre.



Faaes  
overalt.

FOUNDED 1797

### HECKSHER & SON SUCCSRS.

Telegr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL — COPENHAGEN — BALTIC

### KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28

TELEFON 1852 — 1853

## BAGERI

FILIALER: Issesfjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annægade 9. Tlf. A. 5049 x.  
Havnegade 11. Tlf. B. 5813 x.  
Chr. Kastrup, Holbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y.

NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Maltfranskbrød og Maltsgitebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

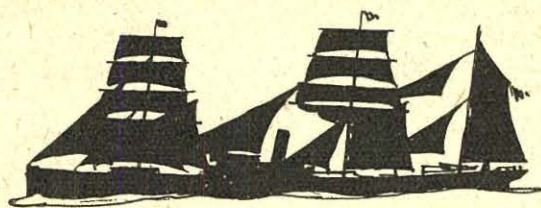
Bredet bringes pr. Bil til hvilketsomhelst Klokkeslet.



# Søens Mænd

Konsul C. F. Lunds Leenedsbeskrivelse.

(Fortsat)



Hen paa Dagen traf vi to Slesvigere, sammen med disse paatog vi os at klare et stort Stykke Land Skov for Træer og Kviste, som var faldet om og havde ligget paa Jorden i mangfoldige Aar. Landet deromkring tilhørte en Nybygger, som vilde opdrætte Kvæg. Det første Arbejde en saadan Nybygger begynder paa, er at rejse et meget primitivt Hus for sig selv, Kone og Børn, derefter skulde han indhegne hele det Areal, han havde købt, og købe Kreaturer. For at opdrætte Kreaturer, maa man helst have et stort Areal Skov, da det paa flere Tider af Aaret, ikke vilde være heldigt at lade Kreaturerne gaa paa Markerne, naar Solen var oppe og forresten var det bedste Græs inde i Skoven mellem Træerne. Da der laa saa mange omblæste Træer og Kviste, skulde samme skaffes bort. Det var dette Arbejde vi paatog os at udføre. De to Slesvigere kendte, hvorledes vi skulde bære os ad hermed. Et Hus bygget af Bark, nedrammede Pæle, hvorpaa der blev lagt en Barkplade tjente som Seng. Husets Møblering var lavet paa samme Maade, et Ildsted var anbragt af Sten og Gulvet bestod af Ler, der var trampet saa godt det lod sig gøre, saaledes saa vor Villa ud. Den Mad vi behøvede, købte vi af Nybyggeren, hvis Hus laa et Par engelske Mil fra det Sted, hvor vi boede. Da det Sted, hvor vi arbejdede var saa afsides, kunde det ikke betale sig at skaffe Træerne bort til Salgsvare, brænde dem kunde man ikke før de blev huggede i Stykker, skære dem i Stykker med Sav, vilde tage alt for lang Tid, da flere af Træerne, et langt Stykke fra Roden var saa tykke, at der skulde 3 Mand til at favne om dem, og ca. 100 Fod lange. Da Træerne var ganske lige og sunde, anbragte vi flere Baal oven paa Træet med ca. 3 à 4 Alens Afstand. Naar Ilden havde faaet rigtig godt fat, lagde vi paa det Sted et tykt Træ paa tværs af Træet og passede paa at skifte det paa tværs lagte Stykke, til samme var opbrændt. Paa den Maade blev det store Træ gennembrændt. Naar dette var sket, baksede vi med Haandspager, de forskellige Dele af Træet sammen i en Bunke og satte ved Hjælp af de omliggende mindre Træer og Kviste Ild til det hele. Ofte havde vi paa den Maade flere Hundrede Ildsteder paa Træerne, der arbejdedes Dag og Nat. Hvad vi særlig maatte passe paa under Arbejdet var, at vi ikke kom til at træde paa Slinger, som der var mange af, baade store og smaa, naar blot vi ikke rørte ved dem, tog de ingen Notiits af os, dog skete det flere Gange, at vi maatte dræbe dem. Engang, da jeg og Andersen fulgtes ad, var der en Slange, der rejste sig lidt foran os; det var en stor Slange, mellem 2 à 3 Meter lang. Da vi ikke turde binde an med den, skyndte vi os at komme bort fra den. — Naar vi arbejdede i Skoven, havde jeg som Regel en hvid Lærredsfrakke paa, naar vi kom til vort Opholdssted, brugte jeg den som Haandklæde, vi havde nemlig Vand i Nærheden, og naar jeg gik tilsengs, fyldte jeg Frakkeærmerne op med Hø, det var min Hovedpude. Forskellige Slags Dyr var der ogsaa. Særlig man-

ge Pung-Dyr, men ingen der angreb os. Ca. 7—8 Uger gik der, inden vi blev færdige med dette Arbejde. Andersen og jeg længtes efter at komme ned til Søen for at sejle igen, og begav os paa Vej. Slesvigerne derimod blev oppe i Landet og søgte andet Arbejde.

Da vi kom ned til Sidney, kunde vi ikke faa Hyre med eet Skib, og vore Veje skiltes. Ofte traf jeg sammen i Sidney, hvor vi havde vort fælles Hjem. Jeg fik Hyre med en Damper S/S »Hunter«, der sejlede med Gods og Passagerer paa Vellingong, Kiama, Shoolharber, Ulladolla. Efter at jeg i nogle Maaneder havde været her ombord, tog jeg Hyre med et mindre Sejlskib ved Navn »Mary-Ann«. Vi var kun 4 Mand der ombord. Jeg blev Bedstemand og havde mit Ophold i Kahytten. Fortælle alt, hvad jeg oplevede der ombord, vil blive for vidtløftigt. I December 1879 blev jeg optaget i Frimurerlogen »Cosmopolitan« i Sidney, og har mødt nogle Gange i Logen. Da kom der en Tid, hvor jeg var forhindret i at komme der. Senere da jeg kom tilbage til Danmark, havde jeg heller ingen Chance i den Retning. Aarene gik og jeg følte mig fremmed og syntes, at det maaske var paatrængende af mig at søge andre Loger, Resultatet blev, at jeg aldrig har været i nogen Frimurerloge siden jeg var i Sidney.

Føreren af »Mary-Ann« tog sig ofte et stort Glas og nød mere end han havde godt af. Ofte vilde han have mig med i Land, men jeg satte ikke Pris paa at følges med ham. Naar han sommetider behøjdede mig dette og spurgte, hvorfor jeg ikke vilde med, svarede jeg ham »because I don't like to be drunk«. Vor meste Sejlskib var Sidney-Skoolharber, vor Losseplads var ca. 4 danske Mil op ad Floden. Naar Vinden var imod, kunde vi ikke sejle derop, men naar det hen ad Aften sløjede af med Vinden, tog vi fat med at arbejde os op ad Floden. Til at begynde med brugte vi Baaden og roede i samme med Slæbetov fast paa Skibet, naar vi da kom til et Sted, hvor der var grundet Vand, gik vi ombord og stagede Skibet fremad med lange Stager, naar vi saa fik dybt Vand igen, gjorde vi et Tov fast i Mastetoppen og gik i Land og trak Skibet fremad, paa den Maade ved Hjælp af det lange Tov, kunde vi undgaa at faa Tovet ind i Træer, der stod paa Flodskrænten, naar saa Forholdene ikke tillod at vi arbejdede paa den Maade længere, maatte vi atter dersom vi havde dybt Vand, i Baaden igen og slæbe Skibet fremad og saadan vedblev det til vi naaede Bestemmelsesstedet. Paa Nedturen anvendte vi samme Maade, men lagde ofte til ved Broer, som Nybyggerne havde bygget og indtog Last, sommetider Majs, Kartofler eller Trælast. En af disse Rejser lastede vi ved flere Broer hel Last af Kartofler, som Kaptajnen købte for egen Regning, og hermed sejlede vi til Vellingong for at sælge Lasten. Ankommen hertil, siger Kaptajnen til mig: »Ja, nu gaar jeg i Land, begynd at sælg Lasten.« Han opgav mig en Pris og forsvandt. Jeg solgte da Kartoflerne en Dag og to Dage, tredie Dagen havde



jeg udsolgt. Den fjerde Dag kom han ombord, og jeg gjorde da Regnskab for det hele, som var allright. I mit stille Sind regnede jeg ham ikke for nogen rigtig Sømand, men jeg fik Bevis for, at han ogsaa kunde være det, naar det kneb. Paa en Rejse fra Sidney til Skoolharber var vi en Nat kommen i Klemme, det blæste en Storm paa Landet, vi var da kommet udenfor Botney Bay, der hvor Cook landede. Sejle os klar af Landet, mente vi ikke vi kunde, ind skulde vi. Det var et meget højt Land vi sejlede ind paa, ingen Ledefyr var at se, heller ingen Aabning, hvor Indsejlingen var, men indad gik det. Søen brød voldsomt paa Landet og først da vi kom ganske nær, saa vi, hvor Indsejlingen var og et Øjeblik derefter laa vi godt til Ankers indenfor det høje Land. Saavidt jeg husker, blev jeg ombord i »Mary-Ann« 14 à 15 Maaneder, jeg gik da i Land for at tage Skibsfører Eksamen for Kysten af New south Wales og Lodseksamen for Sidney-Vollingong og Skoolharber. Under vort Ophold i Sidney laa vi altid og lastede ved et Bolværk, hvor der var meget primitive Forhold. Ingen Belysning, ingen Jernbaneforbindelse, ingen Kraner, heller ikke Nattevagt. Mange Gange, naar jeg skulde ombord, kunde det være helt uhyggeligt. En Aften jeg gik ombord, hørte jeg Nattevagten fra Bolværket ved Siden af raabe om Hjælp, der var kun et 3 Aalen højt Skillerum imellem Bolværkerne. Jeg sprang derover, og Nattevagten meddelte mig, at der havde været Slagsmaal, og at en Mand var faldet i Vandet. Vi fik hurtig en Baad og søgte efter ham. Langt om længe fandt vi ham, hængende med den ene Arm om et Stykke Brædt under Bolværket. Tilsyneladende var han død. Da vi fik ham op i Baaden, begyndte vi at arbejde med ham for at faa Liv, men vort Arbejde var forgæves, Manden var død.

Jeg opnaaede at faa Skibsførereksamen og de ønskede Lodseksaminer, samt Beviser herfra, dateret 3. Juli 1880. Nu var det min Mening at leje et lille Skib, og sejle for egen Regning, men før jeg fik dette ordnet, modtog jeg et Brev hjemmefra, og jeg bestemte mig for at rejse hjem, før jeg bandt mig derovre for længere Tid.

Dagen efter at jeg havde modtaget ovennævnte Brev, mønstredes jeg som Matros med Sejlskibet »Moravien« tilhørende den hvide Stjerne Linie i England, som laa lastet og skulde gaa til London. Paa Hemrejsen fik vi en Generalstorm under Cap Horn, en voldsom Sø brød Agter fra ind over Skibet og raserede Kahytten, men ellers slap vi godt frem og ankom til London den 12. November 1880. Herfra rejste jeg hjem som Passager.

Kort efter, at jeg var kommet hjem, blev jeg forlovet med Kgl. Agent, Skibsreder M. Christiansens Plejedatter, Marie Johanne Caroline Christiansen, der kun var 16 Aar. Hun var født 5. Januar 1865. Hermed opgav jeg Tanken om at rejse til Australien igen.

Nu var gode Raad dyre. Mine opsparede Penge var opbrugt, jeg ejede intet. Fattig, men ikke modløs, forhørte jeg mig om efter et Skib, der var til Salgs, og modtog flere Tilbud. Det, der tiltalte mig mest, var en

under Bygning værende Skonnert i Kolboda. Skibsbygmester Olsen tilbød, at han vilde beholde Halvparten i Skibet. Pengene til at købe den anden Halvpart for kunde jeg faa til Laans i Rønne mod min Faders og en Bogtrykker Trydes Kaution. Efter at dette var bragt i Orden, rejste jeg til Kolboda, der ligger lidt sønden for Kalmar, og besaa Skibet og forhandlede om Prisen. Vi begyndte hermed om Aftenen ved 6-Tiden, og det blev langt ud paa Natten, før vi blev enige og fik Handelen afsluttet. Efter et Par Dages Ophold i Kolboda rejste jeg tilbage til Rønne for at holde Jul. I Januar 1881 rejste jeg tilbage til Kolboda igen for at kontrollere Bygningen af Skibet og for at lave Riggen og opsætte samme, hvilket Arbejde jeg selv udførte. Indtog senere en Ladning Trælast til Rønne. Skonnertens Navn blev »Terpsikora«. Først Mandagen den 13. Juni slap jeg ud fra Kolboda og kom vel til Rønne — Dagen efter. Som Passager havde jeg Olsens Kone og en af hans Døtre med til Rønne. Efter at »Terpsikora« havde udlosset, indtog vi 185 Tons Kaolin til Petersborg, gik derfra med Oliekager til Frederikshavn og Aalborg. Lastede Kridt i Aalborg til Petersborg og indtog der en Ladning Linsæd til Flensborg, gik Ballast derfra til Volgast, lastede Kridt der til Riga. Her traf jeg sammen med min gamle Kaptajn, I. I. Smidt, der var Fører af Barkskibet »Dorthea«, som han havde mistet Vinteren efter, jeg gik fra ham. Kun han selv og en Mand blev reddet. Resten af Mandskabet gik ned med Skibet, da det sank i Nordsøen. Han havde lastet Kul i Alua. Medens de laa dér, meddelte Kokken ham, at alle Rotterne var gaaet i Land. Vi lastede Hamp i Riga til Stavanger og gik derfra til Varaldsön og lastede Stenerts til København. Derfra til Rønne, hvortil vi ankom den 1. Febr. 1882. I Rønne lastede vi Kaolin til Stettin. Paa Grund af Isforholdene afsejlede jeg først fra Rønne den 5. Marts. I Stettin lastede vi Kloakrør til Kronstadt, gik derfra til Petersborg og lastede Oliekager til Burghed i Skotland, derfra til Charlestown og lastede Kul til Hasle. I Hasle lastede vi Sten til Petersborg, dér lastede vi Havre til London; derfra gik vi i Ballast til en lille Sildeplads i Skotland, der hed Port Erroll; her lastede vi Sild til Stettin. Paa Rejsen til Stettin fik vi midt i Nordsøen en voldsom Storm af østlig. Vi laa til-drejede til Vinden for 3-rebet Storsejl i længere Tid. Den ene Dag om Aftenen tog »Terpsikora« en voldsom Sø over; som vel var, brød Søen over Skibet uden i synderlig Grad at berøre Dækket, ellers var sikkert alt, hvad der var paa Dækket, Baade m. m., skyllet bort; nu slap vi med Tabet af Klyverbommen, der knækkede af og kom til at hænge for Boven og slog imod Skibet. Kort efter, at dette var sket, kom jeg ned i Kahytten og saa, at Barometeret arbejdede meget. Viseren anden. I et Nu var jeg paa Dækket og opdagede en lille Klaring i Vester. Straks slog det mig, at Vinden vilde skifte om til Vestkanten, og jeg beordrede straks Vagten, der var til Køjs, op paa Dækket. Vi gjorde da alt klart til at tage imod Stormen, om den pludselig sprang over til Vestkanten. Længe varede det ikke, før Vin-

## KAKERLAKKER

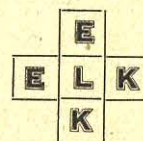
UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

## E. LINDBERG

Deefinfektor

FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.



Køb E L K

til Udryd-  
delse af  
Væggetøj



den med een Gang skiftede om, fra en Brandstorm fra Øst til en lige saa haard Storm fra Vest, men da vi var forberedt herpaa, lykkedes det hurtigt for os at faa de nødvendige Sejl til forude og Storsejlet ned, saa vi fik Skibet op imod den høje Sø fra Øst. Et stoltere Syn har jeg aldrig oplevet paa Søen. Det var en maaneklar Nat, saa vi i lang Afstand kunde se de høje Søer komme væltende, og at Vestenstormen blæste Vandet fra Toppen af Søerne højt op i Luften, højere end Skibets Master. Ret længe havde vi ikke Tid til at betragte dette storladne Syn, der viste sig for os. Klyverbommen hang for Boven og slog stærke Slag imod Skibet, og der medgik nogen Tid, før vi fik klaret Stumperne af Klyverbommen fra os, og Topmasten, hvor Klyver Lejder havde været anbragt, stivet af med Tallier. 8 à 9 Dage derefter laa vi vel fortojede i Stettin, og som vel er for en Sømand: den Slags Ubehageligheder glemmes hurtigt.

I Stettin lastede vi Mursten til Libau og derfra Rug til Sølvborg. Ved Ankomsten dertil var selve Havnen belagt med Is. Vi maatte for at faa »Terpsikora« i Havn skære Isen i Stykker og paa den Maade lave en Rende, hvorigennem Skibet kunde slippe ind i Havnen. I Løbet af nogle Dage var hele Sølvborgbugten belagt med Is. Det var umuligt at komme derfra, før Isen gik bort. Den 22. December blev »Terpsikora« oplagt i Sølvborg. Mandskabet blev afmønstret, og jeg rejste hjem.

Min Forlovelse med Frk. Christensen blev da deklareret. I den Tid, jeg var hjemme, blev det stillet mig i Udsigt, at jeg muligvis kunde faa en Damper at føre. Kaptajn D. Torm, der selv havde været Dampskibsfører, vilde forsøge paa at danne et Dampskibsrederi. Saafremt det lykkedes, skulde jeg faa en Damper at føre. Foreløbig skulde jeg beholde »Terpsikora«. I Slutningen af Marts begyndte Farvandet ved Sølvborg at blive frit. Jeg sluttede da Fragt og gik i Ballast til Karlshamn og lastede korte Props til Leven i Skotland, og Kul derfra til Petersborg. Derfra Oliekager til Burghhead i Skotland. Gik derfra i Ballast til Charlestown og lastede Kul til Nysted; derfra til Hasle i Ballast og lastede Mursten til Petersborg. Her traf jeg sammen med min gamle Navigationskammerat, C. Hintze, der førte Skb. »Tre Søstre«. Han var ogsaa Plejesøn af Kgl. Agent Christiansen i Rønne. Min Broder, C. A. Lund, var Styrmand dér ombord. Da jeg havde faaet Meddelelse om, at jeg kunde faa den omtalte Damper at føre, gik min Styrmand ombord i »Tre Søster«, og min Broder gik ombord som Styrmand hos mig for at overtage »Terpsikora«, naar vi kom paa Rønne Red, hvor jeg vilde kvittere. Dertil ankom vi den 25. September 1883. Her sagde jeg Farvel til mit lille Skib, som jeg havde sejlet saa heldigt med.

Den 25. Januar 1884 holdt jeg Bryllup med Frk. Marie Christiansen. Samme Dag var det hendes Plejeforældres Sølvbryllupsdag. Kort derefter rejste min Hustru og jeg til Kiel, hvor jeg skulde kontrollere Bygningen af Damperen, som skulde bygges dér, og hvis Køl lige var lagt. Da der var flere Kaptajner, der kontrollerede Bygningen af deres Skibe, havde vi stadig godt Selskab, og Tiden gik hurtigt. Sidst i April samme Aar blev S/S »Rønne«, som den kom til at hedde, færdig. Den lastede 420 Tons død Vægt. Første Tur var til Søderhamn, derfra til Lübeck og siden til Riga, Dunkirken, Roten, Christiania, Stettin, Kotka, Braka, Fraserburg, Libau, Moss, Hartlepool, Fraserburg, Libau, Stettin, Königs-

berg, København, Fraserburg, Stettin, Lerwich, Stettin, Ornea, Søderhamn, Vismar, Pillau, Christiania, Riga, Königsberg, Vegesaek, Bremerhaven, Stokton, Libau, Lübeck.

Den 3. Marts 1884 kvitterede jeg S/S »Rønne« og overtog Kaptajn Torms andet Dampskib S/S »Bornholm«, der lastede 1100 Tons død Vægt, og gik til St. Nazaire, Rotterdam, Grangemouth, København, Reval, London, Newcastle, Kronstadt, Rotterdam, Granton, Kronstadt, Antwerpen, Newcastle, Petersborg, Dunkirken, Grangemouth, København, Axma og Svartvik, London, Burntisland, København, Libau, Rotterdam, Blyth, København, Libau, Rotterdam, Newcastle, København, og hermed sluttede Sejladsen for 1885.

Da Fragterne var meget lave, blev S/S »Bornholm« oplagt i København i 6 Uger. Sejladsen begyndte igen den 21. Februar 1886 og gik til Memel, Rotterdam, Grangemouth, København, Memel, London, Newcastle, Memel, Grangemouth. Her blev det en Rekord med at losse Lasten og indtage en ny Last og gaa til Søen igen inden 48 Timer. Selv de engelske Blade omtalte dette.

Rejsen gik derefter til København, Reval, Rotterdam, Burntisland, København, Grangemouth, København, Libau, Antwerpen, Grangemouth, København, Libau, Rotterdam, Grangemouth, København, Petersborg, Rotterdam, Burntisland, København, Libau, Rotterdam, Burntisland, København, Libau, Rotterdam, Grangemouth, København, Riga, Scheidam, Grangemouth, København, Riga, Scheidam og slutter i Grangemouth den 29. December 1886 Aarets Sejlads.

Under Opholdet i Scheidam tog jeg, efter at Losningen var begyndt, op til Rotterdam for at hilse paa gamle Bekendte. Ankommen dertil gik jeg ind i en Kafé, hvor Skibsførerne ofte plejede at komme. Der var Hr. Kirkhejner, den Mand, der af Skibsførerne blev anset som dansk Vicekonsul i Rotterdam. Han foreslog mig, at vi skulde købe Barkskibet »Cokette« af Fanø, der laa til Salgs i Rotterdam. Jeg undersøgte Skibet, Handelen blev afsluttet, og min Broder, der fik »Terpsikora« efter mig, fik den at føre. Aaret efter forliste han den ved Gammel Skagen. Hele Mandskabet blev bjerget. Min Broder var lidt senere med mig ude at sejle for at søge Beskæftigelse, og det lykkedes mig ved Kaptajn Torms Hjælp at faa ham ansat som Fører paa S/S »Marstrand«.

Saavidt jeg husker, var det i Efteraarsmaanederne 1886, at jeg havde en særlig slem Rejse til Scheidam. I Østersøen ikke langt fra Østergarnsholmene fik vi haard Storm fra Vest med ualmindelig høj Sø; da Stormen var paa det værste, sprang Rorkæden, og S/S »Bornholm« faldt tværs i den høje Sø, der brød over hele Skibet, men det lykkedes efter nogen Tids Forløb at faa Rorkæden repareret, saa vi atter fik nogenlunde Styr paa Skibet. Da vi efter en lang Rejse naaede København, var Kullene opbrugt, og vi maatte dér have ny Forsyning. Samtidig med os laa S/S »København«, der var lidt større end S/S »Bornholm«, og skulde have Kul. Den kom ogsaa fra Rusland og skulde til Hamborg. Vi lettede omtrent samtidig fra Københavns Red, men kom ikke længere end som Hanstholmene godt passeret, da vi atter fik Generalstorm i flere Dage. S/S »Bornholm« fik en stor Slagside, saa jeg var bange for, at vi maatte slukke Fyrene under Kedlerne, men dette slap vi fri for, som vel var. Vejret bedagede sig lidt, og jeg fik ma-



nøvreret saaledes, at vi kunde tage en af Lastlugerne af og faa hele Mandskabet, der paa nogen Maade kunde undværes paa Dækket og i Maskinen, ned i Lasten for at læmpre Lasten, der bestod af Korn. Vejret bedagede sig nu lidt, og vi kom vel til Bestemmelsesstedet. S/S »København«, som vistnok ikke var langt fra os, kom aldrig til Hamborg; den forliste paa Rejsen.

I 1887 var jeg paa 38 Losse- og Lastepladser, væsentlig de samme som i 1886. En Gang i Riga hen paa Efteraaret, da jeg laa og lastede lige ved den første Jernbanebro over Floden — denne Bro var en lav Bro og havde lidt Lighed med den nu foreslaaede Bro over Lillebælt — ankrede en russisk Skonnert nedenfor Broen paa ca. 4 Favne Vand. Pludselig fik vi en voldsom Byge med Blæst. Skonnerten drev ned paa Broen. Manden, der havde Vagt paa Dækket, blev reddet. Den øvrige Besætning druknede.

For Tiden arbejdes der paa en lav Bro over Lillebælt, hvor Skibe og Lystfartøjer, der ikke kan slippe igennem Broen med det samme, kan blive nødsaget til at ankre. Efter al Magt har jeg modarbejdet dette med en lav Bro. Skal vi bestemt have Bro over Lillebælt, vil jeg haabe, at det bliver en moderne Højbro. Ellers er jeg bange for, at der vil ske mange Ulykker. Selv ved en høj Bro undgaar vi ikke Havarier og store Ulykker. Særlig slemt kan det blive med Isvintre, naar store Isflager passerer igennem Bæltet.

Fra 1. Januar 1888 var jeg paa 37 Losse- og Lastepladser til de første Dage i November.

Af og til havde jeg i den senere Tid lidt af et Halsonde, og Lægerne fortalte mig, at det var Nervøsitet og tilraadede mig paa det bestemteste at tage Ferie. Resultatet blev, at jeg kvitterede S/S »Bornholm«, dog paa den udrykkelige Betingelse, at jeg kunde overtage Skibet igen, naar som helst jeg vilde indenfor et Aar.

Under et af mine Ophold ved Kullosning med S/S »Bornholm« i København kom Andersen, min Kammerat fra Australien, ombord for at hilse paa mig. Han havde ikke været hjemme i mange Aar og vilde nu besøge sin Søster, der boede i Taarbæk. Om mig vidste han kun, at jeg var Sømand, at mit Navn var Lund, og at mit Hjem var paa Bornholm. Med dette Kendskab til min Adresse gik han ned paa Københavns Toldbod og spurgte Lodserne, om der ikke blandt dem var en Bornholmer. Dette var der, og da han fik talt med Vedkommende, spurgte han, om han ikke kendte en Bornholmer, der hed Lund og var Sømand. Hertil svarede Lodsen: »Jo, Lund med S/S »Bornholm« kom i Morges med Kul hertil og ligger oppe i Gasværkshavnen og lossere«. Dette kunde han ikke rigtig forstaa, men begav sig straks paa Vej til Gasværkshavnen. Paa den Maade traf vi hinanden og opriskede gamle Minder. Han lovede at skrive til mig, men jeg har aldrig hørt fra ham. Jeg har forhørt om hans Søster, der boede i Taarbæk, for om muligt at faa Underretning om ham, men forgæves. Søsteren kunde jeg heller ikke finde.

Under mit Ophold i Rønne blev det bestemt at købe et Skib til en Kaptajn, som jeg kendte, der havde forlist sit Skib.

Jeg blev af Rederiet anmodet om at rejse med Kaptajnen til Danzig, hvor der laa et større Skib til Salgs ved Auktion. Vi var i Danzig under Auktionen, men fandt, at Prisen var for høj.

Paa Hjemturen stoppede vi op i Warnemünde; der var

ogsaa et Skib til Salgs, som vi efter lang Forhandling købte. Dette var et Barkskib og kom til at hedde »Erik«. Skibet blev overtaget med det samme, og Kaptajnen blev i Warnemünde.

Jeg fortsatte Rejsen hjemover, men da vi kom til Gedser, havde det været en Snestorm i nogle Dage, saaledes at Banetrafikken var stoppet paa Grund af Sne. Efter et Par Dages Ophold, og ingen Jernbaneforbindelse i Udsigt, lejede jeg sammen med en anden Herre en Kanne og kørte over Mark og Gærder op til Nykøbing; herfra var Banestrækningen farbar.

Da jeg kom til København, var der ingen Forbindelse med Bornholm, Isen havde lukket for Skibsfarten. Over Malmø kom jeg til Ystad; her ventede jeg i flere Dage paa Rønne-Damperen, der skulde afhente Posten. Da den endelig kom, kunde den ikke forcere Isen ind til Ystad. Post og Passagerer maatte tage ned paa Kysten Nord for Ystad og blev af Baade bragt ombord i Damperen. For en Rekonvalescent kunde det jo nok kaldes en streng Tur, men den generede mig ikke.

Mit Halsode gik bort lidt efter lidt. Hen paa Foraaret var jeg klar til at gaa til Søs igen. I den Tid, jeg var hjemme, havde jeg hjulpet min Svigerfader med sin Forretning og med alt, hvad der henhører under Skibsrederi. Paa det Tidspunkt havde han været korresponderende Reder for nogle og fyrretyve Skibe, foruden mange Skibsparter, som andre var korresponderende for. Men skulde der sluttes en Fragt, forhandlede disse Redere ofte med ham, før der blev truffet nogen Bestemmelse. Han hentydede ofte til, at jeg skulde blive hjemme, og heri blev han meget støttet af min Hustru. Trække sig tilbage og overlade mig Forretningen, kunde han ikke rigtig tænke sig; han var nu over 60 Aar, men meget energisk og arbejdsom, og troede vist nok, at dersom han trak sig tilbage, vilde han ikke leve længe. Som jeg overvejede dette Spørgsmaal, kom A. P. Elleby, der var Indehaver af en af Bornholms største Kulforretninger samt Trælastforretning, og tilbød mig Forretningen. Denne Forretning startedes i Aarene omkring 1850 af en Onkel af mig. Da jeg meddelte min Svigerfader, at jeg havde faaet dette Tilbud, blev han meget optaget deraf; han lovede at støtte mig med Laan af nødvendige Penge til rimelige Renter, mod at jeg vedvarende var villig til at hjælpe ham med hans Rederivirksomhed. Min Svigerfader blev 87½ Aar gammel og passede i det væsentligste sin Forretning selv til sit 85. Aar. I Oktober 1889 blev Handelen sluttet, og jeg blev Kul- og Trælastkøbmand i Rønne og overtog Forretningen den 1. November s. A.

Naar jeg nu tænker tilbage paa den Tid, da jeg sejlede, da maa jeg indrømme, at jeg har meget at være taknemlig for. Aldrig har jeg været indlagt paa et Hospital eller lignende. Jeg erindrer heller ikke, at jeg har været sengeliggende en eneste Dag i den Tid, jeg sejlede til Søs. Lidt ondt har jeg døjet paa forskellig Maade. Aldrig har jeg paa Søen som Dampskibsfører, fra den Tid, det blev mørkt, til Dagen gryede, været af mit Tøj. Mangen en stormfuld Nat, naar Regnen væltede ned, har jeg med lange Søstøvler og Olietøj paa ligget paa en Sofa i Bestiklukalet, klar til at være paa Dækket med nogle Sekunders Varsel. Paa de forskellige Steder, hvor jeg kom, har det altid interesseret mig at se noget Nyt, noget, jeg ikke havde set før. Ofte har

(Fortsættes Side 37).





## Radio - Stærkstrøm - Svagstrøm.

Byggesæt og komplette Apparater.  
Stort Udvalg i løse Dele til Selvbygning.  
Elektriske Lamper og Lysekroner føres  
i stort Udvalg og til billige Priser.

Forlang vore Prisrettelser.

**F. Gottlieb Hansen A/S.**

Ny Østergade 9—11. Tlf. 1491, 1493, 1693.  
København K.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

Iste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

### »Dan«s Glødehoved-Motor.

I Aaret 1893 udgik den første Glødehovedmotor fra Motorfabriken »Dan«s Værksted. »Dan«-Motoren er saaledes den Glødehovedmotor, ikke blot i Danmark, men i Skandinavien og har i de forløbne 33 Aar gaaet sin Sejrsgang over hele Jorden, idet der ikke findes noget Land i Verden, hvor ikke en »Dan« Maskine arbejder.

Ca. 6500 »Dan« Motorer med ca. 70,000 H.K. er Resultatet af de mange Aars Arbejde, men naturligvis ligner vore fuldtud moderne Motorer ikke meget de Typer, der grundlagde vort Renommé for mange Aar tilbage. Stadig er Motorerne blevet forbedrede, dels ved Fabrikens altid vaagne Øje for Tidernes skiftende Krav og dels ved de fra Udlandet fremkomne Forbedringer.

Vi har da ogsaa den Glæde, at de danske Fiskere nu mere end nogensinde gennem talrige Bestillinger viser os, at vore Bestræbelser for at levere en absolut første Klasses, solid og driftssikker samt økonomisk arbejdende Motor i fuldeste Maal paaskønnes. Det samme viser de ca. 30 Diplomer, Guldmedailler og Ærespræmier, som »Dan« gennem Aarene har modtaget.

»Dan« Motoren har gennem en Aarrække været de danske Fiskeres trofaste Hjælper og mangen en Gang under en Storm bidraget til, at disse er kommet frelst i Land, hvorfor vi ogsaa fra Fiskerne har i Massevis af Anbefalinger, som i mange Tilfælde er sendt Fabrikken ganske uopfordret.

»Dan« Motorens bedste Egenskaber er den store Driftssikkerhed; uanset de Forhold, under hvilke Maskinen maa arbejde, gaar den sikkert og paalideligt. Et Eksempel derpaa er Maskinens Anvendelse ved de talrige Polarekspeditioner, der har været gennem Aarene. Vi kan saaledes nævne: Kaptajn Roald Amundsens Ekspedition, Mylius Eriksen, Kaptajn Einar Mikkelsen og talrige andre, hvor »Dan« Motoren har fyldstgjort de Fordringer, der har været stillet til den, paa den fortrinligste Maade.

Vi kan ligeledes tilføje, at »Dan« Motoren er leveret til den belgiske Fiskeriforenings Højskole samt til den

## DAN MOTOREN

MED GLØDEHOVED TIL FISKERIBRUG  
MED ELEKTRISK } TIL LYSTBAADE  
TÆNDING } TIL ELEKTR. LYS

### HAR DE MASKINSKADE?

TELEFONÉR: } VORE I. KLASSES MONTØRER  
C. 8006—8007 } VIL MED DET SAMME KOMME

— VI HAR EKSPERTER PAA ALLE MOTORTYPER —

**A/S MOTORFABRIKEN DAN**

BRAGESGADE 10 KØBENHAVN L.

## SKIBSVASK

FORLANG TILBUD  
TØJET HENTES OG BRINGES  
ABSOLUT BESTEMT LEVERINGSTID

VASKERIET MARRS EFTFL.

ST. KONGENSGAEE 106

TLF. PALÆ 71

engelske Regerings Forsøgsfiskeri i Skotland, og at disse Anskaffelser naturligvis først er foretaget, efter at »Dan« Motoren gennem mange Forsøg er sammenlignet med andre Motorer og har vist sig disse overlegne.

I de senere Aar har Motorfabrikken »Dan«, som den eneste danske Fabrik, kastet sig over Fremstillingen af Fiskermotorer og Lystbaadsmotorer med elektrisk Tænding samt Motorer direkte koblet til Dynamoer for Fremstilling af elektrisk Lys. Resultatet af denne Produktion har være ten lige saa smuk Succes som Fremstillingen af Glødehovedmotorer.

I disse Tider, hvor Parolen lyder: støt dansk Arbejde, henstiller vi til eventuelle Købere: *Se vore Motorer, før de køber et udenlandsk Fabrikat, idet vore ikke alene er konkurrencedygtige hvad Prisen angaar, men i Kvalitet og Udførelse overgaar de bedste udenlandske Produkter.*

### Den tapre Skræder.

Alle Mennesker kæmper tappert imod de vanskelige Tider og søger at komme over dem; det viser sig især indenfor de Handlendes Rækker, hvor Konkurrencen er stor. Der findes ikke mange tapre Skræddere mere, det gamle Mundheld: »Sin Skræder skylder man alt, — hvad man kan undvære«. Dette Ordsprog er i Tidens Løb blevet misforstaaet af for mange, der næsten intet havde at undvære til Skrædderen. Følgen heraf blev, at de gode Betalere maatte betale for de mindre gode, i Form af store Priser, og at Krediten døde, et Sorgens Budskab for mange. En Undtagelse danner dog Hr. Skræddermester P. V. Jensen, Skrædderen, der syr for en Masse af Søens Folk, og har sit Domicil ved den gamle Vold i Prinsessegade 1, ligeoverfor Skydeskolen. Hr. Jensen har nu indført a conto Betaling for sine Kunder, ogsaa nye Kunder nyder godt deraf; men ikke nok med det, Priserne er tillige nedsat ganske betydeligt, saaledes at et Kjølesæt efter Maal, i fineste Forarbejning nu leveres for 135 Kr. og et Smokingsæt for 125 Kr. og andre Klædninger i Forhold hertil. — Vi henviser til omstaaende Annonce og anbefaler vore Læsere at aflægge Skræddermester P. V. Jensen, Prinsessegade 1, en Visit, naar Garderoben skal fornyes, det fortryder man aldrig.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobiles, Motorcykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzinmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.

A/S **Marsmann, Groth & Co.**

HOLBERGSGADE 3 — Telf.: Centr. 14264

Generalrepræsentanter for

Automobil



Tilbehør.



# AARHUS

## AARHUS SØMANDSHJEM

HAVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

## CAFÉ - RESTAURANT „BROPALÆ“,

Telf. 5038.

SØNDERGADE (ved Clemens-Bro), AARHUS,

Telf. 5038.

anbefaler sig til det ærede Publikum med delikate Frokostretter fra **1 Kr.** Middag fra Kl. **12 à 2 Kr.** Diner à **3,50.**

Cabaret med varm Ret à **3,50.** Smørgaas à **2,25.**

CHR. J. KRAGH

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### H. B. HANSEN & CO.

TELF. 1229 - AARHUS - MINDEGADE 5  
LAGER AF PRESENNINGER OG SEJLDUG  
SEJL-, FLAG- OG KOMPASMAGER

### J. F. WIED, AARHUS

Spedition - Kommission - Assurance - Toldklarering  
Telefon: **851**      Telegr.-Adr.: **Jens Wied**  
Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

### FR. TØNNERSEN

MEJLGADE 28 - AARHUS - TELEFON 1873

Flagdekorationer — Illuminationer udføres.

Flag — Vimpler fabrikeres og udlejes.

### HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22.      AARHUS      Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobaker og Konserves. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Manilla, Jern og Staal. - Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrekvisitter

### SOPHUS E. JOHNSEN & Co.

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL      Telefoner:  
SEJUS      2859, Riis Skov 157.

HAVNEGADE 32 - AARHUS

Alt, som kan udføres fra Frilager.      Charts. — Søkort.  
Breve til min Adresse leveres prompte ved Skibets Ankomst.  
— Motorbaad altid klar til at gaa ud. —

## AALBORG

### JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKES-IMPORT  
NØRRÉSUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

### R. RECHNITZER & Co. AALBORG

TELEFON 5100.      TELEGR.,ADR.: RECHNITZER.      STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampfschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

### JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMAKLARE)

HOLBÆK

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.:  
»Fisker«

## NØRRE SUNDBY



STEGMANN

N.F.      SWORN SHIPBROKER

TELEPHONES 18-718-918      TELEGRAMS „STEGMANN“

NØRRE SUNDBY

DENMARK

### N. C. BACH

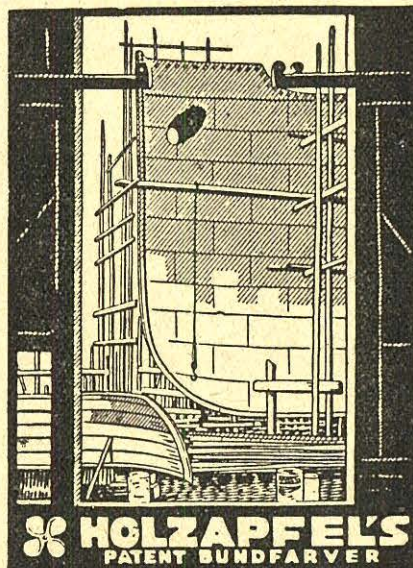
EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

### DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



(Fortsat fra Side 32).

jeg fortaget Udflugter til de større Byer, Badehoteller og lignende. Køreture ind i Landet, som f. Eks. i Holland, og se paa de mindre Landbrugerens Virksomhed, den Properhed der var overalt, hvidkalkede Vægge i Stalden og Gardin for Vinduerne i Staldbygningerne var helt fornøjeligt at se paa.

Længe havde jeg ikke været Købmand i Rønne, før det gik op for mig, at Forholdene paa Bornholm var meget smaa, sommetider følte jeg mig som en Friluft's Fugl, der var indesluttet i et Bur. Men den Slags Tanker maatte jages paa Porten, jeg havde godt at bestille, og Forretningen tegnede til at bære sig godt. Nogle Aar efter, at jeg havde overtaget Forretningen, blev jeg Repræsentant for Em. Z. Svitzers Bjergnings-entreprise for Rønne og Omegn. Den Ejendom, jeg boede i og drev min Forretning fra, var et gammelt bindingsværksbygget Hus, som havde tilhørt min Bedstefader, C. M. Elleby. Min Moder var født der. Dette Hus nedbrændte totalt den 17. Januar 1896 midt om Dagen. Aarsagen til Branden var en Nissezær Ovn, der var anbragt i et Værelse, hvor en Dame, der havde Beskæftigelse paa mit Kontor, boede. Ved Middagstid Kl. 12 blev der fyret op i denne Ovn, der ubemærket eksploderede. Dette Uheld kom mig meget ubelejligt. Jeg havde godt Brug for alt det jeg tjente til at udvide Forretningen med, der stadig gik godt fremad. Det gamle Hus var kun assureret for 8000 Kr. og det nye kostede mig 30,000 Kr. at opføre. Da jeg ikke kunde faa Prioriteter i Ejendommen for et saa stort Beløb, maatte jeg selv binde et betydeligt Beløb deri. Før Huset brændte, købte jeg sammen med nogle andre Barkskibet »Ansgar« og Galeasen »Hermod«, som jeg skulde være korresponderende Reder for. Ligeledes havde jeg købt en Gartnerhave, der var beliggende tæt ud til den østlige Del af Byen. Denne Grund havde et Areal af 2½ Td. Land. Her anlagde jeg en ny Gade, som hedder Ny Østergade, jeg solgte Byggegrunde og byggede selv, ialt blev der opført 50 Huse. Paa denne Grund anlagde jeg ogsaa et Cementstøberi, der med Tiden voksede sig ret stort. I 1896 blev jeg Medlem af Sørensen i Rønne, I 1898 kom jeg ind i Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og i 1909 blev jeg Formand for samme, og denne Stilling beklæder jeg endnu. I 1898 blev jeg ogsaa britisk Vicekonsul for Bornholm. Denne Stilling frattraadte jeg, da jeg i 1913 flyttede til Hellerup. I 1898 blev jeg Formand for Rønne gensidige Søassurance.

I 1899 mistede jeg min Hustru. Vi havde haft 9 Børn i vort Ægteskab. En lille Dreng døde kort efter Fødselen og af de tilbageværende 8 var ingen konfirmerede.

Det var et meget haardt Slag for mig, da jeg mistede min Hustru. Vi levede saa godt sammen, som Ægtefolk kan leve.

Min anden Hustru Olga Christine Sonnes Bedstefar var Skibsfører ;han druknede i Vestindia Dock i London d. 7. Septbr. 1860. Kaptajn Lerche, Fører af Barkskibet »Frederikke Louise«, hjemmehørende i Rønne, opholdt sig med sit Skib i London paa den Tid. Han sørgede for hans Begravelse.

I 1902 købte jeg sammen med Hr. H. Smidt en ældre Købmandsforretning i Aakirkeby, der omfattede Foderstoffer, Kul, Trælast, Manufaktur, Kolonial, Vine og Isenkram m. m. Denne Forretning solgte vi i Aaret 1919.

I 1902 blev jeg Formand for Rønne Skipperforening, og jeg dannede sammen med andre i Rønne et Sejlskibsrederi, og byggede i Rønne et Jernskib, der lastede 520 Tors død Vægt og blev rigget som 3/M Skonnert og kom til at hedde »Johannes«. Da »Johannes« var færdig, byggede vi et ganske lignende Skib, der kom til at hedde »Marie«. Jeg blev korresponderende Reder for begge Skibene. Kun en Gang i hele den Tid, vi havde disse Skibe, var det ene af dem paa dansk Havn og lossede, de var begge holdt gaaende paa fremmede Havne, uden at være lagt op i hele den Tid, de var under dansk Flag.

I 1914 var »Johannes« paa Rejse fra Rio Grande, bestemt for Hamborg. Efter at Krigen var udbrudt, kom den ind i den engelske Kanal, og fik af en Fisker dette at vide. Kaptajnen bestemte sig da til at anløbe Plymouth. Da »Johannes« var lastet med Huder, blev den straks efter Ankomsten beslaglagt af den engelske Regering. Komme til Hamborg kunde der ikke være Tale om. Gentagne Gange forsøgte jeg at faa de engelske Myndigheder til at overtage Lasten, og frigøre Skibet, dette lykkedes ikke.

En skønne Dag kom Ejerne af Ladningen fra Hamborg ud til mig i Hellerup og vilde have, at Skibet skulde gaa til København med Ladningen. Dette havde jeg intet imod, dersom samme kunde arrangeres. Grosserer Ballin var Køber af Ladningen. Vi henvendte os da til Handelsministeriet, siden til Udenrigsministeriet om at arbejde for, at »Johannes« fik Tilladelse til at sejle til København med Ladningen. Dette blev nægtet af Autoriteterne i England. Vi henvendte os da i Marineministeriet, hvor Hr. Ballin meddelte, at dersom Danmark kom med i Krigen, var der ikke nær nok Saaleleder i Danmark. »Johannes« var lastet med den Slags Huder, man bruger til Saaleleder. Dette blev telegraferet til højere Vedkommende i England, og et Par Dage derefter blev »Johannes« frigivet og kom vel hertil Juleaften 1914.

1903 blev jeg indvalgt i Rønne Byraad.

Foruden det sædvanlige Arbejde med at være Byrådsmedlem blev jeg af Byraadet valgt til at føre det daglige Tilsyn med Havnen.

Ligeledes blev jeg valgt til sammen med Borgmesteren og Præsten at varetage Kirkens Interesser. Da denne var gammel og brandfarlig og forøvrigt for lille, var der meget Arbejde med at søge at forbedre Forholdene.

1904 blev jeg Formand for Bornholms Traverselskab. Samme Aar Formand for Bornholms Laane- og Diskontobanks Bankraad, ogsaa Formand for Rønne Pensions- og Understøttelseskasse for Skibsførere, deres Enker og Børn, ligeledes korresponderende Reder for Sk. Coureer.

1901 indvalgt i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I 1909 i Januar Maaned rejste jeg sammen med min Hustru til København. Vi havde Kaptajnens Kammer til Sovekahyt. Da vi var kommen ned mod Falsterbo, mærkede jeg, at Skibet tørnede mod noget, der lignede Grundstødning.

Jeg var straks ude af Køjen, og anmodede min Hustru om at klæde sig paa hurtigst muligt og gaa op i Rygesalonen.

Selv gik jeg op til Kaptajnen paa Broen, det var sne-

(Fortsættes Side 42).



## ODENSE

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDINGER

Telegram-Adr : „STAALVÆRFT“.

Telefon 1859. - Statstelefon 55.

## ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN

— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

## ODENSE SEJLMAGERI

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.

NØRREBRO 82. ODENSE

## HORSENS

### HANS OLESENS EFTERFØLGER

(Niels Wang)

SWORN SHIPBROKER — STEAMSHIP AGENT

TELEGRAPHIC ADDRESS: OLESENS - TELEPH. 45. NATIONAL TELEPH. 10  
SCOTT'S CODE USED

HORSENS DENMARK

### WILH. CHR. BECH

(Indehaver AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBS- & VAREMÆGLER

DAMPSKIBSAGENT

Klarering - Befragtning - Spedition - Assurance - Havarilagent.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.

Telf. 24 og 34. HORSENS Telegr.-Adr.: „Natna“

## RUD. KRAMPER & Co., HORSENS

SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER“ MOTORER, SAMT RESERVEDELE  
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON“ MOTORER

TELF. 427

TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER“

## RANDERS

# CHR. JACOBSEN - - RANDERS

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKABS EKSPEDITION I RANDERS

TELEFON 83 - - TELEGR.-ADR.: NESBOCAJ

## ESBJERG

### PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

### J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S

KUL- & COKES-IMPORT

TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“

TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718

STATSTELEFON 70

ESBJERG

## FREDERIKSHAVN

### NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

## KASTRUP

### KASTRUP DAMPVASKERI

C. J. JØNSSON

**Skibsvask** og al anden Stovvask

Tøjet hentes og bringes med Bil

- Vaskes uden Klor og Lufttørres -

**Forlang Tilbud**

SALTVÆRKSVEJ 19

Kastrup

Telefon:

181 KASTRUP 181

## KOLDING

### KOLDING SKIBSVÆRFT, KOLDING

Indehaver V. KRAG-CHRISTENSEN

TLF. 850 & 851. — — GRUNDLAGT 1893.

TELEGR.-ADR.: „KOLDING SKIBSVÆRFT“

NYBYGNINGER OG REPARATIONER

### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

### Vore Nolfiopgaver. —

De heldige Vindere af den sidste Nolfi-Opgave Nr. 7 blev:

1. Præmie (En Nolfi-Klapstol): Hr. A. Lohse, Nyborgvej 2 A, Svendborg.

2. Præmie (1 Aargang »Vikingen«): Hr. Svend Jørgensen, Overgaden o. V. 72, C.

Løsningen:

Vandret: 1. Maa — 4. Mor — 7. Ark — 8. Emu — 9. Has — 10. Las — 11. Gas — 14. Kuf — 16. Nok 17. Jer — 18. Ino — 19. Fri.

Lodret: 1. Mahogni — 2. Ara — 3. Aks — 4. Mel — 5. Oma — 6. Rustfri — 12. Aon — 13. Sko — 14. Kif — 15. Uer.



# LARSEN & SELDING

DE LAVAL: DAMPTURBINER OG PUMPER

L & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER etc.

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER etc.

ELEKTROMEKANO: MOTORER, OMFORMERE, TRANSFORMATORER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## Drakenbergs Ven — — Søspejdernes Ven

Skibsproviantør Sophus E. Johnsen, Aarhus.

Den gæve gamle Sømand, den »udødelige« Drakenberg, har i den kendte aarhusianske Skibsproviantør, *Sophus E. Johnsen*, funden en Beundrer og Fortaler, der sikkert vilde have faaet den gamle Kæmpe til at leve helt op sine 200 Aar, om han havde haft Forudelse derom.

Hr. Johnsen, hvis Offervilje og grænseløse Interesse for Søens Ungdom, er landskendt har i sit Hus, Drakenberghus i Aarhus, ladet indrette en fuldstændig Skole for Søspejdere, har udsat Præmier og paa utallige Maader gjort sig fortjent til den Anerkendelse og Tak, som strømmer ham imøde. Som Skytspatron for Søspejderne, har han valgt Drakenberg, og nu senest i Efteraaret ikke alene i Fortsættelse af tidligere Festskrifter udsendt et stort Jubilæumsnummer om Drakenberg og Søspejderne, men er tillige gaaet paa Togt



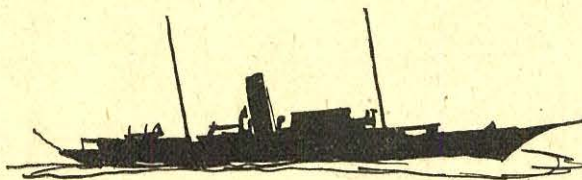
Drakenberghus, Aarhus.

i sin Ketch Skandinavien og England over for at slaa til Lyd for den gamle Sø-Helgen. Og nu paa 300 Aarsdagen lader Hr. Johnsen afholde en stor Fest til Minde om den 146 Aar gamle Kæmpe.

## »O. K.«

Et af vore førende Firmaer indenfor Radio-Branchen er det kendte Olsen & Knudsen, hvis »O. K.« Garantimærke allerede er fastslaaet i Forbrugernes Bevidsthed. Olsen & Knudsen var den første Fabrik for Transformatorer, der bygges til Detailpris: Kr. 9,50 (en Drosselspole Kr. 8,50). Det er begge kraftige og forvrængningsfri Forstærkere og bygget af første Klasses Materialer med den yderste Præcision. Olsen & Knudsen har endvidere vundet sig et Navn paa Højfrekvens, Transformatorer, Gløde-Modstande, Serie-Parallel og Enkel-

Omskifttere, og alle omtalte Dele er fabrikeret med et Huls Fastspænding, hvorfor de er lette at montere. I den allernærmeste Tid lancerer Olsen & Knudsen en stor mørkerød Transformator (indkapslet), og det er givet, at »Den store røde O. K.« vil blive alle Radiobygges erklærede Yndling. Olsen & Knudsen leverer endvidere Blokkondensatorer i prima Varer. Disse er Til til anden anvendt i Radiobladenes Diagrammer, og alt i alt maa man kunne sige, at Olsen & Knudsen ved denne samlede Indsats har forstaaet at bevare ikke alene en Førerstilling, men at hæve danske Radioartikler til Højder, der kan maale sig med Udlandets største.



# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Dansk  
Forsikring

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.  
Telf. 40 58  
Telegramadresse: BALTASSU





# A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

## 1. Klases Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserver.

Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.

:: Maskin- og Dæksrekvisitter ::

### Økonomiske Lyddæmpere —

Revisionen af Motorloven har atter gjort Spørgsmaalet om Dæmpningen af Udblæsningen aktuelt, og Emnet har saaledes for nylig været Genstand for saavel Omtale i Dagspressen som for indgaaende Bearbejdelse af en af Landets kendte Ekspertter i Fagpressen.

Man har i første Række henledt Opmærksomheden paa de moderne Lyddæmpere, hvis Princip gaar ud paa at borteliminere den Modstand, som uvægerlig er

forbundet med Konstruktionen af de hidtil i Almindelighed anvendte.

Blandt andre nævntes »Johest« (Dansk Patent 29118), og da denne moderne Lyddæmper er fremme her paa Markedet, vil det sikkert have Interesse for vore Læsere at erfare, hvilken Udbredelse denne Opfindelse har opnaaet i det forholdsvis korte Tidsrum siden Fremkomsten, idet Salgsresultaterne maa betragtes som et Borgen for Apparatets Bonitet.

Vore største Fabrikker indenfor Motorbranchen, saasom A/S De forenede Automobilfabrikker (»Triangel«-Omnibusser og -Lastvogne), A/S Ringsted Jernstøberi & Maskinfabrik »(Fordson«-Vejtromler), A/S Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri (»Fordson«-Vejtromler), V. Løwener (»Fordson«-Vejtromler), A/S Trolle & Yde (»Fordson«-Traktorer til industrielt Brug), Motorfabrikken »Ideal« (Baadmotorer) o. fl. a. gør udstrakt Brug af »Johest«, ligesom Automobilene Citroën's herværende Afdeling i Aar er gaaet over til Brugen af »Johest« paa deres Automobiler.

Desuden anvendes »Johest« af Stat, Kommune og utallige private Virksomheder, f. Eks. Danske Statsbaner, Postvæsenet, Hærens tekniske Korps, Københavns Sporveje, A/S Otto Mønsted, A/S De danske Spritfabrikker, Taxa, A. C. Illum, A/S A. Fønnesbech etc. etc.

For at nævne et konkret Eksempel, kørte Sporvejene med et Apparat paa Prøve i nogle Maaneder og anskaffede derefter »Johest« til samtlige Strøgomnibusser.

Saaledes kunde fremdeles nævnes mange slaaende Eksempler, der vidner om den Popularitet, denne Opfindelse har opnaaet, og som udelukkende skyldes de med Apparatet forbundne Fordele, nemlig Kraftforøgelse med tilsvarende Benzinbesparelse, større Accelerationsevne, rene Tændrør og Cylindre, roligere Gang og effektiv Lyddæmpning.

Apparatet faas hos alle Forhandlere indenfor Branchen Landet over eller ved direkte Henvendelse til Generalrepræsentanterne A/S Marsmann, Groth & Co., Holbergsgade 3, som beredvilligst meddeler enhver ønsket Oplysning »Johest«-Lyddæmperen vedrørende.

# 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.

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 35

TLF. PALÆ 2156 Y.



(Fortsat fra Side 41).

tykt, saaledes at vi intet kunde se og Damperen huggede haardt i Grunden. Saa haardt, at den løftede mig fra Dækket, naar jeg stod Agter.

Der stod ikke saa lidt Sø, der af og til skyllede op paa Agterdækket.

Kaptajnen mente, efter Bestikket, at være indenfor Falsterbo, men efter mit Skøn med den Sø, vi havde, var dette umuligt, dette sagde jeg til Kaptajnen, men han fastholdt, at vi maatte være indenfor Falsterbo.

Da han vidste, at jeg havde været Dampskibsfører i

### SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53 :: TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfarende.

Gode Spisevarer. Billige Priser.

B I L L A R D

Stort Bladhold. Post modtages.

Erbødigt Jøns Gabrielsen

## Kassér ikke gammelt Tovværk

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

### JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

## Nyt og brugt Tovværk

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

Specielt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver - Oliefarver og Skibsjernvarer.

### A. ALDENBORG

Forh. Forvalter hos Max Møller,

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6144.  
Priv. Valby 1029.

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 10.

Vandret: 1. Tilbage. 4. Bøg. 7. Drengenavn. 8. Blid. 9. Bom. 10. Til Skibe. 11. Øverst. 14. Fisk. 16. Fristerinde. 17. Forholdsord. 18. Gymnastikredskab. 19. Emne.

Lodret: 1. Paa Madrasser. 2. Engelsk Drik. 3. Bedrøvet. 4. Paa Breve. 5. Udsigt. 6. Findes ofte paa NOLFI's Sovesofaer. 12. Klage. 13. Ros. 14. Se 4. Lodret. 15. Fugl.

For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsningerne, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 10**, først aabnede den 15. Decbr. og Vinderens Navn publiceret i vort Jan.-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Ollert Fischersgade 2<sup>1</sup>.

1. Præmie: En Nolfi Klapstol. 2. Præmie: En Aarg. af VIKINGEN

Vi henleder Rederiernes Opmærksomhed paa Klapstole og Uldtæpper fra NOLFI

Leverandør til Stat, Kommune og Marine.

København K. — Telefon 5405.

1	2	3	M	4	5	6
7	V	F	Ø	S	O	D
9			B	10	T	R
			N	O	L	F
11	12	13	E	14	15	
16			R	17		
18				19		

# ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

flere Aar, spurgte han mig om, hvad jeg mente, der skulde gøres.

Jeg tilraadede ham ved Hjælp af Loddet, at undersøge saavidt muligt, om der var Stenbund, medens de undersøgte dette, talte jeg med Passagererne, der for de flestes Vedkommende var meget nervøse. En Herre løb rundt i Underbenklæder og Skjorte, Flip og Slips havde han faaet paa og flere Damer troede, at deres sidste Time var kommet.

Ved Undersøgelsen af Havbunden viste det sig, at der ingen Sten blev observeret.

Kaptajnen spurgte mig atter om, hvad jeg nu vilde gøre i hans Sted; jeg svarede ham: slaa fuld Kraft bak, dette kunde jeg mærke paa ham, at han var lidt ængstelig for. Da Skibet huggede saa haardt, var han vistnok bange for, at det vilde hugge sig læk under Forsøget paa at komme ud paa dybt Vand og maaske synke med det samme, men efter nogen Tids Forløb bestemte han sig hertil.

Skibet begyndte snart at glide lidt Agter over, men huggede voldsomt i Grunden, inden det kom ud paa dybt Vande.

Kort efter fik vi Falsterbo Fyrskib i Sigte, og det viste sig, at vi havde været nordenfor Fyrskibet, som jeg mente.

Der var intet til Hinder for at vi fortsatte Rejsen, vi kom til København 5 à 6 Timer forsinkede. Skibet maatte med det samme underkastes en større Reparation.

Ved min Hjemkomst til Rønne kom Konsul Lyngberg op til mig, han var dengang Formand for Dampskibsselskabet, for at høre nærmere om Strandingen. Efter at vi havde talt herom i nogen Tid, blev vi enige om i de forskellige Parters Interesse ikke at omtale Strandingen.

Det sker af og til, at Passagerer, som dengang var med, kommer til mig paa Gaden, naar jeg møder dem, og takker for sidst.

1910 blev jeg indvalgt i Bornholms Amdsraad.

1911—12 købte jeg Part i Sk. »Argus« og Sk. »Lilly« og blev corresponderende Reder for begge Skibene.

1912 begyndte min Hukommelse at svigte, jeg blev ofte overfaldet af Træthed, og maatte flere Gange daglig hvile ud en Times Tid.

I Anledning af Hans Majestæt Kong Christian IX's Bisættelse i Roskilde Domkirke, blev jeg af Rønne Byraad valgt til at repræsentere Rønne By.

Ved Hans Majestæt Kong Frederik VIII's Bisættelse i Roskilde Domkirke, valgtes jeg af Bornholms Amdsraad til at repræsentere Bornholms Amt og overværede begge disse Bisættelser.

1913 gik det op for mig, at mit Helbred var paa Retur, og at jeg ikke længere kunde magte at have med saa meget at gøre. Jeg realiserede da saa meget som muligt og flyttede i Juni Maaned over til Hellerup, hvor jeg købte en Villa paa Almevej Nr. 10. Samme Aar 1ste November overlod jeg min Forretning til mine to ældste Sønner.

Da jeg rejste fra Bornholm, var jeg Øens største Skibsreder.



Sejlskibsrederiet beholdt jeg, Stillingen som Repræsentant i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og Formand for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Medlem af Arbejdsgiverforsikringsraadets Søfartsafdeling i København ligeledes. Alle mine øvrige Tillidsposter nedlagde jeg, og solgte nogle af de mindre Skibe.

I den Tid jeg var Købmand i Rønne, anløb ofte Marinens Skibe Rønne Havn. Engang kom et af disse Skibe i Havnen, hvor jeg kendte nogle af Officererne, som jeg bød op til Dams Hotel om Aftenen. Prins Carl, nu Kong Håkon af Norge, var ogsaa Officer ombord, og modtog min Indbydelse til at gaa med de andre Officerer op paa Hotellet, hvor de var mine Gæster i 2 à 3 Timer.

Konge blev jeg ogsaa under den Periode, mer kun for et Aar, som vel nok er den almindelige Tid for en Fuglekonge.

Naar jeg tænker tilbage paa de 24 Aar, jeg var Købmand i Rønne, da indser jeg, at jeg ikke har taget nok Hensyn til et godt Raad, som jeg fik af min fhv. Reder for S/S »Bornholm«, Skibsreder, Kaptajn D. Torm. Naar jeg af og til kom til Hovedstaden, besøgte jeg ham. Engang nogle Aar efter, at jeg var blevet Købmand i Rønne, sagde han til mig: »Paatag Dem nu intet personligt Arbejde, som De for Betaling kan faa udført ligesaa godt af andre«. Havde jeg fulgt dette Raad, havde det næppe været nødvendigt for mig i 58 Aars Alderen at trække mig tilbage fra den gode Forretning, jeg havde oparbejdet.

Da jeg havde boet i Hellerup et Par Aar, gik Trætheden, som havde plaget mig, efterhaanden bort, og Hukommelsen vendte ogsaa tilbage.

I Slutningen af 1910 solgte vi »Johannes« og »Marie«. Som korresponderende Reder har jeg kun Sk. »Lillie« tilbage.

I 1918 blev jeg af Handelsministeriet udnævnt til Medlem af Sejlskibsnævnet i København, og var Medlem saa længe Nævnet bestod.

I 1919 blev jeg af Indenrigsministeriet udnævnt til Medlem af Arbejdstidskommissionen i København og af Handelsministeriet til Medlem af den Kommission, der kom til at behandle Sølovens Revision. Var i Stockholm

det ene Aar og Aaret derefter i Helsingfors for at behandle samme Sag.

I 1920 blev jeg af Indenrigsministeriet udnævnt til Raadgiver og Suppleant for de danske Arbejdsgiveres Repræsentant, paa den internationale Arbejdskonference, som aabnedes den 15. Juni samme Aar i Genua.

1921 blev jeg af Handelsministeriet anmodet om at tiltræde et Udvalg, der skulde overveje og til Handelsministeriet gøre Indstilling om de Forslag, som fremkom i Henhold til de paa den internationale Arbejdskonference i Genova modtagne Konventioner og Henstillinger.

Af Udenrigsministeriet blev jeg ogsaa i 1921 anmodet om at tiltræde Raadet til Fremme af det oprettede Oplysningsbureaus Arbejde.

Ved Deres Majestæter Kongen og Dronningens Sølvbryllup den 26. April 1923, var jeg som Repræsentant for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, inviteret til Festen paa Fredensborg.

1923 blev jeg ved Skrivelse af 28. Juni udnævnt til Ridder af Dannebrog, som glædede mig meget.

Af gamle Venner er der ikke mange tilbage, de er mest alle gaaet til den store Armé.

Th. Folkmann, tidligere Fører af Barkskipet »Union«, har jeg kendt i ca. 60 Aar og vi har i den forløbne Tid holdt Venskabet vedlige.

Nogle Aar efter, at jeg var flyttet til Hellerup, tabte jeg Forlovelsesringen, som jeg havde faaet af min første Hustru, flere Aar derefter blev den fundet i Haven.

I Foraaret 1923 blev jeg valgt til Næstformand i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

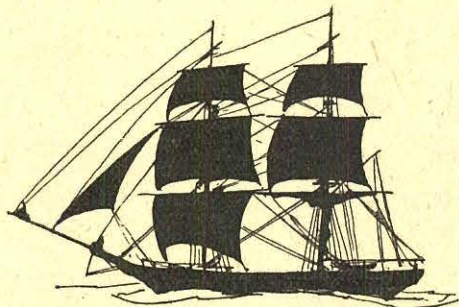
I en Del Aar har jeg til Tider været plaget af Ischias og Gigt, men forøvrigt har jeg været rask og kan ikke sige, at Aarene trykker mig ret meget. Med min nuværende Hustru har jeg haft fem Børn.

Nu nærmer jeg mig Støvets Aar. Ikke altid har jeg danset paa Roser. Har Bekymringer og Modgang og Misundelse banket paa Døren, har jeg forsøgt at staa fast og holdt Modet oppe.

Blev den 1. Januar 1925 valgt til Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Hellerup 1926.

C. P. Lund



## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.





**A. Jørgensen & Co.**  
157, Jagtvej,  
Copenhagen L  
Telegramadr.:  
"Frigangsfab."  
Største Specialfabrik  
i Skandinavien.



## Frigangs Kaffemøller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udløsning for  
Søm, Sten o. l. (Frigang).

Fineste Konstruktion.  
Bedste Formaling.  
Billigst i Drift.  
Største Garanti.

## O. K. SKIBSRADIOMODTAGERE

monteret af org. O. K. Counter alt indbygget.

Bekvemst i Brugen, meget fintfolende.

Ønsker De Modtager om Bord, beder vi Dem ringe Fabrikken op og konferere med os, vi staar til Tjeneste med alle de Oplysninger De maatte ønske.

**O. K. OLSEN & KNUDSEN O. K.**  
Peder Skramsgade 6 - Telf. Byen 6961

Forlang O. K. Reservedele hos d'Herrer Forhandlere.

## Kedelrensning

Rustbankning

*Ældst, bedst og billigst!*

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## UNIFORMER

samt civilt 1. Klasses Skrædderi

**P. V. JENSEN**

PRINSESSEGADE 1 — TELEFON AMAGER 6392 v.

Leverandør til Kommunen og Havnevæsenet.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRF T A/S  
SUNDKROGSGADE 11. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Fabrika. af hule og byggede Rundholter

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

## Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottenborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretøj paa faa  
Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

## G. V. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3284 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32.  
Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølvsfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

## OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ PAA VERDENSMARKEDET

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S.

Telefoner: Amager 3230 - Amager 3231.

## F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet).

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer, Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5<sup>111</sup>. - København K. - Telf. Byen 6500.

## Danske Ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

## Køleanlæg til Skibe!

**FRIGIDAIRE** Køleanlægene, der fabrikeres af DELCO  
LIGHT COMPANY, egner sig særlig til Skibe af følgende Grunde:  
1) Frigidaire kræver ringe Plads. 2) Frigidaire arbejder automatisk.  
3) Frigidaire kræver ingen isolerede Rør. 4) Frigidaire anvender ikke  
Brinevæske. Kompressoren kan installeres ved Skabet eller inntil 35  
Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strøm-  
forbrug fra 250-500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT

**J. INGVARSEN**

KATTESUNDET 4 TELEFON 12526  
KØBENHAVN B.

## Alpina

det bedste Uhr.

Paalideligt. — Smuk Facon. — D.n rigtige Pris.

Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhr.

F. O. Carlssons Eftf. (Carl Jonsén)

Amagertory 31.

Grundlagt 1878.

Forlang Katalog.

Uhre repareres godt.

**Søløve-**



**Olietøj**

**N. J. Petersen & Søns Olietøjsfabrik**  
Telf. 89 & 789 HELSINGØR Telf. 89 & 789



**DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR**



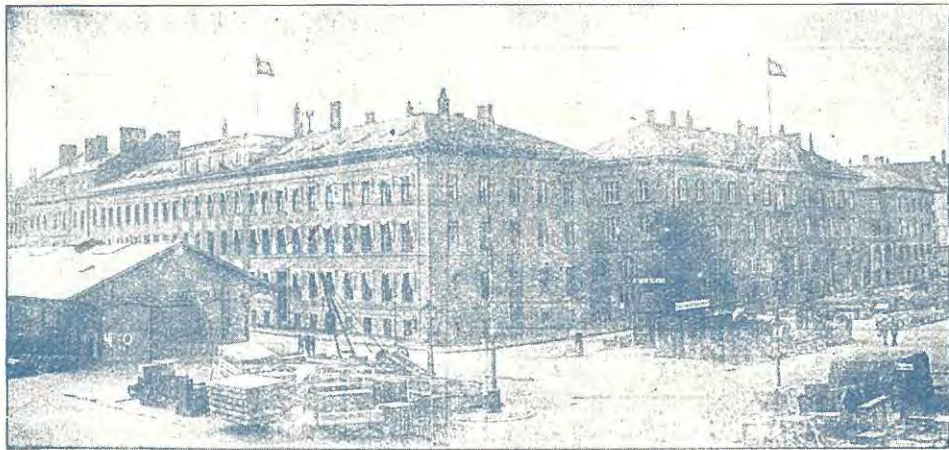


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

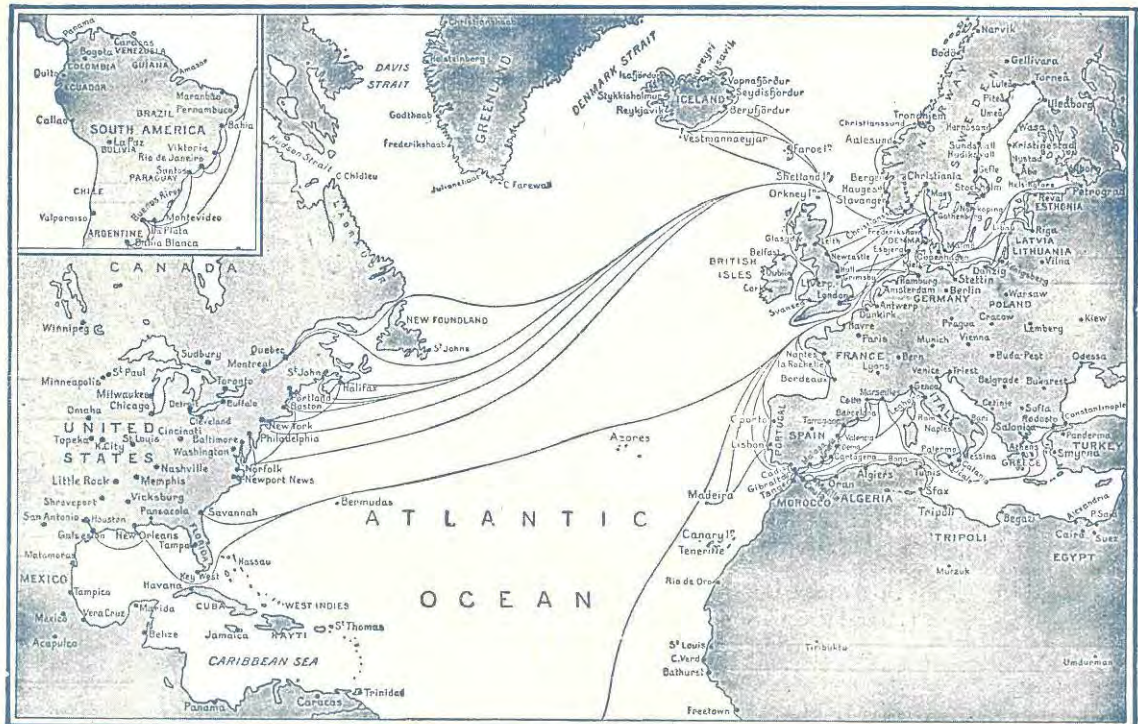
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



## RUTE-KORT



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Vikingen 1926 nr 12.

# Jens With

**Skibsproviantering**

**19, Nyhavn 19**

**Frilager Nr. 55**

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

## Danish Shipping Company Ltd. A/S

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

**Sct. Annæ Plads 28**

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

**København K.**

Telegram-Adresse: PACAO



AMALIEGADE 37

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN B. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENT

STATSKONTROLLERET

Oprettet af danske Erhvervs- og Funktionærorganisationer med det Hovedformaal at ordne Pensionsforholdene for Privatfunktionærer og ligestillede.

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af over 9 Millioner Kroner aarlig.

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS

# H. HALMØE

CORT ADLERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S**

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843

TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

LANDMANDSBANKENS ANNEX.

LAXEGADE 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for Herrer Helsing og Orim, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K



**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-  
Brochurer sendes per-  
tofrigt p. Forlangende

**PRAHL & SØLVER**

Eneste Specialforretning i  
Kompasser & Nautiske In-  
strumenter i Danmark.

Statsautoriserede Kompassrettere.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstater — Barometre — Pejlskiver —  
Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

*Brødrene*  *Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnirakker

Rejseartikler

**F. BLOCH'S EFTF.** STAMPESGADE 5  
TELEFON C. 13562

Enerepræsentanter for udenlandske Firmaer i:

**Skibskæder, Ankre, Staaltrusser, Skibstilbehør, Rør, Plader & Stænger i Kobber og Messing, Traadvæv etc.**

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

**INDHOLD.**

Forside: Jul paa Havel. Flerfarvetryk efter Tegning af Christian Bogø.

Hvor det altid er Jul, Fra Chr. Erichsen-Ekspeditionen til Vestgrønland ved He'ge Bangsted, med Fotografier af Strand.

Juleønskel. Digt af Christian Bogø.

Vel i Havn. Virkelighedsskildring af Christian Bogø. (Med Illustrationer af Forfatteren.)

Rorsmander. Krible Krable. Fortælling fra Clippertiden (med Illustrationer).

Paa Slavetogt under Dannebrøg af Kay Larsen. Skildring fra Guineatiden (med talrige Illustrationer).

Erik af Pommerns Grav i det Fremmede af Christian

Bogø (med Originalfotografier).

Lidt om et »knobex« og »splejse«. Med Foto.

En Yacht fra gamle Dage (med Illustration).

Skite i Glasmaleri (med Fotografier).

Fra Sø-Restaurationsudstillingen.

Flerfarvebilag efter Tegning af Christian Bogø og Hofmaker Isch Isachzohn.

Danske Firmaers Produkter paa Sø-Restaurationsudstillingen.




Islandske Produkter.

Nyt fra Søen.

Udklipnings-Opgave med Præmie.

Nolfi-Præmie Opgave.

Vikingsens Julegaver.

Eftertryk af Artikler og Reproduktion af Billeder forbudt.  VIKINGEN koster: Helaar 6 Kr., Halvaar 3 Kr., Kvartal 1,50 Kr.  Redaktør: CHRISTIAN BOGØ.  Olfert Fischersgade 2<sup>1</sup>, Opg. i Porten. Telefon C. 9822.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

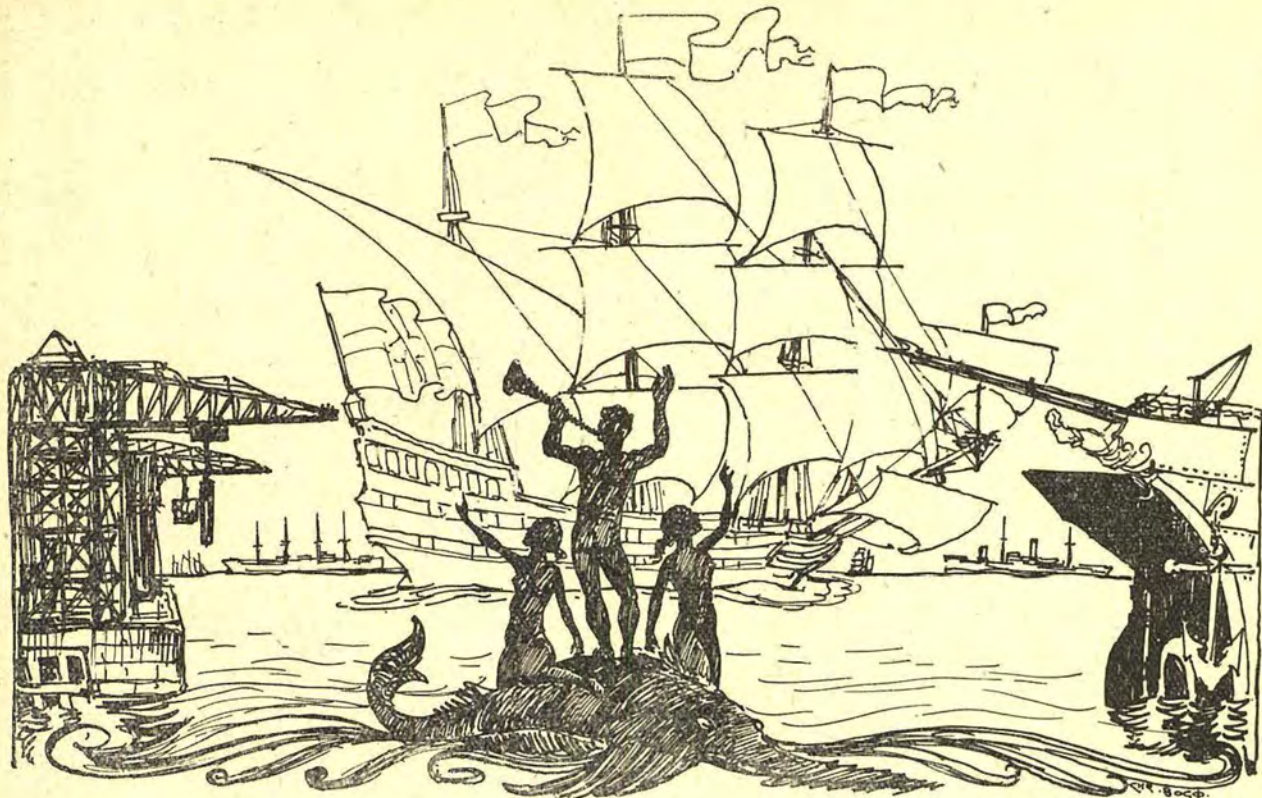
Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.





## Julelængsel!

(Til Forsidebilledet)

*Du pludrer med din lille Mund  
og prøver »Far« at sige,  
mens udenfor i denne Stund  
henover Danmarks Rige  
de Klokker ringer Julen ind  
Julenat, Julenat!*

*Men Lyden fra din lille Mund  
og Juleklokkens Toner,  
er dog et Sprog med fælles Bund  
i alle Jordens Zoner,  
hvor danske Søfolk støvner frem  
Julenat, Julenat!*

*For »lille Far« og du og »Mor«  
i fælles Spind er hildet —  
Vel er der hyggeligt ombord —  
men han har kun vort Billed  
at kysse, naar han si'r Godnat  
Julenat, Julenat!*

*Vel er det Sømands Lod at staa  
sin Vagt ved fjerne Kyster —  
hvor'er kan andre ej forstaa,  
at mellem alle Dyster  
er turgest dog en Aftens Savn  
Julenat, Julenat!*

*Se Lyset i dit Øjepar  
et Væld af Stjerner tænder,  
det er de samme, Himlen har,  
hvornæn han Blikket vender  
i denne lange, lange Nat  
Julenat, Julenat!*

CHRISTIAN BOGO  
Julen 1926.



## Chr. Erichsens Grønlandsekspedition.



Forlagsboghandler *Chr. Erichsen* har ikke alene et varmt Hjerter for de Fattige, selv om de her saa lægt borte som i Rusland, det viste han jo ved gennem *Fri-thiof Nansen* at skænke dem over Hundrede Tusend Kroner. Paa talrige andre Maader har han vist sit hjælpsomme Sindelag, og nu senest har han vundet en Expedition, der skulde fortælle os noget om Grønlændernes daglige Liv. Ikke noget Opdagelses- og over ukendte Vidder skulde det være, blot et menneskeligt Kig ind i Eskimoernes daglige Færd for at bringe Eskimofolket og os ligesom nærmere.

Det var den unge Forfatter *Helge Bangsted*, som foreslog Expeditionen med Fotograf *Strand* som Filmsoperator og Fotograf, og Foretagendet kronedes med Held Expeditionen afrejste herfra 6. August 1925, ankom til Umanak i Nord-Grønland 27. Aug. og overvintrede her, berejste derefter hele Grønlands Vestkyst og en Del af Indlandsisen.

For første Gang har man her *Vinterbilleder* fra Grønlands Vestkyst. I alt er der optaget 4 Film: *Med Hans Egede til Grønland, Grønlænderliv, Dagligt Liv i Grønland og Geologisk Billedbog fra Grønland.*

**Øverste Billede**

Tilvenstre: Ung Moder med sit Barn, th.: Ung Grønlænderinde koger Mad i det Fri ved Sommertid. I Midten foroven: Fangere i Kajak vender hjem med Hvidhval paa Slæb, nederst tilvenstre: Expeditionen har slaaet Lejr; Manden med den rvide Hue er *Bangsted*, tilvenstre ses *Strand*, begge benyttende Lommekniv og fem Fingre efter bedste grønlandske Mønster. I Midten f. n.: Fra de glade Smils Boplads og th.: Fangerens Hjemkonst.

**Nederste Billede**

Tilvenstre: Moder med sit Barn, th.: ældre, grønlandsk Frue og i Midten: Færaarsmotiv, de store Elve bryder op.





# C. K. HANSEN

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)  
" 50520 (udenfor Kontortid)  
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)  
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klæring.  
Havari-Agentur. Befragtning.  
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amallogade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

### AKTIESELSKABET

## KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

Nordre Værft: Christianshavn

Telf. Central 559

Søndre Værft: Frederiksholm

Telf. Central 6042

Telegram-Adresse: Flydedok

## SKIBS- OG MASKINBYGGERI

3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE



KAKERLAKKER

OG

VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DEINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139

## KAY DYHR

NYHAVN 43 - KJØBENHAVN K.

Repræsentant for

THEODOR ZEISE,

Altona-Øtensen.

Skibsskruer af Bronze, Staal og Støbejern.



PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre



*Elto*

Moderne driftssikre 2 Cylinder Baadmotor, 3-4 H.K.,  
verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at  
styre. — Vægt 21 kg. — Forlang Katalog.

Nedsat Pris Kr. 650,—.

Bohnstedt Petersen,  
Kr. Bernikowsgade 2. - Telefon 1132.

LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

Forhyringsagenter  
København.

Poul F. Iepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330.  
Privat: Hellerup 243.

Th. Jbsen,

Nyhavn 35. - Tlf. Cent. 237.  
Privat: Palæ 3937.

fh. S. JOHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

FØR 8 ØRE NU 4 ØRE

Alle kendte  
Cigar,  
Cigaret og  
Tobaks-  
mærker  
føres.

EXTRA No. 2

VIRGINIA.

Udsalg

af

Wm.

Christiansen's

Vine.



HØJ CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9 TELEFON PALÆ 1546 x



**DICK'S  
MARINE  
OILS**

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«

## TOLDBOD VINHUS

Amallegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

## SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53 :: TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfarende.

Gode Spisevarer.

Billige Priser.

B I L L A R D

Stort B. adhold.

Post modtages.

Ærbødigt **Jens Gabrielsen**

## AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI

KALKBRÆNDERIHAVNEN  
KØBENHAVN Ø. — TELEFON STRAND 1859



MOTORBAADE - KANOER - ROBAADE - KAJAKKER

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.

Husk at forny Abonnement!

## Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, København Ø.

Telef. 8832, Øbro 1802 x, 3757 y, Pæle 967 y.

Repræsentanter for: Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensmedium

Telegr. adr. »Proviant«

## Translatørskolen

Valkendorfs-gade 30. — Byen 3635  
— Begyndere og Viderekomne —



## Alt for Radio

Complete Lampe- og Krystalmodagere.  
Audionlamper - Højttalere - Hovedtelefoner.  
Nyt Katalog Nr. 15 sendes overalt mod Porto.

**F. Gottlieb Hansen A/s**

Ny Østergade 9-11, København K.  
Centr. 1491-1493-1693. Omstil. El samtl. afdelinge

Koster  
kun  
25 Øre.



Faaes  
overalt.

FOUNDED 1797

## HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telegr.: »HECKSHERS«

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL — COPENHAGEN — BALTIC

## KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28

TELEFON 1852 — 1853

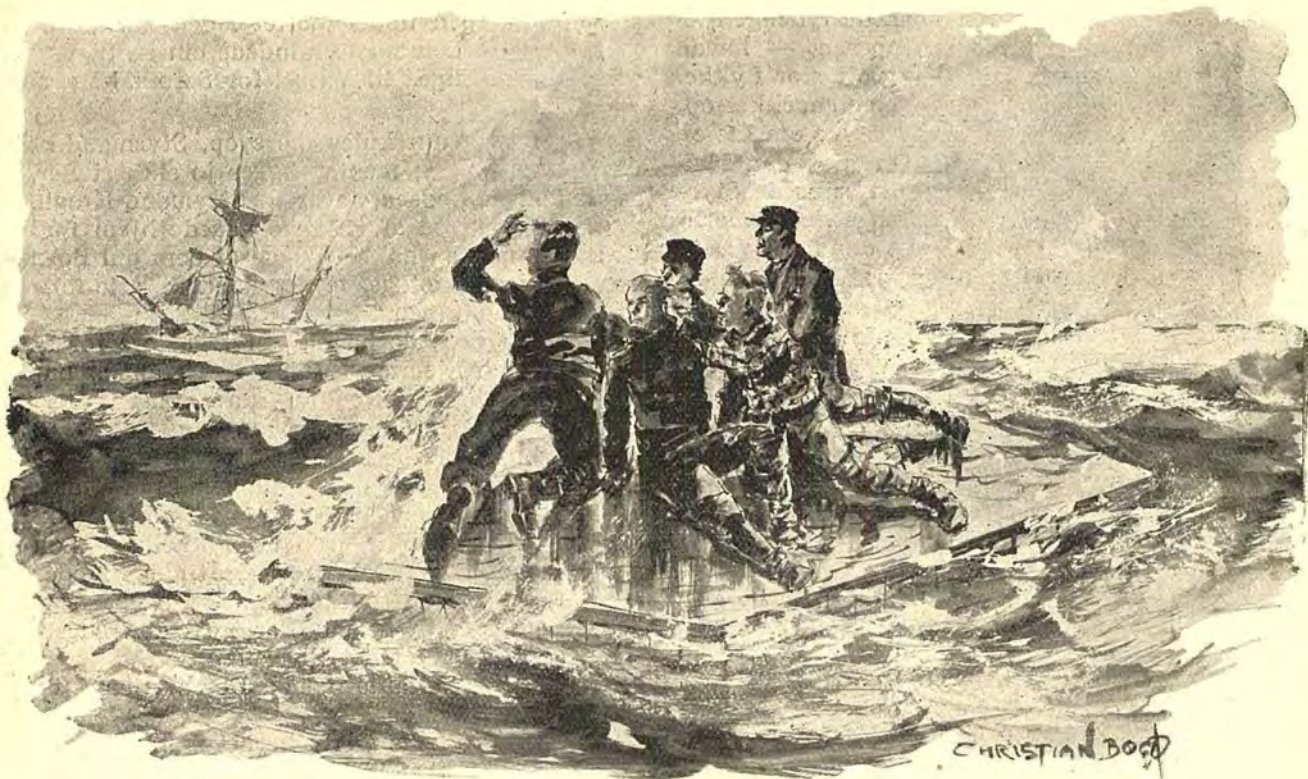
**BAGERI**

FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annægade 9. Tlf. A. 5049 x.  
Havnegade 11. Tlf. B. 5813 x.  
Chr. Kastrup, Hølbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y.

NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Malt-  
franskbrød og Maltsigtebrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.





# V E L I H A V N !

*Virkelighedskildring af CHRISTIAN BOGØ.*

Den gamle Skonnerbrig »Gyda«, ført af »Gyda-Janssen«, arbejdede sig Juleaftens Dag ned gennem Kattegat i en forrygende Storm fra Vest. Skuden, der var bestemt for Kallundborg med en Ladning Kul fra England, laa dybt og gik tungt i Søen, mens den tog den ene Styrtlø over efter den anden.

Styrmand Kragh var paa Dækket og havde Vagt, det vil sige, hverken han eller Kaptajnen havde været til Køjs eller af Olietøjet, siden de gik fra England; de havde haft haardt Vejr med skiftende Byger paa hele Hjemreisen, saa Vagterne gled over i hverandre saavel for deres som for Folkenes Vedkommende.

Men nu var Kaptajn Janssen netop gaaet ned for at gøre Bestik, han havde talt noget om at ændre Kursen, og Styrmand Kragh fortsatte sin rastløse Vandring fra Luv til Læ, fra Læ til Luv, følgende Skudens Duv. Han var iført en svær Oliefrakke og havde tykke hjemmestrikkede Vanter paa Hænderne, Ansigtet stak frem under Sydvesten, der laa godt ned i Nakken, og Træklamperne under de knæhøje Søstøvler gungrede mod Dæksplankerne for hvert Skridt. Af og til lod Kragh Blikket glide op gennem Taakelagen op mod Skyerne og derefter Horisonten rundt, indtil det havnede ved Rorsmanden og den bugtende, svindende Kølvandslinie Agter, hvor Loglinens Streg tabte sig langt ude mellem Skumtoppene. Og hvor Logminen forsvandt, bristede

og saa Traaden med Virkeligheden, og Tankerne gik paa Langfart over i Fortiden, som Bølgetoppe, der kommer og gaar.

Styrmand Kragh var omkring de fire og tyve, høj og vejrbidt, med et lille lysegult Overskæg og blaa Øjne, der missede frem mellem de lidt sammenknæbne Øjenlaag; til Hverdag brugte han ikke mange Ord eller havde Udtryk for dybe Følelser, han var maaske lidt »tør« eller sær. Saa var Skipperen, hans Svigerfader, en anderledes lun Fyr! Ak, ja! Skipperen som Svigerfader! Tankerne løb tilbage til Øen dernede sidste Aar, hvor han havde taget Eksamen og lært Marie at kende; han havde snuppet hende lige for Næsen af en Rival. Naa, det kunde jo godt være, at den anden holdt lige saa meget af hende som han, ja, maaske holdt Marie endda mere af den anden end af ham, Kragh, men da Spørgsmaalet var kommen Faderen for Øre, havde han holdt paa den vordende Styrmand Kragh, og saa var hun hans — den Sag var i Orden. Han var ellers polisk nok, den Gamle. — »Nu kan Du saa komme om Bord hos mig til Sommer, naar Du har taget »anden Del«, saa kan jeg ha' lidt Opsyn med dig den første Tid,« havde han sagt til Svigersønnen Og Kragh kom ombord. Den gamle Gyda-Janssen vilde nok holde lidt Bestik med, hvem han gav sine Døtre til! Det havde været en søv Jul den sidste dernede paa Øen, hvor unge og gamle, »de fine« og »vi andre« festede



og kendte hverandre; han huskede tydeligt Svingerfa'r — om Forladelse, Skipperen, — havde optraadt som Revyforfatter og gjort stor Lykke.

— Døren henne i Kabyssen blev smækket op, og Skibsdrengen Lauritz kom til Syne om Læ og løb agterud mod Kahytstrappen med den blaa Kaffe-kande i Haanden. — »Ah!« snusede Styrmand Kragh efter ham, da Drengen strøg forbi med Skumsprøjtet af en Styrtø om sig, og Dufften fra den dampende Kande strejfedes Styrmandens Næse. »Den er nok ekstra i Da', hva' »La's«?»

»La's« grinte, saa de store Fortænder dannede en dobbelt Rad skæve Savtakker mellem Læberne, og de lyseblaa Øjne blev helt bort mellem de sammentrukne Øjenlaag — saa forsvandt han i tre Spring nedenunder. Lauritz, der aldrig kaldt andet end »La's« om Bord, var dernede fra Øen; han var »Tøsse-Anes« eneste Søn; det var hans første Rejse.

— »Vi kommer til at ændre Kursen, Styrmand; det kan ikke hjælpe at ligge her og stampe mod Søerne, vi naar ikke uden om »Gniben« i Dag med den Vestenstorm. Og ligge her og krydse i Juledagene, synes jeg ikke om for Følkenes Skyld. Jeg kunde ogsaa godt li, at de derhjemme skulde vide, vi er kommet vel i Havn i Julen.« Det var Gyda-Janssens Resultat af Bestikket.

»Hvad vil De gøre, Kaptajn?«

»Løbe ind til Hundested og ankre; der ligger vi da i Læ og kan faa en hyggelig Juleaften med to Ankre for Boven og en Hilsen til dem derhjemme.«

Gyda-Janssen lod Skuden falde af, og nu gled »Gyda« med ændret Kurs over mod Issefjorden i Kursen Syd-Sydøst. Ved 3-Tiden, som Dagen gik paa Hæld, faldt Ankrene paa Lynæs Red, og den tykke Lods Christensen, der var kommen ud i Lodsbaaden og havde anvist Ankerplads sagde, idet han gik ind i Kahytten for at faa en »Julesort«: »Her ligger Du godt, Gyda-Janssen, ligesaa godt som hjemme i din egen Dyrhalm.«

Da han gik fra Borde, havde han Ordre med til Købmanden paa Varer, for at de kunde faa en ordentlig Juleaften om Bord, og saa et Telegram til Kaptajnens Hustru; det lød:

»Vel ankommen og ankret paa Lynæs Red.  
Gud give Dig og Børnene en god og velsignet  
Jul. Far.

Et Par Timer senere kom Lodsbaaden ud igen med Julesagerne, derimellem en stor Gaas, og Røgen fra Kabyssen stod som en blaa Stribe henover Agterdækket med en forjættende Duft om Jul.

Julebordene var dækket ombord i »Gyda«; forude stod den paa Flæsketeg, dobbelt Ration Snaps og Æl og alt det, der kan skaffes, naar man under saadanne Omstændigheder naaer Land; og Stemningen var god. Anderledes i Kahytten, hvor Gaasestegen stod paa Bordet mellem Slingregrejerne og drejede sin brune, trinde Krop i Takt med Skibets duvende Bevægelser

ligesom Lampen under Loftet i den kardanske Ophængning; den sidste mindede om en Signallampe, der svinges til Varsel for Søfolk i Havsnød.

»Jeg synes, hun kuler mere op, Styrmand.«

»Det synes saa; men vi ligger jo sikkert her, sagde han jo, Lodsens,« svarede Styrmand Kragh.

»Du er vel ked af, vi ikke naaede hjem før! Vi kunde næsten ha' set nogen af dem om Bord her, hvis jeg ikke tager fejl og kender Marie ret,« fortsatte Kaptejnen.

»Jeg tror nok, de havde været gladere for at se Kaptajnen hjemme i Julen — en anden har jo ikke Eus og Hjem endnu, saa vi maa vente.«

»Din og Maries Skaal, Styrmand!«

Kaptajnen hævede sit Glas og drak ud.

»La's«, der vartede op, grinte med bred Mund; det lyse, forblæste Haar stod i Totter ud fra Nakken og ud over Ørene. Han var lykkelig — han havde naaet at faa et Brevkort til sin Moder sendt i Land med Lodsbaaden.

Styrmanden løftede sit Glas med den eneste Kognak, de havde faaet til Kaffen.

»Deres Skaal, Kaptajn, paa Deres Hjem- og »Gyda's Velgaaende.«

De førte Glassene til Læberne — men ingen af dem fik drukket Skaalen, for i dette Øjeblik rystedes Skuden af noget, et Ryk, det var, som om noget sprang. I næste Øjeblik laa Glassene væltet paa Bordet, og baade Styrmanden og Kaptajnen var i et Spring oppe ad Kahytstrappen og i Løb forude, Midtskibs mødte de Tømmermanden: »Det var Styrbordskæden, der gik,« raabte han mod dem.

»Hurtig, Reserveankeret klar! Stik ny Kæde paa! kommanderede Kaptejnen og var forude i næste Nu. Søen larmede og kom i hvide Braad indefter og slog i Sprøjt og Kaskader over Bakken, hvor Besætningen sled i det med at faa det andet Anker værpet ud.

»Det bæser mere og mere op, Styrmand; det er ikke gode Tegn.«

»Ja, den bliver slem til Natten,« svarede Styrmand Kragh og saa op paa Kaptajnen; aldrig havde han set ham saa alvorlig som nu, end ikke dengang, de nede i Kanalen i Taage var ved at blive oversejlet af en stor Lastdamper.

»Ja, nu ligger vi her,« fortsatte Kaptajnen, »og ligger her paa Lodsens Ord. Vi kan ikke engang gaa under Sejl, for vi kan ikke holde den klar af Eysten, til vi faar Fart, saa vi kan manøvrere!«

Op Stormen steg fra Time til Time.

Ved Titiden om Natten sprang Vinden om i Nord; nu laa der intet skærmende Land mellem dem og det sydende, brølende Hav derude. Fra Kattegat kom Søerne væltende ind, sorte og høje med hvide Kamme, der kogte og hujede i Mørket, mens Orkanen fløjtede og klagede i Rigningen, snart hvinende og klynkende i tynde, spændte Barduner og Fald, snart brummende og jamrende som Hulken, naar den strøg som en Cello-Bue over de svære Stag og Vanter. Søen stod i lysende Skum om »Gyda's« Bov, naar den stöt-



tet af de spændte Ankerkæder pressede sit brede, furede Træbryst mod de fremvæltende Vandmasser. Ellers var alt om Bord kun Mørke, Himmel og Hav, kun Nat.

Men inde fra Land paa begge Sider af Issefjordens Indløb lyste ud mod dem, naar de red paa en Bølgekam, lyste som spredte, tændte smaa Julelys de oplyste Vinduer i Husene, hvor Juleaften fejredes i Varme og Lune og stille Glæde; uanfægtede af Stormen lyste de fredeligt derinde paa Kysten, og ingen havde i deres Glæde Tanker for dem derude, som red Julestormen af under den hjemlige danske Kyst, med to Ankre i den skrøbelige, vigende Sandbund og Dækket under skummende og fraadende Vand.

Ved Midnatstid blev der pejlet i Læsten; der stod mere end en Fod Vand; Folkene maatte blive ved Pumperne og arbejde i Vand til Knæene, naar Søerne gik over Dækket.

Henad Kl. 2 var Gyda-Janssen klar over, at de var i langsom Drift ned langs Kysten: Lysene inde paa Land laa ikke i samme Retning som tidligere paa Aftenen, og det kunde ikke være, fordi enkelte Lys var slukket, for der var visse Holdepunkter og Fyret inde paa Havnemolen, der sagde ham det — og saa desuden et underligt Instinkt, som kun gamle Søfolk har.

Storbaaden blev gjort klar og svunget ud, klar til at sætte i Søen, og Kaptajnen gik ned i Kahytten for at hente Blussegrejserne. Da var det, mens han stod dernede og halede dem frem, at det var som Gulvet under ham rystede som i Jordskælv, og alting et Øjeblik sortnede for ham.

»Gyda« havde taget Grunden. Dens Køl huggede, som en kroget, gammel Ryg mod Madrasen, mod Sandbunden — det sidste Livtag mellem den gamle Kæmpe og det evigt stærke Hav var begyndt.

I et Spring var han oppe ad Trappen, og ti Sekunder efter lyste det første Nødblus ud i Natten. Folkene arbejdede med Forsagesens Mod og Kræfter, men i Lasten steg Vandet mere og mere. Blus lyste efter Blus, og Stormen stilledes ikke. Inde i Land saas Lys i flere og flere Ruder, ligeledes nede ved Havnen; men *det* vidste de om Bord, at det var haabløst for nogen at prøve at gaa ud i Baad derindefra, Braadsøer stod som Bjerge ind mod Kysten.

De derinde saa hjælpeløst til; i Mands Minde havde ingen set saa oprørt Sø dér paa Kysten.

Og det var en Julenat! Stakkels de derude!

Om Bord havde de forsøgt at sætte Storbaaden ud; den knustes mod Skibssiden. Og Hækjollen og Bagbordsbaad var begge gaaet tabt: den første var kængret i Søerne, den anden havde slidt sig løs af Fortøjningen agterude og var gaaet i Drift.

Folkene var udmattet gaaet fra Pumperne og havde samlet sig paa Ruftaget, hvor Blus paa Blus lyste og blev besvaret inde fra Land, men uden at bringe Hjælp. Kahytten var fuld af Vand.

Der sad de oppe paa Ruftaget, sammenkrøbne og hagede sig fast. Ingen af dem sagde noget, end ikke, naar Skuden huggede mod Grunden, saa det rystede fra For til Agter; de vidste, at holdt Skuden, til Stormen lagde sig, var Livet bjærget; men hvis ikke — saa gjaldt det om at gaa i Drift om muligt med en Bid Planke eller Rundholdt under sig, som man bedst kunde, og saa lade Vorherre om Resten. De havde taget Afsked med hverandre, »Gyda-Janssen« havde takket dem hver især og bedt dem tage det, der maatte komme, som Mænd. Kun Drengen, »lille La's« viste Tegn til Uro. Med smaa Klynk klemte han sig mod Kaptajnen og gemte sin Haand i hans.

»Jeg bliver hos Dem, Kaptajn, De skal være min Fa'r. Jeg tør ikke prøve det alene!«

Det var, som om Agterskibet mere og mere trykkedes ned af Søerne, og Stævnen løftedes; Traaden aad sig ind over Dækket og skyllede ved Ruffets Fod.

»Der maa være mere sikkert oppe paa Bakken,« raabte Kaptajnen gennem Stormen og søgte at vinde Fodfæste paa det hældende Dæk.

»Jeg bliver hos Dem, Kaptajn,« skreg La's og hagede sig fast ved ham, mens de arbejdede sig forud.

I det samme kom en Sø, som løftede »Gyda«s Stævn højt, efterfulgt af en Braadsø, der med et rystende Brag satte »Gyda« saa fast i Grunden, at Skrogat splintredes.

Alt var Kaos!

Sej og Master, Stænger, Rundholter og Rigging flød i eet med Stumperne af Skroget; Søen stod omkring dem som en skummende Heksekedel.

»Hold fast!« skreg Styrmand Kragh gennem Larmen og sansede ikke mere.

I mindre end et Sekund var hans Bevidsthed paa Vandring mod fjerne Egne, til Hjemmet hos hans Moder, til Øen hos Marie, hos hendes Søskende og hendes Moder, til Egne, han havde gæstet paa sine Rejser — og vendte saa tilbage til Stedet, hvor han var, og hvor han fandt sig selv hagede sig fast til Ruffets Tag og Folkene ved Siden af i samme Stilling.

En Sø løftede Ruffet, der var kommen klar af Skibet, og bar det i en slyngende Bue fra Vraget, der forsvandt under Bølgernes Væld.

Nærmere og nærmere drev de paa Ruffet mod Land, Søerne kastede dem indover. Nu var de ganske nær inde; i Mørket skimtede og hørte de Folk paa Stranden raabe og kalde, men hvergang de troede, Ruffet skulde tørne og staa fast, trak Suget dem udover igen.

Længere og længere ned langs Kysten drev de uden at turde vove Springet. Raabene inde fra Stranden skelnedes utydeligt i Orkanens Hülen og Brændingers øredøvende Brag; et Par Liner, som blev hevet ud til dem, havde nær revet et Par Mand med, uden at de dog fik fast Tag i dem. Nu vidste de, at hvis ikke de vilde risikere, at Ruffet kængrede med dem i Brændingen eller



gik til Søs igen, maatte de forsøge, vore Springet.

»Klar næste Gang vi tørner,« raabte Styrmand Kragh til de andre. De opfangede ikke Ordene, men nikkede blot som Svar.

»Spring!« lød det i samlet Raab inde fra Strandbredden, og i samme Nu, da en høj Sø løftede og bar dem indover, sprang de og faldt og vadede i Vand til Livet. Og mens Suget gik ud efter et Øjeblik mellem to Søer, ravede, kravlede og kastede de sig indefter, hvor Snese af Hænder rakes ud mod dem og halede dem ud af Søens Fangarme.

De blev alle reddede, undtagen Kaptajn Gyda-Janssen og Skibsdrengen Lauritz. Ingen havde set dem, siden de forsvandt i Mørket for at gaa forud til Bakken; ingen havde hørt, om de havde raabt, for Braadsøen var kommen over dem i samme Nu.

Hele Natten søgte og kaldte man langt Stranden.

Forgæves! Intet Svar uden Stormens hidsige Hvin og Brændingens uophørlige Buldren og Kog. Først henad Morgen, da det lysnede, lagde Stormen sig noget; den graa Dæmning lyste over »Gyda«s Grav, hvor kun en Rest af Sprydet og Bakken ragede op som et søndret Lig, en ribbet Rest af den gamle Skude.

Styrmand Kragh gik Ju. edags Middag langs Stranden og spejdede efter sin Kaptajn og Drengen. Af og til dukkede noget frem i Vandskorpen, det kunde ligne et Hovede eller en Hue, men hver Gang viste det sig at være en Stump Vragods.

En Kvinde kom ned med ham fra Byens yderste Huse. Han ænsede hende ikke, før hun var tæt henne ved ham, da saa han, at det var Marie, og vidste, før hun aabnede sin Mund, at hun var rejst hjemme fra om Morgenen for at møde ham. Og først da hun hulkende laa ved hans



Bryst, var det, hun kunde faa sagt, de Ord, han ikke forstod, men gættede sig til. Og i Tankerne saa han, mens han trykkede hende varsomt ind til sig og strøg hende over de vaade Kinder, Hjemmede dernede paa Øen, Juleaften, Børnene samlede om Bordet og Moderen, der fik Telegrammet og stille bøjede Hovedet, mens hun hviskede til dem.

»Gud ske Lov, Børn! Saa er da Fatter ogsaa denne Gang kommen vel i Havn!»

## Oldtidsfundene i Mexiko.

Eventyret om Menneskehedens Mergenåde forstummer aldrig. Medens Videnskaben efter det store Genembrud ved de store Opdagelser i Mesopotamien er gaaet fra Sejr til Sejr, fornylig i Ægypten og senest i Arabien, hvorfra vistnok de største Sensationer vedr. Jødefolkets Oprindelse og Biblens første Beretninger kan ventes, saa kommer nu Meddelelserne fra Mexiko om store Pyramide- og Stenøjsfund. Disse Fund, der særlig har taget Fart ved de store Udgravninger, som

finder Sted for Oliekompagnierne, har aabenbaret Oldtidslevninger, der i høj Grad minder om tilsvarende i Ægypten, og ganske naturligt dukker da Spørgsmaalet op: Hvilken Forbindelse er der mellem Pyramiderne i Ægypten og i Mexiko? Og atter melder Spørgsmaalet om det sunkne Atlantis sig. Har der mellem Afrika og Mexiko bestaaet en Landryg eller Landstrækning, og er det det sunkne Atlantis?

Hosstaaende Eilleder forestiller henholdsvis et Soluhr, en Gud, en Præst og en Stenkiste. Alle Dele befinder sig i Museet i Mexiko.







Spændende Søfortælling  
fra Clippernes Dage.

**T**OM PETERS Forfædre havde været Dybdvandsej- lere gennem flere Generationer. Enhver kendte Tom Peters Far, Kaptajnen paa »Hawker«, og alle holdt af ham; han var en meget kraftig bygget Mand med et hastigt Sind, rigtig af den Slags Folk, som gaar let gennem Livet. Han var ikke hidsig, og dog havde han et hedt og stærkt Temperament. Hans Udseende kunde være alvorligt nok, for hans Øjenbryn groede sammen over Næsen og gav ham et Udtryk af Alvor og Beslutsomhed.

Tom Peter havde et Par Svigerinder, og de hadede ham af ganske Hjerter, for det første fordi han var stukket af med deres yngste Søster, og for det andet fordi han, der var et stort og kraftigt, fuldbløds Mandfolk, selv i Nærværelse af Damer af og til kunde lade falde en eller anden ramsaltet Bemærkning. Og hvad der ærgrede dem var, at han ikke behandlede dem med den Respekt, de selv syntes at kunne paaregne. Efter at deres yngste Søster var død til Søs, hvor hendes Baby var født, voksede deres Uvilje mod ham endnu mere. Endskønt han kendte deres Tanker om ham, undlod han dog alligevel ikke at aflægge dem en Visit, hver Gang hans Skib var i Havn. Og det gjorde han ganske uvilkaarligt af Hensyn til det Baand, der knyttede ham sammen med den Kvinde, han havde elsket.

Ea hans lille Dreng nu var henved fire Aar, var han oppe hos dem for at sige Farvel Dagen før, han sejlede. Drengen knejsede stolt paa hans Skulder, da han stod der i Døbaabningen og ønskede dem sit Levvel. Saa sagde den ældste Søster pludselig:

»Vi synes begge to, Tom, at du skulde lade lille Tom blive hos os.« For de syntes, at det var en Forbrydelse at tage den lille Fyr med til Søs, og det navde de forresten sagt mere end en Gang til ham.

Store Tom saa op paa Drengen, der sad paa hans Skulder og sagde saa:

## Rorsmand, Krible Krable

»Hvad Knæg, vil de lave Krible-Krable ud af dig?« Men hverken Drengen eller Kvinderne forstod, hvad han mente.

Store Tom Peter gik med »Hawker« til Søs og sejlede den, som han plejede at gøre, med andre Ord: som en Djævel. Han drev den ud til Kina og drev den hjem igen og sloges hele Vejen med andre Clippere. Som saa mange andre af den Tids Skippere drev han ved en eller anden Lejlighed sit Skib saa haardt, at han maatte betale for det. Thi ikke mere end en Dags Rejse fra den hjemlige Havn løb den i Kanalen en taaget Morgenstund ind paa Kysten og hang saa der med Boven højt oppe mellem Rocs og Grus og med Agterskibet under Vand.

Den sidste som kom til at forlade Skibet, var Kaptajnens lille Søn. Men medens de sad deroppe i Mærset, og han signalerede til Redningsmandskabet om at hale Kurven med Drengen i Land, havde han haft nogle skæbnesvære Minutter sammen med det rædselsslagne Barn. Hundrede Fod under dem dundrede Brændingen og kogte i hvide Skumflager mellem grønne Pletter. Skummet stod i Kaskader op om Redningslinen pisket af Stød af Sydvest-Stormen. Forgæves havde Faderen prøvet paa at raabe til ham og trøste ham — Stormen overdøvede alt. Nu hang Drengen i Kurven og gled mod Land og Faderen vinkede til dem om at skynde sig. I dette Øjeblik var han, Faderen, ene Mand ombord.

Han fulgte opmærksomt Redningsmandskabets Arbejde for at løse Drengen frøst i Land og saa Drengen reddet paa den sikre Klippekant, da en Sø bragte Skibet til at skælve i alle dets Flager for derefter at splintres mod Stengrunden. Nogle Sekunder senere var lille Tom ikke alene moderløs men ogsaa uden Fader. Skroget af det forliste Skib tog Tidevandet straks efter.

Lille Tom ankom til sine Tanters Hjem i det samme Tøj, som han havde baaret, da han forlod »Hawker«. Det vil sige et Sæt groft Sejldugstøj, syet specielt til ham af Sejlmagerens kluntede men sikre Fingre. Ved hans lille Læderbælte med Messingspænde hang der en rigtig Sømandskniv i Skede, og den var hans store Skat. Den saa frygtindgydende og blodtørstig ud, som den hang der og dinglede paa den lille stumpe Figur.

Forskrækkede over Barnets Udseende klædte Kvinderne ham fæ, i hvad de nu syntes kunde passe bedre. Kniven og Bæltet blev gemt væk. Endnu halvt forvildet over Skrækker ved Skibets Forlis, lagde han kun meget lidt Mærke til, hvad der gik for sig rundt omkring ham og spurgte ustandselig efter sin Far ligesom han sludrede løs om Clippere, om Sejlmageren og Tømmermanden, og naar Tante Dolly, den ældste af Tanterne, søgte at omfavne ham, langede han en lille Knytneve ud og raabte: »Hvor er Mayoa?« Sorte Mayoa havde været Kok paa »Hawker«, en broncefarvet Hollænder fra Java, og i hans Kabys havde Drengen altid været en velkommen og uforknyt Besøgende. Tanterne stræbte af al Magt at adspredde ham, blandt andet med Dukker, deres egne gamle Dukker fra Barndomstiden saa langt tilbage, blev hentet frem fra Skuffer og Skabe. Han bare kastede Dukkerne til Side, for hans Legetøj havde været et gammelt udrangeret Skibs-Rat,



forskellige splejsede Ender og Mergelspir, Rebstumper knyttet i sjældne Knuder, og saa forøvrigt alle de mærkværdige Ting, som Søfolk samler sammen fra Alverdens Kanter. De stakkels Kvinder forsøgte forgæves at mildne hans Sind og vinde hans Fortrolighed. Men Tom, som var vandt til at lege med den grinagtige Abe, som plejede at holde til oppe paa »Hawker«s Bak, han stirrede med et Barns forundrede Ubehjælpssomhed paa de dovnede og overfede Katte, som de bragte ham, og i Stedet for Kælenavn til Kattene raabte han paa Clippere og Sejl og jamrede i Længsel efter den hollandske Kok. Han afslog enhver Art af Komfort og drømte hver eneste Nat om Redningslinen fra »Hawker«s Mast. Og naar han saa i Drømme, forskrækket over det kogende Hav neden under Salingen, vaagnede i Angst, raabte han paa sin Far og »Hawker«s Besætning.

Drømmene svandt langsomt og blev mindre uhyggelige, Tanterne prøvede forgæves paa at interessere dette Barn, som havde set Flokke af vilde Papegøjer gyngende i Urskovene paa forskellige Steder af Jordkloden, deres Urtepotter og Planter interesserede ham ikke.

Saa en Dag, da han var alene rundt paa Strejftogt, fandt han sit Bælte og Skedekniven og sit gamle faldmede Sejldugstøj. Tom var ikke sen til at ryge i den gamle Krigsmaling, men Tante Dolly bare skældte ham ud og rev Tøjet af ham igen. Saa kom det ubændige Raseri op i ham igen. Han stormede af Sted og raabte i Vrede paa Sorte Mayo, paa Sejlmageren og »Hawker«s Tømmermand. Da han saa havde faaet raset ud, faldt han sammen i Hulken og var atter rolig.

»Jamen vi holder jo af dig, lille Tom,« sagde Tante Dolly alvorligt, »og vi vil kun passe paa dig,« og saa kyssede hun ham, medens han lod ganske uberørt af hendes Venlighed.

Den Nat stjal han sig ud af Huset og ind i Haven. Stormen sang i de høje Trætoppe, Regnen faldt i stridende Strømme, og den friske Luft slog ham i al sin Vælde, saa han, før han anede det, sank snøftende sammen under et Æbletræ og sov de Retfærdiges Søvn. I mange Dage derefter maatte de pleje ham som en Baby, medens Doktoren kom paa Besøg hver eneste Dag.

Da han endelig blev rask og kom op, spurgte han ikke mere efter alle dem, der havde opfyldt hans Sind, før Sygdommen kom. »Hawker« og hans Far, Sorte Mayo, Sejl og Skibe, alt syntes glemt.

I al Hemmelighed brændte de hans Sejldugsdragt og kastede det messingbeslaaede Bælte og Skedekniven bort. Som Aarene gik, levede han nærmest som et Barn, der aldrig har haft nogen Barndom og aldrig nogen Erindring at se tilbage til, heller aldrig tale han mere om de Ting eller de Folk, han havde kendt.

Da han var 12 Aar, blev han borte en hel Dag for dem. Han havde endnu aldrig været til at formaa til at tage en Bog i Haanden, og i den Anledning begyndte Søstrene saa smaat at tale om Skolen og mente, at Archibald's Skole, som laa et halvt Hundrede Miles derfra tæt ved Kysten maatte passe for ham.

»Men hvis vi nu lader ham gaa til Archibald's Skole, vil det saa være klogt af os?«

»Aah pytt!« svarede den ældste, »han har glemt alting om Søen.«

Og saaledes gik det til, at han blev sendt til Archibald's Skole og levede der som enhver af de andre.

Sommeren kom, og alle Drengene fra Archibald's Skole skulde til at gaa i Vandet. Saa lærte han at svømme, og da han var hurtigere i Vandet end nogen anden og kunde dykke bedre, næsten kravle langs Havbunden, døbtte de ham »Krabben«. Naar de andre dykkede gennem Brændingen, der rullede indad mod Kysten, saa var han altid den, der dykkede dybest. Og naar han endelig kom om, glinsende af Havvand og spillende Solskin, saa var han den, der raabte og lo højest af dem alle. Og hændte det af og til, at de saa et Skib langt ude sejle forbi, saa stod han stille imellem dem, tavs og drømmende med sine store klare Øjne heftet mod Horisonten og med et længselsfuldt Drag over sit Ansigt.

Han var 18 Aar gammel, da han kom ud af Skolen. Ingen savnede ham, og han savnede intet udover Havet. Han var nu 6 Fod og 2 Tommer høj paa bare Fødder, slank og dog kraftigt bygget. Endskønt han tilsyneladende ikke var særlig muskuløs, havde han over sig en afbaanceret Lethed og Adræthed, noget lignende som man kunde tænke sig hos den, der staar i en lukket Have paa Spring udefter i Længsel efter at vide, hvad der ligger bagved den lukkede Mur. En Lok af hans Haar faldt forover og laa der akkurat som paa de store Trækheste, og Øjnene var lige saa sorte som hans Haar.

»Nu er du en Mand,« sagde Tante Dolly, da han var vendt hjem, medens han sad der tankefuld og stirrede op i Træerne i den indhegnede Have. Hun havde allerede sine Planer med ham. Der var noget om en lille By 3 Miles borte:

»Jeg har talt om dig til vor Sparekassedirektør,« sagde hun, »og de vil meget gerne lade dig begynde der.«

Han vendte sit Ansigt fra de stormomsuste Træer og saa paa hende med et aandsfraværende Blik, der saa langt længre ud, og medens hun opmærksomt studerede hans Ansigt, sagde han stille:

»Jeg vil gaa til Søs.«

»Banken vilde ellers være en udmærket Fremtid for dig,« tilføjede hun. »Du vilde meget snart stige.«

Hun vilde have sagt mere, men som han sad der med sammentrukne Øjenbryn, saa hun for sig »Hawker«s Kaptajn og blev bange for ham.

»Jeg vil gaa til Søs,« sagde han.

Saa græd Tante Dolly.

Han rejste sig og kyssede begge sine Tanter, og gik saa sin Vej.

Om det brusende Hav, han havde pløjet som Dreng, erindrede han nu intet mere. Der var en mærkelig Tomhed, et Hful, i hvilket hans Barndomsaar var forsyndet eller bortgemt. Helle ikke om Faderen erindrede han noget, ej heller om sin Skræk, da han sad i den taarnhøje Mast over Brændingen, hvor Bølgerne fraadede af Sted, intet.

Da Toget havde bragt ham til Liverpool, og han kom ud paa Perronen, følte han sig straks mærkelig betaget og samtidig interesseret, og alligevel ligesom lidt ængstelig for den travle Mængde. Da han senere kom ud i Gadernes Vrimmel, blev han ligesom ængstelig for Folk. De syntes ham saa paatrængende og familiære, og de havde saa travlt og saa saa fri og utvungne ud, som om det hele var ingen Verdens Ting.





De stakkels Kvinder forsøgte forgæves at vinde hans Fortrolighed.

Da han gik over »Chinaman«s Landgang, for at gaa ind til det, som skulde være hans første og sidste Fejse med den, havde han sin Skibskiste nok saa let balancerende paa sin Skulder. Den »gamle«, Hasser, som sjælden tog Notits af Folk, lagde Mærke til hans Kraftbalance og vendte sig mod sin Førstestyrmand, der stod ved Siden af ham oppe paa »Chinaman«s Poop.

»Hvem er den Fyr der, Styrmand?« spurgte han.

»Det maa være den nye Lærling Capt'en.« svarede Styrmanden, og med det Svar var han gledet ud af Hasser's Bevidsthed.

Gamle Hasser's Skib, »Chinaman« var baade hans Stolthed og hans Sorg. — Hvad enten det nu skyldtes en i al Evighed forkert Beregning af Skrogets Form eller Rorets Størrelse, saa kunde Skibet kun styres af den Slags Søfolk, der har Kæmpekræfter i Armene, og som gik til det med en hellig Begejstring. Den var kendt som »en Djævel at styre«.

Da den nye og mærkelige Lærling gik over Landgangen, var »Chinaman« netop klar til at seje om en Time.

Hasser var i daarligt Humør, for han havde i et letsindigt Øjeblik mod sin Vilje ladet sig ophilse til at indgaa et Væddemaal med en 5—6 yngre Kapitajner og maatte sætte 100 Pund ind paa, at han nok skulde løbe til Melbourn med »Chinaman« hurtigere end »Albatros«, et Skib, som netop var kommen fra Kalifornia Farten og over i Australia Farten. Og Hasser saa

for sit indre Øje Modstanderen, Kaptajn Percy, en kraftig og paagaende Karl, der nok skulde vide at følge ham fra Havnehoved til Havnehoved.

Medens Styrmanden gjorde Fortøjningerne los, travece Hasser frem og tilbage oppe paa Poopen med Blikket stift vendt over mod »Albatros«, som laa en Skibslængde længere agter ude, og netop nu ogsaa var i Færd med at lade Fortøjningerne gaa. — Slæbedampere haledede de to Skibe et godt Stykke til Søs, saadan omkring Skerries Light, hvor Fortøjningerne blev givet op, og nu laa »Chinaman« nogle faa Skibslængder foran »Albatros«.

Søfolkene var alle mødt mere eller mindre anløbne med den sidste Hilsen fra Land, som en svag Romdunst hængende omkring sig. Men et Skibsdæk har en forunderlig Virkning, og de var derfor ikke mere uklare, end at de meget hurtigt mærkede paa ham, at han var første Gang om Børd i saadan en Skude. Derfor maatte han høre mange drøje Ord og blev gjort til Grin, hvad der dog ikke paa nogen Maade generede ham. Han vidste at en Dag vilde han alligevel være Kaptajn, og de vilde blive ved med at være det, de var: plain foremast sailors. Og han hev og haledede i Reo og Ender med et tilfreds og lykkeligt Glimt i Øjnene.

»Albatros« havde nu lagt sin Kurs om og sejlede langsomt frem agter ude. Det var tydeligt, at en fast Haand havde Greb her. At »Albatros«s Mandskab ogsaa havde været godt anløbne, betød ikke Spor, for ligesaa vel



som saadan en let anløben Matros kan gaa til Vejrs i den værste Brandstorm og bide sig fast hvarsemligst, paa samme Maade kan en hvilken somhelst anløben Sømand styre et Skib, der er let at styre. Det er lige saa naturligt og lige til, for det har altid været saadan til Søs. Men saa var til Gengæld ogsaa det modsatte Tilfældet med »Chinaman«. Der kunde det ikke hjælpe, at der var Sprit i Kompasset.

Og gamle Hasser bandede, saa hele Poopen rystede ved det, medens han stod der ved Sider af den svajende Rorsmand. Saa krøb »Albatros« langsomt op paa Siden af dem, og »Chinaman« giredede. Det var ingen snuk Kølvandlinie, den efterlod sig agter ude.

Enhver ved, at den bedste Mand ved Rattet endnu bedre end en rigtig gammel Ulk, det er Nybegynderen, som ikke har Spor Begreb om Sejlads, for han styrer nervøst og omhyggeligt og nøjagtigt, hvor andre for hvem det hele er en dagligdags Ting, og som derfor glørd rundt til alle Verdenshjørner, hvor de tager overlegent paa det, der tager tværtimod Nybegynderen fast og omhyggeligt. Hasser, der nu var blevet gal i Hovedet paa Rorsmanden, fik pludselig Øje paa Lærlingen, der laa oppe paa en Topsejlsraa og bakseede med Grejerne, hvorfor han skyndte sig hen til Forkarten og gav et Stød i Fløjten.

»Send den Fyr ned til Roret,« sagde han da 1. Styrmand kom til.

Og lidt efter fik saa Skibsasspiranten »Chinaman« Ror, medens Hasser stod hos og saa til.

Vinden, der kom fra Nord-Vest, stod ind fra Læringen, og som bekendt er alle Skibe sværest at styre med Vinden fra den Kant.

Medens Hasser mumlede sine Ordre, lærte Skibslærlingen at styre »Chinaman«, som nu løb støt for Vinden, kunde holde »Albatros« Stangen.

Klokken var nu henad fire og det var en bierde kald Vintereftermiddag med høj, graa Sø under drivende tunge Nord-Vest Skyer. Efter et Kvarters Tids haardt Arbejde begyndte Rorsmandens Arme at mærke. »Chinaman« sloges med ham, og skønt hans Arme var stærke, var Styring dog noget nyt og uvant for Musklerne. Medens gamle Hasser gik over mod Forkanten af Poopen for at se efter Sejlføringen bed Tom Tænderne sammen i fordoblet Energi og rynnede Panden i Alver, saa Øjenbrynene næsten mødtes. Vinden tog til og gik tværs igennem ham, syntes han. Og nede under langs Skibssiderne rejste Søen sig mere og mere. Nu følte han, havde han fundet det, han søgte og havde længtes efter. Han smilede og i Tankerne kærtegnede han »Chinaman« og talte til den som til et Barn.

Nede paa Dækket nikkede de gamle Ulke til hverandre, det var begyndt at klare mere og mere op i deres mere eller mindre omtaaede Hjerner.

»Den skær godt denne her; hun er let at styre, naar saadan en Hvalp kan gøre det.«

Klokken kunde være henad 6. og begge Skibe laa under fuld Pres af alle Sejl i kørt Afstand, da en ny Mand kom til Roret for at afløse Skibslærlingen, som nu havde staaet der støt i to Timer.

»Skrub forud med dig!« snærrøde gamle Hasser, og da Matrosen forbavset over den Besked blev staaende. 2 Timer ved Roret var jo ellers et haardt Job, saa vendte Hasser sig om mod Skibslærlingen og spurgte:

»Ka' du klare den lidt endnu?«

Den store kraftige Skibslærling svarede ikke. Med Ansigtet stift hæftet mod Kompasskiven bare nikkede han, medens Læberne var tæt sammenbidte.

»Albatros« var nu sakket mere end en hel Skibslængde agter ud.

Da første Styrmand kom op paa Poopen noget efter, sagde gamle »Hasser«:

»Han er født Sømand ham dér, forstaar De, Styrmand.«

Men Styrmanden, som godt vidste, at ingen styrer bedre end den, der første Gang stillede til Rors, svarede ikke. Og han havde heller ikke særlig Grund til at være glad ved en hurtig Rejse til Melbourne, for han havde taget al Hyren i Forskud og var kun glad, jo længere det varede.

For Skibslærlingen var denne Rortørn en Tortur. Han følte det, som om hans Skuldre skulde rives fra Kroppen, og som om hver eneste Ribben var løsnet og sad dér og gnavede.

Men paa anden Styrmands Spørgsmaal om, hvor længe det gamle Fjols til Skipper havde tænkt paa at lade den Grønskølling passe Roret, svarede 1ste Styrmand ikke, men trak ligegyldigt paa Skuldrene.

Tom blev staaende paa sin Rortørn i samfulde 4 Timer og holdt »Chinaman« støt i ret Kurs, indtil den skyhængte Sol sank under Horisonten, og Fuldmaanen lidt efter lidt med sit slørede Lys trængte gennem de skiftende Aabninger i Skyerne. Da han forlod Roret ved otte Glas, var det med Besvær, at han krævede forover fremefter og med slappe og følelsesløse Skuldre. Aldrig havde nogen set ham saaledes før, men Skibe ligner hinanden i den Retning.

Han vaklede ned i Køjen og kastede sig dér i sin lille Kahyt uden at klæde sig om. Han nød kun en forjaget lille Bid Brød og faldt saa i Søvn. Men oppe paa Broen svor og bandede gamle »Hasser« over den Mand, som nu stod til Rors, og som styrede helt Pokker i Vold, saa »Albatros« langsomt begyndte at arbejde sig op. Man saa tydeligt dens grønne og røde Sidelanterner som to gloende, onde Øjne agterude.

Ved Midnatstid laa begge Skibe igen paa Linje, og da der blev slaaet Glas, og Klokketonen var forstummet, skar gamle »Hassers« Stemme igennem Mørket:

»Styrmand, send den unge Fyr op til Roret igen!«

Styrmanden kaldte paa Tom, men fik ikke noget Svar.

»Hvor Fa'en blir den Mand af?« hørte han nogle af Folkene grinende spørge. Anden Styrmand fandt ham sovende. Skibsklokkens Lyd havde ikke generet ham, og den Matros, som skulde have kaldt paa ham, havde glemt at lade ham tørne til.

»Skrub ud med Dem«, sagde anden Styrmand, »og se og kom op til Rors.«

Anden Styrmand sendte ham et haanligt Grin — saadan en Spejls, der var sendt til Søs og nu skulde ud at prøve »Hasser« og hans »Chinaman«.

Søen kastede salte Kys paa hans Kind, da han endnu halvt i Drømme, krøb op af Lejderen til Poopen, og de gamle Ulke grinede paa deres Vej forud efter Afløsningen. Den Mand, som skulde have haft Rortørn, var ikke ked af at kunne sidde sammen med sine Kammerater ude i Lukafet. Men alligvel rystede de tvivlende paa Hovedet:



»Den gamle er tosset; den Springfyr kan da ikke styre altid.«

Da han tog Roret, laa »Albatros« et godt Stykke forude. Gennem hele sin Krop havde han Følelse som af Bly, der tyngede, og Hamre, der slog. Gamle »Hasser« nærmede sig ham og spurgte:

»Før du dér, har du nogensinde styret før?«

»Nej, Kaptajn,« svarede han.

Han havde straks følt ligesom en vis Hergivenhed mod gamle »Hasser«, denne lille, bredskuldrede Mand. Hvis staalhaarde Stemme slet ikke lød saa uvenlig. Og en skønne Dag vilde han jo selv være Kaptajn paa sit Skib ligesom Kaptajn »Hasser«.

Det var alt, hvad han tænkte om den Ting; jo, saa det ene, at han allerede nu elskede »Chinaman«, paa hvis Dæk han nu traadte fast og sikkert. »Hasser« blev staaende ved hans Side.

»Støttig ved Roret, Dreng; pas paa hende,« sagde den gamle, og et Par Minutter efter tilføjede han: »Ka' du holde den Stangen hele Vagten igennem, tror du? Jeg mener alle fire Timer.«

»Jeg skal prøve paa det, Kaptajn,« svarede han.

For Øjeblikket var Vinden sprunget om til Vest, saa at »Chinaman«, der laa dybt i Søen, holdt sin Kurs lidt lettere. Medens »Hasser« gik smaasnakkende frem og tilbage paa Poopen, blev efterhaanden Lysene øvre fra »Albatros« svagere og svagere og gled langsomt bort agterover.

Medens Folkene under den første Del af hans Hundevagt havde smaagrinet af ham, saa havde Piben nu en anden Lyd, da de kom paa Dækket ved Morgenvagten, og saa lød det:

»Hva' er Mening, hvis ham, Hvalpen deroppe, ska' staa til Rors ogsaa om Dagen, saa ka' den gamle beholde ham; vi ska' ikke afløse.«

At staa til Rors om Natten er, specielt i fint Vejr, noget af det værste, Dybvandsmatrosen kan komme til. Han vilde simpelthen staa og falde i Søvn nede i Læ af Kompashuset. Men om Dagen ka' han godt lide at staa til Rors; saa er det et fint Job, for saa slipper han for det mere modbydelige Arbejde paa Dækket, naar det gaar løs med Hclystone og det, som værre er, naar de skal til Vejrs og ligge og rakke der paa Ræerne i beskidt Vejr.

»Den Gamle ødelægger ham,« mumlede de.

Da Tom Kl. 4 om Morgenen efter Hundevagten vaklede bort fra sin Rortørn, var han stiv som en Istap i alle Lemmer og vadede rundt som i Drømme. Han følte ikke Smertes, men til Gengæld er usigelig Træthed. Siden Solnedgang havde han kun faaet fire Timers Søvn — nu glædede han sig til fire mere. Heller ikke denne Gang gav han sig Tid til at kæde sig af, men gik paa Hovedet i Køjen uden saa meget som den mindste Bid Føde.

Næste Gang, han tørnede til, tog han sig et orcentligt Foder Grød med en skoldende Kop Kaffe til, ligesom han fik vredet Lemmerne lidt igang igen. Det var haard Kuling. Agterude rejste Søerne sig som sorte Mure, og Skyerne drev tungt og lavt ligesom henover »Chinaman«s Mastetoppe. Grønt skummende Vand med hvid Fraade strømmede som en kogende Flød langs Skibssiden, og det knirkede og knagede overalt i Riggeren, saaledes som gamle »Hasser« drev Skuden frem.

Da der blev slaaet Glas, og han kom paa Dækket, saa han Første-Styrmænd manøvrere sammen men nogle af Vagtes Mandskab.

De var i Færd med at give Sejl op, men Sejldugen, der var vaad af Bygerne, vilde ikke ned og klaskede fast mod Masten.

»Op med dig, Kammerat, og tag et Nap med! Hurtig! Vi maa ha' det Sejl fast!« kommanderede Styrmænd og Tom gik til Vejrs i Riggeren paa Vej op mod Kammeraterne med Styrmænd i Hælene paa sig. Nede fra Poopen sendte gamle Hasser lange Blikke op efter dem. Vinden skagede ustandseligt, og »Chinaman« rullede fæit. Endnu et hundrede Fod til Vejrs buldrede det blaffende Sejl, og dybt nede under ham fraadede Søen i grønt og hvidt. Alt dette var nyt og uprøvet for ham. Riggeren, han holdt sig fast i, snurrede under hans Hænders Tag, og selve »Chinaman« syntes at springe i Søen. En pludselig Skrækfølelse kom op i ham — og slog Vejret fra ham. Han følte alting svimle for Øjet, Mast, Tovværk og det gyngende Hav nede under gik i et for ham. Det var, som om han paa engang var en anden, der greb ved Siden af, hvor hans egne Hænder greb, — som om han selv var denne anden og saa det samme Syn fra et andet Stade, og derfor ikke fik Fæste og Balance!

Langsomt gik det opefter, mens han klamrede sig til Vantet. Oven over ham hørte han en af Matroserne skrupgræse. Atter svimlede det for ham, men langsomt gik det opefter; højt oppe over hans Hoved hørte han gennem Stormens Larmen Spottegloser, der faldt som tunge Regndryp ned over med Favnebrændes Vægt. Han nærmede til Fyelling-Vartet tredsindstyve Fod over Dækket, men saa nægtede Foden at følge længere, og Hænderne skælvede. Han følte sig besjælet af et eneste brændende Ønske, nemlig at kaste sig paa Hovedet i Havet, det fraadende, hvislende Hav, som havede sig som gyngende Bjerge op mod ham, naar Skibet tog en Overhæng. Og havde ikke Styrmænd faaet fat i hans Fod, der allerede var ved at miste Fæstet og gled ud efter, saa havde han mistet Balancen og var styrtet ned.

»Gaa ned,« sagde Styrmænd. »Kom ned, inden du gaar paa Hovedet og smadrer dig i Stykker paa Dækket!«

Endnu et Øjeblik blev han hængende, hvor han var, og prøvede paa at gaa videre. Saa opgav han det, medens et Hyl af Spottegloser dalede ned over ham oppe fra, baade fra Folkene og Styrmænd. Som et saaret Dyr begav han sig nede efter; han følte, at Søens Verden fra nu af vilde være lukket for ham, thi Arbejdet i Riggeren vilde altid være en Skræk for ham.

Da han satte Foden paa Dækket, kaldte gamle Hasser ham hen til sig.

»Tag Roret,« kommanderede han kort.

Og Tom gik til Roret uden et Kny. Matrosen, som gik fra Roret, snurrede noget, der lød som »Krible Krabbe« efter ham, og Tom krympede sig under den andens Foragt. Men da Hasser kom over til ham og sagde sit »Pas godt paa Skuden,« saa følte han alligevel, at han elskede gamle Hasser og »Chinaman« med.

Netop da kom Styrmænd op paa Poopen, og Tom hørte Hasser sige til ham:

»Gaa langsomt frem med den unge Mand! Lidt efter lidt vil han vænne sig til det.

Det var, som om de Ord varmede helt ned i Brystet



paa Tom, »Krible Krabbe«, som Matrosen havde døbt ham, og han knugede Hænderne omkring Rattet i ubændig Kraft. Og det var, som om hans Kræfter forplantede sig gennem Roret til den gamle Skude — »Chinaman« bogstavelig talt fløj over Bøjerne.

Men Tom vænnede sig ikke til det. Hver Gang Styrmanden sendte ham til Vejrs, var det, som om en Taa-gled for hans Øjne, mens Arme og Ben kom til at skælve. Mandskabet grinte ham ud, men senere slog Grinet over til Had, og det kom simpeltthen af, at Styrmanden sendte ham til Rørs hver Gang, der skulde bjerges Sejl, og saa maatte en anden til Vejrs.

Den første Uge til Søs maatte han styre paa hver Vagt og som Regel fire Timer i ét Træk. Førlængst var »Albatros« sakket agterud under Horisonten mod Nord.

Toms Arme var bleven endnu kraftigere, og hans store Brystkasse havde vundet i Vidde og Stykke. Men Styrmanden betragtede ham som en livløs Stump Reb eller Rorpind og ignorerede ham for Resten.

Efterhaanden som Vejret Syd paa blev mildere, og enhver kunde styre »Chinaman«, havde han nu kun Rortørn som den øvrige Del af Besætningen, men som Straf for Svimmelheden satte Styrmanden ham til det værste Svinearbejde med at skrubbe og skure. Det blev hans Job at banke Rust af Ankerkædens Led og gøre rent i Svinestien og Høsehuset forude under Bakken. Men ingen Sømand med Respekt for sig selv tog Notits af ham, naar de gik forbi. Han var fra nu af kun en »Krible Krabbe« — aldeles uskikket til Søen — og uværdig!

Og paa de lune Aftener, hvor Maanen kastede Sølvskær over Havet, og Delfinerne legede for Boven, medens Kaskader af fosforglitrende Skum dansede Elverdans om Skibets Stævn — paa saadanne stemningsfyldte Aftener, hvor Folkene laa oppe paa Bakken i gemtligt Lag, mens Chantier og Step vekslede med Harmonika og Hjemlandets Sange, sad han alene og uglest i sit Kammer og talte Timerne, til han atter skulde staa til Rørs paa »Chinaman«. I de lange Vagter var de Tanker, han lønligt sendte »Chinaman«, hans eneste Underholdning.

Og nu var det endda kommen dertil, at gamle Hasser ignorerede ham ligesom alle de andre.

Ofte stjal han sig om Natten, naar det var mørkt, op i Rigningen og prøvede paa denne Maade at blive sin Svimmelhed kvit, men altid vendte han tilbage, skælvende over hele Kroppen. Af og til prøvede ogsaa Styrmanden om Dagen at sende ham til Vejrs, men hver Gang endte det med et »Kom ned igen, inden du falder ned og spoler Dækket for os!«

Og som Tilgift spurgte Styrmanden ham saa engang imellem:

»Hvorfor Pokker er du gaaet til Søs!«

Henved seks Uger gik paa den Maade, og da man var klar over, at han ejede Kæmpekræfter, satte man ham til alt det haardeste Arbejde, hvor han gjorde Gavn for to uden at blive træt. Imedens stod de andre og grinede og stak Hovederne sammen:

»Vil du bare se ham »Krible Krable« dér, han kan den Odder!«

Men naar de saa blev trætte af at drille ham og prøvede paa at blive gode Venner med ham, — ja, da havde stakkels Tom allerede faaet saa mange Hug i sin

Sjæl, saa bittert et Hjerte, at han helst undgik dem, og dermed var hans Skæbne beseglet.

»Hva' Fa'en! Du skulde jo ha' været Koksmat eller Opvasker,« sa'e en Matros en Dag. Og rød i Hovedet af Raseri og Føragt over Udsigten til et saadant Job verdte han sig bort fra Manden.

Hans Hænder var nu store og rubbede, med revet og furet Skind. Han selv var den højeste og kraftigste af hele Skibets Besætning og var dog ikke Kammerat med nogen af dem. Naar alt Svinearbejdet paa Dækket var gjort, og de Helbefarne laa oppe i Riggen og splejsede og syede, maatte han gaa tilhaande hos den kinesiske Kok eller den finske Tømmermand, ligesom Svinestien og Høsehusets Renholdelse stadig blev lagt over paa ham.

Med velbehagelig Gysen modtog han Kokkens radbrækkende pidgin Engelsk og lyttede til den milde Klang i Tømmermandens Accent. Svin og Høns anerkendte ham som Venner og hilste ham, naar han nærmede sig, med veltillfreds Grynten eller Kaglen.

Nede paa de nogle og fyrretyve Grader sydlig kom der Liv i Kludene igen. En skønne Morgen saaes en lille hvid Klat agterude i Horisonten, og gamle Hasser udrød: »Der har vi »Albatros«. Hun har halet ind paa os. Naa, hun gaar osse bedst for en laber Kuling. Men nu faar vi osse snart Vind selv!«

Netop samme Nat, som »Krible Krable« var gaaet til Køjs blæste det op. Agterude duvede den grønne og røde Lanterne ombord paa »Albatros« og var nu ganske nær. En Storm fra Vest var i Anmarsch, og Hasser gav sin Ordre:

»Sæt Lærlingen til Rørs og tag Topsejlene, Styrmand!«

Det var en drøj Ed, som undslap den Mand, Krible Krable afløste ved Roret, for Matrosen vidste, at nu skulde han op og rakke med at bjerge Sejl. Og det var drøje Eder, der udsyngedes af Folkene oppe paa Bramsejlræerne, naar Neglene skulde sættes i, og alle Forbandelserne gjaldt Krible Krable.

Han stod til Rørs Resten af Natten, mens deroppe i Mørket de andre havde et haardt Job fra Raanok til Raanok. Og da Dagen lysnede, slog Ondskaben ud i lys Lue. Flere talte om at gaa agterud og snakke med den Gamle, men da dennes Kæbetøj var kendt i vide Kredse, var der ingen, som rigtigt havde Mod til at lægge for.

Fra Daggry til ud paa Eftermiddagen fik Krible Krable Lov til at sove, men saa blev han sendt til Rørs igen, for det saa ud, som om »Albatros« paa en eller anden mystisk Maade var ved at løbe dem op, medens »Chinaman« laa og girede haardt med Rattet i Hænderne paa en krasbørsig udseende Matros. Den Gamle holdt op med at sværge og bande, saasart »Krible Krable« kom til Rørs, men Vinden skiftede i Styrke, og da han atter var sendt ned, blev det tilfældigvis et Helvedes Job ved den ene Brase efter den anden, Natten igen. Til Hundevagten blev han atter purret ud, og da var det et forrygende Snevejr.

Med Sneflokkene hvirvlende om sig og »Chinaman« Dæk som en Flyver under sine Fødder styrede han, til Dagen brød frem. Hans Arme var nu som en Kæmpes og hans Eryst hvælvende som en Kuppel; nu kunde »Chinaman« aldrig mere trætte ham. Rortørnen var ham en Leg. Medens Bjerge af grøn Sø buldrede forbi i



Natten, plantede han sine Fødder fast i Skibets Dæk, og Tankerne fik Luft i de samme Sange, han havde hørt Kammeraterne synge i Magsvej. Han talte til Skibet, som var det et levende Væsen, der lystrede hans mindste Bevægelse, og han ynkedes Folkene, der sprang som Katte over Dækket Natten igennem. Ved Daggry blev to Mand sat til Rors, og de styrede daarligere, end han alene havde gjort.

Dag efter Dag, Nat efter Nat, hylede Vesterstormen sin buldrende Jammer ind over dem. Vandet stod fodhøjt over Dækket hele Tiden fra Før til Agter. Sejlene stod spændt som Trommeskind under Vindpresset, og hver en Ende Tov var haardt af Væde og Kulde.

Øvre ombord paa »Albatros« var der en gnaven Skipper, som bandede og undrede sig over, hvem Pokker der var i Stand til at holde den gamle Girekasse til »Chinaman« i saa god Kurs, for under det Pres af Sejl havde den ikke i Mands Minde vist sig paa Havene.

»Hun skal nu alligevel ikke løbe fra,« snærrede Kaptajnen til sin Styrmand. Men under det Pres af Sejl, de havde, gik Formasten overbord, hvad der sinkede dem en Uges Tid. Og imedens krøb »Chinaman« for tredje Gang under Horisonten.

Men øvre paa »Chinaman« følte man ingen Glæde deraf. Tværtimod var der en af de gamle Matroser, som mukkende besværede sig til Styrmandene:

»Hvis den »Krible Krable« ikke kommer i Land i Melbourne, saa gaar jeg.«

»Og jeg gaar osse,« fortsatte en anden.

»Jeg med,« indskød en tredje.

Nu satte det ind med yderlig haardt Vejr i den kommende Tid, og som Opmuntring slagtedes de fede Svin og skrigende Høns. Stormmaagerne larmede i Fraadseri om »Chinaman«, hver »Krible Krable« styrede og sov, sov og styrede.

Af og til mukkede Folkene til Styrmanden, der bare svarede:

»Aah, hvad! I er snart i Melbourne. Og han skal nok komme i Land!«

De svarede:

»Det var bedre, han selv skrumpede i Land!«

Men gamle Hasser mumlede:

»Hvis »Albatros« kommer ind før os, udfordrer jeg den for Hjemturen med!«

Han anede ikke et Muk om, at hver en af Folkene mukkede og forbandede ham og hans Skib tilligemed »Krible Krable« og det Hele.

Da de stod Melbourne Havn ind efter en Rejse, der kunde maale sig med alle de gamle kendte Clipperes, »Marco Polo«, »Red Jacket« og »Thermopylæ«s Rejser, gik de alle agterud for at snakke med Kaptajnen. Hasser kom frem paa Poopen.

Folkene vidste, at der ikke var mange Folk at faa i Melbourne, og at gamle Hasser havde travlt med at komme afsted igen, saasomt »Chinaman« var sejlkklar. Og da derfor deres Fører sa'e:

»Ja, Kaptajn, det var altsaa kun det, vi vilde sige, at der er ingen af os, som er Knoldsparkere,« saa spurgte Hasser, hvad de mente med det.

»Det er ham »Krible Krable,« svarede Føreren. »Hvis han skal blive ombord, saa gaar vi.

Og Tosser vidste, han var hjælpeløs i den Situation

og kaldte »Krible Krable« op til sig i Bestikhuset.

»Hvorfor gik han til Søs, hvad Dreng?« Og tilføjede: »Der vil aldrig blive Brug for ham i noget andet Skib end »Chinaman«.

Krible Krable forstod det saa godt.

»Han maa gaa i Land,« fortsatte Hasser og tilføjede saa lidt mildere: »Han skulde prøve paa Dampskibsfarten.«

Saa endte det da med, at Krible Krable gik fra »Chinaman«. Da han gik fra Børde og fulgte Vejen langs Værftskajen, hang hele Besætningen over Lønningen paa »Chinaman« og sendte en Regn af Spottegloser efter ham og opfordrede ham til at søge Plads paa en Farm som Svineopdrætter og Hønsavler. Han vendte sig ikke en eneste Gang førend ved Gadens modsatte Ende, hvor han vendte sig og saa Solens Skær i et Glimt paa dens Mastetoppe.

I to Uger kredsede han omkring Kajerne og fiskede sig et eller andet Job, indtil den Dag, »Chinaman« sejlede. Den kom straks ud i haardt Vejr og lystrede kun daarligt Røret. Hans Fingre formelig knugede sig om Rattet, han i Tankerne følte mellem sine Hænder. Saa stærkt gik han op i sine Tanker, at han dér staaende paa Kajen agerede Rorsmand og i Indbildningen hjalp »Chinaman« med sine Kræfter. Da Skibets Rejsning forsvandt, var hans Ansigt døgt og gustent.

Samme Aften ankom »Albatros« modtaget af Folks højlydte Foragt: At tænke sig, denne hurtige Clipper, slaaet af den gamle Slingrekasse til »Chinaman«!

»Og saa har Tasser endda ladet en Hilsen ligge her og vente paa dig,« haanede de Kaptajnen. »Han vil slaas med dig om Rejsen hjem.«

»Jeg gad vide, hvem der styrede »Chinaman,« tænkte Kaptajnen paa »Albatros«, men da ingen i Havnen kendte noget til »Krible Krable«, var de forhindret i at fortælle ham noget.

Det gjaldt nu blot om at faa losset i en Fart, og den Dag »Albatros« var sejlkklar, sad »Krible Krable« nede ved Kajen paa en Balle Bomuld og ventede spændt paa at se Sejlene gaa til Tops. Der gik en frydefuld Fornemmelse gennem ham, som han sad dér og beundrede Riggens, hvis Spær og Rær og hele Rejsning var mindst lige saa imponerende som »Chinaman«s. Nu lagde han Mærke til, at Skibets Kaptajn stod agterude ved Kahytsdøren i heftig Disput med en Neger, som var iført en snavset Bluse og Bukser.

»Skrub saa af,« hørte »Krible Krable« ham sige. »Nu kan det være nok!«

Han saa derefter Negeren gaa i Land og hørte ham bande Kaptajnen langt væk, og da Negeren kom forbi Stedet, hvor han sad, spurgte han ham, hvad han havde været der ombord.

»Jeg var Kahytsopvarter, unge Mand,« svarede Negeren og vendte sig om mod »Albatros«. Saa sendte han en Spytklad i den Retning og truede med Næven, idet han fortsatte: »Det er en forbandet Kasse at være i, og Kaptajnen ikke bedre end en Djævel. Jeg takker Gud, jeg er færdig med den Historie.«

Lidt efter, da Negeren var vel ude af Sigte, entrede »Krible Krable« Landgangstroen til »Albatros« og bankede paa Kahytsdøren.

Kaptajnen var ikke længe om at betænke sig. »Krible Krable«s høje, kraftige Skikkelse i Forbindelse med



hans pæne Væsen fik ham til at bestemme sig og hyre ham uden yderligere Kommentarer. Han havde travlt med at komme af Sted og ud efter »Chinaman«. Inderst inde haabede han endnu paa at kunne slaa den. Og saaledes gik det til, at »Krible Krable« bar sin Skibskiste ombord og ned i Kahytsofarterens Lukke, hvor han nu igen skulde leve for sig selv og kun være optaget af at varte op for Styrmand og Kaptajn.

»Albatros« stak til Søs. Og længe varede det ikke, før »Krible Krable« som alle andre ombord var med i Spændingen om, hvorvidt man vilde indhente »Chinaman« eller ej. Saa var det en Dag, han stod i Kahyttdøren, og en Matros kom forbi og saa ham staa dér og kigge til Vejrs med Hænderne under Blusen.

»Naa, der har vi nok den nye Diskenspringer. Sikken en Kæmpebasse!«

Han vendte sig uden at svare den anden, og medens »Albatros« skar sin Kurs hencver Hævet, gik han atter til sit Arbejde med en stille Følelse af Glæde over at være til Søs — skønt han kun var »Diskenspringer«.

Han hørte Folkene synge, da de sendte Sejlene til Vejrs og maatte ud og ta' et Tag med. Og hans Kæmpekræfter gjorde Lykke. Braser og Fald jog gennem Blokene under hans haarde Tag.

Styrmanden stirrede hypnotiseret paa ham og spurgte:

»Hva' Fa'en, er du Opvarter?«

Og en Matros tilføjede:

»Ja, hvorfor, Hr. Diskenspringer??«

»Krible Krable« holdt Kahytten skinnende ren som en blankpudset Tallerken og stod derfor højt i Gunst hos Styrmand og Kaptajn, endskønt disse undrede sig over, at en Mand af hans Type kunde føle sig tilfreds med at gaa i Steward-Trøje, vadske op og varte op.

En Dag, de var alene i Kahytten, spurgte Kaptajnen:

»Hvad Skib kom De til Melbourne med? Var det med en Damper?«

»Krible Krable«, der ikke kunde lide at komme ind paa, hvorfor han maatte gaa i Land, svarede halvt undvigende:

»Ja, Kaptajn, det var med en Damper!«

Men da netop i de Tider Dampen var ved at drive Sejlskibene bort fra Havet og derfor ikke populære, var det kun saa meget desto værre, at det nu hed sig, at han havde været Opvarter i en Damper — der var nu saa meget mere Grund til at foragte ham.

Af og til maatte han med ud og ta' et Tag i Braserne, og det glædede ham at være med; kun kom han til at hade sin Opvartermundering saa meget desto mere. Han længtes efter at føle sig eet med Skibet, at føle Rattets Knager i sine Hænder. Men han turde ikke spørge om Forlov.

En Dag i haardt Vejr, da han stod paa Poopen og betragtede det oprørte Hav og Rorsmanden, der styrede »Albatros«, beordrede Styrmanden ham til Vejrs for at hjælpe Vagten at gøre et Sejl fast. Saa gentog sig den forfærdelige Scene fra »Chinaman«, da han ikke kunde taale Højden. Og siden haaned de ham. En fik straks fat i Skældsordet »Krible Krable«, en raabte »Diskenspringer«.

Ofte laa han om Natten og drømte, han styrede »Chinaman« med Hasser ved sin Side og hørte den gamle Mands Ord i sit Øre:

»Ret saa! Pas paa hende, Gut!«

Men naar han vaagnede, hadede han »Albatros«, som ethvert Pattebarn kunde styre.

Saa kom der en Dag, hvor de under en forrygende Orkan oppe paa Fyrerne fik gamle »Chinaman« i Sigte langt frude. Den laa der og stampe i Søen for mindskede Sejl, medens man ombord i »Albatros« satte endnu flere Sejl i Haab om at indhente Rivalen. Og det lykkedes, Kaptajn, Styrmand og Folkene gav højlydt deres Glæde og Foragt til Kende, efterhaanden som de halede ind, og da de passerede »Chinaman«, hang de alle over Rælingen og hujede og viftede som tilsyneladende Gale, for alle deres Raab og Skib druknede i Søens Larm.

»Krible Krable« kom ud fra den aabne Kahyttdør og saa gamle Hasser ovre paa »Chinaman«s Poop. Skibet havde to Mand til Rors og girede slem. Topsejlene var strøget, skønt Vejret var stilnet af, og hele Skibsskroget skinnede vaadt fra for til Agter. Kølvandstribe, der fik Ild fra Solens Glød, lignede en Blodstribe. Langt ude i Vest laa en Skybanke mørk som levret Blod, blaakold og ubyggelig og ubestemmelig. Endnu var der Vind, men Skylagene kunde tyde paa roligt Vejr — det var, som om Dagen endnu standsede sit sidste Aandedrag for at haabe — Storm eller roligt Vejr.

Kaptajnen paa »Albatros« signaliserede i Halvmørket over til »Chinaman« og haanede gamle Hasser:

»I havde nok en god Rorsmand til Melbourne! Hvem var det?«

Og gamle Hasser, der forstod Haanen, svarede ondskabsfuldt tilbage:

»Jeg slap heldigvis af med ham, det var en Krible Krable af en Ferskvandsmatros!«

— — —

Alle Signalflag gled ned, og Tusmørket faldt, Kaptajnen paa »Albatros« lod Blikket glide hen over den højt Sø og ærgrede sig over, at Skuden havde svært ved at styre. Hans Blik gled fra Søen langs Skibssiden og hen over Dækket. I en aaben Dør fik han Øje paa Opvarterens spændte Ansigtstryk.

»Hej du dér! Kom op paa Dækket til mig!«

Skylaget var trukket bort, og Mørket var faldet. Langt agterude saas Sidelanterne paa »Chinaman«, som den laa dér og slingrede, en fjern og graa Skygge, der sprang mellem Søerne. »Krible Krable« syntes, det saa ud, som om Lanterne derovre blinkede over til ham.

»Kendte De noget til »Chinaman«, spurgte Kaptajnen.

»Ja,« svarede »Krible Krable« saa Kaptajnen frejdigt og stolt ind i Øjnene. Og Kaptajnen forstod paa engang alt.

»Saa tag Roret og lad os se, hvordan du styrer! Øst til Nord!« Og tilføjede: »Jeg skal vise gamle Hasser, hvorledes en hurtigt Clipper kan flyve.«

Men »Krible Krable«, som anede, hvad der kunde komme, men alligevel ikke oversaa Situationen, bøjede Hovedet og svarede:

»Kaptajn, jeg er jo kun Opvarter!«

I Tusmørket saa det ud, som om hans Øjne lynede af Trods. Øjenbrynene stod som en spændt Bue under Panden. Som han stod dér med Hænderne krampagtigt knyttede, næsten uhyggevarslende i sit Udtryk, var det tydeligt, at det var »Chinaman«s Rat, hans Fingre søgte og ikke Rattet paa »Albatros«.

Første Styrmand greb et Stykke Teaktræ og raabte:





Grebet efter Pyntestokken mærgede kun en Fod ..

»Til Rors med dig!«

Men »Krible Krable« drejede sig for et Sekund og kastede Blikket agterefter, hvor »Chinaman«s Lanterner efterhaanden var bleven ganske utydelige. Saa svarede han roligt:

»Jeg er kun Opvarter, Kaptajn!«

Styrmanden sprang ind paa ham og stak ham Teaktrækæppen op i Ansigtet. Nedenfor Poopen havde flere af Folkene samlet sig og morede sig over, at der nu blev Ballade. Deres Latter og højlydte Grinen bølgede op mod ham.

»Tag saa Roret,« fortsatte Kaptajnen og vendte sig derefter til Styrmanden med følgende Ord: »Overlad ham til mig, Styrmand.«

En uhyggevarslende Stilhed havde bemægtiget sig Søfolkene, thi ude fra Vest hørtes den fjerne Lyd af

Braac, som bryder med Orkan i Følge. Kaptajnen, som vidste, hvad der kunde ventes, drejede sig om mod Styrmanden og gav Orøre til at bjerge Topsejl. Og medens Styrmanden sprang ned paa Poopen og blæste Folkene til Arbejde, sprang han ind paa »Krible Krable« og slog ham med den flade Haand i Ansigtet.

»Skrup saa hen til Roret!«

»Krible Krable« havde plantet sine Fødder fast i Dækket og fulgte Skibets duvende Bevægelser, derfor stod han saa fast uden at rokke. Han stod dér, tavs og alvorlig uden at lade sig mærke med noget, og senere bøjede han sig ned for at overbevise sig om, at der virkelig var »noget«, som havde slaet ham, eller om det kun skulde være et haardt Klask fra Skumsprøjtet, som havde rørt hans Kind. Men uden et Ord slog Kaptajnen ham atter med den flade Haand i Ansigtet.



Et Øjeblik svajede han og ligesom betænkte sig. Saa lo han, en underlig dæmpet Latter, som om det var en gammel længst forglemt Spøg. Forstent stirrede Kaptajnen paa ham og forstod nu, for sent, at han her havde at gøre med et Menneske ganske anderledes end andre. Han grebes af den Tanke, at den kæmpestore Opvarter maatte være vanvittig, og tog et Par Skridt over mod Hakkebrættet for at finde et Stykke Træ til Forsvar, for selv om Fyrens Latter ikke var saa aktiv som Handling, saa gav den dog en Advarsel.

Men »Krible Krable« kom ham i Førbøbet. Han tog kun et enkelt Skridt fremad med begge Arme udstrakt, saa havde han, før Kaptajnen kunde forhindre det, grebet denne og klemte til. Kaptajnen, der nu intet Vaaben havde, søgte forgæves at ramme ham med de bare Næver.

Uden et Ord løftede han Kaptajnen fra Dækket, højere og højere, indtil denne dinglede frit i Luften. Forgæves søgte han at komme fri, »Krible Krable«s Jerntag holdt ham fast, og Skammen forhindrede ham i at skribe. Kun svagt hørtes Folkenes Stemmer oppe fra Riggene, hvor de havde travlt med at bjerge Sejl, og nede fra Dækket hørtes Styrmandens Stemme raabe til dem om at surre Sejsingerne vel.

Saa kom, overdøvede alt, Braadsøen væltende. Den ruskede i Riggene og flænsede i Sejlene. »Albatros« laa krænget helt over, og Braadsøen gik hen over den. Helt ned i Læ-Røstværk slyngede »Krible Krable« sin Kaptajn.

Nu stod han helt alene oppe paa Poopen og lyttede en Stund. Saa trak han sin Trøje af og skød Skoene af Fødderne. Nu blinkede et rødt Lys agter og blev saa atter borte.

Et Sekund til — og »Krible Krable« havde taget Afsked med »Albatros«.

Koldblodigt, som var det fra en fredelig grøn Engkant, han gik ud, sprang han overbord fra Hakkebrættet.

I samme Øjeblik, han forsvandt, dukkede et Hovede op i Læ-Røstværk. Medtaget af Dukkeren og halvkvalt kom Kaptajnen kravlende op i Læ, der endnu laa under Vand. Ved et Vidunder havde han faaet fat i noget løbende Gods og holdt sig fast. Nu greb han efter et Stykke Rundholdt og sneg sig op paa Poopen for at slaa Modstanderen ned.

»Krible Krable« laa allerede et godt Stykke til Søs og bød sit brede Bryst frem mod de fraadende Søer, som kom vældende, og fra Toppen af hver Sø sendte han Blikket efter »Chinaman«. Nu saa han de fjerne Lys blive klarere og raabte efter den, mens han svømmede hen mod dens Kursretning. Inden i ham sang det med gamle Hassers Stemme:

»Pas paa hende, Dreng! Støtlig Kurs!«

Hans fyldige Haar faldt i Lokker om hans Hoved, saa han rystede Manken ligesom en sort Fole i Regnvejre.

Hist og her var en Stjerne dukket frem mellem de spredte Skyer, og Vejret var ved at stilne af. Stjernernes Skær slog smut henover Bølgetoppenes Skær. Ustandseligt gjaldede hans Stemme over mod »Chinaman«, som kom duvende op med Næsen i til Sprydet og Sideligene om Læ drivende op til Raanøkken.

Man saa Stjernernes Lys spejle sig i den vaade Skibside, og saa Topsejlens hvide Blafren mod Himlen.

Og medens han langsomt arbejdede sig over mod den, krummede hans Fingre sig allerede til Greb om dens Pyntenet og dens Pyntenetsstræber.

Gamle Hassers stod paa Poopen ved Siden af Rorsmanden. »Krible Krable« oversaa det hele og smilede og vidste, at han snart igen skulde høre hans Stemme: »Pas paa hende, Gut. Støtlig Kurs!«

Idet der rejste sig til en lang Duvning, kunde »Krible Krable« overse det hele Indenbords helt ned til Nedhallerne. Der kom nu lige hen mod ham, saa han maatte ophøre med at svømme og nøjes med at træde Vand med Hænderne højt opstrakt.

Og atter gjaldede hans Kalden:

»Chinaman!«

Udkiggen, som hørte ham op paa Bakken, løb Agter for at varsko Styrmanden, at en, der enten var en svømmende Mand eller en Besætning i en Skibsbaad, var ret færuede.

Men man bare lo ad ham.

»Det er Søfugle, du har hørt, dit Fjols!«

Og Matrosen, der havde en ond Samvittighed med Hensyn til et lille Blund opad Rælingen, gik tilbage til sin Vagt med det gode Forsæt at passe lidt bedre paa.

Endnu havde »Krible Krable« sine Hænder udstrakt og saa til sin Forfærdelse »Chinaman« glide bort. Endnu en Kraftanstrengelse for at naa Boven, inden den gled forbi!

Grebet efter Pyntenetstokken manglede kun en Fod, det samme gentog sig med Kranbjælken.

Nu gled denkolde Jernside forbi ham, og med Fortvivlelsens Kraft forsøgte han at gribe efter det udstaaende Røstværk, samtidig med at han ustandselig kaldte:

»Chinaman! Chinaman!«

Men Søen, der vadskede over Læ Lønning, overdøvede hans Stemme. Ingen hørte ham. En høj Bølge løftede ham saa højt, saa han, inden han atter sank i Bølgedalen og blev presset ind mod Skibssiden, kunde overse hele Dækket. Atter gerede Skibet og gled bort, men denne gang kunde han skelne gamle Hassers Svar.

Saa raabte han igen og endnu højere. Men Bølgen, der havde løftet ham, bar ham atter mod Dybet, hvor Malstrømmen fra Skibet førte ham hen mod Roret.

Oppe paa Poopen sagde gamle Hassers til sin Styrmand:

»Jeg vilde have svoret paa, jeg hørte en Stemme kalde derude! Hørte De ikke noget?«

Styrmanden svarede:

»Aah, hvad, der er saa mange Sælhundeheromkring, Kaptajn og for Resten ogsaa en Masse Søfugle.«

Nu lød Hassers Kommando, gal i Hovedet som han var:

»Støttig dér ved Roret, for Pokker!«

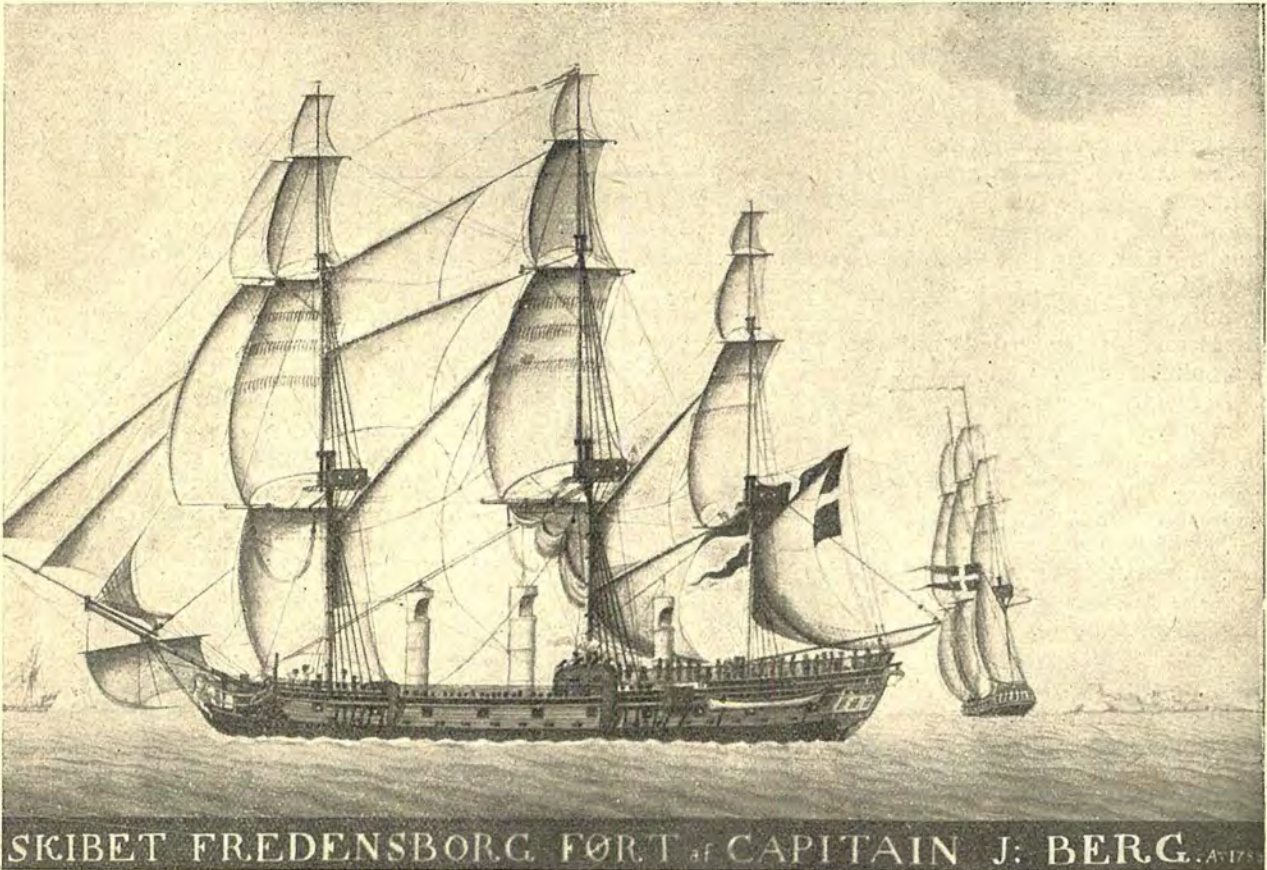
Men »Chinaman«, som nødig vilde gi' sig uden at have kæmpet med Rorsmanden, slog Roret haardt over, saa Rorsmanden udbrød:

»Fandens osse! Hun slaar en hvilken som helst Mand ned, der vil prøve paa at styre hende!«

Og medens »Chinaman«s ulykkessvangre Skygge fløj forbi, sank »Krible Krable«, slaaet ned af dens herreløse Ror.

Og »Chinaman« sejlede videre.





# P A A S L A V E T O G T

## UNDER DANNEBROG

En klar Junimorgen i Aaret 1767 varpede en smuk Fuldrigger ud fra Mester Gadtes Plads og ankrede op paa Københavns Rhed. Det var det kongelige oktrojerede Guineiske Handelskompagnis Fregat »Fredensborg«, ført af velædle Hr. Kaptajn Espen Kiønig. Dens Formaal var at skaffe Profit hjem til den høje Direktion, dens Bestemmelse at bringe Slaver fra Guinea til Vestindien og derfra en god Sukker- og Romladning hjem til København.

Flagets Ære, Landets Tarv, Missionsvæsen o. l. var ikke Kompagniets Sag. Der var gode, blanke Kanoner paa Skuden, men de var til Sikring for Foretagendet og intet mere. Der var et haandfast, vaabenøvet Mandskab, men de skulde ikke kæmpe for andet end Skibets og Slavernes »Conservation og Bevaring«. Læger var der nok af, baade Overmester og Undermester, men Skibspræst var der ikke Plads til paa Rullen.

Det Halvhundrede Mennesker, som skulde med Skibet, udrustede sig til et Par Aars Ophold ombord, og de Læsere, der vil følge dem, maa ruste sig til et tilsvarende Udstyr af Taalmodighed. Det er første Gang et saadant Slavetogt for Alvor beskrives, og det bliver ligesaa udførligt som det var langvarigt!

I Pinsedagene sløjede det lidt af med Arbejdet, men Dagen efter gik det løs igen. En Baad hentede 8 Fustager med 800 Pund Krudt fra Krudtmøllen, en anden 11 rummelige Kasser Vin, bestemt til Christiansborg.

Ladningen, der toges ind, var hverken Skolemateriel, Bibler, Salmehøger eller Hospitalssager, »Perler«, Brændevin, brogede Tøjer, Flinter og Ammunition.

Den 12. Juni blev der skrabet og spulet overalt, hvorefter Direktionen kom ombord og holdt Mønstring. De velbaarne Herrer indtog Middagen



paa Fregatten, og der blev tømt mangan Skaal for Skibets lykkelige Hjemkomst, for et godt Udbytte, for Kongehuset, Direktionen og mangt og meget andet væsentligt og betydeligt. Imens drønedes Salutten fra Fregattens Kanoner. Ialt blev der affyret 125 Kanonskud ved Ankomsten, Middagen og Ilandstigningen.

Saa var det Vinden, der havde det afgørende Ord. Den blæste paa Direktionen og Udlængslen og alt andet og kom først, da det tilfældigvis behagede den, den 19. Juni. Straks blev Ankeret lettet og Sejlene hejst, og den stolte Skude begyndte sin Rejse ved Halvti-Tiden. Kl. 1 kom den til Helsingør, hvor den ankrede og saiterede Vagtskibet med 9 Kanonskud.

Dengang løb man ikke saa let Kronborg forbi som nu. Sejlene tog mere selvbevidst paa Ræer og Master, end Kul- og Olie paa Maskinerne nutildags. Ydelsen var kraftig nok til sin Tid, men ikke saa pligtmæssig og behersket. Nu fyrrer man op, sætter Kraft paa Maskinen, naar det behager Hr. Kaptajnen, dengang fik man kun Sejlene til at tage fat, naar det behagede Æolus, Vindens Behersker, der i Aarhundreder kimsede af den stolteste Rigning, men omsider maatte give efter for en kraftig Skrue.

Først den 24. Juni lettede »Fredensborg« fra Helsingørs Rhed for en god Sydvestvind. Kronborgs slanke Spir udviskedes i Mørgendisens Agter ude stod Passagererne og Matroserne og sendte lange Blikke til det svindende faste, gamle, gode Land. Mandskabet havde andet at bestille, og »Landkrabberne« fik det snart ogsaa. Det blev Bramsejlskulling. Grunden gyngede under Krabberne; deres Hjærter blev kolde og deres Hjerner hede. Der var intet fast Hcldepunkt længer for Øjnene, det susede for Ørerne af skvæpende Sø, klaprende Tove og Liner og knirkende Blokke, der lugtede af Tjære og Saltvand og Maling. De »fine Landherrer« fik en Følelse af Ringhed, Forladthed og Svagheit, og da Kokken kom med Frokosten, mærkede de, at ogsaa Smagen gjorde Oprør. Det var galt med alle fem Sænser, — og med Forstanden og Indvoldene. De gav op, se usøvante: To Skibsdrenge, to Passagerer og to Mestre, — de *kastede op!*

Imod Forventning døde ingen af dem af det. De havde forinden inderligt foragtet »Janhagel« ombord. Nu mødte de Janhagels Foragt og Medlidenhed. Det blev haard Kuling og høj Sø. Vandet vaskede over Dækket. Matrosen Greisen meldte, at der var Vand i Arkeliet. Det var saa en af Styrmandenes og Skibsassistentens Pligt, at undersøge Skaden, men Assistent Hofmann laa i sin Køje og havde opgivet Ævret, Gensynet med sin elskede lille Grethe og alle sine Pligter overfor Direktionen. Han var ikke ligeglad, men elendig! Trods sin Værdighed, sin Position, sine Silkestrømper og øvrige nette Habitus var han i Øjeblikket et Vrag, som selv saadan en simpel Styrmand maatte trække paa Smilebaandet af

Velan! III Styrmand og Konstabel J. J. Beck gik sin Gang alene og konstaterede, at der ikke var Vand i Arkeliet, og at disse forbandede Landkrabber var Skyggesiden ved Livet ombord. Alt

var dog afhængig af den gode Sømand, — og naar saa Rejsen var overstaet, tog disse elendige Kumpaner af »Negerfolk« deres Andel af Æren. Gud bedre dem. Naar der var Brug for en ærlig Haandsrækning i haardt Vejr, var de kun til Besvær, og saa maatte man dog regne med de Slapsvanse, der ikke var mere værd end en Skibspræst, der prædikede om Søndagen, godt eller skidt efter som Vejret var!

Naar det gjaldt en Sørejse, saa var det for Satan, mente Besætningen, *Sømanden*, det gjaldt.

Anderledes tænkte Negotiens Folk og Æskulaps Tjenere. De led, mens Matroserne sang. Det var dog dem, det kom an paa! Skibsdreng og Ungmand og Matros og Styrmand og Kaptajn slog Næven i Taljen og Reb og Ror og Aare, men hvad nyttede det alt, om ikke Togtet gav *Udbytte*. Torsken klarer sig med sin Hale i Vandet, men et oktrojeret Kompagni ikke uden Hoved. Halen, det var Skibsfolket, men Hovedet, det var efter egen Mening de, som kastede op i Kattegat. De skulde nok trække i Land igen paa Hjemrejsen.

Da man skimtede Norges Kyst, blev der holdt Skibsraad, d. v. s. at: Kaptajn, Overstyrmand, 2. Styrmand, Baadsmand og Overtømmermand i Fællesskab traf Bestemmelser. Samme Aften, i meget haardt Vejr, kom Skibet ind til *Meder* Havn ved Sandvig. Her gik Dagene til 16. Juli, da Vinden endelig igen var god og gjorde Fortsættelse af Rejsen mulig. Det gik langsommeligt. Den 3. August var man kun naaet til Kanalen udfor Dover.

Nogle Dage efter var der stort Røre ombord i Anledning af Spektakler mellem Folkene. Der var Batalje ved Øltønden. Hver Mand kunde »tage sig en Taar« ved *den*; der hang en Kande ved den, som enhver kunde benytte, men det var forbudt at tappe Øllet paa Flasker eller Spande til Brug i Lukaerne.

Den unge, fikse Kvartermester Abraham Ergmann gav sig imidlertid til at tappe løs paa den forbudne Maade. Han var Broder til Undermesteren og i Familie med en af Direktørerne! Og derfor blev der taget paa ham med Silkehandsker, hvilket længe havde ærgret Mandskabet. En Del af Folkene sad om et Grødfad i Nærheden af Tønden og spiste. Det var Gutter af Kongens Kvarter, og »Monsieur Abraham« hørte til Droningens.

En forsoren ung Matros, Ole Nicolaysen, en Svend, som baade kunde læse og skrive, gjorde sig til Ordfører for Kammeraterne: »Sej, han! Kommer han med Buteljer! Kan han ikke som vi andre drikke af Kanden, *han*, tyske Dreng!«

Passagerer Wriesberg og Undermester Engmann havde set til. Undermesteren busede ham fuldt ud: »Gib ham enier po den Kopp!« Men i samme nu havde Monsieur Abraham allerede grebet om Halsen af en tom Flaske, han havde ved Haanden. »Was sagst Du, norske Gaudie!«, skingrede han, fo'r ind paa Ole og klaskede ham Flasken i Panden. Panden holdt, men Flasken sprang, og der røg Glasstumper ned i Sejlmagerens Grød, og mangfoldige andre Steder. Dette





Direktionen kom ombord og holdt Mønstring. De velbaarne Herrer indtog Middagen paa Fregatten, og der blev tømt manges en Skaal for Skibets lykkelige Hjemkomst, for Kongehuset, for Direktionen og mængt og meget andet væsentligt og betydeligt.

er en historisk Sandhed, og der foreligger skriftlige, beedigede Vidnesbyrd baade om Ordene, Handlingen og Glasstumperne i Sejlmagerens Grød. Mr. Abraham tog fat paa en ny Flaske, men holdt inde. Alle Folkene havde rejst sig, og han saa Sagens Alvor i deres Øjne — og gik til sin Broder.

Ole Nicolaysen svøbte en Klud om sit blødende Hoved og gav sig i Lag med en skriftlig Indberetning til sin »højstærede Here Capitain«.

Kaptajnen fandt Paragraf 40 i Skibsartiklerne og sammenkaldte Skibsraadet. Begge Parter blev kaldt for, og Dagen efter, Søndag den 9. August Anno domini 1767 nedsattes Skibsretten. Vidnerne toges i Ed og afgav deres Beretninger, og saa toges Sagen til Doms. Tømmermanden foreslog, at Engmann skulde have 150 »Slag« og miste 1 Maanedes Gage. Baadsmand Rosenberg holdt paa 81 »Slag« og Maanedsgagens »Forlis«. II Styrmand Faerenz betonede sit Mishag med Engmanns Vigtighed »og andre Ulejligheder«. Hidtil

havde han haft sin fri Vilje til at gøre som han vilde. Nu maatte det være Slut med Overbærenheden, og Engmann burde have et halvhundredes Slag Tamp — og Nicolaysen »ligeledes faa noget«. Det samme mente Overstyrmand Lundberg. Nicolaysen havde ikke Ret til at skælde Kvartermesteren ud for »tysk Dreng«. Kaptajn Espen Kiønig fremdrog ogsaa Skibsartiklernes Par. 33. Anklagede burde have 50 Slag Tamp, og Nicolaysen »ogsaa faae noget«.

Saa blev da Dommen at Engmann skulde have de 50 Slag Tamp i Kåhytten og Nicolaysen en »Lussing« paa et vist Antal Slag »for Stangen« efter Kaptajnens Forgødtbefindende. Begge Syn derne blev kaldt ind for Retten og fik Dommen oplæst, og straks efter skete Eksekutionen. Baadsmanden og Baadsmandsmaten tog fat. Først blev Svøben svunget i Kåhytten. Rosenberg og Thorsen lagde Kræfterne godt i. Kaptajnen, der havde at sørge for god Orden inden Borde, var til Stede. Ynglingen krympede og vaandede



sig. Kaptajn Kiøning saa, at Slagene var fuldt tilmaalt. Mr. Abrahams unge Ryg blev først lilla-rød, saa blaa og saa igen saa rød, at Blodets Farve blev eneherkende. Saa eftergav velædle Hr. Kapt. Kiøning 20 Slag. Engmann takkede og løb grædende til sin Køje, hvor Broderen ventede ham, og Rosenberg rullede Tampen sammen og gik op paa Dækket efter Kaptajnen.

Ole Nicolaysen blev bundet til »Stangen« med blottet Ryg og tog imod sin »Lussing« med »Zünftighed«. Det forekom Kaptajnen, at Baadmanden ikke langede fuldt saa kraftigt ud som før. Maa-ske var han træt. Maten blev beordret til at afløse ham, men ogsaa hans Slag syntes Kaptajnen vage og ufyldstgørende, og han lod saa Evantitetet bøde paa Kvaliteten. Thorsen blev kasseret, og Rosenberg maatte igen tage fat, — men det blev ikke bedre. Saaledes gik det til, at Ole Nicolaysen alligevel fik flere Tamp end Kvartermesteren. Ogsaa Matrosen maatte have Slag eftergivet! Enten var det hans Ryg, der var bedre garvet, eller ogsaa var de to Profossors Muskler svækkede. Virkningen udeblev! Først ved det 42. Slag lod Kaptajnen give Ordre til Benaadning. Tampen blev smidt til Side, og Dølikventens Baand løst.

Nicolaysen hummede sig mut til sin Køje og vægrede sig ved at tage mod Undermester Engmanns Hjælp. Kammeraterne smurte ham ind med Olie og gav ham bløde Klude til Underlag i Køjen. Natten gik bedre for ham end for Kvartermesteren.

Den 28. August døde den første Mand ombord. Det var Niels Mathisen fra »Fredsberg«. Han havde længe været syg. Han blev om Eftermiddagen syet ind i Lærred, debiteret for »2 Stk.« i Gagebogen, og saa blev han langet udenbords. Næste Dag blev der holdt Auktion over hans Ejendele: Hans Kniv, Skede, hans stribede Undertrøje, hans blaa Kavaj, hvide Underbukser, blaa Lømmetørklæde, hvide Tøfler, blaa Skjorte, Køjpeude, Tegnebog, Støvler, Sko og uldne Vanter, — ialt til en Værdi af 19 Rdlr.

Undertiden blev der læst i Huspostilen for hele Mandskabet. Og Dag gik efter Dag. Af og til blev Lugen højtideligt aabnet, og Brænde blev taget op til Kokken, Brændevin til Mandskabet Gryn, Øl og meget andet af det, den gode Skude rummede i Lasten.

Den 1. September var Fregatten udfør de kanariske Øer, og den 20. September fik Udskiggen Guineakysten i Sigte. Hver Dag efter kom der Kanoer ud med Negere, som havde Fisk og Grøntsager med, men ikke turde nærme sig. Den 30. September passeredes det hollandske Fort Elmina og det engelske Cape Coast Castle. Hvert Fort blev saluteret med 9 Skud, og det krænkede Kaptajnen, at Englænderne, saa vidt man kunde høre, kun gav 5 igen.

Skam faa Pakket! Men derinde vidste man dog Besked med Tilstanden paa Christiansborg, og Styrmand Faerenz blev med Jollen sendt ind til Land efter Underretning. Ikke til Fortet, men til det Skib, som laa derved! Skibe var der nok

af. Ved Annemabo, som i sin Tid var dansk, var der 8, ved Elmina 6 og ved det engelske Fort 2. Baaden kom ved Mørkets Frembrud tilbage, og Styrmanden berettede, at alt var vel ved det danske Fort! Ved Afsejlingen fra Annemabo mistede »Fredensborg« Ankerbøjen, og begge Flige af Ankeret blev brudt af. Bøjerebet gik tabt og tilmed et Stykke af Stangen.

Velan! En Pølse i Slagtetiden! — Fregatten »opnaaede« den 1. Oktober det danske Fort Christiansborg og brændte løs paa Salutten: 9 fire-punds Kanonskud, som hurtigt blev besvaret fra Fortet. Det var festligt. Paa Rheden laa Kompagniets Snau »Eleonora«, der skød 5 Skud Salut og »prompte« fik 5 igen.

Fregatten kastede Anker paa den »hjemlige« Rhed. Over det hvide Fort derinde paa Kysten tonede Dannebrog frem, og de danske Farver vajede paa »Eleonora« op paa dens Chalup, som bragte Kaptajnen, Tadtzen, ombord i Fregatten. — Og Dannebrog var fæstet til den store Kano, som roet af 20 Remidorer bragte en Repræsentant for Guvernementet, Hr. Reimers ombord. Han blev om Natten paa Fregatten.

Næste Morgen gik Kaptajnen, Hr. Reimers og Passagererne fra Borde med den store Kano. Det var for farligt for de europæiske Baade at gaa gennem Brændingen. De øvede Remidorer satte i med en rask Opsang og pagajede Kanoen igennem i en Haandvending; der kom knapt et *Spjæt*, kun Stænk ind i Kanoen fra de skummende, tumlende Bølger i Brændingen. I rask Fart gled Kanoen ind paa Stranden. Remidorerne sprang i Hast i Vandet og trak Kanoen, medens den endnu var i Fart, saa langt som muligt ind, og bar saa paa deres stærke Skuldre de Hvide tørskoede i Land. Bagagen blev baaret efter, ikke paa Skuldrene, men Hovedet.

Paa Stranden myldrede det af glade Negere, som hød velkommen og kom med nærgaaende Ytringer om de Ankomnes Udseende og Manérer. Skaren veg til Side for en lille Flok Hvide fra Fortet med Guvernør Tycksen og de andre Guvernements-Herrer i Spidsen. Damer var der ingen af. De Hvide fra Fortet var mere gule end hvide, mærkede af Klimaet og Levesættet, men der var et midlertidigt Pust af Friskhed over dem, et Skær af Festlighed ved Hjemmeskibets Komme, og Velkomsten lød hjærteligt og oprigtigt.

Omgivet af Negernes urolige Flok skridtede de Danske op til Fortet, og Salutten drønedes igen, da Guvernøren og Kapt. Kiøning gik gennem Christiansborg Port.

Der var dækket festligt op i Guvernementssalen. Bordet bugnede af ferske Kødretter og friske indbydende Grøntsager, som de tilrejsende saa længe havde maattet undvære, — og af mangfoldige Sorter Vin, Øl og Brændevin! Der blev udbragt Skaaler og holdt Taler, og saa blev der arbejdet en lille Stund. Under megen Højtidelighed aabnedes Direktionens Missiver og de private Breve. Der var Udnævnelser og Hjemkaldelser og Ordre og Kærestebreve og Fakturaer og Instruktioner, o. s. v., i Mængde.



I den allerhedeste Middagstid blev der en Tid Ro, men ud paa Eftermiddagen pulseiede Livet paa ny paa Fortet saavel som paa Rheden. Kanoer kom ud til Fregatten med fersk Kød, Frugt og Grøntsager, Fisk og Skilpadder, Hirse og Kaal. Og mellem de danske Skibe fo'r Baadene frem og tilbage til langt ud paa Aftenen.

Ved Solnedgang dansede Negerne paa Stranden, og længe efter Mørkets Frembrud skinnede Lysene fra de glasløse Vinduer i Guvernementsbygningen, fra Præstens og Negotiebetjentenes Kamre og Soldaternes »Kasser«. Kun i de ret tomme Pakhuse og i »Slavekasserne« rugede Mørket og Stilheden efter at Vagtskudet var løst og Nøglerne afleverede til Guvernøren.

For de Nyankomne var det en uforglemmelig Dag med Tusinde ny Indtryk, og for Stedets Folk var det en af de faa Stunder i Aaret, hvor det var værd at leve, hvor Frygten for Døden blev glemmt og ny Haab vakt!

Den 3. Oktober gjorde man alt rede til Losningen. Det første, som blev bragt ind, var to Kasser Vin og et Fad Brændevin. Dagen efter tog man fat for Alvor. Snauens Mandskab og Baad hjalp til. Det bulnede ud af Lugerne, Kister med Flintesten og Kasser med Geværer og Knive, Vinfade og Brændevinsankre, Tønder med Gryn og Mel, Jernstænger o. s. v. Alt Godset var mærket D. G. C.

Det var ikke Lystighed altsammen. Først blev Kvartermester Engmann, saa Styrmand Gad og saa Bødkeren syge ført i Land, og den 6. døde en Matros, Peder Johansen. Uden mange Omstændigheder blev Liget bragt i Land med en lille Kano og begravet i Fortets Forværk.

Handelen gik let fra Faktoret. De Koraller og ostindiske Kaurier, Skibet havde bragt med, gik af i en Haandvending. Kapt. Kiönig fik Ordre til at afgive Fregattens Storbaad til et Tog til Ningo, til Faktoret paa Fæstningen Fredensborg med Varer. Paa Christiansborg var »Negotiens Bientere occuperede med at sortere Cargasonen«, som det hed paa Dansk dengang.

Maaneden gik med Losningen. I haardt Vejr maatte Chaluppen og Jollen bugsere Storbaaden ind i Nærheden af Brændingen, hvor den store Kano fra Fortet tog imod og førte Godset videre til Bestemmelsesstedet.

De Kanoer, som kom ud til Skibene, havde ofte Papegøjer med til Salg — og smaa Partier Guld, der dog kun blev solgt, naar der blev udskænket rigeligt Brændevin. Tiden gik mere og mere langsommeligt. Baade Kaptajnen, Overstyrmanden og Overmester Sixtus og adskillige af Mandskabet blev syge, men de maatte blive ombord. Guvernøren vilde ikke afgive mere Plads paa Fortet til Syge! Det var ikke det, man vilde have fra de ankomende Skibe.

Ved Auktionen over Johansens Efterladenskaber, kom der mange ombord i Fregatten baade fra Snauen og fra Land. Her var god Lejlighed til at købe Ting, man havde Brug for. Der var en gammel og en ny Paryk, hvoraf Baadsmand Rosenberg købte den ny og Thomas Greisen den gamle — for 1 Mark og 6 Skilling! Der

var en Skibskiste med Laas og mange Hængsler, Tin-Skospænder, et bengalsk Silketørklæde, ialt et halvt hundrede Ting, som nu for en billig Pris kom Godtfolk til gode.

Storbaaden maatte endnu en Tur til Ningo med Krukker, Durke, Fade og Fustager. Den raske Styrmand Faerenz, Baadsmandsmaten og 4 Matroser samt nogle Inventarienege fra Fortet udgjorde Besætningen. Paa Fredensborg ved Velkomsten endnu varmere end paa Hovedfortet. Paa det a'sides Sted var de hvide Mænds Gæstfrihed og de sorte Kvinders Offervillighed yderligere udvidet. Storbaadens Besætning kom tilbage med tomt Fartøj, matte Øjne og slappe Knæ. Fredensborg, — det var Guinea! En af Matroserne, Jekum Belleward, betroede en Kammerat af Kongens Kvarter: »Dette her, forstaar Du, det var et *Paradis*, et *ramme Helvedes Paradis!* Æde og Drikke og Fruentimmer og Halløj og Velkommen og Hurrah Dagen lang. Der er intet noget med Kaptajn eller Præst dér. Købmanden, han var den bedste af os, ha, ha, den Hundsvot. Ha, ha! Nu i Køjen ovenpaa *den Trip*, saa gaar'en vel løs igen!«

Skibsassistent Hoffmann vimsede ud og ind med alvorlig Geskæftighed. Ingen maatte forglemme Kompagniets Tarv og hans egen Vigtighed og Flid. Særligt om *dette* optegnede han i sin Journal. Bindeledet mellem ham og den høje Direktion.

Der sidste Dag i Maaneden blev der bl. a. udskibe 250 Messingbægere. Det var et af de Goder, de Danske tilførte Kysten. Ofte gik en god Snaps gennem flere Munde. Naar en Neger havde faaet en Dram og haft den første Gavn af den, spyttede han den ud i Munden paa sin Kammerat, og saaledes kunde den gaa videre, saalænge der endnu var en Smule Smag ved den. Messingbægeret var som et Symbol paa højere Dannelses. Man kunde saa i det mindste spytte sin Dram ud i Bægeret paany uden at behøve den direkte Overføring. Udviklingen blandt Menneskene sker jo i langsomme Tempi.

Man gav sig god Tid i gamle Dage. Nu hedder det: »Hæng i — og *det* straks!« Dengang var Løsenet: »Ikke i Dag — saa i Morgen eller den næste Dag!« Officererne fra begge Skibe festede for hinanden, og Tiden gik. Ogsaa November Maaned gik til Ende, uden at de to Skibe kom ud af Pletten.

Chr. Ronge blev Bottelér, fordi Styrmand Gad d. 27 November gik hen og døde. Dengang var begge Tømmermændene syge, og Bødkeren, Baadsmanden og Baadsmandsmaten maatte i Forening lave Kisten.

Guvernøren vilde have »Fredensborg«s Storbaad til en Ekspedition til Byen Quitta i Augnalandet mod Øst, men nu strittede Kaptajnen imod. Ombord var man godt ked af det lange Ophold, Uvirksomheden, ved Guineakysten! — Tilmed skete der noget ulykkeligt.

D. 8. November en Aften blev det Tordenvejr, og Lynilder glimtede fra alle Sider. Det trak op til en svær Dravat. Dronningens Kvarter havde Vagt, og Overstyrmand Lundberg, Næstkomman-



derende, trak sin »stoere Søekjol«. Mens han stod paa Rælingen, holdende sig til Vantet, og holdt Øje med Jollen, som blev hejst ombord, huggede Fregatten voldsomt for et pludseligt, crkanægtigt Vindstød, og han styrtede overbord.

Der blev stor Opstandelse over hele Fregatten. Hver Mand kom overdæks. Man kastede Tøve ud, Jollen sattes igen i Vandet, trods Søen gik højt, og Lygterne lyste. Straks efter var Dravaten forbi, og der blev søgt efter Overstyrmanden med Fynd og Klem.

»Fanden har hentet ham, det Bæst«, brummede en ung Matros, der fornylig var Elevet kattet. »Gud være hans Sjæl naadig«, sukkede en anden. »Væk eer han«, sagde en tredje, da man forgæves havde ledt en Times Tid! Hans Kammer blev forseglet. Jollen blev hejst igen. Og man forføjede sig til Ro. Folkene gik trætte til Køjs. Og saa var den Potte ude.

Næste Morgen blev Folkene purret ud for at spule Dæk. Idet de haledede Vand op om Bagbord, fik de Øje paa Overstyrmanden, som laa i Vandskorpen ved Skibssiden. Han blev da »halet op«, hvorved det befandtes, at han havde »sin stoere Søekjol over Hovedet, som maaska haver qualt ham, og sig forviklet i en Stykke Tøu, som var kastet til fra Skibet«. Han havde endnu sine Sko med Sølvspænder paa og sit Uhr i Lommen. Uhret, som var »bedærvet« af Søvand, blev lagt i Olie. Ja, ja. Saa var Sagen klar og det mystiske forsvundet. Flaget blev hejst paa halv, og Tømrenren hentede Brædder op af Læsten og gav sig i Lag med at lave Kisten.

Chaluppen blev sendt i Land for at anmelde Dødsfaldet. Kl. 2 var Ligkisten færdig, og snart efter hejsedes den med Overstyrmanden ned i Snauens Chalup, som førte Ligtoget og et lille Følge i Land, saluteret fra Skibet med 7 Kanon-skud. Kl. 5 kom man ind, og kort efter jordes Mr. Lundberg paa Kirkegaarden. Han kom saaledes i kristen Jord og fik en Velsignelse med af Fortpræsten. Den gode Overstyrmand var altsaa adskilligt bedre faren end de mange, der blev langet ned i Vandet med en Kanonkugle om Benene for at naa Bunden i sømmelig Stilling, om ikke en Haj kom i Vejen og gjorde sin Bug til midlertidig Kirkegaard.

Kl. 5½ fo'r Flaget igen til Top paa Fregatten »Fredensborg«. Herren være med de Døde Leve de Levende! Styrmand Faerentz blev Næstkommanderende. Den enes Død, den andens Brød. Syv Mand avancerede op. Og saa gik Dag efter Dag.

Der var endnu ikke Ladning klar. Det gjaldt om at vente. Men Døden ventede ikke. D. 27. November døde 3. Styrmand, Gad. Faerentz, der nu var »provisionel Overstyrmand«, bragte ham i Land til Kirkegaarden — og tillige tre Syge fra Skibet til »Fortlægning«. 3. Styrmand fik kun 3 Skud fra de firepundige. Det maa dog haabes, at han udi det Evendelige fik lignende Plads som Overstyrmanden. Det evige følger sikkert ikke ensidigt Rangforordningen og Sakateringsreglementet.

Ombord begyndte man at blive ked af Vente-

tiden. Snauen skulde først have Ladning. I December blev det rent galt. Den første Dag i Maanedens døde Overtømmermanden, den anden Undertømmermanden. Næste Mand maatte have sin Kiste tømret i Land.

Skibenes Officerer beklagede sig, men fik knubbede Ord af Guvernementsherrerne og Negotiefolkene. Der var daarlig Handel. Hollænderne trak Negotien til sig med højere Priser og allehaande Kneb. Slavekaravanerne gik Vesten om, Guldhandelen var det ikke bedre med, — og Elfenben var ikke til at opdrive ved Christiansborg.

»Her kommer I«, brummede Pakhusmesteren, »med Jeres forslugne Skuder og forsultne Mandskab, naar I vil. Kom, naar I skal, naar vi har Brug for Jer! Her ligger I og skulper og fylder Sygehuset og æder hver Høne, hvert Æg og alt andet godt i Miles Omkreds og prakker os jeres syge og døde Fak paa. Om I kunde gaa om de West og pebre de hollandske Kanaljer og smadre deres Reder med jeres søvnige Kanoner, da gjorde I Gavn for Føden og skulde faa den Cargaison, I fortjente.«

Endelig var Snauen klar til »Ekspedition«. Den fik 170 Slaver ombord, en Del Elfenben og nogle forseglede Poser med Guld. Den sidste Aften var Kapt. Simon Tadtzen til Fest ombord i Fregatten, og det var sent, da han, glad og omtaaget, blev sat ombord i sit Skib. Næste Morgen, d. 7. December, hejstes Sejlflag paa Snauen. Ankrene blev hevet, Salutten drønedede, og »Elonora« stod bort fra Kysten, fulgt med smægtende, længsfulde Blikke fra Land og fra Fregatten.

Vel var Guinea i flere Henseender et Eldorado! Her var Kvinder og Vin og Varme og Sol og løssluppen Lystighed. Her var Tjenerskab — og Herrevælde! Men det var dog et saare jordisk Paradis.

Der festedes i *Dødens Land*! Kvinderne var ikke blide, rødkindede og ædle, men vilde i deres Attraa, raa i Sæder — og sorte. Hjemme lunede Solen og skabte Liv, her brændte den og svedte Sjælen fra Kroppen, Forstanden af Hjærneskal-len. I Dag »Inferieur«, i Morgen »Superieur«. I Dag levende, i Morgen *baade* død og begravet!

Blegt og skært og fint tonede Livet hjemme frem for »Kystmanden«s Bevidsthed. Der hørte han ikke længer hjemme. Han kunde ikke længer nøjes med Smaating som det, Danmark bød. Her var der mere Saft i et Døgn end i et Aar hjemme. Herude var der dækket op til Overflødighed, men ved den ene Bordende sad en fjantet Faun og ved den anden en grinende Djævel. Aldrig var der Fred for Synet af hans lede Fjæs. Her var Overdaadighed af Livets Nydelser, Velvære og lystigt Samliv, men ogsaa Gift og Nød og Sygdomsleje saa ondt, at Orme sprang af Huden, og Materien flød.

Fregatten »Fredensborg« blev ligesom ringere og ringere, mens den laa og ventede derude paa Christiansborgs Rhed, Skuden forfaldt, Materiel gik tabt — og Mandskabet skrumpede ind. d. 15. Decbr. døde selve Kapt. Kiønig om Aftenen Kl. 11½. Hans Sager blev forseglede ombord og iland.





Den 19. April oprandt den store Dag, da Slaveladningen blev bragt ombord fra Fortet. Flag og Gjøes hejstes, og Kanonerne blev „afblæst“. Efterhaanden kom 3 Kanoer ud med ialt 136 Mandsslaver, som blev slaæet i Lænke i det største Lastrum. Vagten blev herefter at om Aftenen Kl. 8 med Halvdelen af Mandskabet. Dagen efter førtes 7 Mandsslaver, 75 Kvindeslaver, 9 Piger og 20 Drengene til Skibet.

Fra Kl. 6 næste Morgen blev der skudt Timeskud lige til Kl. 5 Eftermiddag, da hans Velædelhed blev bisat. Imens vajede Sørgeflaget fra Fregatten og straks efter i Land.

Som Signal til, at Bisættelsen i Land havde fundet Sted, blev der fra Fortet affyret 13 Minutskud, som straks blev besvaret fra Fregatten med 13 Minutskud foruden 5 »Taksigelses Skud«. Og saa blev der baade fra Fortet og Fregatten »hidset Flag til Tops«. Chaluproerne havde baaret Kapt. Kiøning til hans sidste Hvilested under Ledelse af Overstyrmand Faerentz. Nu roede de ombord med *velædle* Hr. *Kaptajn* Faerenz. Han fik sin højtidelige Udnævnelse af Guvernementet d. 22. Decbr. 1767, og Mandskabet toges paany i Ed, hvorpaa Fregatten skød 7 Skud, som blev besvaret lige fra Fortet.

Et saadant Dødsfald kunde bringe Liv i Sagerne. Kanonerne blev hede som under »Træfning«, Krudtrøgen drev over Rheden og Stranden, og mangen en doven Krop fik noget at tage vare. Gravøl blev der drukket tillige, som kunde huskes — i hvert Fald næste Morgen. Nordmanden Christian Runge var en af dem, der ikke fik Anledning til at sørge alene; han avancerede til III Styrmand og Bottelør og fik Plads i Skibsraadet.

Den ny Kaptajn overtog Forgængerens røde Hynceer til Chefschaluppen og Stadstøjet til Chaluproerne: 6 Kasketter af sort Fløjlm med røde Duske og Bogstaverne D. G. C. af Tin, 6 blaa Trøjer, røde Silketørklæder og blaa Bukser og uldne Strømper. Til sig selv erhvervede han Kapt. Kiønings fine Hat med Sølvsnore og røde Duske.

Uge gik efter Uge. Stormskanserne midtskibs, »Slaveskandsen«, blev gjort klar og Briksene sat op i Lasten. Skibstømmermanden døde, og de to Tømmermænd fra Fortet kom ud til Hjælp med 6 Haandværksslaver. Baadene gjorde Ture til Fredensborg og Ningø, og Tiden gik med at opmaale Fade, reparere og lignende.

Matrosen Ole Nicolaysen døde, og nu begyndte man at føre Omkostningerne Dødsalutten paa de Hedengargnes Regnskab. Det var ved at løbe op! D. 6. Januar havde Baadsmanden en varm Dag: Tre Matroser fik Tamp paa Spillet, fordi de havde været i Slagsmaal, og en ung Opløber fik en Omgang med, fordi han »i Landet havde villet overtræde det 6te Bud«. Han var kommet en andens *Ejendomsret* for nær.

Den 11. Januar begyndte ret festligt. Der kom et engelsk Slaveskib paa Rheden, og Kaptajnen og Mesteren kom ombord i »Fredensborg«, hvor-



af man tog Anledning til at byde og yde det bedste, Skibet formaede. Mens man var allerbedst i Gang dermed, lød et Skud fra Fortet, og Flaget derinde gled paa halv Stang. Den store Kano kom ud og melte, at Guvernøren, Hs. Velbaarende Hr. Christian Tycksen, var død. Kaptajnen maatte i Land med nogle af sin Folk for at følge Guvernøren til Graven.

Fortet sendte 30 Pund Krudt ud til Fregatten til Hjælp ved Salutingen, og »Fredensborg« afgav saa ogsaa »efter Forlangende« 15 Kanon-skud ved Begravelsen Dagen efter.

Hede Kvinder, Sygdom, pludselig Død, hastigt Avancement, Svir og Fest, Begravelser og Auktion, — det var Oplevelserne og Samtaleemnerne paa det lille Omraade: *Dansk Afrika*. I Ny og Næ krævede Handelen Interessen fangen. Erkelte sørgede og længtes, men de fleste blev ligeglade og hvad vi nu vilde kalde »Fanden i-Voldske«. Seks Uger endnu, sagde man i Land, at det vilde vare, inden Skibet kunde blive ekspederet. I det Tidsrum var der Lejlighed til at dø og blive begravet 40 Gange, og derefter ventede Havet — og Vestindien — og saa igen Havet paa sine Ofre. Derfor tog de fleste alle Livets »Goder« med uden nogen Indskrænkning. Den, der gemte til den næste Dag, gemte maaske kun til — de Efterlevende. I Dag rød, i Morgen *baade* død og begravet.

I Februar døde den unge Abraham Engmann, som var bragt syg i Land. Han var en af de sidste af Skibsfolkene, som fik tømret Kiste. Baader, som førte ham ind til Kortet, havde en »Flaskekielder« med.

Tiden slæbte sig hen. Den 8. Marts opdagede en af Matroserne, at en Dæksslave (er af Fortnegerne), havde lukket en Matroskiste op, rimeligvis for at faa Fingre i et Par evropæiske Herligheder. Nu opnaaede han kun at faa nogle eftertrykkelige »Stryg«. Han jamrede sig, men sligt var jo for Kattemjav at regne. Om Aftenen skete der saa det harmelige, at Negeren sprang i Vandet. Man antog, at han vilde tage sig af Dage og saaledes skammeligt snyde det højlovlige Kompagni for sin Værdi. Han blev imidlertid fisket op af Jollens flinke Mandskab inden der var sket nogen Skade. Matroserne gav ham nogle velmente Knubs for den voldte Ulejlighed, og Negeren blev saa til Straf sat i Bøjen.

Af og til kom der en »Dravat«. Kun kørt i Forvejen blev den indvarslet ved et Par smaa sorte Skyer, der hastigt drev frem trods alt Vindstille. Mennesker, Dyr og Fugle fik en uncerlig lamnende Fornemmelse over sig. Det var som om Naturen og de levende Væsener en Stund sitrede i tvungen Ro, — og saa brød pludselig Storm, Uvejr eller en hvirvlende Orkan løs. Det gjaldt da om at have alt i Orden ombord, alt klart til at tage Tørnen.

I Slutningen af Marts var det igen galt med en Dæksslave. Stymperen kom op mod Skansen med en Økse i den ene Haand og en Tjærekost i den anden. Da han ellers var »en skikkelig Siæl«, nøjedes Skibsfolket med at slaa ham i Dækket og tage Vaabnene fra ham. Den ene af Skibs-

drengene, Mulatten Agis, som forstod de Indfødtes Sprog, blev kaldt til, og Slaven blev forhørt. Han svarede ikke et Ord, og man gik saa ud fra, at han »intet var ret i Hoved«. Overmester Sixtus kom til; han mente det samme og foretog en grundig Aareladning paa den tossede Neger. Det hjalp. Han blev »stille«.

Endelig i April lysnede det. Forberedelserne blev gjort til Afrejsen. Faktor Reimers kom ombord; han skulde med hjem som Passager, og han havde med i Kanoen 19 Høns, 4 Geder, Æg og Grøntsager. Mandskabet aandede op. En Dag bragtes 55 Lod Guld ombord i forseglede Poser med Mærket D. G. C. Saa kom der 1 Kiste Millie (Hirse) til Slaverne — og 43 Høns, saa 25 Lod Guld i et rundt Glas, saa 5 Fragtslaver, — saa en Kano med Elfenben — og Palmeolie og Bønner, Proteter og Jams, og en Mængde Kaal blev købt af Negerinden Asioche.

Den 19. April oprandt den store Dag, da Slave-ladningen blev bragt ombord fra Fortet. Flag og Gjøs hejstes, og Kanonerne blev »afblæst«. Efterhaanden kom 3 Kanoer ud med ialt 136 Mand-slaver, som blev slaaet i Lænke i det største Last-rum. Vagten blev herefter sat om Aftenen Kl. 8 med Halvdelen af Mandskabet. Dagen efter førtes 7 Mandsslaver, 75 Kvindeslaver, 9 Piger og 20 Dreng til Skibet. Den 21. April kom Jomfru Møller, afdøde Guvernør Tycksens Husholderske, ombord med sine Sager, sine Høns og Geder og øvrige »Fetalje«. Kanoer kom ud med Vandtønder, Kød, en Ko — og endnu et Par Slaver.

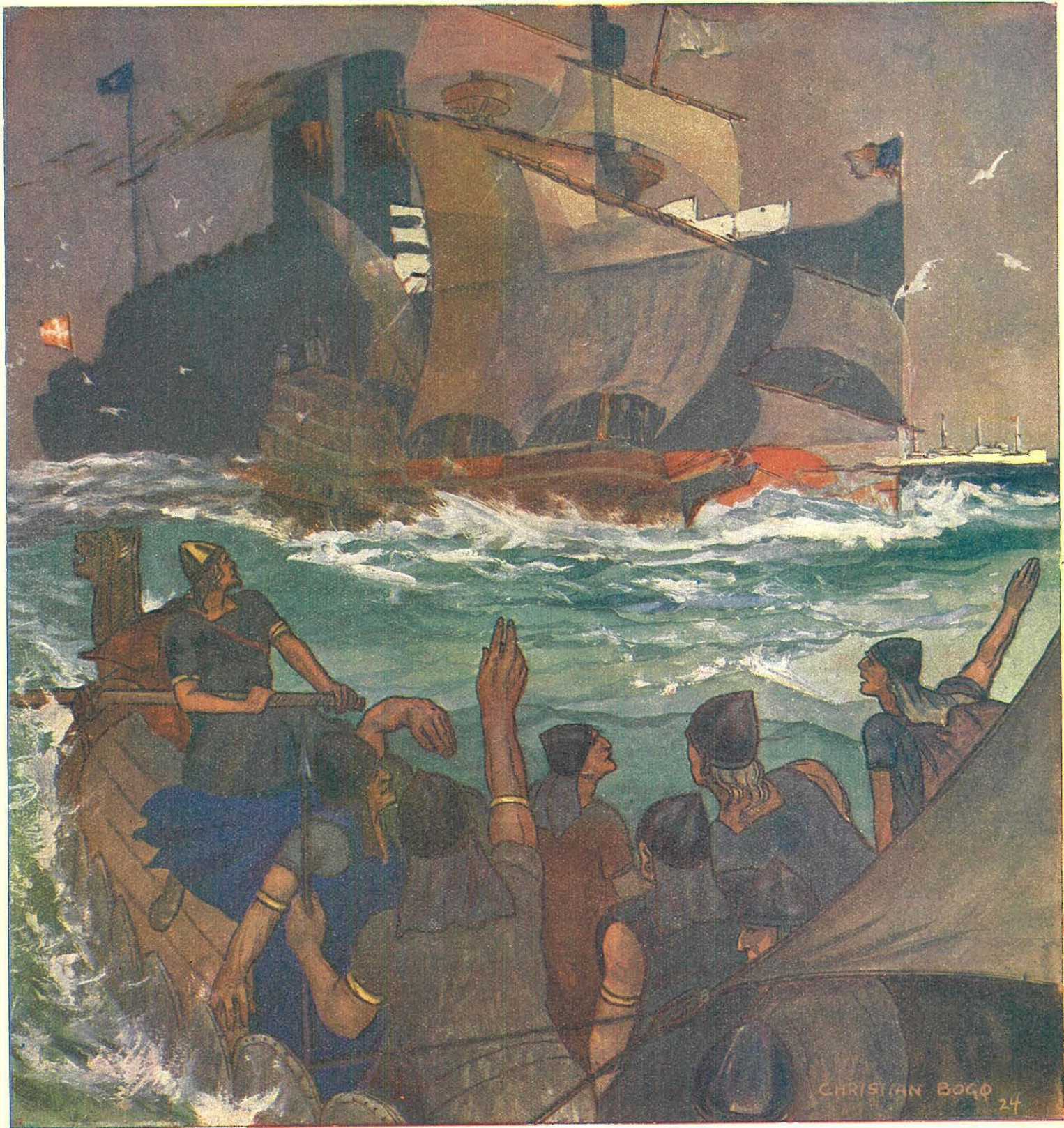
Om Aftenen var ialt 265 Negere under Skibets Luger.

D. 22. April 1768 hejstes det blaa Sejlflag, og Sejlskudet blev affyret. I sidste Øjeblik rekvirerede Kaptajnen Mandskab fra Fortet, men fik kun en — Bødker. Sent paa Aftenen blev Ankeret lettet, og Fregatten »Fredensborg« gik til Sejls. Det var, som om den var haget til Stranden. Først henad Morgen gled den bort fra Kysten, og man kunde endnu i Timevis se dens Sejl fra Fortet.

Ombord var 1 Styrmand, 5 Matroser, 13 Mandsslaver og 2 Kvindeslaver syge. Slaverne skulde trøstes med Tobak, men der var saa meget Skibsarbejde ombord, at *Kvinderne* alene fik Piber og Tobak udleveret Dagen efter Afrejsen, Mændene først 2 Dage efter. D. 24. April blev der til Gengæld skænket Brændevin over hele Linien »efter Instruxens Formeld« baade til Mænd og Kvinder, — og de store Dreng og Piger fik endda en Slurk med.

Og saa kom Livet paa Slaveskuden efterhaanden i regelmæssig Skure. Af og til blev der røget tviskendæks (mellem Dækkene) med Tjære og Beg. Slaverne fik deres bestemte Rationer Gryn og Bønner og hver anden Dag skiftevis Tobak og Brændevin, om Søndagen Flæsk og midt i Ugen til Afveksling Hestebønner eller Malleget. Koks-maten Anders Skaaning, som havde med Slave-maden at gøre, havde travle Dage. Mindst en Gang om Ugen fik Slaverne udleveret Palmeolie til at indgnide sig med, og der var strengt Tilsyn med, at Indgnidningen var grundig. Efter Renselsen vankede der Brændevin.

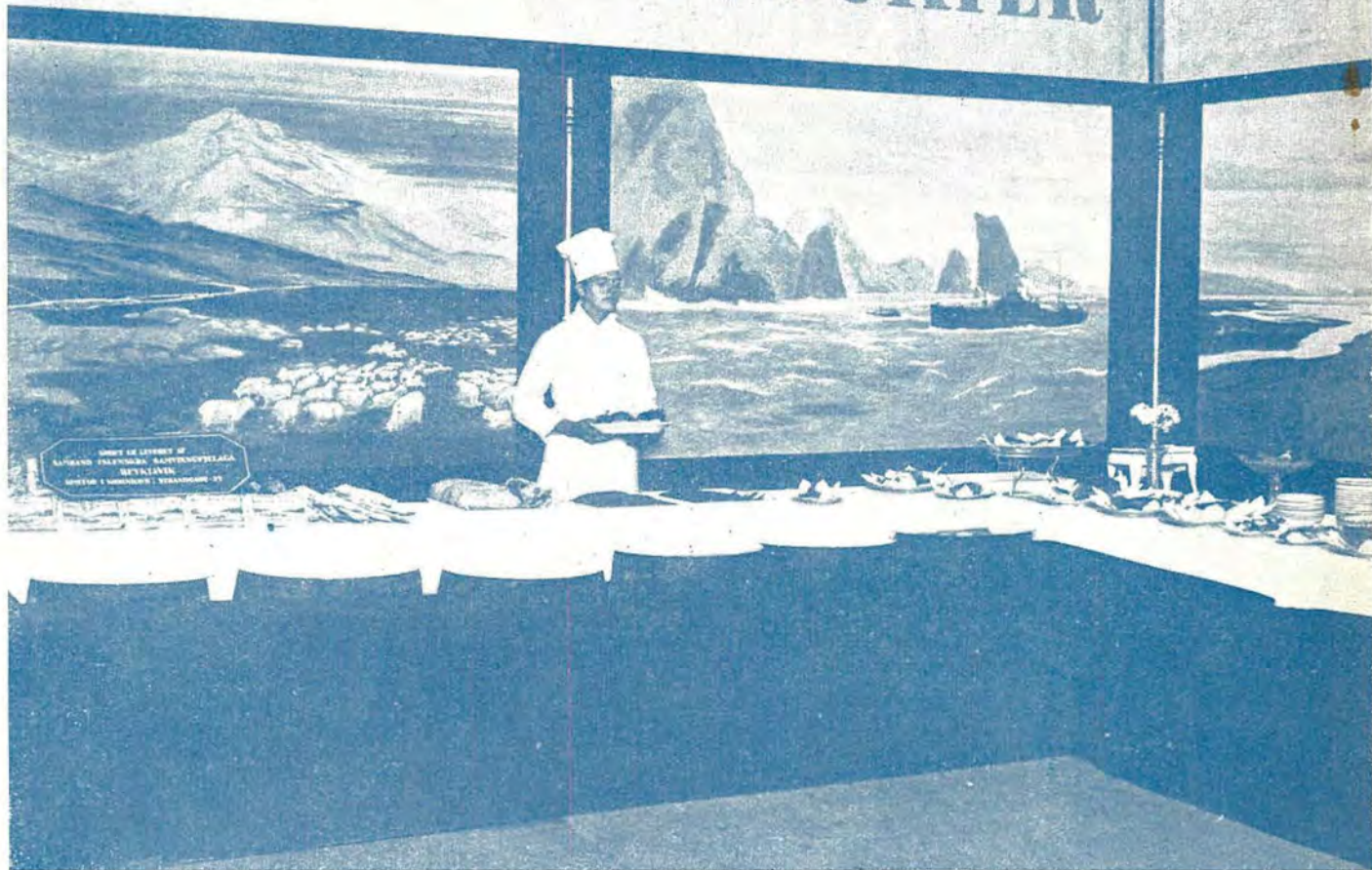




DANSKE VIKINGERS TOGT GENNEM 1000 AAR



# ISLANDSKE PRODUKTER



## DE ISLANDSKE PRODUKTER PAA S

Mellem de mange Udstillere indtog de »Islandske Produkter«, der var arrangeret af Hovmester Jonas Larusson, »Gullfoss«, en Særstilling. Flere Firmaer havde deres Produkter fremstillet under samme Sæd og Feltraabet var *Islandske Produkter*. Egentlig var der kun tre: Sild, Klipfisk og Lammekød, men saa var netop Finessen den at vise, hvor mange forskellige og — herlige Retter, der kunde fremstilles heraf. Publikums Forbavselse og Interesse var da ogsaa stor. Ikke mindst Opmærksomhed vakte den særlige Udsmykning med de store Vægdekorationer symboliserende: Sagaens Kvægvavl, Fiskeri (og Skibsfart) og Turistsagen. Desuden fandtes et rigt Billedmateriale forevigende Fangstmetoder paa Havet omkring Island og de forskellige Tilberedningsmaader.

I store Tønder var udstillet de enkelte Produkter Sild, Lammekød og Klipfisk, ligesom der paa store Bordene var fremtryllet alle de mulige Retter heraf. Talrige Husmødre har under Udstillingen studeret de islandske Retter med største Grundighed, og ikke faa københavnske Restauratører, der har undersøgt Sagen, har besluttet for Fremtiden at føre »Islandske Produkter«. Et særligt Speciale er »Jonas Brand«, Klipfisk i smaa  $\frac{1}{2}$



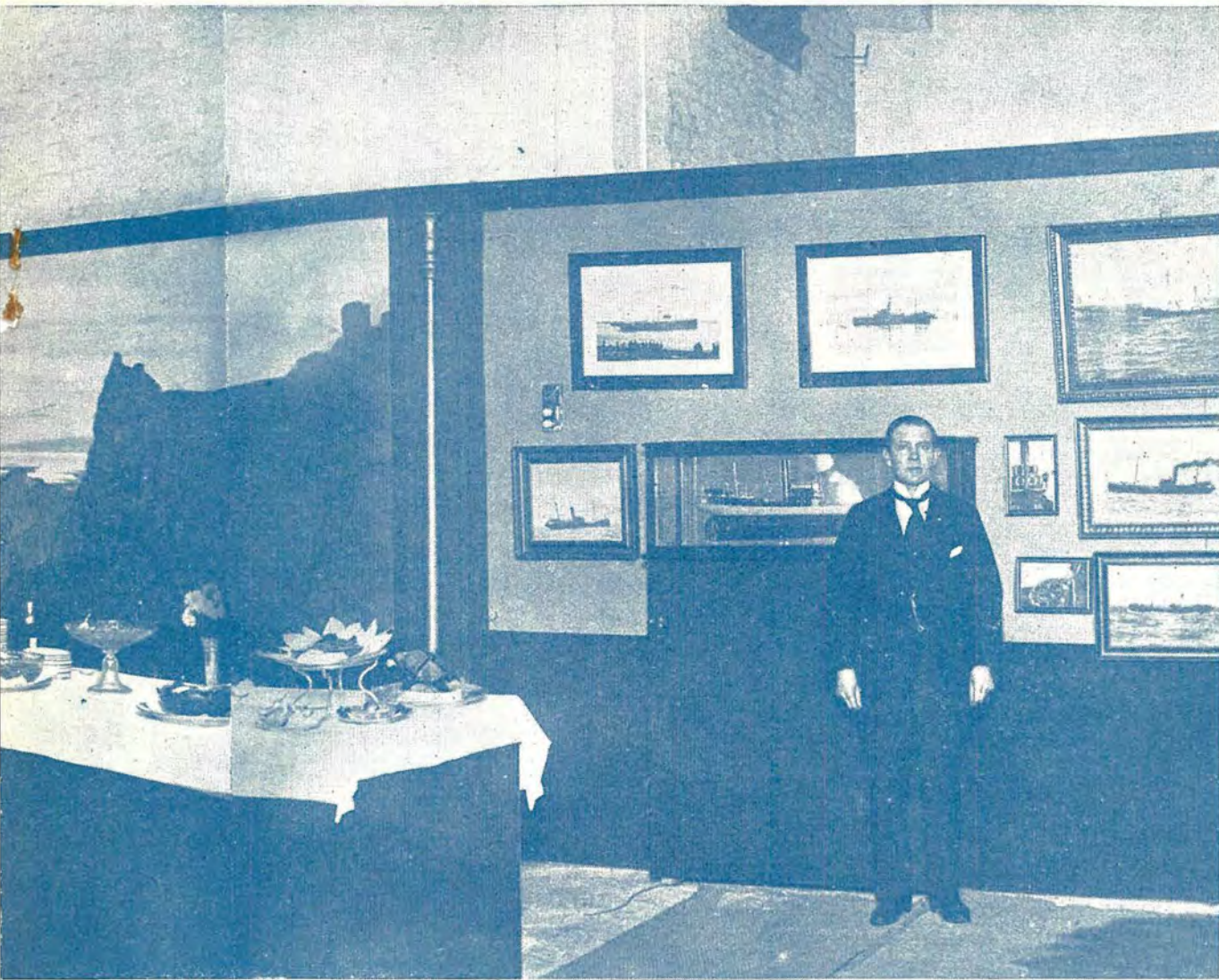
Damperen »Gullfoss«.

kg Pakker, der for Fremtiden vil kunne faas i københavnske Butikker og sikkert gøre Lykke.

Afdelingens vellykkede Resultat, skyldes ikke mindst den dygtige Kok, Hr. Køhler, der foruden en Ærespræmie, fik tilkendt Guldmedaille for en speciel Tomatsauce.

Udstillingen vil sikkert betyde et stærkt udvidet Mærked for de gode islandske Sager i Danmark.





Ø-RESTAURATIONS-UDSTILLINGEN

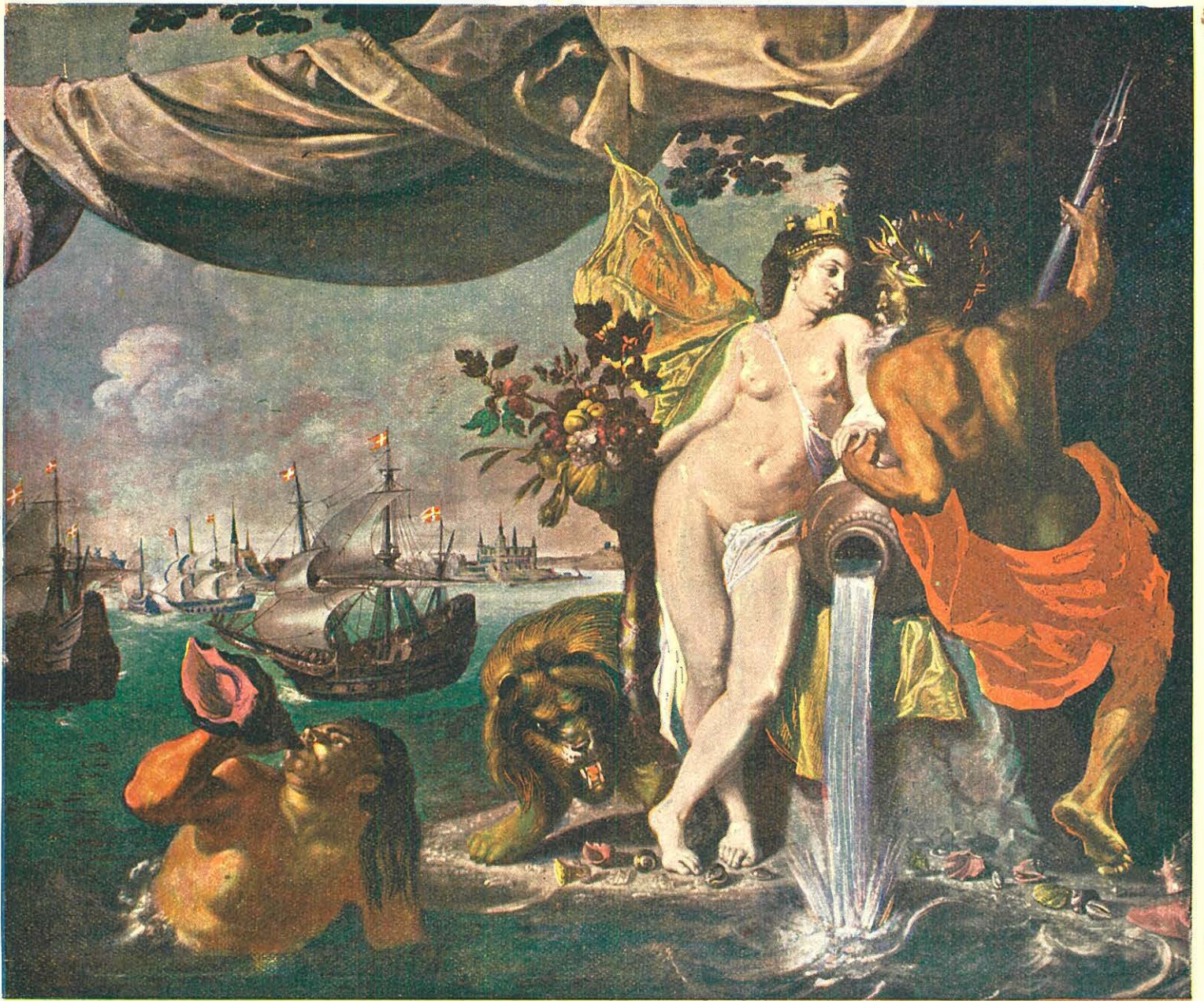


Diplom med højeste Udmærkelse.  
Islandske Produkter ved Hr. Jonas Larusson  
for Islandske Produkter.



Jonas-Brand.





## ØRESUND

ALLEGORISK MALERI AF CHRISTIAN IV.s HOFMALER ISACH ISACKZ, SØN AF HOFMALEREN PETER ISACH  
BILLEDET FINDES I SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG



En Del af Slaverne vænnede sig hurtigt til den ny Levemaade ombord. Allerede den 27. April »giorte Qvindslaverne sig fornøjet paa Skandsen med deres Negerdans«! Mandsslaverne tog lidt tungere paa alt, og Baadsmandsmat Peder Thomsen maatte med temmelig korte Mellemrum tildele de Sorte en »Lussing« for Mukkeri. d. 28. April fik to Mandsslaver Kat for Slagsmaal. Dagen efter fiskedes den første Haj, som Mandskabet gjorde sig til Gode med.

Stadig var en Snes af Slaverne syge, og Doktorernes brydsomme Tid var nu inde. Ogsaa Skibsfolket maatte ty til Mestrene, og den første Mand, der døde ombord, var en Matros (1. Maj). Han blev rullet ind i sin Hængekøje og kastet overbord med en Kanonkugle snøret til Køjens Fodende, for at han kunde gaa tilbunde hurtigt og i en Stilling, der sømmede sig for en hvid Mand. Dagen efter døde den første af Ladningen, en Kvindeslave, der uden nogensomhelst Ceremoni blev langet over Rælingen, og efter den Tid gik der sjældent flere Dage, uden at Fregattens Følgesvende, Hajerne, blev fodrede med »Stykker« af den kostbare Last.

D. 9. Maj var der stort Røre ombord. En »løs« Slavinde sladrede til sin hvide Herre: At Mandsslaverne, som efter Tur var paa Dækket ved den Tid, Skibsfolket skaffede (spiste), vilde »bemægtige sig deres Knive og Huggerte og dermed myrde alle Blanke«. Formiddagen hengik med Anklager, Angivelser og Forhør. Drengen Agie blev en stor Herre i disse Timer ved sit Sprogkendskab. Slaveholdet udpegede efterhaanden selv tre Mænd, to Kvinder og en stor Dreng som Anstiftere, og de blev saa ved Middagstid kattede.

Som Tiden gik — uden anden Afveksling end Vindstille og Dravater — tog Kævlerierne til inden borde. Mistillid, Modvilje og Drillerier floredede. Skibsassistenten brokkede af sig til Kaptajnen om Kionigs efterladte Sekstant og grønne Hynder til Kahytten, som Kapt. Faerentz uden videre benyttede. Kaptajnen lo af Hr. Hoffmann, der hævnede sig ved at »anteigne« anklagende Smaating om sin Chef i Skibsprotokollen, som Direktionen jo ville faa at se. Den hvide Skibsdreng munkede sin sorte Fælle, der var blevet for vigtig, og fik Medhold. Alle saa hinanden paa Fingrene. D. 17. Maj blev fire Matroser tampede, fordi de havde sovet, eller i det mindste »blundet«, paa deres Post.

Man sparede paa Svinene ombord, men en Dag viste det sig efter en Dravat, at en god So havde brækket Ryggen. Den blev saa straks slagtet og spist, og der var ingen Ufred mellem de Hvide den Dag, d. 18. Maj.

Nu var det ikke længere nogen Sjældenhed, at der daglig lød to Plask, som betød, at Lig blev hevet over Skibssiden. Kun mellem Pigeslaverne var der ingen Dødsfald, ikke engang Sygemeldinger.

Fregatten nærmede sig Vestindien, og det var godt det samme, for i alle Henseender var der Tab og Afgang. En Raa i Foremærs viste sig at være raaden, og Kokken fik den til Brænde, og et Sejl var raadent og blev skaaret til Klude. Alle

Beholøninger svandt ind, og Skuden, der var overgrøet i Bunden med Muslinger og Alger, gik gennem Vandet som en tung Tømmerflaade eller et Risknippe. — Og saa disse evige Dødsfald, disse forbandede dumme, sjattede Plask, der fortalte, at nu var igen en eller anden arm Djævel, hvid eller sort, blevet stiv, blevet færdig med det Liv og god nok til de tøssede, vuggende Bølger, de onde Havdyr eller de graadige, umættelige Hajer.

Skibsfolket gav sig til at rummestere med Slaverne, der nu blev sat til at plukke Værk af de kasserede Sejl — og ikke fik mindre end 19½ Lispund ud af det. Selv de løse Kvindeslaver fik nu Unaadens Bitterhed at føle. »En Del« af dem blev kattede for Tyveri. De skulde dog inden Ankomsten til Vestindien have at vide, hvad de i Virkeligheden var for noget Udskud. Skibsfolket tog sig paa i Tide at gække Niggerne over en Bank.

Men Officererne fandt det nu ogsaa hensigtsmæssigt at dukke Skibsfolket, som nu saa længe havde haft temmeligt frit Spil i visse Retninger, og vise dem, hvor de hørte hjemme. D. 5. Juni havde Opløberen Erik Anker om Aftenen slaaet Lyset ud af Haanden paa en Slavinde og taget Mad i Kahytten. Skibsraadet blev sat d. 8. Juni. Han svarede nok saa frækt, at han havde gjort det, fordi han var sulten. Han blev spurgt, om han ikke fik sin Rancon, og svarede: Jo! Men det kom dog frem, at han havde nappet Drikkevarer hos Botteløren og Flæsk og Smør hos Styrmand Runge. Det var aldeles oplagt til en god Lussing. Dommen faldt til 50 Slag for Spillet. Han blev straks bundet til den Bagbords Side af Spillet og fik sine halvtredsindstyve veltilmalte Slag Tamp.

Senere blev Vrøvlerierne mellem Kaptajnen og Skibsassistenten til en veritabel Skibsraadsag, men efterhaanden som Fregatten nærmede sig Vestindien, tog Slaveladningen mere og mere Interessen fangen. Slaverne fik mere Palmeolie til Indsmøring, mere Kød og Brændevin. De skulde jo gerne være ved godt Huld ved Ankomsten.

Den selvbevidste Mulatdreng Agie, Skibsdreng, der saa længe havde fungeret som Tolk, fik nu sine Revselsler, men da Hoffmann d. 12. Juni gav ham to Ørefigen paa Skansen, brød dog Misforholdet mellem Skibsfolket og Negotiebetjentene frem, og Baadsmandsmaten, som fra Kobryggen var Vidne til Lussingen, skældte ud og lovede Skibsassistenten »paa Snuden«, hvis han igen slog en af Skibsdrengene. For disse Ord maatte han dog give Sr. Hoffmann en Undskyldning. Sr. Hoffmann var nu ogsaa i Strid med Passageren Sr. Reimers og med Undermesteren.

En Mandsslave fik Tamp for at have mukket mod en Dæksslave. Overalt var der Ufred. D. 24. døde en Mandsslave, »som havde op Svolden Liv«. Det saa uhyggeligt ud, og han havde knapt lukket sine Øjne, før han pladskede i Sænen. Det var en Lettelse at blive af med ham, men d. 29. Juni forefaldt et Dødsfald der virkelig blev beklaget af de Hvide ombord. Et af de sidste Svin døde af sig selv. Matroserne vragede det, men Kadaveret



var dog for godt til Hajerne, og Slaverne fik det selvdøde Svin at spise. Et Svin har dog Svinekød, om det er levende eller dødt, og det har allentid været saadan, at et slagtet Svin har Værd, mens et dødt Menneske kun er til Udgi't og Besvær.

D. 8. Juni var Fregatten omsider inde mellem de »caribiske Øer«, og det mødte nu igen andre Skibe. Mandsslaverne blev vasket og raget, og Palmeolien uddeltes til Indsmøring i rigeligt Maal.

Dagen efter, Søndag d. 9. Juli 1768, var Slavefregatten endeligt sit Maal nær. Syv Kanoner blev »afblæst«. Lige efter blev den 17de Mandsslave og den 6te Kvindeslave kastet overbord, men der var dog Feststemning paa Fregatten. Kl. 12 fik man Kending af St. Croix. Kl. 4½ kom Løds ombord, og præcis Kl. 5½ kastede Fregatten Anker ved den danske Ø St. Croix udfør Christianssted. »Herren være lovet, som haver hjulpen os hidtil: Han være fremdeles med Naade og grødmelig Bistand kræftig i vores foretagende, at vi maae ende vores Reise lykkelig og vel«, skriver Hoffmann, som nu igen for en Tid var from og gudhengiven.

Den saakaldte »Kongens Chaloupe« kom ud til »Fredensborg«, som saluterede med 9 frepundige Skud. Fra det danske Fort blev der forrent kun svaret med 3, som Fregatten igen »betakede« med 3.

Adskillige Fartøjer dukkede frem fra den soldisede Kystlinie med danske Embedsmænd, Officerer og Købmænd, som vilde »gratulere« de Nyankomne. Skibet var fra Morgenstunden blevet spulet som maaske aldrig før. Kanonerne skinnede som nyslaaede Toskillinger, og Tovennerne var skudt op i sirlige Slangekredse. Besætningen var som betaget over igen at være i dansk Havn, paa et saa bedaarende smukt og livligt Sted. Skønne, yndefulde og elegante Damer fortryllede Skibsfolket, som siden Ankomsten til Varmen, i Guinea og nu paa den lange Rejse hidtil kun havde haft en eneste hvid »Dame« at beskue, — Jomfru Møller, som var ude over den Alder, hvor jomfrueligheden er fejrr.

Chaluproerne trak i deres stiveste Stads og blev set efter med haarde, ubarmhjærtige Øjne inden de mandede Chaluppen, som henad Aften førte Kaptajnen, Hr. Reimers og Skibsassistenten i Land. De gik til Kompagniets Agent, Hr. Carl Heinrich Thalbitzer, som tog dem med en saadan »grandezza«, at Kaptajnen glemte sin Almagt over Fregattens trehundrede Sjæle, Skibsassistenten kun mærkede Skrивeren i sig, og Hr. Reimers følte sig som en lille Studentmagersvend paa Rejse. De tre vejrbitte Herrer fyldte langt mindre i Baaden, da de et Par Timer efter blev røet tilbage til Fregatten, endskønt de maatte prise Hr. Agenten for hans Gæstfrihed, hans Rom, hans Tobak og hans Anerkendelse.

Næste Morgen kom der fersk Kød og friske Grøntsager ud til Skibet, og Slaverne fik deres Del. De befandt sig slet ikke vel nu ved Rejsens Maal.

Ganske vist var det nu forbi med Søsnygens Kvaler, men de smaa Kluk fra Borngen og Skibs-

siden vækkede større Angst herinde paa den sikre Rhed end Bølgeslagene derude paa Havet. Hvad nu? Skulde de ædes eller sættes til Arbejde som usle Kvinder? Skulde de splittes over et stort Land eller bunkes sammen i frange Rum? Maatte Kvinderne beholde deres Børn? Skrækken for det ukendte slog sig ned over Negerne som et Mareridt. Slaverne fik Ekstrarationer af Piber, Tobak, Brændevin og Olie, og de fik Lov til at »danse og springe efter deres Sang tromme Spil«, men det blev dog saa som saa med Lystigheden.

Den 11. Juli kom Agent Thalbitzer ud til Fregatten for at bese »Ladningen«, og han blev modtaget som en Fyrste. Først efter hans Visit gik Kapt. Faerentz og Assistent Hoffmann i Land for at klarere Skibet. Næste Dag skulde der losses! Opsangen dertil var ny Vaskning, Kraftfodring og Indsmøring af Slaverne — og Klargørelse af Fartøjerne.

Tirsdag den 12. Juli 1768 var der Liv paa Rheden. To danske Vestindiefarere gik under Salut til Sejls for Hjemgaaende, og »Fredensborg«s Baae gik i Lag med at sætte Slaverne i Land. Det blev ialt 219 Negere »i Sorter«, d. v. s. 123 Mænd, 19 Dreng, 73 Kvinder og Piger og 4 Fragt-slaver. Ombord blev 6, som skulde hjælpe til med Arbejde, og 15 syge Slaver. I Guinea var der bragt 265 Negere ombord, men 24 var døde, saa Regnskabet stemmede med Fakturaen.

Slaverne blev »oplagret« i Agent Thalbitzers Gaard. Hr. Agenten forlangte, at deres Mad, Grøden, blev kogt ombord, tilberedt af Skibets Provisioner, og bragt i Land Morgen og Aften af Skibsbaadene, — og Overmester Sixtus maatte som før hver Dag tilse »Stykkerne«.

Auktionen blev berammet til d. 18. Juli, og Aftenen forinden blev Slaverne særlig godt bespist og indsmurt og pyntet op med rene Lændeklæder. Der vankede Brændevin om Morgen paa selve Auktionsdagen — og Hirse. Slaverne skulde gerne se velnærede og sindsligevægtige ud. Endnu strigler man jo særligt omhyggeligt den Hest, der bydes til Salg, og man sparer ikke paa Havren de »sidste« Dage.

Trømmeslageren havde forkyndt Auktionen, og Plantageejerne fra de forskellige Kanter af Øen havde givet Møde. Fra Fregatten kom Kaptajnen, Overmesteren og Skibsassistenten, skønt han var syg. Nu oprandt jo en af Rejsens »største« Dage. Men det var Agent Thalbitzer, hans Skrivere og Auktionarius, som var i Forgrunden. Skibsassistenten blev den Dag dybt fornærmet; Agenten hverken opgav ham Priserne eller Købernes Navne.

Slaverne blev opraabt. Alder, Vurdering, Navn o. s. v., og de blev befølt, set efter paa Tænderne, i Svælget, paa Underlivet og alle andre Steder, der kunde vise Sygdomstegn eller fortælle noget om skjulte Fejl. Priserne var nu saa høje, og Købene saa betydningsfulde, at selv kvindelige Ejen-domsbesiddere eller Lysthavende ikke undsaa sig for de mest intime Undersøgelser. Det var en naturlig Ting, og man behøvede knapt at dække derover ved at lukke Øje eller komme med spøgefulde Ord til Skærmbredt. Den, der nu køber en





En Del af Slaverne vænnede sig hurtigt til den ny Levemaade ombord. Allereede den 27. April „gjorte Qvindslaverne sig fornøjet paa Skandsen med deres Negerdams“!

Ko, vil dog vide, om den er drægtig, eller om det er en Kvie. Den, der vil have en Tyr, forvisser sig efter Ønske om dens Egenskaber; den, der vil have en Plovstud eller en Trækhest, ser paa Bringen, paa Ryggen og paa Laarmusklerne.

Der var Byfolk imellem, som vilde have Hus-slaver. Dem saa man mere i Øjnene før at faa Indtryk af deres Karakter. Auktionarius var ikke altid smagfuld. »Nr. 12. Mandsslave Atjetje fra Elmina-Egnen; 24 Aar. Han er ikke køn. Det er ikke nogen Regensstudent, men det er en kraftig Prygl. God nok til *sit* Brug. Træk Kluden af ham og lad os se ham, som han er. Han er god i »Gangen« og ligetil en Snes fine Rollinger paa Plantagen . . . 200 er budt . . .« »Nr. 47. Pige Tjotjo af Fantéstammen, 19 Aar, saa omtrent. Hun taler for sig selv. Vend hende engang om. Ja, væk med Dækketøjet. 156? Skam Dem noget. 160 er budt. Hun er Prinsesse, hvor hun kom fra! Jomfru til Fingerspidserne. 165. Ingen højere? 170. Den sorte Afrodite fra . . . 172. Ingen højere? Første, anden . . . tredje Gang.«

Hammeren faldt mangan god Gang, og det tyn-dede ud i Agentens Gaard. Det var ikke de bedste, der blev tilbage til Anden-Dags Auktionen. Og det var heller ikke de fineste Købere, der mød-

te op. En af dem, der ivrigst forhørte sig om Salget, var *Kokken ombord*. Skibsfolket var ligeglad. Det fik nu fersk Kost, god vestindisk Rom, Kærlighed i Overflod og Arbejde i Ny og Næ med at tjære Fustager paa Kajen, spule og gøre Vagt-tjeneste i god Mag.

Man var nu kvit de onde Pak i Mandslasten og kunde kimse ad den tomme Kvindeluge. Der var Kvinder nok endda, baade sorte og melerede, som gerne gav, hvad de havde at give, for den hvide Mands Bevagenhed. Herude paa Varmen behøvede den menige Mand ikke at bede eller betale for Livets Goder, undtagen for Rommen. Her kom det af sig selv, og selv Jan Kastrup, den enøjede, koparrede Matros, behøvede blot at række Haanden ud . . .

Besætningen blev forøget med 2 Matroser, der var trætte af Vestindielivet, og med 2 Tømmer-mænd fra andre Skibe. Den Dag, Auktionen blev holdt over Kapt. Kiønigs efterladte Gods, var der stort Rykind. En ældre, syg Kvindeslave, der var efterladt ombord og ubelejligt fandt paa at dø samme Mørgen, blev i Hast lagt i Jollen og smidt ud paa et afsides Sted hinsides Revnen. Imens kom Baade og Chalupper og Joller med Kaptajnerne Selvog, Soelberg, Blidhugger, Kierregaard,



Goskesen og Eigen. Mellem Køberne var Skibsdrengen Afie, som var avanceret til Cpløber. Der blev solgt en Sølv-Tobaksdaase, Sølværmeknapper og Sølvskospænder, o. s. v., o. s. v., til høje Priser.

Saa blev Fregatten kalfatret og gjort rede til Hjemfart. Til Guinea havde den endnu 87½ Lod Guld og 1642½ Pund Elefanttænder (42 Stk.) inde. Nu fik den Mahognitræ ombord. Her søsedes Tiden ikke hen som paa den lumre afrikaniske Kyst!

D. 2. August var en Mærkedag. Indladningen af Sukkeret begyndte. En Pran kom ud med 10 Fæde. Da det første svingedes over Rælingen, blev — efter Vestindieskik paa den Tid — Flag og Gjøs hejst og 5 Kanonskud affyret. Saadan hørte det sig til! Skibsbaadene fik travlt. Chaluppen maatte bugseres Prammen, og de øvrige Fartøjer turede frem og tilbage og bragte Mahogni, Champechetræ og Sukkerfæde ud til Fregatten. Der kom ogsaa et Fad Rom, som blev behandlet med særlig Omhu. Det indeholdt 113 Galloner, — og denne Forsyning var blot til Skibsprovission! Til Mandskabets nødtørftige Behov.

End ikke om Søndagen havde Chalupper Ro; da bragte den Kirkegængere i Land, — og om Eftermiddagen Landlovfolk, en Flok lystige Gutter, der var opsat paa at smage forsvarligt paa Vestindielivet. De sprang muntert fra Baaden, men maatte om Aftenen hjælpes i den og næsten bæres ombord, slappe som Klude, forpjuskede og »afblankede«.

Efter de tunge Træsorter og Sukkerfæde, der stabledes lagvis i Lasten, kom Turen til de lette Varesorter. Ovenpaa de 277 Sukkerfæde dnygedes 1013 Pakker Porto-iko-Tobak. Derefter toges privat Stykgods ind, og endelig kom Passagererne ombord. D. 13. Septbr. blev Vandfadenes Indhold fornyet, og der blev aflagt Afskedsbesøg hos Agenten, — og saa havde Fregatten endt sin Mission ved St. Croix.

Næste Morgen tidlig blev der hejst Sejlflag og skudt Sejlskud. Foremærsejlet blev løst, og Fregatten varpedes ud af Bugten. Imens blev der dog Tid for Kaptajnen til at få endnu et Rømfød ombord — til eget Brug.

Vinden vilde imidlertid ikke samme Vej som Fregatten, og Skuden maatte foreløbig blive liggende. D. 15. Septbr. blev Ankeret igen hevet og Foremærsejlet løst, men Vinden blæste med al for overlegen Røst paa det første Sejlskud, der lød Kl. 4, og paa det andet, der drønedes Kl. 6; den legede ligegyldigt med det blaa Sejlflag. Omsider ved 8-Tiden tog den sig sammen og drev Fregatten ud. »Fredensborg« saluterede Fortet med 9 Skud, som blev besvaret fra Stationsskibet med 3, som blev betakket fra Skibet med 3! Kort efter forlod Agenten, der havde drukket et Afskeds-glas ombord, Fregatten i sit eget Fartøj, hilst med 7 Kanonskud og 3 Hurraer.

Først ved Middagstid næste Dag tabte man ombord St. Croix af Sigte, — og den lange Sørejse begyndte. Der gik et Spand af Dage, og saa begyndte Kæviererne inderbords. Særlig var det galt med Kaptajnen og Passageren Kipnasse, en

vestindisk Embedsmand, der ikke havde Helbred til at staa sig med den stærke Sømand. Han fik paa hele Rejsen Maden bragt til sit Kammer.

To Maaneder slæbte sig hen. Vinden blev kølig og Søen haard, og Mandskabet maatte have Uldtøjet og Pjækkerterne frem af Skibskisterne. Himlen var ikke længer blaa eller gylden, men tung og graa. Den Tid var forbi, da man søgte Skygge under skærmende Solsejl. Nu slikkede man Sol, som man før havde søgt Skygge.

Kipnasse blev syg og døde netop, som Udkiggen d. 10. Novbr. meldte Land forude. Det var de skarpe Omrids af Norges stormomkredste, knejsende Fjælde!

D. 11. Novbr. kastede »Fredensborg« Anker ved Sandefjord, hvor Kipnasse blev begravet. D. 27. gik Fregatten igen under Sejl med norsk Lods ved Kaptajnens Side. Da Ankeret var hevet, hvorved flere Haandspager brækkede, toges Jollen ind, men da faldt Matros Frederiksen af Dronningens Kvarter overbord. Fregatten maatte vende, og det lykkedes at bjærge Manden, men Begivenheden toges som et ondt Varsel.

Om Aftenen passeredes *Færder Fyr*.

Det blev Storm og tykt Vejr. Skibsraadet besluttede, at man skulde søge Havn, og Lodsens Svend Jenson, slog til. Flaget blev hejst, og af og til blev der fyret Kanonskud af. Det var d. 1. December 1768 ved To-Tiden. Kaptajnen havde vel nu fritaget sig for Ansvar, som Lodsens havde overtaget, men han blev dog paa Broen ved Siden af Nordmanden. Fregatten gik for Fokken og dobbeltrebet Storemærsejl og mentes nu at være udfør »Hastensundt«.

Forude øjnedes et stort Skær, og Kaptajnen advarede bekymret Lodsens om at holde af betids, men Svaret lød: »Jæj skal nok passe sligt!«

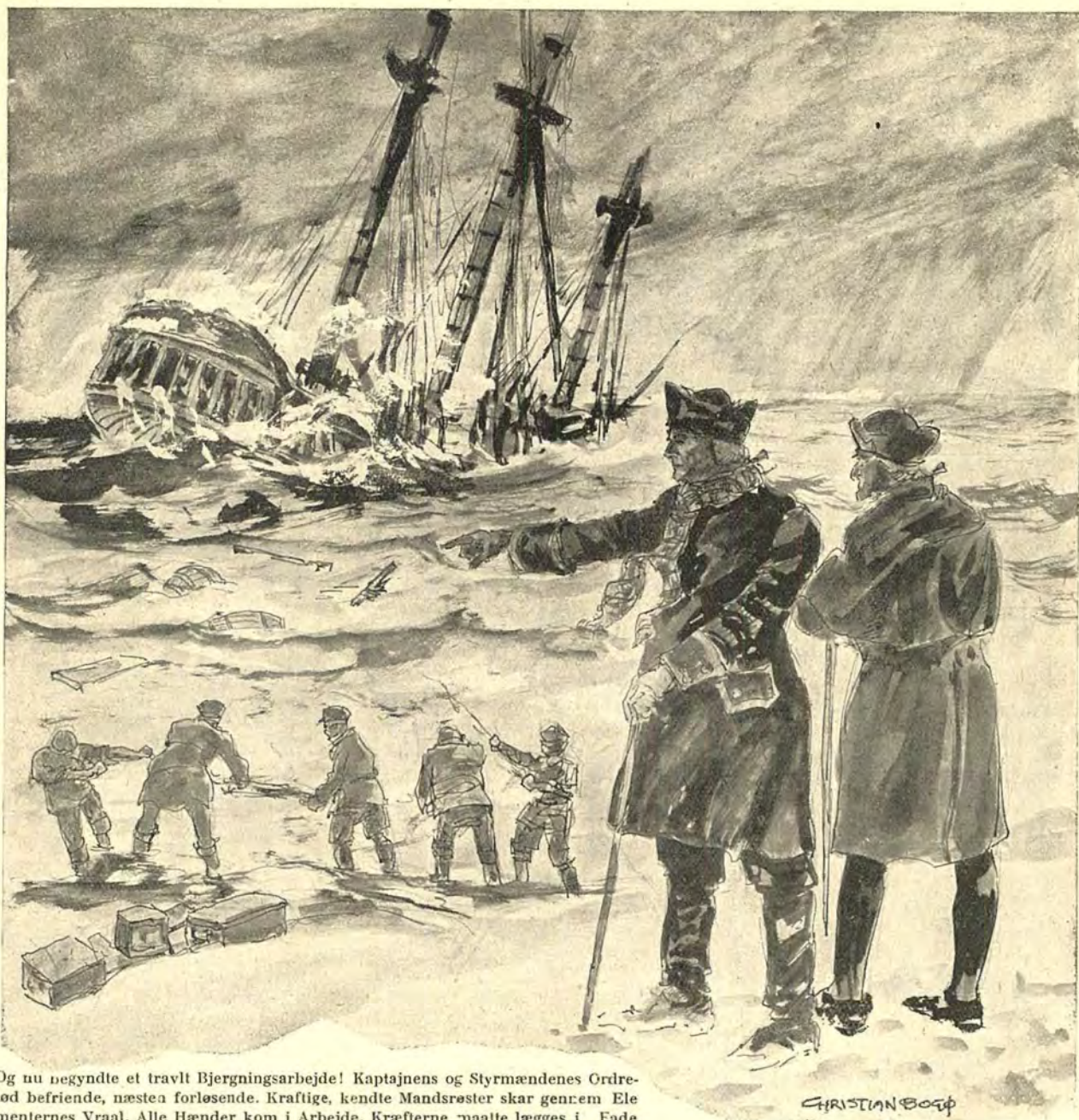
Lidt efter præjede Udkiggen med usædvanlig Fynd, og Lodsens skingrede: »Fald af!« — Men det var for sent! Den stolte Fregat, som havde trodset Farer og Vanskeligheder i fremmede Verdensdele, mødte sin Skæbne saa nær den hjemlige Kyst. »Fredensborg« *tørnede mod en Klippe*. Stænger og staaende Gods styrtede ned, Bougen splintredes, og Dækket og Skibssiden brast hist og her!

Det var da allerede næsten mørkt. Angstskrig og Kommandoraab, Eder og Bønner lød mellem Brangen og Bulder fra det dødsmerkede Skib. Baadene knustes, og Søen slog haardt over Skibets Agterende. Til al Lykke stod Forenden fast paa Klippegrunden.

Et Par behjærtede Folk naaede ind til Land med Linier, og ved dem bjærgedes hver eneste en af de ombordværende. Skibsassistent Hoffmann og Kaptajnen i Forening naaede endda at faa Skibspapirerne og de vigtigste Bøger og Protokoller snøret i en Sæk, der velholdent blev hevet paa det tørre.

I de bevægede Øjeblikke kom mange gode Egenskaber for Dagens Lys. Man glemte Nag og Knups og Kat. Baadsmand Rosenberg blev væltet og klemt ned af et Par svære Rundholter, men bjærgedes i Tide af to af Opløberne, netop to af dem, han selv havde kattet for Spillet!





Og nu begyndte et travlt Bjergningsarbejde! Kaptajnen og Styrmandenes Ordre-lød befriende, næstea forløsende. Kraftige, kendte Mandsrester skar gennem Elementernes Vraal. Alle Hænder kom i Arbejde. Kræfterne maatte lægges i Fade og Vareballer og Tømmer og Grejer kastedes ind mod Klipperne.

CHRISTIAN BORG

Da alle var reddede, og Passagererne var anbragt i et Hus i Nærheden hos den gæstfri, redbonne Johannes Nielsen i »Hastensundt«, der venligt tog sig af de pjaskvaade, forkomne og forkræmte Gæster, vandrede de ligesaa vaade og pjuskede Søfolk ind ad Landet ti i smaa Flokke, nogle mod Nord, andre mod Syd, for at faa Tag over Hovedet og »noget at bide«. Det blev en slem Vandring selv for hærdede Folk og ikke mindst for forvante Slavegæster, der kom fra *Troperne!* Sneen begyndte at fyge, og Fnuggene isnede de vaade Klæder, der klæbede sig til Kroppen.

Kaptajnen vandrede Nord paa, til han fandt Lodsoldermandens Hus, og han faldt ikke paa at søge for sig selv, før Lodsoldermanden havde paataget sig og sine Folk Vagtholdet ved Vraget.

Dagen efter, d. 2. Decbr., var det næppe blevet lyst, før Kaptajnen, Cverstyrmanden og Skibsassistenten mødtes ved Strandingsstedet. Fregatten var kærtret til Styrbord, men ogsaa den viste sine gode danske Egenskaber og holdt efter Evne sammen. En Del af Matroserne kom til, og trods høj Sø og haardt Vejr blev der arbejdet grundigt. Et Par Mand kom ombord og lod efter Ordre Ankrene falde, og et Kabeltov blev fæstet mellem Skuden og Landet. Der blev bjærget en Pække Tobak, Kompasset, Chaluppens Aarer og en Smule Materiel. Rigningen blev kappet i Haab om, at Skuden vilde rejse sig derved, men Udbyttet svarede ikke til Forventningerne. Tidligt hindrede Mørkets Frembrud Arbejdet. Ved en Tællepraas »sammenskræves« en Rapport til Direktionen, . . . »at den gode Fregat »Fredens-



borg« ved Lodsens Uforsigtighed var forlist og tilsat paa *Jethmar Tangen i Østergabet Trommon*« (Tromøen). Ordlyden er bevaret endnu: »... Med Bedrøvelse beretter jeg den højfløvlige Direktion den slette Tidende, at det af mig førende Fregat Skib . . .« o. s. v.

Papiret og Gaasefederens Krads vidner endnu og fortæller om Skæbnens Tilskikkelse. I samme Stund, ved samme Bord og ved samme Tællepraas bankede to bevægede Hjærter, Øjne duggedes, og Nerver dirrede, — men blot et Pust i Sivet! To Sjæle led, men det vejredes her, to Legemer sitrede, men de er forlængst Jord eller Støv. Kun Papiret og Skriften er tilbage!

Jorden opsluger og tilintetgør det levende. Arkiverne gemmer det døde, som af og til bliver »levende« igen paa *sin* Vis ved Granskerens Flid.

Den stolte, egetømrede Fregat, som rummede de Hundreder Mennesker, blev til Smuld. Menneskene, som skabte Skibet og fabrikerede Papiret, kan takke det skrøbelige Papir, som *en eneste* Tændstik kan ødelægge, for Bevarelsen af Mindet om sin Eksistens.

Den uheldige Lods blev, ved Kapt. Faerentz' Paastand derom, sat fast, men det hjalp kun lidt. Hvad betød han mod det røde Guld, det kostelige Elfenben, den glødende Rom — Sukkeret — og den skønne Fregat, som den golde Klippe havde knust! Et Menneske skabes i et Øjeblik, undertiden tilfældigt, men et Skib bygges op ved Kløgt og Arbejde — og det koster Tid og Penge at skrabe en Ladning sammen. Mennesker er indtil nu det billigste og ringeste og forgængeligste af alt.

Med Livsfare blev Guldet og Sækkene med de 21 Breve til Direktionen bjærget. Penge manglede mest af alt, og hver havde kun de Klæder, han gik og stod i. Folkene har nu slaaet sig ned i *Narestø*, og to af dem var syge. En Del af Besætningen, der ikke egnede sig til Bjærgningsarbejde, blev sendt til København med Smaaskuder fra Egnen, der skulde Syd paa.

Skibet havde nu drejet Bagbordssider mod Land, og Vraggods begyndte at drive ind. Masterne, en Del Tømmer og nogle Skibskister blev bjærget, men Redningsarbejdet besværliggjordes nu af haard Frost. Lugerne laa endnu over Lasterne og kunde ikke aabnes.

Det blev en trist Jul for Skibsfolket, og de første Dage af det ny Aar, 1769, gik hen med Forhør og Vagt og tilfældig Opfiskning af Gods.

Om Aftenen d. 20. Januar slog Søen uimodstaeligt mod det hærgede Skib, og Stormen piskede! Skibsfolket vidste, at »Fredensborg«s sidste Time var kommet, og samlede sig paa Stranden. Sælsomme Lyde kom derude fra Mørket mellem Bruset fra Bradsøerne og Vindens Hujen over Vraget og Klipperne, — Drøn og Kirken og Knagen og Sukken! Det var, som om Skuden klagede sig, mens det kæmpede den sidste Kamp,

inden det gav op. Skumsprøjt og salte Stænk jog ind fra det ubarmhjærtige Hav. Folkene følte det som Blodstænk, som tvinende Graad fra »hende« derude, det smukke Skib, som havde baaret dem stolt fra Kyst til Kyst og nu rullede sig elendigt i ynkelig Dødskamp.

Spanter bråst med skarpe Smæld, Luger sprang fra Karmene med buldrende Drøn. Døre sprang op eller sloges i, Planker knækkede, og tunge Varekister slyngedes mod hinanden. Og endeligt faldt den sammen, den stolte Fregat, først i to Dele og saa i Stumper og Stykker. Det skurrede og stønnede derude . . .

Og nu begyndte et travlt Bjærgningsarbejde! Kaptajnens og Styrmandenes Ordre lød befriende, næsten forløsende. Kraftige, kendte Mandrøster skar gennem Elementernes Vraal. Alle Hænder kom i Arbejde. Kræfterne maatte lægges i! Fade og Vareballe og Tømmer og Kister og Grejer kastedes ind mod Klipperne. Hele Natten og Dagen derpaa arbejdedes der med at hive Gods op og bringe det i Sikkerhed. En Mængde drev videre langs Kysten helt ned til *Tromlingsund*. Det blev samlet ind af en udsendt Jagt.

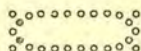
Alt, hvad der blev reddet, blev senere ført til Arendal og solgt dér eller sendt videre til København. Bl. a. bjærgedes 148 Mahogniplanker, næsten alt Campechetræet og 17 Elefanttænder og en Del Sukker og Romfade, — men Tobakken var saa godt som ødelagt. Saa blev der fisket efter Skibets Kanoner, og alt det tunge Gods, der var sunket paa selve Strandingsstedet, og efter et Par Maaneders Forløb samledes Sibsfolket i Arendal, hvor Kaptajnen fik tinget med Skipper Anders Johnson om Overfart til Danmark.

Hr. Reimers døde i Arendal d. 27. Januar, og ogsaa Baadsmand Rosenberg maatte lægge sine Ben i Norge. Først d. 20. April blev der god Vind, og Jagten gik under Sejl. Jomfru Møller var med. Ti Dage efter naede Skuden Kronborg og kastede Anker paa Helsingørs Red. Ved Middagstid fortsattes Rejsen, og samme Aften, d. 30. April 1769, Kl. 6, steg Langfarerne iland i København.

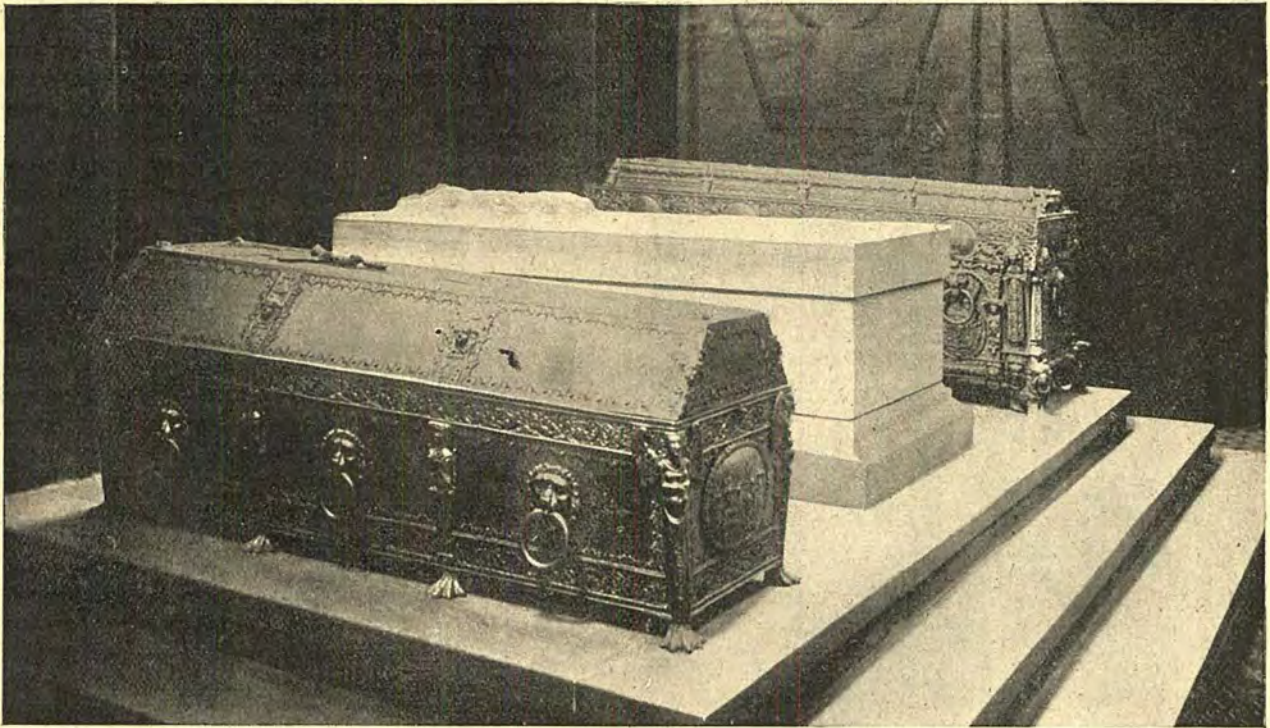
Kapt. Faerentz tog Guldposen med og gik, fulgt af Skibsassistenten med Brevsækken og Dokumenterne og af en Matros med de tunge Protokoller og Bøger, den tunge Vandring til Direktøren, Hr. H. F. Bargum.

Rejsen var endt. Den havde kostet mange gode Mænd Livet. Deres Benrade laa splittet over Kløden langs Skibets Vej. Og Fregatten »Fredensborg«s Saga var ude.

Bonde og Borger! Hav Din Dont kær, men glem ikke, hvad Din Kammerat, Sømanden, maa lide. Borgeren er Bondens Slof. Mulden nærer Bonden, og Bonden Borgeren, men Mulden kræver kun *sin* Tid, hvad Havet til hver en Tid kræver af Sømanden, — *Livets* Indsats!







Det hertugelige Gravkapel i Rügenwalde. (Til venstre Fyrstinde Elisabeths Tin-Sarkofag. I Midten Kong Eriks Sandstens-Sarkofag, indeholdende Resterne af hans jordiske Levninger. Til højre Fyrstinde Hedevis's Tin-Sarkofag).

## Kong Erik af Pommern's Grav i det Fremmede.

Af CHR. BCGØ

Indtil i Sommer havde Flertallet af Danmarks Befolkning ingen eller kun vage Forestillinger om den Skikkelse i Kongerækken, som dog, takket være de seneste Historikere som Prof. Kr. Erslev og Dr. Sophus Larsen, nu er bleven karakteriseret som en af de betydligste, en af de mest danske, trods sin pommerske Afstamning. Det var den Aktualitet, som skabtes ved Helsingør-Jubilæet, som paa een Gang stillede Menigmand Ansigt til Ansigt med Erik af Pommern som den, der havde bygget det oprindelige Krogen, hvor senere Kronborg kom til at ligge, og som havde givet Helsingør dets Privilegier.

At komme ind paa hans øvrige store Fortjenester, Kejserkendelsen om Danmarks Ret til Sønderjylland og hans Interesse for dansk Handel, Skibsfart og Videnskab, er ikke denne Artikels Hensigt.

Her skal kun berettes om hans sidste Leveaar i Pommern og vises hans sidste Hvilested, hvorfra man hidtil ikke har set Gengivelser her i Landet.

I Aaret 1436 tog Kong Erik Ophold paa Gotland, hvor han havde bygget sin faste Borg, Visborg Slot, og da Rigsraadet 1439 i Stedet for den af ham til Efterfølger udpegede Fætter Bugislav af Pommern valgte hans Søstersøn, Christoffer (af Bayern), var Brudeet endeligt. I Sverige havde Bønderne under Engelbrekt Engelbrektsson afrystet det danske Herredømme, men da den senere svenske Konge, Karl Knutsson, rettede et alvorligt Angreb paa Gotland, lod Eriks danske Sindelag sig ikke fornægte, og det lykkedes høm at overgive den til de Danske, som derefter havde Øen fast i over 200 Aar.

I 10 Aar havde han ført en Søkonges Tilværelse med Visby som Basis. Hans velbevæbnede Karaveller og Butser havde kapret mangan hanseatisk og svensk Skude (maaske en dansk imellem, som Tidens Vaner var.

Ene og mskendt af sit Land, drager han da til Pommern.

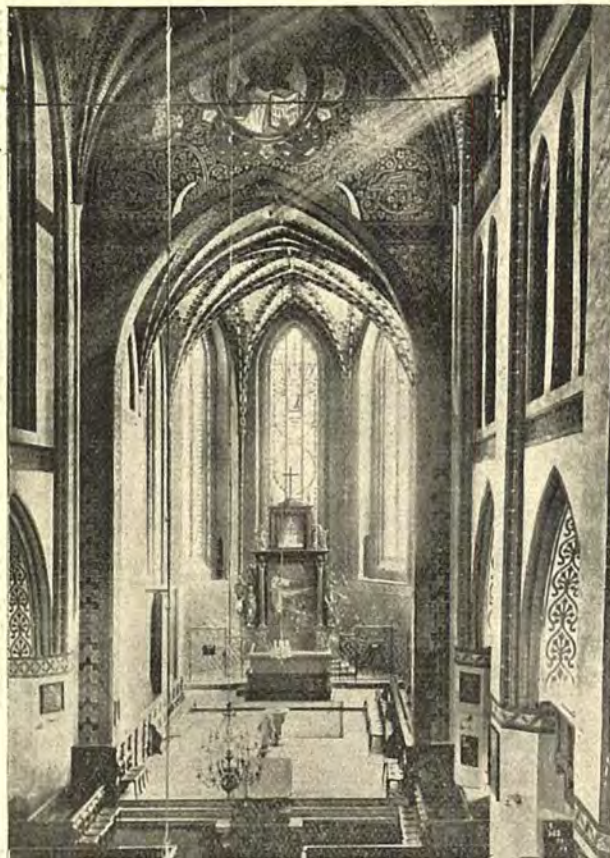
Medens Kong Erik fra nu af gaar ud af Danmarks Historie som Danmarks Konge, glider han som Privatmand ind i sine gamle Rettigheder som pommersk Fyrste. Ti Aar levede han endnu i Pommernland paa sit Fædreslot: Rügenwalde. Og naar man romanagtigt har ladet Kong Erik optræde her som fattig Landevejsrøver, før tilsidst at lade ham falde paa et »Togt«, er dette ganske urigtigt. Kongen medtog fra Gotland alt sit rørlige Gods, hvilket ikke var lidt, og drog ind paa sin Fædreneborg som dens retmæssige Herrer.

Med sin engelske Gemalinde havde han faaet en Medgift paa ca. 100.000 Gylder, en ret anselig Sum regnet efter Datidens Forhold. Og da han efter sit Eksil paa Gotland og Afsættelsen overlod denne Ø og Byen Visby til Danskerne og drog til Pommern, var han ingen fattig Flygtning, men Hertug Erik, der med fuld Honnør og rig paa Gods og Guld drog ind paa sit Fædreslot.

Paa Rügenwalde havde han engang levet sine Barnedomsaar, og her besluttede han at blive til sine Dages Ende.

Man skulde tro, at den unge Hertug hentet hid til Stormagtslandet Danmark, kunde have haft svært ved at gøre sig fortrolig med Forholdene her. Men betragter man Billederne fra hans Fædreneborg, Stedets Be-





Mariakirkens Hovedskib. Bag Alteret og Smedejernsgitteret staar Kong Eriks Sarkofag.

liggenhed tæt ved Østersøen og i direkte Samkvem og Forbindelse med Handels- og Krigsfartøjer paa Østersøen, saa ses det let, at det var ikke smaa Forhold, han kom fra. Fra Barnsben har han indsuget Havets friske Luft, han har hørt Østersøen brumme og set dens Bølger bruse mod Kyst og Havn! Han har hørt om Hansastæderne, hvoraf Stettin var den nærmestliggende, han har staaet paa de høje Skrænter og fulgt deres Skibes Vej over Havet! Valdemarernes Blod var i hans Aarer, og de pommerske Forfædres Kamp med Polen har benlydt i Slottets Haller!

Muligt har Rügenwalde Slot været Forbilledet for det *Krogen*, han rejste paa det senere Kronborgs Plads!

Kun sparsomt flyder Kilderne om dette sidste Afsnit af hans Liv, Sagnet har her bemægtiget sig hans Person og spundet sit hemmelighedsfulde Tryllespind om ham, og talrige overleverede Beretninger lever endnu den Dag idag mellem Strandbefolkningen i Pommern. Hemmeligt hviskes der om, at han selv i Rügenwalde ikke kunde lade være med forklædt om Natten at strejfe om som en anden Harun al Raschid og gaa paa Eventyr.

»Sagen des Kreises Schlawa« indeholder flere Sagn om Kong Erik og hans Slot.

»I Rügenwaldes gamle Slot skal der endnu ligge skjult store Rigdomme, som stammer fra Kong Erik. Denne var bleven fordrevet fra sine tre Kongeriger, Danmark, Sverige og Norge, og havde derefter slaaet sig ned paa Øen Gotland, hvor han havde bygget det befæstede Slot *Visborg*. Over Taarnets Tinde var sat en massiv Guldgaas, ligesom han havde bragt alle sine

øvrige Skatte med sig hertil. Og herfra foretog han dristige Røvertogter og plyndrede paa sine tidligere Rigers Kyster. Af denne Grund belejrede Svenskerne Slottet, men da hans Undersaater i Pommern-Stolp hørte dette, udrustede de syv Krigsskibe og sendte ham dem til Hjælp. Da forstod Svenskerne og Danskerne, at de havde handlet ilde med deres tidligere Herre ved at jage ham af Land og Rige. De frygtede, at han vilde hente Hjælp hos Kejseren, og bad Kongen blive, alt skulde saa være glemt. Men dette ønskede Kongen ikke, og om Natten lod han Guldgaasen nedtage og tillige med alle de øvrige Skatte bringe ombord.

Disse Skatte skulde have været uhyre. Først af alt var der et Jesusbillede, saa stort som en 15 Aars Dreng og helt af massivt Guld. Desuden var der 12 Apostle saa store som Børn, alle af massivt Sølv, en Enhjørning af Sølv og en Monstrans af arabisk Guld. Endvidere et gyldent Pengeskrin med 100,000 Gylden (Medgiften fra England), Guldgaasen, Sølvtoj og Smykker. Tre af Kongens Skibe skal være gaaet under ved Kysten udfor Wipperflodens Munding, og mange Kostbarheder skal paa denne Maade være gaaet tabt. Endnu skal Vragene af Skibene kunne ses ude paa det yderste Rev, og da engang en mægtig Storm havde drevet en Del af Vraggodset i Land, skulde en af Omegnens Bønder have fundet det og være bleven en rig Mand.

De øvrige Skatte bragte Kong Erik med sig op paa Slottet, og en Del deraf blev anvendt til Udsmykning af Slotskapellet. Her stod f. Eks. over 100 Aar Monstransen og Enhjørningen, medens en Del af Skatten blev skærket til Klostret *Marienkron*. Den største Del blev imidlertid opbevaret i et hemmeligt Rum i Slotstaarnet, hvor man endnu den Dag idag fremviser et mørkt Kammer, omgivet af en Rundgang, og i hvilket Dag og Nat en Vægter skal have opholdt sig for at vaage over Kostbarhederne.

Da senere hen Hertuginde Sophie maatte flygte for sin Søn Bugislaw X, skulde hun have taget alle Kostbarhederne med sig. Andre paastaar, at Skatten endnu skal være skjult og gravet ned i Jorden eller maaske være indemuret i en underjordisk Hvelving.

Da man for godt 100 Aar siden aabnede Kongens Sarkofag, skal man der have fundet en Guld-Due (maaske er det den omtalte Guldgaas), som blev sendt til Berlin, hvorfra den senere af Franskmandene skal være ført til Frankrig.

Det gamle Slot havde ogsaa en stor Kældervhel-



ving, under denne laa igen et Torturkammer og underjordisk Fængselscelle, som nu imidlertid er utilgængelig eller delvis ødelagt. I gamle Dage skulde fra denne

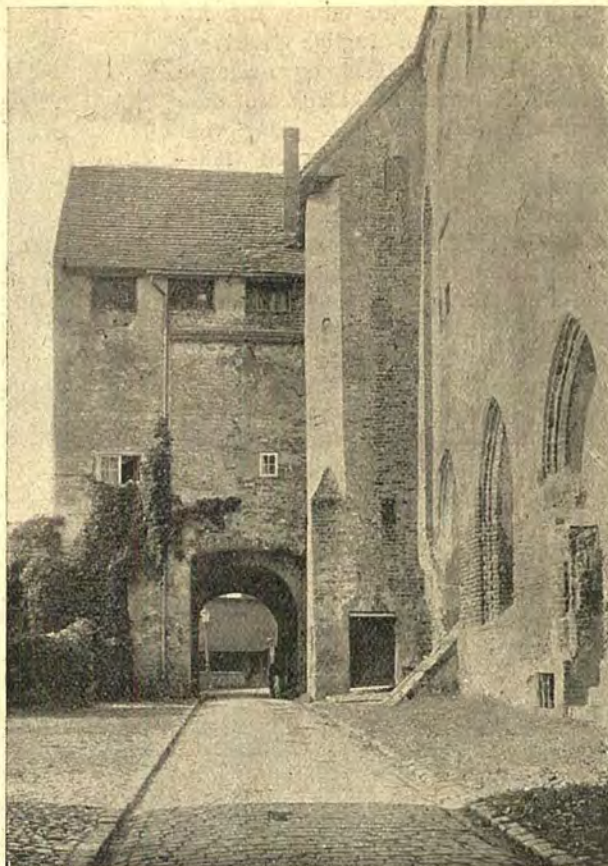


være gaaet en underjordisk Gang hen under Wipper-Floden til Klostreet *Marienkron*. Nogle paastaar endda, at Gangen gik endnu videre til Buckow-Klostreet. Denne underjordiske Gang skal Kong Erik have benyttet i sine sidste Leveaar, naar han vilde forrette Andagt i Marienkron-Klostreet, hvor han ogsaa efter sit eget Ønske blev bisat. Først da Klostreet blev brudt ned, flyttede man hans Sarkofag til Marielkirken.»

Hans Dronning døde tidligt. Ægteskabet var barnløst. Og det var ikke mindst hans Modsætten sig Raadets Fordring om et nyt kongeligt Giftermaal, der var medvirkende til Brudet mellem ham og Riget. Lige saa kendt er hans senere Forhold til Dronningens tidligere Hofdame Cæcilie Jacobsdatter af Sverige. Overleveringen véd da ogsaa at sige, at hun trofast fulgte ham i hans Landflygtighed til Gotland og senere til Rügenwalde. Her nævnes hun i Sagnet som en lys- eller hvidhaaret Kvinde af stor Skønhed.

Sagnet véd ogsaa at berette om Kong Eriks ungdommelige Sindelag helt op i Aarene .

Kong Erik skal have været af en usædvanlig stor, statelig Skikkelse, der nok kunde gøre Indtryk paa mange Kvinde. Man kan i Rügenwalde fortælle om den allerede dengang hvidhaarede Ungdomselskende, som skal have ledsaget ham. Ofte forklædte han sig og besøgte ukendt Byen, men dette oplragte efterhaanden Byens Borgere i den Grad, at de lukkede den Byport, der ved Slotsgraven førte ind til Byen. Herover blev han meget fortørnet og lod flere Stykker Skyts opstille paa Slotsvolden, hvorefter han beskød Byen og Porten



Til højre ses Slotskirken's Mur. Kirken selv lod Kong Erik pragtfuldt udsnykke og skænkede den bl. a. en Monstrans af Guld.



I det gamle Borgtaarn findes endnu Kong Eriks Skatkammer. Sagnet beretter, at der endnu skal findes store Værdier gemt.

med Stenkugler. Borgerne søgte paa alle Maader ved Skanser og Dækmidler at staa imod, men forgæves, hvorefter de indledede Underhandlinger. Da Kongen hørte dette, kunde han ikke holde Latteren tilbage, men strøg sig om Skægget og udbød: »Ak, hvad skal det altsammen ti? Naar vi har mistet tre Kongeriger og maa have Taalmodighed, hvorfor skulde vi saa ikke kunne have Fred med denne opsætsige lille By. Det er raske Folk, lad os lulle Fred!» Og dermed var det Oprør tilgivet.

Man maa imidlertid af ovenstaaende ikke tro, at Erik udelukkende tilbragte sin Tid som Privatier. Stadig følte han sig som Konge og førte stort Hof, hvor Udsendinge fra al Verdens Kanter mødtes. Ikke mindst med Danmark, stød han i stadig Forbindelse, og i Aaret 1450 søgte han endda gennem sine talrige Forbindelser at paakalde »den tyske Orden«s Hjælp mod Svenskerne og Lybækkerne.

Endelig gjorde Alderen sig gældende og lod ham tænke paa sin Sjæls Salighed. Store og rige Gaver blev givet til Klostreet. Slotskapellet var tidligere blevet pragtfuldt smykket.

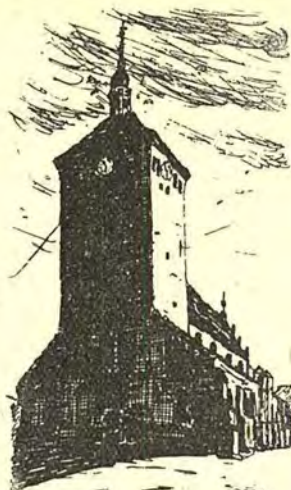
I Sommeren 1459 døde han, 77 Aar gammel, og den gyldne Due (antagelig Guldgaasen) blev medgivet ham i Sølvkisten, som blev hensat i Buckow-Klostreet. Men som i Livet, fandt denne urolige Aand ej heller Fred i sin Grav. Antagelig er 1654 hans Kiste indsat i det fyrstelige Gravkapel i Marielkirken tilligemed Fyrstinderne Hedwigs og Elisabeths Kister. Gravkapellet var oprindelig en Stenhvælvning under Højkoret, og Ind-



gangen var da, hvor nu det lille Alter er. Men den fugtige Hvælving styrtede sammen 1724 og ødelagde ganske Kongens Sarkofag, »so dass ihm ein neuer hölzener Sorg vom Amts hat gemacht werden müssen«.

Man fandt ligeledes den gyldne Dæ, som blev sendt til det kongelige Hof i Berlin. Dette er den sidste Beretning om hans Skatte.

1749 styrtede Hvælvingen atter sammen og ødelagde Sarkofagen, saa at en ny maatte forfærdiges med en Tøndehvælving over. I Aaret 1811 var Sarkofagen atter ødeligt. Da traadte Rügenwalds Borgere sammen og lod Ceres Regering forfærdige en ny, som



dog atter blev ødelagt af det indtrængende Grundvand.

Der blev da i 1888 paa Keiser Friedrichs Befaling indrettet et nyt Kapel, men over Kirkens Gulv og bag Højalteret. Ved et kunstfærdigt Smedegitter var Kapellet adskilt fra det øvrige Korrum. Kongens »Bene« blev nu lagt i en ny Trækiste, der atter omstuttedes af en Sandstenssarkofag, paa hvis Laag findes udhugget Danmarks, Norges og Sveriges Vaaben og derunder den pommerske Hertugkrone. Underskriften lyder:

Ossa quondam serenissimi et potentissimi regis Danic et Suediae et Norwegiae Erich IX. ducis Pomeraniae MCCCCLIX.

## OM AT KNOBE OG SPLEJSE

Spansk Trolovelses Knob — Den hellige Josef — Den Nihalede Kat!



Ovenstaaende Billede viser Inspektøren i Californiens Yacht Club, Admiral Michael Colbert Long og en Række af hans Arbejder, en Mand som Klubben er meget glad for.

I en Mergelsprikonkurrence i den amerikanske Flaade var Long i 1895 Mester for 67 specielle »Knob«, medens hans nærmeste Konkurrent maatte nøjes med at præstere 18. Efter at han derefter havdet trukket sig tilbage og helliget sig Los Angeles Ungdommens Uddannelse, har han haft Overopsyn med alle Foreningernes Reb-Arbejde og i den Tid »konstrueret« omkring 100 Udstillings Knob Arbejder, hvraaf vises en Del ovenstaaende.

### Første Gruppe:

Knobene forestiller fra venstre til højre: Køthalings-Line, Hængekøje-Kloknob, Tyrkisk Svøbe, Spansk Slynge, Fortøjning til mindre Vægt til Ankring, heaving line end, Opstrammer og en lille »Drop-fender«.

### Midter-Gruppen:

Her ses Mr. Longs Ansigt og forskellige Typer paa »fender«, en Sammenligning viser Størrelsesforholdet. Den første er en »Spiral-Fender«, efterfulgt af en

»Drop-Fender«. Derefter følger en »Jancy-ring«, Fantasi-Ring og en »Æske-Fender«. Tilhøjre for hans Hoved ses en rund »Drop-fender« og en anden Slags »Fantasi-Ring«, derefter en »Monkey-Drop-fender«. Den Ring, Mr. Long holder i sin Haand er af Lærred, medens de øvrige er snoede.

### Tredie Gruppe:

Denne viser elleve Eksemplarer af de mest henrivende Knob-Arbejder. Den første er en spansk Slynge, Nr. 2 et Sæt Haandjerns Surringer, Nr. 3 en Kneol. Fantasi-koben, der følger efter, er Spansk Trolovelses Knob og nedenunder en »Holy joe«, Den hellige Josef, et knobet Kors, der beskytter mod skjulte saavel som aabenlyse Fjender. Endvidere ses liggende den pragtfulde Hals-snor fra Sydhavseerne. Vi gaar nu videre foroven og kommer til en Ding-dang med Jernkugle indeni og derefter til den berømte Nihalede Kat. Derpaa præsenteres et Tackling og den smukke ornamenterede Rebkæde kaldet Parode. Nr. 3 fra højre er et Eksempel paa, hvorledes man kan tilspidse en »Ende«, Nr. 2 er en Rowdy-dow med Blylod (paa Dansk Bølleslager) og til Slut vises en Kombination af baade tilspidsede og afsluttede »Ender« i Sammensplejsning.



## ODENSE

### ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN  
— NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

### ODENSE SEJLMAGERI

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.  
NØRREBRO 82. ODENSE

## HORSENS

### HANS OLESENS EFTERFØLGER

(Niels Wang)  
SWORN SHIPBROKER — STEAMSHIP AGENT  
TELEGRAPHIC ADDRESS: OLESENS — TELEPH. 45. NATIONAL TELEPH. 10  
800-T'S CODE USED  
HORSENS DENMARK

### WILH. CHR. BECH

(Indehaver AAGE RASMUSSEN)  
EDSVOREN SKIBS- & VAREMÆGLER  
DAMPSKIBSAGENT  
Klarering - Befragtning - Spedition - Assurance - Havarilagent.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.  
Telf. 24 og 34. HORSENS Telegr.-Adr.: „Natna“

## RANDERS

# CHR. JACOBSEN - - RANDERS

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKABS EKSPEDITION I RANDERS

TELEFON 83 - - TELEGR.-ADR.: NESBOCAJ

## ESBJERG

### PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

### ESBJERG SKIBSBYGGERI

ESBJERG

TELF 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

### J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S

KUL- & COKES-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

## FREDERIKSHAVN

### NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

## KASTRUP

### VIGGO HANSEN'S BAADEBYGGERI

KASTRUP TELF. KASTRUP 430

SPECIALITET:

MODERNE SPIDSGATTERE

LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



## KOLDING

### KOLDING SKIBSVÆRFT, KOLDING

Indehaver V. KRAG-CHRISTENSEN

TLF. 850 & 851. — — GRUNDLAGT 1893.  
TELEGR.-ADR.: „KOLDING SKIBSVÆRFT“

NYBYGNINGER OG REPARATIONER

### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

### KASTRUP DAMPVASKERI

C. J. JØNSSON

**Skibsvask** og al anden Stovask  
Tøjet hentes og bringes med Bil  
- Vaskes uder Klor og Lufttørres -  
**Forlang Tilbud**

SALTVÆRKSVEJ 19  
Kastrup

Telefon:  
181 KASTRUP 181

STØT VORE ANNONCØRER



**A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL**  
**BROGADE 10 NIELS KONGSBÅK TELEFON 3760**

**1. Klasses Kolonial-, Delikatesse- og Vinhandel.**

Hurtig og reel Ekspedition. — Billigste Priser.

Fra Frilageret ekspederes: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak og Konserver.  
 Tovværk i alle Dimensioner: Cocus - Hamp - Manilla - Jern og Staal.  
 :: Maskin- og Dæksrekvisitter ::

**Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 8.**

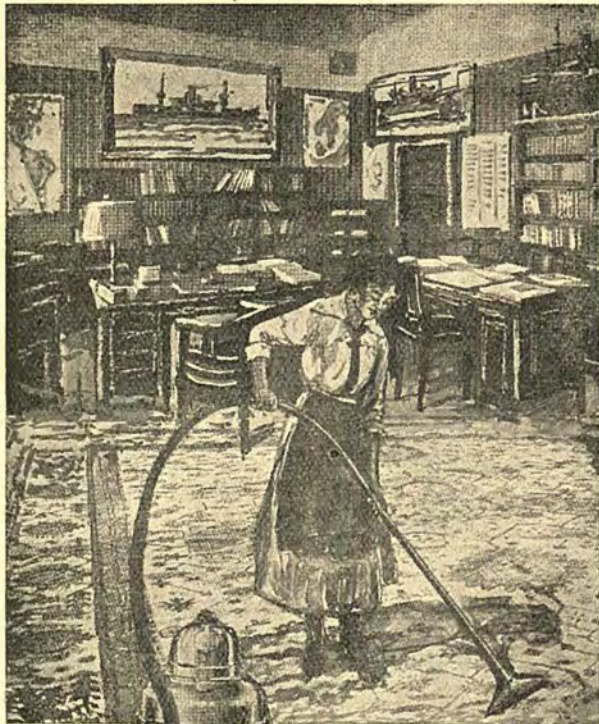
Vandret: 1. Pas. — 4. Kit. — 7. Art. — 8. A.3a. — 9. Avi. — 10. Ral. — 11. Nye. — 14. Lin. — 16. Ten. — 17. Ødt. — 18. Lange.

Lodret: 1. Patent. — 2. Arv. — 3. Sti. — 4. Kar. — 5. Ida. — 6. Ta'ent. — 12. Yes. — 13. Ere. — 14. Læg. — 15. Ide.

VINDERE: 1. Præmie: Købmand I. P. Lauritzen, Jægdø pr. Hvidbjerg. — 2. Præmie: Stud. jur. I. C. Winther, Blaagaardsplads 4, N.

# Nilfisk

den danske Støvsuger.



RING TIL  
 9650  
 OG FOR-  
 LANG  
 KATALOG

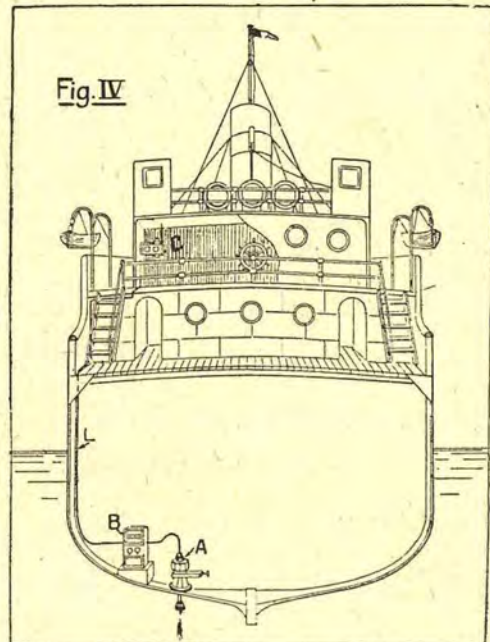


**Nilfisk**  
 Støvsugeren  
 er uundværlig i ethvert  
 Rederikontor.

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

**Bog anmeldelse —**

Dansk Nautisk Almanak 1927 er udkommen og udsendes allerede paa nærværende Tidspunkt for at Skibene, der sejler paa de lange Farter, kan have Almanakken om Bord inden Aarets Udgang.



Ultra - Sonore Loddeapparat indstalleret om Bord i en Dauper.

Om dette omfattende Værks Indhold er der ikke meget at sige udover, at det indeholder alt, hvad der kan forlanges af astronomiske Data for Navigatører og Amater Astronomer, og denne Almanak maa vel nok betegnes scm den førende Nautiske Almanak for Skandinavien.

Desuden finder man paa forskellige Steder i Bogen Artikler om Emner, man forgæves søger andetsteds, nemlig om nyere Hjælpemidler ved Navigeringen, deres Betydning og Konstruktion. Navnlig beskrives Radiopjapparater, der betegnes som et af Nutidens vigtigste Opfindelser paa dette Omraade. Beskrivelsen af Ultra-Sonore Loddeapparatet er ogsaa meget instruktiv men giver selvfølgelig kun et lille Indblik i Konstruktionen af dette mærkelige Apparat, den giver Dybden under Skibsbuden automatisk hvert Sekund.

Dansk Nautisk Almanak indeholder endvidere Beskrivelser af moderne Kompaskonstruktioner o. m. samt last not least De Internationale Søvejs-Regler, som enhver Skibsofficer helst skulde kunde udenad.

Vi ønsker Udgiverne, Iver C. Weilbach & Co. (Prahl & Sølv) til Lykke med 7de Udgave af dette saa udmærkede redigerede Værk.